

**دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري
للبيضائع: سند الشحن البحري الإلكتروني نموذجاً
”دراسة مقارنة“**

د. أنور مطاوع منصور محمد
مدرس القانون التجاري والبحري
كلية الحقوق - جامعة أسيوط

دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع: سند الشحن البحري الإلكتروني نموذجاً "دراسة مقارنة"

د. أنور مطاوع منصور محمد

ملخص البحث

تؤدي المستندات الإلكترونية دوراً هاماً في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وخاصة سند الشحن البحري الإلكتروني، فإذا كان سند الشحن البحري الورقي يعتبر من أهم مستندات عملية النقل البحري للبضائع إلا أنه لا يخلو من العيوب، تلك العيوب التي تتمثل في البطء في إصداره، والغش وعدم صحة بياناته سواء وقع الغش في ميناء القيام أو في ميناء الوصول، أو تأخر وصوله إلى ميناء الوصول بسبب اضطراب العمل في هيئات البريد كما حدث في ظل جائحة كورونا (Covid-19)، أو فقدانه كلياً عند غرق السفينة كما حدث مع سفينة (Xelo) والتي غرقت في مياه البحر المتوسط في أبريل عام ٢٠٢٢م.

لذلك، فقد تناولنا بالبحث المعالجة الإلكترونية لسند الشحن البحري الورقي، حيث تبين لنا أن العديد من المحاولات قد بُذلت لرقمنة سند الشحن البحري الورقي، ولقد أسفرت تلك المحاولات عن إيجاد عدة أنظمة إلكترونية أدت إلى ظهور عدد من التطبيقات لما يسمى بسند الشحن البحري الإلكتروني، مثل: سند الشحن البحري الإلكتروني لشركة بوليو (Bolero) لعام ١٩٩٩م، وسند الشحن البحري الإلكتروني للمقاول البحري (J.P. Morgan) لعام ٢٠٠٢م، وسند الشحن البحري الإلكتروني لشركة (Mediterranean Shipping Company) لعام ٢٠٢١م.

ولقد توصلنا من خلال البحث إلى صعوبة الاستغناء عن سند الشحن البحري الورقي كلياً ليحل محله سند الشحن البحري الإلكتروني بسبب العيوب التي تلحق بهذا السند الأخير، ومع ذلك فإن التطور التكنولوجي أظهر أن لسند الشحن البحري الإلكتروني فاعلية كبيرة في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، فلقد أصبح هذا السند ضرورة في مجال النقل البحري للبضائع يؤدي ذات الدور الذي يؤديه سند الشحن

د. أنور مطاوع منصور محمد

البحري الورقي كوثيقة يرسلها الناقل - أو من يمثله قانوناً - إلكترونياً إلى الشاحن للدلالة على استلامه البضاعة وشحنها بالفعل على ظهر السفينة، كما أنه أصبح سنداً لملكية البضاعة يمكن تداوله إلكترونياً، كما أنه أصبح وسيلة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، وذلك بعد قبول الكتابة في شكل إلكتروني كدليل في الإثبات، والاعتراف بالتوقيع الإلكتروني لصحة المستندات.

الكلمات المفتاحية: المستندات الإلكترونية - سند الشحن الورقي - سند الشحن الإلكتروني - النقل البحري للبضائع.

Abstract:

Electronic documents play an important role in the implementation of the maritime transport contract for goods, especially the electronic marine bill of lading. The validity of his data, whether the fraud occurred at the port of embarkation or at the port of arrival, or his arrival was delayed at the port of destination due to disruption of work in the postal authorities as happened in the light of the Corona (Covid-19) pandemic, or he was completely lost when the ship sank, as happened with the (Xelo) ship, which sank in the waters of the Mediterranean in April 2022 AD.

Therefore, we have researched the electronic treatment of the paper marine bill of lading, as we have found that many attempts have been made to digitize the paper marine bill of lading, and those attempts have resulted in finding several electronic systems that have led to the emergence of a number of applications for the so-called electronic marine bill of lading, such as the electronic marine bill of lading for the Bolero Company for the year 1999 AD, the electronic marine bill of lading for the marine contractor (J.P. Morgan) for the year 2002 AD, and the electronic marine bill of lading for the Mediterranean Shipping Company for the year 2021 AD.

Through the research, we have reached the difficulty of dispensing with the paper marine bill of lading completely to replace it with the electronic marine bill of lading due to the defects of this last document. Nevertheless, the technological

development has shown that the electronic marine bill of lading is very effective in implementing the maritime transport contract for goods, this document is a necessity in the field of maritime transport of goods. It plays the same role as the paper marine bill of lading, as a document that the carrier-or his legal representative-sends electronically to the shipper to indicate that the he has received the goods and actually shipped them on board the ship. It has also become a document of ownership of the goods that can be traded electronically. It has become a means of proving the contract of maritime carriage of goods, after accepting writing in electronic form as evidence of proof, and recognizing the electronic signature of the validity of documents.

Keywords: electronic documents– paper bill of lading– electronic bill of lading– maritime transport of goods.

مقدمة

لقد عرفت الحياة التجارية تطوراً هائلاً ونموً متسارعاً بفضل وسائل الاتصال الحديثة على المستويين المحلي والدولي، حيث أصبحت المعلومات تصل من شخص إلى آخر دون الاعتماد على الدعامات الورقية، فالسرعة في تبادل المعلومات والوصول إليها أصبح فورياً من جهاز إلى جهاز آخر، فضلاً عن انخفاض تكاليف انتقال المعلومات والبيانات عنها بالطرق التقليدية، فالمستندات التجارية أصبحت اليوم مجرد بيانات إلكترونية بما فيها سندات الشحن البحري.

وبالرغم من الدور الهام الذي تؤديه المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، إلا أن سند الشحن البحري (*Le connaissance*) ومنذ اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م لم يعرف أي نوع من التطور الحقيقي، في حين أن مجال النقل البحري قد لاقى تطوراً هائلاً خاصة من الناحية الفنية، فأصبح من الملاحظ- نظراً لتزايد سرعة السفن- وصول البضاعة إلى ميناء الوصول قبل وصول سند الشحن إلى المرسل إليه، فضلاً عن العيوب التي تلحق بسند الشحن الورقي وخاصة الغش والتزوير في بياناته سواء في ميناء القيام أو في ميناء الوصول^(١).

(١)- Victor-Emmanuel BOKALLI, Crise et avenir du connaissance, DMF, Février 1998, P. 130.

د. أنور مطاوع منصور محمد

فضلاً عن ذلك، فقد أدى استخدام سندات الشحن الورقية إلى تقييد حركة المبادلات التجارية البحرية، خاصة وأن معظم التشريعات الوطنية اتجهت نحو تقليل ساعات العمل للموظفين وما ترتب عليه من إطالة المدة اللازمة لتخليص تلك السندات، في الوقت الذي ظهرت فيه السفن العملاقة والحاويات التي أدت إلى إنهاء الانقطاع والتأخير في الرحلة البحرية وأوجدت ما يسمى بالنقل المتعدد الوسائط (*Le Transport Multimodale*)^(٢)، وما يحتاجه هذا النوع من النقل إلى نوع خاص من السندات عُرف بعد ذلك بسند الشحن فياتا (*FIATA*)^(٣).

كما أن سند الشحن البحري بالإضافة إلى أنه يعتبر بمثابة عقد النقل بين الشاحن والناقل ووسيلة إثبات شحن البضاعة فعلياً على ظهر السفينة، إلا أن أهميته تظهر في كونه يمثل البضاعة ويكون له ذات قيمتها؛ ولذلك فإن حامله يعتبر المالك للبضاعة^(٤) ويستطيع تحويله للغير بالتظهير أو بالمناولة^(٥)، وبالتالي فهو ينقل للمحول إليه كل

د. خالد أحمد عبد الرحمن، التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة بالفقهاء الإسلامي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة أسيوط، ٢٠١١م، ص ١٠٠.

(٢) - لمزيد حول هذا الموضوع أنظر: د. نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ١٩٨٩م.

(٣) - سند الشحن (*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés FIATA*)، تم تصميمه من قبل منظمة دولية غير حكومية تضم وكلاء النقل من مختلف أنحاء العالم، وهذا السند مقبول من غرفة التجارة الدولية ويطلق عليه سند شحن فياتا، والفياتا هي اتحاد فيدرالي دولي لرابطة وكلاء العبور ومن في حكمهم، وجدت منذ ١٩٢٦م وساهمت في الدفاع عن مصالح وكلاء العبور وتنمية عمليات العبور، وجمعت الاتحادات الوطنية للوكلاء بالعمولة للنقل ووكلاء العبور في دول عديدة، أنظر في ذلك:

Fannélie ROGLIANO, Le connaissance FIATA, Mémoire, faculté de droit et de science politique d'Aix Marseille, center de droit maritime et des transports, 1999, p. 19.

(٤) - Georges RIPPERT, Traité de droit maritime, Tome II, n° 1586, P. 494.

(٥) - وقابلية سند الشحن للتداول أوجدتها زيادة عمليات النقل البحري في نهاية القرن الثامن عشر وطوال القرن التاسع عشر وما كان يكتنف عملية النقل من تأخير، فكان لا بُدَّ من إيجاد إمكانية لبيع البضاعة أثناء الطريق وعدم الانتظار لوصولها ميناء الوصول.

الحقوق المتعلقة بالبضاعة حيث يستطيع بيعها أو رهنها وليس فقط تسلمها في ميناء الوصول، وما يتطلبه ذلك من ضرورة وصول سند الشحن قبل وصول البضاعة.

لكل ذلك ظهر ما يسمى بسند الشحن البحري الإلكتروني (*Le connaissance électronique*) بين الشاحن والناقل والمرسل إليه عبر الشبكات الإلكترونية، ذلك السند الذي أجازته القوانين المحلية والدولية كوثيقة نقل بحري تمثل ضماناً قانونياً بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه وبه يتم التغلب على المشكلات العملية التي أسفر عنها استخدام سندات الشحن الورقية في معاملات التجارة البحرية^(٦).

أولاً: أهمية البحث:

نظرًا لزيادة حجم المعاملات التجارية البحرية وزيادة تكاليف سندات الشحن الورقية^(٧) والسرعة في عمليات الشحن البحري الذي أدى إلى وصول البضاعة - غالبًا - إلى ميناء الوصول قبل سندات الشحن وعمليات الغش في مراحل تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وغيرها من العيوب في سند الشحن الورقي، ظهرت في الآونة الأخيرة فكرة عدم إصدار سند شحن بمعنى أن يتم النقل بدون سند شحن، كذلك ظهرت عدة مستندات في المجال البحري أكثر مرونة وأيسر في التحويل من سند الشحن الورقي وتقوم بكل وظائفه ولكنها لا تمثل البضاعة ومنها خطاب النقل البحري، وفي تطور لاحق ظهر ما يسمى بالتبادل الإلكتروني للبيانات في مجال التجارة البحرية (*L'échange de données informatisées EDI*)، والذي يهدف إلى رقمنة سندات الشحن أو المعالجة الإلكترونية لسندات الشحن.

(٦) - Emmanuel du PONTAVICE, *Le connaissance et l'informatique*, Institut Méditerranéen de Transport Maritime, (IMTM.), 1985, p. 224 et s.

(٧) - المستند الورقي يثير مشكلة حفظه التي تتطلب الكثير من الجهد حيث بلغت كمية المستندات الورقية على ظهر السفينة إلى درجة أنها توزن وزناً، في حين أن المستند الإلكتروني يمكن حفظه بسهولة بطريقة يمكن معها الرجوع إليه واستعماله لاحقاً، وهذا الذي جعل المشرع والفقهاء والقضاء في كثير من الدول يضع تنظيم متكامل يسمح بوضع حلول لكل المشكلات الناتجة عن استعمال سند الشحن الإلكتروني.

د. أنور مطاوع منصور محمد

كل هذا جعل البعض يقرر أن سند الشحن الورقي أصبح غير ملائم للتجارة البحرية وأنه من الضروري استبداله بمستندات أخرى أكثر ملائمة وخاصة بعد ظهور التبادل الإلكتروني للبيانات في أوساط التجارة الدولية^(٨)، وبناءً عليه، ظهر ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني، ذلك السند الذي يعبر عن التعاقد بين الشاحن والناقل للبضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ويعتبر المستند الأساسي في عمليات التجارة البحرية: فهو وسيلة لإثبات عملية الشحن؛ وإثبات التعاقد؛ ويمثل الإيصال الذي يوقعه الناقل أو من يمثله بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة.

هذا، ولقد أظهر فيروس كورونا (COVID-19) أهمية الحاجة إلى رقمنة سند الشحن البحري الورقي، حيث حدّ هذا الوباء العالمي من حركة الناس ووسائل النقل في العديد من الأماكن، وظل عددًا لا يُحصى من الحاويات عالقًا في العديد من الموانئ والمحطات والمستودعات في جميع أنحاء العالم؛ لأن المرسل إليهم لا يملكون سندات الشحن الورقية الأصلية المطلوبة لتخليص البضائع في ميناء الوصول، لذلك فإن سند الشحن الإلكتروني من شأنه أن يؤدي دورًا هامًا في تمكين أصحاب المصلحة من التغلب على قيود النقل وتعقيد الإجراءات في الموانئ، والتغلب على انقطاع الخدمات البريدية وغيرها من الاضطرابات المرتبطة بالوباء، كما يُمكن الشاحنين من السماح للموظفين من العمل عن بُعد عن طريق رقمنة سند الشحن البحري وغيره من سندات الشحن الأخرى.

ومع ذلك، فإن موضوع سند الشحن الإلكتروني لم يلق القدر الكافي من الدراسة على المستوى الأكاديمي أو القانوني، فمن خلال البحث لم نجد إلا عددًا قليلًا من الأبحاث والمقالات العربية^(٩) والأجنبية التي تناولت الموضوع^(١٠)، كما أن القوانين

(٨) - هذا الموضوع كان موضع اهتمام العديد من المنظمات الدولية وخاصة لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية ١٩٩٦م واللجنة البحرية الدولية ١٩٩٠م.

(٩) - د. عبدالله عبيد الحويش، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، ١٤٤٠هـ - ٢٠١٩م؛ د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مكتبة الملك فهد الوطنية، ٢٠١٠م؛ د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٥م؛ د. هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استخدام سند الشحن

الوطنية خاصة القانون المصري لم يجري أي تعديلات على نصوص قانون التجارة البحرية ١٩٩٠م.

ثانياً: إشكالية البحث:

تبدو إشكالية البحث في مدى قبول سند الشحن البحري الإلكتروني كمستند بديل عن سند الشحن البحري الورقي في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وإثبات عملية الشحن وكسند ملكية البضاعة، وقبول حجيته في الإثبات في العلاقات المختلفة بين الأطراف ذات العلاقة، وكيف يتم التغلب على الشكليات في المستندات المتعلقة بالتجارة البحرية، والتي تجد أساسها في سند الشحن البحري الورقي بسبب ما تتطلبه المعاملات التجارية البحرية من سرية قد لا تتوافر في سند الشحن البحري الإلكتروني الذي يتعارض مع هذه الشكليات، التي تطلبتها اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م وقانون التجارة البحرية ١٩٩٠م، هذا التعارض الذي يتطلب الدراسة خاصة بعد صدور القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية وظهور عدد من المحاولات لرقمنة سند الشحن البحري.

ثالثاً: منهج البحث:

سوف نعتمد في البحث المنهج التحليلي والمنهج المقارن، وذلك بدراسة سند الشحن البحري الإلكتروني، بدايته وتطوره، وتحليل وتفسير هذا التطور، والأسباب والعوامل التي أدت إلى ظهوره، والمحاولات التي بذلت لإيجاده، وتطبيقاته في الحياة العملية، والمقارنة بينه وبين سند الشحن الورقي، ودوره في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في كل من القانون المصري والفرنسي والاتفاقيات الدولية.

الإلكتروني في النقل البحري، مؤتمر القانون والحاسوب ١٢-١٤ تموز ٢٠٠٤م، كلية القانون - جامعة اليرموك، الأردن؛ د. أحمد حمد رشود سالم الرشود، سند الشحن الإلكتروني، ورقة عمل مقدمة في ندوة وزارة العدل عن الجوانب التنظيمية والقانونية للاتصال الإلكتروني - الكويت ٢٠٠١م، جامعة الكويت، إدارة المكتبات، مكتبة جابر الأحمد المركزية، سند الشحن الإلكتروني (باللغة الانجليزية)، مجلة الحقوق، العدد الثاني، السنة الثامنة والعشرون، يونيو ٢٠٠٤م؛ أ. عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني، دراسة مقارنة، كلية الحقوق - جامعة الموصل، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد ١٥، العدد ٥٥، السنة السابعة عشرة.

(10)- Emmanuelle CHELLY, Le connaissance électronique, Mémoire, Diplôme d'étude supérieure et scientifique DESS, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille 3, Center de Droit Maritime et des Transports CDMT, 1999.

رابعاً: خطة البحث:

إن سند الشحن البحري الإلكتروني من الأفكار الحديثة التي ظهرت في مجال التجارة البحرية في الوقت الحاضر، ولإلقاء الضوء على هذه الفكرة ودورها في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، أدت بنا منهجية البحث إلى دراسة موضوع البحث في فصلين متتاليين، وذلك كما يأتي:

الفصل الأول: فكرة رقمنة سند الشحن البحري الورقي.

المبحث الأول: عيوب سند الشحن البحري الورقي.

المبحث الثاني: المعالجة الإلكترونية لسند الشحن البحري الورقي.

المبحث الثالث: تطبيقات سند الشحن البحري الإلكتروني.

الفصل الثاني: فاعلية سند الشحن البحري الإلكتروني في تنفيذ عقد النقل البحري

للبضائع.

المبحث الأول: خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني.

المبحث الثاني: وظائف سند الشحن البحري الإلكتروني.

المبحث الثالث: حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات.

الفصل الأول

فكرة رقمنة سند الشحن البحري الورقي

يعتبر تبسيط إجراءات التجارة الدولية والوثائق هدفاً رئيساً للجهات المختصة في مجال النقل البحري، ونظراً للتطور الهائل في المبادلات التجارية الدولية وانتشار أجهزة الإرسال والسرعة الهائلة في وسائل الشحن البحري، ونظراً لعيوب سند الشحن الورقي في معاملات التجارة البحرية التي تتمثل في البطء في إصداره وعمليات الغش التي تقع عليه سواء في ميناء القيام^(١) أو في ميناء الوصول والتكلفة العالية، ونظراً لمزايا

(١) - د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، طبعة دار النهضة العربية، ١٩٨٧م، ص ٢٣٧، بند ٣٠١؛ د. محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٨٧م، قواعد هامبورج النافذة في جمهورية مصر العربية اعتباراً من أول نوفمبر ١٩٩٧م، طبعة منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م، ص ١٥١، بند ١٩٩.

استخدام سندات الشحن الإلكترونية من سرعة وكفاءة ودقة ونقل الرسالة الإلكترونية في لحظات بعد أن كانت تستغرق أيامًا، ظهرت عدة محاولات لوضع سند شحن إلكتروني يستفيد من مزايا سند الشحن الورقي في قابليته للتداول مع التخلص من المعوقات الإدارية المصاحبة لاستخدام السندات الورقية، وأسفرت هذه المحاولات عن ظهور عدة تطبيقات لسند الشحن الإلكتروني.

وبناءً على ذلك، سوف نتناول فكرة رقمنة سند الشحن البحري الورقي في ثلاثة مباحث، حيث نتناول في المبحث الأول عيوب سند الشحن البحري الورقي، وفي المبحث الثاني المعالجة الإلكترونية لسند الشحن البحري الورقي، وفي المبحث الثالث تطبيقات سند الشحن البحري الإلكتروني، وذلك على التفصيل التالي:

المبحث الأول

عيوب سند الشحن البحري الورقي

من الصعب بمكان أن يوجد نقل بحري بدون سند شحن ورقي، ولكن هذا السند تحفه العديد من المشاكل، فهو من ناحية يتسم بالبطء في إصداره، كما أنه يقع عليه العديد من حالات الغش المستندي⁽¹²⁾ سواء في ميناء القيام أو في ميناء الوصول من ناحية أخرى، وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول

البطء في إصدار سند الشحن الورقي

لإصدار سند الشحن الورقي لا بُدَّ من اتخاذ إجراءات يدوية كثيرة ومعقدة، فضلاً عن وضع العديد من التوقيعات والأختام التي تزيد من تكلفة عملية النقل، كذلك فإن الناقل في الغالب لا يسلم الشاحن سند الشحن مباشرة بعد شحن البضاعة في السفينة، ولكن قد تستغرق عملية تسليم السند للشاحن عدة أيام، ناهيك عن أيام العطلات الأسبوعية والإجازات الرسمية، كما أن إرسال سند الشحن الورقي إلى المرسل إليه عن

(12)- Pierre BONASSIES, Le connaissance, Evolution historique et perspectives, Annales Institut Méditerranéen de Transport Maritime, (IMTM.), 1984, p.105.

د. أنور مطاوع منصور محمد

طريق البريد قد يستغرق وقتاً طويلاً عن ذلك الذي تستغرقه وسائل النقل البحري، مع احتمال ضياعه في الطريق في مصالح البريد أو فقدانه بسبب غرق السفينة^(١٣)، كذلك تحتاج البنوك إلى عدة أيام لفحص بيانات سند الشحن الورقي عند تنفيذ عقد النقل البحري باستخدام الاعتمادات المستندية، للتأكد من مطابقة بيانات السند مع البيانات التي أدلى بها فلاح الاعتماد للبنك.

وبناءً على ذلك، يمكن القول أن إصدار سند الشحن الورقي باهظ التكاليف ويحتاج إلى كثير من الإجراءات الطويلة والمعقدة، فضلاً عن الوقت الذي يحتاجه الناقل لتسليم السند للشاحن أو الوقت الذي يستغرقه إرسال السند للمرسل إليه أو الوقت الذي يحتاجه البنك لفحص السند، أضف إلى ذلك أن تداول سند الشحن الورقي لم يعرف ذات السرعة التي عرفتها تقنيات الشحن والنقل، كل ذلك يعتبر من أهم أسباب تأخير وصول سند الشحن إلى ميناء الوصول، حيث في الغالب تصل البضاعة قبل وصول سند الشحن.

ونظراً لتأخر وصول سند الشحن إلى ميناء الوصول، وُجِدَ في العمل ما يسمى بخطاب الضمان لغياب سند الشحن، هذا الخطاب لا يستخدم إلا للتخفيف من الغياب المؤقت لسند الشحن، حيث لا يتعلق بمسألة النقل بدون سند شحن، كما أنه لا يعد مستند بديل عن سند الشحن، فهو لا يعالج سوى الوصول المتأخر لسند الشحن حيث يغطي عملية النقل من أي نتائج ضارة قد تنتج عن التسليم بدون سند شحن^(١٤).

(١٣) - وهذا ما حدث بالفعل عند غرق سفينة (Xelo) في مياه البحر المتوسط في المياه التونسية على بعد سبعة كيلومترات من خليج قابس في ١٦ أبريل ٢٠٢٢م، حيث تم فقدان سند الشحن الورقي، ولقد أثار ذلك العديد من المشكلات العملية تمثلت في عدم معرفة ميناء قيام السفينة وميناء الوصول ونوع الشحنة وكميتها والمرسل إليه، مما كان له أثراً كبيراً على حق المرسل إليه في رفع الدعوى ومسؤولية الناقل وحقوق شركات التأمين، أنظر:

(<https://maritimafrika.com/la-perte-du-connaissance>).

(١٤) - وتلجأ شركات النقل البحري إلى قبول خطابات الضمان في التعامل للمحافظة على مستويات تشغيلها وبقائها في الأسواق خاصة في أوقات الركود في سوق النقل البحري الدولي، انظر د. أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية من الوجهة المصرفية القانونية والعملية، دار النهضة العربية، ص ٥٧.

ويساعد خطاب الضمان لغياب سند الشحن المرسل إليه حيث يجنبه تحمل الإضرابات البريدية أو تعطل الكمبيوتر خاصة إذا كان مستعجلاً في استلام البضاعة، كما أن خطاب الضمان يجنب الناقل مصاريف المحافظة على البضائع عند عدم تسليمها للمرسل إليه انتظاراً لوصول سند الشحن.

ومع ذلك، فإن طلب إصدار خطاب الضمان لغياب سند الشحن في ميناء الوصول من شأنه أن يزيد من تكلفة النقل خاصة وأن الناقل في الغالب يطلب من الشاحن أن يقرن هذا الخطاب بكفالة بنكية حتماً تكون باهظة، وحكم بأن وكيل الشحن يعتبر مرتكباً لخطأ جسيم إذا سلم البضاعة للمرسل إليه مقابل خطاب ضمان غير مقترن بكفالة بنكية^(١٥).

فوفقاً للمادة ٢٢٣ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م يلتزم ربان السفينة بتسليم البضاعة عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمها، كما أن تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل يعتبر قرينة على تسليم البضائع إلى صاحب الحق فيها، وبذلك تبرأ ذمة الناقل ما لم يتم إثبات العكس، ويعتبر خطأً جسيماً تسليم الناقل البضاعة للمرسل إليه دون تسلم سند الشحن^(١٦).

ورغم مخاطر خطاب الضمان^(١٧) إلا أنه ضرورة فرضتها الحياة العملية عند تأخر سند الشحن، كما أن القانون لم يضع حلاً لهذه المشكلة سوى إيداع البضائع عند أمين يعينه قاضي الأمور الوقفية، وهذا لا يتناسب مع ما تتطلبه سرعة إتمام عملية النقل (م). ٢٤٠ فقرة "١" من قانون التجارة البحرية).

فخطاب الضمان لا يمثل عقد النقل، فهو يضع فقط التزام بتعويض الناقل عن الأضرار الناتجة عن تسليم البضاعة بدون سند شحن، كما أنه يعطي الفرصة للناقل في

(15)- Cour de Paris, 26 Septembre 1984, Rev. Scapel, 1985, p. 18.

(16)- Cour Aix-en-Provence, 6 Septembre 1984, DMF., 1986, p. 157;

كما أن الفقيه الفرنسي (René RODIERE) يرى أن تسليم الناقل البضاعة للمرسل إليه أو من يمثله بمقتضى خطاب ضمان يعد بمثابة خسارة كلية للبضاعة، أنظر

René RODIERE, Traité général de droit maritime, Affrètements et Transports, Tome II, Le contrat de transport de marchandises, Dalloz, 1968, n° 551.

(١٧)- د. سميحة القليوبي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية، طبعة دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، ١٩٨٢م، ص ٣٠٢ وما بعدها، بند ٥٧.

د. أنور مطاوع منصور محمّد

أن يستريح من البضاعة ويسلمها تسليمًا ماديًا وليس قانونيًا للمرسل إليه أو من يمثله، فهو إذًا مستقل عن عقد النقل كما أنه مستقل عن عقد البيع، وبالتالي يثور التساؤل هل خطاب الضمان تعهد بعمل شخصي يتمثل في تسليم سند الشحن للناقل، أم هو عقد كفالة؟ في الحقيقة إن خطاب الضمان ليس عقد كفالة وإنما هو التزام بضرورة تسليم سند الشحن للناقل^(١٨).

ويلاحظ أن القانون المصري ورغم تنظيمه لكل المسائل المتعلقة بسند الشحن إلا أنه لم ينص على خطاب الضمان لغياب سند الشحن عند وصول البضاعة، ذلك الخطاب الذي لم يظهر إلا لعلاج تأخر وصول سند الشحن الورقي عند وصول البضاعة، وهذا يدل على عدم قدرة هذا السند على الصمود في مواجهة التقدم التكنولوجي، ناهيك أن هذا السند عرضة للعديد من أنواع الغش التي قللت من قيمته وجعلت البعض يفكر في البحث عن مستند بديل له.

المطلب الثاني

الغش وعدم صحة بيانات سند الشحن الورقي

هنا لا نعالج كل أنواع الغش البحري بل نعالج على وجه الخصوص الغش المستندي المتعلق بطريق مباشر أو غير مباشر بإصدار سند الشحن الورقي، ويحدث هذا الغش إما في ميناء القيام عند شحن البضاعة وإما في ميناء الوصول عند تفريغ البضاعة.

الفرع الأول

الغش المستندي في ميناء القيام

عند شحن البضاعة فإن العديد من أنواع الغش من الممكن أن تقع على سند الشحن الورقي^(١٩)، وهذه يمكن حصرها في صورتين: الصورة الأولى - عدم شحن البضاعة على السفينة المحددة في سند الشحن؛ الصورة الثانية - تزوير سند الشحن في حالة البضائع التي تم شحنها بالفعل، وذلك كما يلي:

(18)- Cour de Rouen, 11 Avril 1985, Bulletin des transports, 1986, p. 76.

(19)-Emmanuel du PONTAVICE, Le connaissance et l'informatique, Op. cit., p. 226 et s.

الصورة الأولى- عدم شحن البضاعة على السفينة المحددة في سند الشحن:

عدم شحن البضاعة على ظهر السفينة المحددة في سند الشحن قد يكون لسببين:
الأول- أن البضاعة بالفعل تم شحنها على ظهر سفينة أخرى؛ والثاني- أن البضاعة
الواجب شحنها والمحددة في سند الشحن غير موجودة من حيث الواقع^(٢٠)، وذلك كما
يلي:

الحالة الأولى- الشحن على سفينة أخرى:

في هذه الحالة إذا تم شحن البضاعة على ظهر سفينة أخرى غير المحددة في سند
الشحن وترتب على ذلك التأخير في وصول البضاعة في الموعد المحدد فإن الناقل
يكون مسؤولاً عن تعويض المرسل إليه عن هذا التأخير، ولكن بشرط ألا يكون التأخير
قد وقع بسبب أجنبي لا يد له فيه (م. ٢٤٠ فقرة "١" من قانون التجارة البحرية)، أما إذا
تم شحن البضاعة على ظهر سفينة أخرى غير المحددة في سند الشحن فإن القانون
المصري رغم نصه في المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية على التزام الناقل بشحن
البضائع في السفينة إلا أنه لم ينص على مسؤولية الناقل عن شحن البضاعة على ظهر
سفينة أخرى غير المحددة في سند الشحن^(٢١).

في هذه الحالة يتضح أن الناقل يسأل عن أي أضرار تصيب المرسل إليه عن عدم
الالتزام ببيانات سند الشحن متى أثبت المرسل إليه ذلك وطالما أن الناقل لم توجد
ضرورة تلزمه بالنقل على ظهر سفينة أخرى ومخالفة بيانات سند الشحن، كهلاك أو
تعطل السفينة المتفق عليها مثلاً (م. ٢١٧ من قانون التجارة البحرية)، وهنا يفترض

^(٢٠) في التأجير بالمدة أو التأجير بالرحلة يقوم مستأجر السفينة بإصدار سندات شحن من عدة نسخ لا
تحمل اسم أو موطن مصدر هذه السندات، وبعد هذا الإصدار مباشرة يتم بيع السفينة ويستتبع ذلك
تغييرات تتعلق ببيانات سند الشحن، ويحدث هذا في بعض الموانئ الأفريقية والخليجية حيث تقف
السفينة على الرصيف عدة أيام قبل تفريغ البضاعة، ولقد حاولت بعض المنظمات الدولية أن تجد حل
لهذا العنق ولكن دون جدوى، مثال مؤتمر فيينا للاتحاد الدولي للتأمينات البحرية سنة ١٩٧٩م.

^(٢١) حيث تنص المادة ٢١٥ من قانون التجارة البحرية في الفقرة الأولى على أن "يلتزم الناقل بشحن
البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها
وتسليمها عند وصولها".

د. أنور مطاوع منصور محمد

اتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر بالمرسل إليه وذلك قياسًا على ما ورد في الفقرة الثانية من المادة ٢٤١ من قانون التجارة البحرية والخاصة بشحن البضاعة على سطح السفينة بالمخالفة للاتفاق على شحنها في عنابر السفينة.

كذلك فإن الشحن على ظهر سفينة أخرى يخالف نص المادة ١٩٩ في فقرتها الرابعة من قانون التجارة البحرية والتي تفيد ضرورة أن يذكر في سند الشحن بيان بحصول النقل فعلاً على السفينة، وهذا يدل على ضرورة شحن البضاعة على ظهر السفينة المتفق عليها وإلا كان الناقل مسئولاً عن تعويض الأضرار الناجمة عن إصداره سند شحن يحمل بياناً غير صحيح بحصول النقل على السفينة المحددة في سند الشحن.

الحالة الثانية- عدم وجود بضاعة يتم نقلها:

هذه الحالة تحدث عندما يحصل الشاحن على سند شحن مزور يدل على أن البضاعة قد تم شحنها بالفعل على ظهر سفينة تابعة لناقل توقف عن مباشرة عمليات النقل، ويقوم هذا الشاحن بتقديم سند الشحن للبنك الوسيط لتبليغ الاعتماد المستندي الذي قام المرسل إليه بفتحه لمصلحة الشاحن، ثم يقوم هذا الأخير بالاستفادة من مبلغ الاعتماد مقابل سند الشحن المذكور فيه على خلاف الحقيقة أن البضاعة قد تم شحنها، هنا لا يجد المرسل إليه من يرفع دعواه عليه.

الصورة الثانية- تزوير سند الشحن في حالة البضائع التي تم شحنها:

تتحقق هذه الصورة في حالتين: الحالة الأولى- إصدار سند شحن بتاريخ مسبق أو بتاريخ مؤخر؛ الحالة الثانية- إصدار سند شحن خالٍ من التحفظات، وذلك كما يلي:

الحالة الأولى- سند الشحن بتاريخ مسبق أو بتاريخ مؤخر:

يجب أن يكون سند الشحن مؤرخاً، ويجب أن يكون هذا التاريخ مطابقاً لتاريخ الشحن الفعلي للبضاعة على ظهر السفينة، حيث إن هذا التاريخ له أهمية كبرى في التحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه في عقد البيع البحري وفي الاعتماد المستندي^(٢٢)، وبالتالي فسند الشحن ضروري لإثبات تاريخ الشحن

(22)- Koffi DORKENOO, La sécurité du commerce international: Les rapports entres les ventes maritimes, le crédit documentaire et le contrat de transport maritime, thèse Aix-Marseille, 1997, p. n° 753.

من ناحية وشرط لفتح الاعتماد المستندي من ناحية أخرى، ولذلك فغالباً ما يصدر سند الشحن بتاريخ مسبق، ومن هنا جاءت أهمية بيان حصول النقل على السفينة قبل الشحن الفعلي للبضاعة.

فعند فتح الاعتماد المستندي يجد الشاحن نفسه ملتزماً في مواجهة المرسل إليه والبنك بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه حتى يستفيد من مبلغ الاعتماد، ولكن قد تحدث ظروف لا يد له فيها كإضراب أو عواصف لا يستطيع بسببها إتمام عملية الشحن في الميعاد وبالتالي التأخير في تسليم البضاعة، لذلك يلجأ الشاحن للناقل مطالباً بإصدار سند شحن بتاريخ غير حقيقي حتى يتفادى تأخر وصول البضاعة في الميعاد. وهذا يحدث كثيراً في الواقع العملي، ومع ذلك فإن كل اتفاق يقع بين الشاحن والناقل يقصد منه إصدار سند شحن غير حقيقي (بتاريخ مسبق غالباً) يعتبر خطأً جسيماً تترتب عليه مسؤولية كل منهما في مواجهة المرسل إليه^(٢٣)، حيث يلتزم الشاحن برد مبلغ الاعتماد ويتم فسخ عقد البيع مع تعويض المرسل إليه عن الأضرار التي لحقت به من جراء ذلك^(٢٤).

أما بالنسبة لسند الشحن بتاريخ مؤخر فهو نادر الحدوث، حيث لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الغش المتعلق ببوليصة التأمين التي بموجبها تكون البضاعة مشمولة بالتأمين دون انقطاع وفي أي مكان توجد فيه أثناء الرحلة^(٢٥).

الحالة الثانية- إصدار سند شحن خالٍ من التحفظات:

نظراً لضيق الوقت وعدم التحقق من كون البضاعة مطابقة للمواصفات المدونة بشأنها في سند الشحن من عدمه، يلجأ الناقل إلى إبداء تحفظات (*Réserves*) على قيدها بسند الشحن إذا كان لديه شك في صحتها أو في تصريحات الشاحن بشأنها أو لعدم توافر الوسائل الممكنة لفحصها، وبالتالي يكون الناقل غير مسئول إذا ثار نزاع بعد ذلك بشأنها (م. ٢٠٥ فقرة "١" من قانون التجارة البحرية).

(23)- Aix-en-Provence, 22 avril 1976, navire Talita, DMF., 1977, p. 27; Cass. Com., 5 février 2002, DMF., 2002, p. 846, obs. Yves TASSEL.

(24)- Cour Aix-en-Provence, 28 avril 1976, DMF., 1977, p. 27; Cour Aix-en-Provence, 27 septembre 1985, DMF., 1986, p. 686.

(٢٥) - أنظر مادة ٣٨٨ من قانون التجارة البحرية ١٩٩٠م.

ولكن نظراً لأن الشاحن يحتاج إلى سند شحن نظيف خالٍ من التحفظات حتى يكون مقبول من قبل البنوك عند فتح الاعتماد المستندي وحتى يتم دفع قيمة البضاعة، ونظراً لأن البنوك ترفض المستندات التي تشتمل على تحفظات عند فتح الاعتماد المستندي، لذلك يلجأ الشاحن للناقل مطالباً بإصدار سند شحن نظيف خالٍ من التحفظات حتى يضمن قبوله من قبل البنك ودفع قيمة البضاعة، وفي مقابل ذلك يصدر الشاحن للناقل خطاب ضمان حماية له من أي رجوع عليه لاحقاً بدعوى المسؤولية عن أي عيوب بالبضاعة^(٢٦).

في الواقع، إن هذا الخطاب يعتبر بمثابة تزوير لسند الشحن ويؤدي إلى إيقاع البنوك أو شركات التأمين في الغش، ولذلك نصت المادة ٢٠٧ في فقرتها الأولى من قانون التجارة البحرية المصري على عدم الاحتجاج بخطاب الضمان على الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات التي تم التحفظ بشأنها، كما أكد المشرع المصري في المادة ٢٤١ من ذات القانون على عدم جواز تمسك الناقل بتحديد مسؤوليته إذا كان خطأه بناءً عن قصد إحداث الضرر بالغير، واعتبره كذلك إذا أصدر سند شحن خالٍ من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

الفرع الثاني

الغش المستندي في ميناء الوصول

قد يكون الغش في ميناء الوصول بعدم وصول البضاعة أصلاً إلى الميناء وذلك في الحالة التي يدعي فيها الربان وجود ظروف طارئة حالت دون وصول السفينة إلى الميناء وأن اقترابه من الميناء كان من شأنه إحداث كارثة، كإدعائه بحدوث تفجيرات على الرصيف مثلاً، وقد يكون الغش بعدم تسليم البضاعة في ميناء الوصول لصاحب الحق فيها بسبب أخطاء في سند الشحن.

في كلتا الحالتين تتحرف السفينة عن ميناء الوصول المحدد في سند الشحن إلى ميناء آخر لتسليم كل البضاعة أو جزء منها إلى شخص آخر غير المرسل إليه، حيث

(٢٦) - د. خالد أحمد عبد الرحمن، المرجع السابق، ص ٦٩.

أثناء الرحلة يتم بيع السفينة وبالتالي يتم تغيير اسمها وميناء الوصول لإنزال كمية كبيرة من البضاعة في ميناء آخر غير ميناء الوصول ثم تعود السفينة بعد ذلك إلى ميناء القيام بعد أن تكون قد تغيرت ملكيتها، ويحدث هذا كثيراً عندما تكون الشحنة عبارة عن معدات حربية⁽²⁷⁾.

ومن أكثر وسائل الغش والتحايل في ميناء الوصول هو استلام البضائع المرسله بدون أصول سندات الشحن، وذلك عندما تتفق شركة مستوردة مع شركة مصدرة على استيراد بضاعة معينة، ويتم بالفعل شحن البضاعة من ميناء القيام ووصولها إلى ميناء الوصول، ثم تقوم الشركة المصدرة بفتح اعتماد مستندي لدى أحد البنوك المحلية في ميناء القيام لتحصيل ثمن البضاعة من الشركة المستوردة.

وعندما يرسل البنك فاتح الاعتماد أصول سندات الشحن لأحد البنوك في بلد الشركة المستوردة لتحصيل ثمن البضاعة منها، هنا تقوم الشركة المستوردة بعدم سداد قيمة البضاعة للبنك في بلدها وامتناعها عن استلام أصول سندات الشحن، فتعود هذه السندات للبنك فاتح الاعتماد الذي يعيدها مرة أخرى للشركة المصدرة، في ذات الوقت الذي تكون الشركة المستوردة قد استلمت الشحنة بالكامل من الجمارك رغم أن أصول سندات الشحن مازالت بيد الشركة المصدرة، وتكون الشركة المستوردة قد استلمت البضاعة بناءً على سندات شحن مزورة وغير حقيقية وتحمل ذات بيانات سندات الشحن الأصلية وذات بيانات الشاحن والمرسل إليه والبضاعة.

كما يتخذ الغش في ميناء الوصول صورة أخرى، عندما يقوم ربان السفينة بتسليم البضائع المشحونة على السفينة للمرسل إليه بدون أصول سندات شحن، حيث يتم شحن البضاعة من دولة إلى دولة أخرى عن طريق الاستيراد، وعند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يقوم ربان السفينة بتسليم البضاعة للشركة المرسل إليها في ميناء الوصول بدون أصول سندات الشحن بما له من سلطة قانونية في تسليم البضائع للمرسل إليه متى قدم أصول سندات الشحن، ولكن هنا يقوم الربان بالتواطؤ مع الشركة المرسل إليها بتسليمها البضاعة بدون أصول سندات الشحن، ثم تقوم الشركة المرسل إليها باستلام البضاعة فعلياً بدون تقديم أصول سندات الشحن الخاصة بها.

(27)- Alain TINAYRE, La Fraude maritime et le connaissance, DMF, 1983, P.369.

د. أنور مطاوع منصور محمد

هذا التواطؤ لا يصدر فقط من ربان السفينة، بل قد يصدر من الناقل البحري نفسه^(٢٨)، وذلك عندما يصدر هذا الأخير أمراً مباشراً للتوكيل الملاحي بأن يسلم المرسل إليه البضاعة وبدون تقديم أصول سندات الشحن، وتوجد هذه الحالة عندما تقوم الشركة المصدرة بشحن البضاعة وإرسالها إلى الشركة المستوردة، فعند وصول البضاعة لميناء الوصول تقوم شركة النقل (الناقل) بدولة الشحن بإعطاء أمر مباشر للتوكيل الملاحي في بلد الوصول بتسليم البضاعة مباشرة للمرسل إليه وبدون تقديم أصول سندات الشحن وذلك بالتواطؤ بين شركة الشحن في ميناء القيام- باعتبارها مصدرة أصول سندات الشحن الأصلية- والشركة المرسل إليها في ميناء الوصول، فبدلاً من أن يقوم التوكيل الملاحي بتسليم البضاعة لصاحب الحق فيها والذي يحمل أصول سندات الشحن، يقوم التوكيل الملاحي بتسليم البضاعة بالأمر المباشر من الناقل للمرسل إليه وبدون تقديم أصول سندات الشحن.

وفي الأخير، قد يتخذ الغش في ميناء الوصول شكل آخر وهو تواطؤ التوكيل الملاحي ذاته وقيامه بتسليم البضاعة بدون أصول سندات الشحن وإصداره إذن تسليم للشركة المرسل إليها بالتواطؤ معها، هذا عندما يتم شحن البضاعة من دولة إلى دولة أخرى بطريق الاستيراد، وعند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يقوم التوكيل الملاحي للسفينة بالتواطؤ مع الشركة المرسل إليها وتسليمها البضاعة بدون أصول سندات الشحن، وذلك بإصدار إذن تسليم للشركة المرسل إليها دون أن تسلمه أصول سندات الشحن الخاصة بهذه البضاعة، وفي هذه الحالة تكون الشركة المستوردة لم تقم بسداد ثمن البضاعة المرسلة ولم تتسلم أصلاً أصول سندات الشحن وتقوم باستلام البضاعة بدون تلك الأصول وبالتواطؤ مع التوكيل الملاحي^(٢٩).

(٢٨)- وهنا تقوم المسؤولية العقدية في حق الناقل عن عدم تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها بالتواطؤ مع المرسل إليه، أنظر د. عبود عبد الله مسعد علي، التنظيم القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين القانونين اليمني والمصري وقواعد هامبورج ١٩٧٨م، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق- جامعة أسيوط، ٢٠١٢م، ص ٦٣.

(٢٩)- أ. نبيل فرج، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، منشور على شبكة الانترنت على الموقع:

وبالتالي نلاحظ أن سند الشحن الورقي هو الأساس الذي يبني عليه الغش المستندي في الملاحة البحرية حيث يمكن بسهولة تزوير بيان أو أكثر من بياناته، أو تسليم البضاعة بدون تقديم أصول سندات الشحن، وهذا ما دفع البعض إلى البحث عن حماية لسند الشحن الورقي بجعله عبارة عن بطاقة ممغنطة يكون طبعها وتداولها تحت رقابة الغرف التجارية والصناعية على أن يسلم الأصل للشاحنين بناءً على طلبهم ومقابل إيصال أما النسخ الأخرى تسلم للبنوك⁽³⁰⁾.

ولكن لم يتم استعمال هذه الوسيلة لإيجاد نوع من الحماية لسند الشحن الورقي، وهذا ما أضعف من قدرة هذا السند في أداء وظائفه، ولذلك وجدت أفكار عديدة نحو البحث عن مستند بديل أو اتخاذ إجراءات معينة نحو رقمنة سند الشحن الورقي، وهذا يدل على مدى أهمية سند الشحن رغم وجود اتجاه قوي نحو إتمام عملية النقل البحري للبضائع بدون سند شحن.

المبحث الثاني

المعالجة الإلكترونية لسند الشحن البحري الورقي

تتميز المعالجة الإلكترونية للمستندات المتعلقة بالنقل البحري بالخصوصية عن بقية المستندات التجارية، ذلك لأنه منذ أن وجدت سوء النية والهجم الأكبر لكل رجال القانون هو ضمان أمن العمليات التجارية، ويعتبر إثبات وجود الاتفاق بين الأطراف وإثبات مضمون التزاماتهم هو أحد الضمانات لتحقيق أمن هذه العمليات، لهذا تبدو الكتابة هي الوسيلة الحقيقية لضمان إثبات وجود التصرفات القانونية، وبصدد التجارة الإلكترونية تكمن العقبة التي تواجه رجال القانون في ضرورة إيجاد وسائل إثبات جديدة ومقبولة.

من ناحية أخرى فإن الهدف الأساسي للراغبين في المعالجة الإلكترونية لسندات الشحن هو وضع سند غير مادي إلكتروني (*Informatisé*) يستفيد بكل المزايا المتعلقة باستخدام سند الشحن الورقي وخاصة قابليته للتداول والتخلص من المعوقات الإدارية المتعلقة بالاستخدام المفرط للأوراق، هذا الهدف لم يتحقق ما بين ليلة وضحاها وإنما

<http://www.inter-review.com>, International Review Magazine.

(30)- Emmanuel DU PONTAVICE, Le connaissance et l'informatique, Op. cit., P. 229.

احتاج الأمر إلى سنوات عديدة لوضع النقاط على الحروف وتم بذل العديد من المحاولات للوصول إلى الغاية المنشودة وهي سند الشحن الإلكتروني، وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول

المحاولات التي بذلت للمعالجة الإلكترونية لسند الشحن

منذ عام ١٩٥٦م كانت الدول الإسكندنافية هي الدول الأكثر اهتماماً بالمعالجة الإلكترونية لسندات النقل البحري، ولقد توصل رجال القانون المعنيين بهذا الموضوع إلى طريقتين مختلفتين: الطريقة الأولى - وهي الطريقة القانونية التي تعتمد على نظام التبليغ والمصادقة وهي طريقة تركز على الإقضاء إلكترونياً بالسندات الورقية؛ الطريقة الثانية - وهي الطريقة الإلكترونية التي تعتمد كلياً على استبدال المستندات الورقية بالمستندات الإلكترونية، وهذه الطريقة لاقت قبولاً كبيراً لأنها تحقق كل الوظائف التي يؤديها المستند الورقي القابل للتداول بطريقة إلكترونية، ولكن هذه الطرق لم يكتب لها النجاح^(٣١).

وفي مارس ١٩٧٩م وجدت محاولة لتبسيط إجراءات مستندات الشحن البحري في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED)^(٣٢) في مجموعة عمل حول تبسيط إجراءات التجارة الدولية بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة، حيث جاءت التوصية رقم ١٢ بعنوان "إجراءات الهدف منها تيسير الإجراءات المتعلقة بمستندات النقل البحري"، وتم وضع عدد من الحلول منها الحد من نسخ مستندات النقل واستبدال سندات الشحن غير القابلة للتداول ووضع سند شحن بحري من نسخة واحدة وتشجيع استخدام سندات شحن نموذجية^(٣٣).

ولم يتوقف الأمر بل استمرت المحاولات لاستخدام الأسلوب الإلكتروني في الحياة العملية بهدف تبسيط إجراءات التجارة الدولية وتحويل المستندات الورقية إلى مستندات

(31)- Emmanuel du PONTAVICE, Le connaissance et l'informatique, Op. cit., p. 237.

(32)- La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement (CNUCED).

(33)- Éric A. CAPRIOLI, La normalisation international des documents de transport maritime non négociables, Annuaire de Droit Maritime et Aérospatial, (ADMA), Tome 13, 1995, p. 177 et s.

إلكترونية، فظهر نظام تبادل البيانات الإلكترونية (*Data Freight Receipt (DFR)*) ليحل محل المستندات الورقية، وهذا الأسلوب هو الذي منح الوجود الملموس لسند الشحن البحري الإلكتروني، وبعد نظام (*DFR*) ظهرت عدة محاولات لتحسينه وتطويره مثل نظام (*Cargo Key Receipt (CKR)*)^(٣٤)، ومن بعده جاء نظام (*Intertanko*)^(٣٥)، ولكن هذين النظامين لم يكتب لهما النجاح، وذلك على التفصيل التالي:

الفرع الأول

نظام *DFR* (إيصال بيانات الشحنة)

إن التطور التكنولوجي في مجال المعلومات والاتصالات دفع المتعاملين في مجال النقل البحري بمختلف أنواعه إلى التفكير في نظام إلكتروني لتبادل المعلومات والاستغناء عن التعامل بسند الشحن الورقي والتخلص من سلبياته وعيوبه، لذلك ومنذ عام ١٩٧٠م حاولت الشركات الملاحية العاملة على خط أوروبا- أمريكا الشمالية إلى تبسيط إجراءات التجارة الدولية، وذلك بتحويل المستندات الورقية إلى مستندات إلكترونية، عن طريق إحلال نظام تبادل البيانات الإلكترونية محل المستندات الورقية، ولهذا وجد هذا السند الإلكتروني ليحل محل خطاب النقل البحري (*LTM*) غير القابل للتداول والمعالج إلكترونياً^(٣٦)، ولقد كان هذا الأسلوب أسلوباً نموذجياً في هذا الوقت مع ظهور الحاويات (*Les conteneurs*).

⁽³⁴⁾-Le Cargo Key Receipt (CKR) (تسليم البضائع بكلمة المرور) (Le système de reçu de marchandises à clé).

⁽³⁵⁾- (INTERTANKO), Association Internationale des Armateurs Indépendants de Pétroliers: Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement: le commerce électronique: considérations juridiques étude établie par le secrétariat de la CNUCED, 15 mai 1998, P. 16.

⁽³⁶⁾-La Lettre de Transport Maritime.

لقد أعترف رسمياً باستخدام خطاب النقل البحري في فرنسا في يونيو ١٩٩٠م عند انعقاد المؤتمر الرابع والثلاثون للجمعية البحرية الدولية، ومن حيث الشكل يشبه خطاب النقل البحري سند الشحن البحري إلا أنه لا يحمل كلمة (*Connaissance*) في الأعلى ولكن كلمة (*LTM*)، كما أن خطاب النقل البحري يحمل عبارة إيصال من أجل الشحن (*Reçue pour embarquement*) وليس عبارة مشحون

د. أنور مطاوع منصور محمد

ففي مايو ١٩٧١م وجد سند الشحن البحري (*Data Freight Receipt*) بواسطة الشركات العاملة على خطوط شمال الأطلسي للنقل بالحاويات، ولقد تم ترجمته على أنه وثيقة الشحن السريع (*Document Fret Rapide*)، حيث اعتمدت هذه الترجمة على استخدام ذات الاختصارات (*DFR*)، ولكن هذه الترجمة غير دقيقة، حيث يمكن ترجمته بأنه إيصال بيانات الشحنة أو الإيصال الذي يتضمن بيانات مميكة عن حمولة السفينة والذي يسمح بالنقل الإلكتروني لهذه البيانات.

ويتم العمل بنظام (*DFR*) بإصدار سند الشحن في ميناء القيام على الورق، ثم يقوم مصدره بإرسال البيانات المدونة فيه إلكترونياً إلى ميناء الوصول، في هذا الميناء يتم نسخ هذه البيانات على الورق بواسطة طابعة، وعندما تصل البضاعة يتم طباعة تنبيه بالوصول، هذا التنبيه يعتبر إعلاناً للمرسل إليه لاستلام البضاعة.

ومن مزايا نظام (*DFR*) أنه في ميناء الوصول لا يحتاج المرسل إليه لسند الشحن، بل يكفي أن يتقدم إلى الناقل ومعه تحقيق الشخصية حتى يستطيع تسلّم البضاعة، كما أن كل البيانات يتم إرسالها بطريقة إلكترونية وهذا من شأنه القضاء على التزوير الذي قد يحدث في بيانات سند الشحن الورقي، كما أنه بموجب هذا السند يتم تجنب مشكلات إرسال البيانات بالبريد وتجنب العديد من المراحل التي يمر بها السند: وسطاء تجاريين، شركات تجارية، وكلاء عبور، مصدرين؛ ثم في ميناء الوصول: المرسل إليه، وكيل العبور، الشركة البحرية.

ورغم أن (*DFR*) يتميز بالسرعة ويعالج مشكلة تأخير وصول سند الشحن، حيث يتم إرسال بياناته إلكترونياً عن طريق قمر صناعي يضمن نقلها بحالتها وفي أسرع وقت

(*Embarqué*)، ومن حيث المضمون فخطاب النقل البحري يؤدي ذات وظيفة سند الشحن كوسيلة في الإثبات وكإيصال لاستلام البضاعة من قبل الناقل وتضمنها بيانات تحديد وصف البضاعة من حيث كميتها وعددها ونوعها واسم الناقل وتوقيعه وميناء الشحن والتفريغ، ولكن لا يعتبر سند ملكية يمثل البضاعة فهو غير قابل للتداول (*No négociable*)، لمزيد من التفصيل انظر، د. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، سنة ٢٠١١-٢٠١٢م، ص ٩٨ وما بعدها.

ممكن ودون حاجة إلى التوقيع على أصل السند أو ختمه أو التصديق عليه⁽³⁷⁾، ورغم أنه دليل إثبات لوجود عقد النقل ويشكل إيصال استلام للبضاعة، إلا أنه غير قابل للتداول، حيث يحمل دائماً عبارة (عدم القابلية للتداول)، ولم يكن يمثل البضاعة المنقولة، وبالتالي فهو لا يسمح بنقل الحقوق على البضاعة أثناء الرحلة البحرية، كما أنه لا يمكن تقديمه للبنك في حالة فتح الاعتماد المستندي⁽³⁸⁾.

هذه العيوب جعلت (DFR) غير قابل للتطبيق في العمليات المقترنة بفتح اعتماد مستندي، وهذا ما جعله قليل التعامل به في مجال النقل البحري واقتصر التعامل به على مناطق معينة (أمريكا الشمالية وأوروبا) وعدم امتداده لكل أنحاء العالم، وبالتالي فإنه لا يمكن اللجوء إليه إلا في عمليات النقل التي يكون فيها شك في قدرة المرسل إليه المالية حيث لا يمكنه فتح اعتماد مستندي بناءً على نظام (DFR) هذا⁽³⁹⁾.

الفرع الثاني

نظام CKR (تسليم البضائع بكلمة المرور)

بمقتضى هذا النظام تم تطوير سند الشحن السريع عن طريق إعادة صياغة بياناته صياغة متقنة، وبالتالي أصبح هذا السند يمثل ضماناً للبنوك عندما تتدخل وتقوم بدفع قيمة البضاعة عن طريق فتح اعتماد مستندي دون حاجة إلى إصدار سند شحن ورقي أو خطاب نقل بحري، كما أن هذا السند يسمح ببيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية وبالتالي فهو سند شحن قابل للتداول على خلاف سند الشحن السريع.

(37)- Michel DESRUES, Comment réussir ses exportations outre-mer par voie maritime, p. 23 et s., Propos repris par Emmanuel DU PONTAVICE in «Le connaissance et l'informatique», in Annales IMTM, 1985, p. 223 et s.

(38)- Emmanuel DU PONTAVICE, L'informatique et les documents du commerce extérieur, in Revue de jurisprudence commerciale (RJC) novembre 1979, numéro spécial: L'informatique et le droit commercial, p. 643.

(39)- لم يعد نظام (DFR) مستخدماً، من ناحية لأن خط الحاويات بالمحيط الأطلسي لم يعد موجوداً، ومن ناحية أخرى لأن البيئة التكنولوجية للشركات قد تغيرت بسبب النمو الحاصل في وسائل الاتصال بالانترنت وتعدد الشبكات الآمنة الذي سمح للشركات العاملة في الملاحة البحرية بتداول السندات المتعلقة بالنقل عن طريق الانترنت حيث العديد منها يرسل سندات الشحن عن طريق البريد الإلكتروني.

د. أنور مطاوع منصور محمد

ويتم العمل بهذا النظام بتحميل البيانات على كمبيوتر شركة النقل مع تسليم الشاحن إيصلاً بمفتاح إلكتروني (كلمة مرور) وقت وضع البضاعة على السفينة بواسطة الناقل، وبعد ذلك (في مرحلة لاحقة) يقوم الشاحن بإمداد الناقل بباقي البيانات وهي: اسم بنك المشتري في ميناء القيام (الذي يقوم بوظيفة أمين الشحنة)؛ إقرار بالتخلي عن حقوقه في ملكية البضاعة إذا لم تصل السفينة إلى ميناء الوصول، كذلك فإن الناقل بدوره يسلم الشاحن تقريرين: الأول يعلن فيه تعهده بعدم إبداء أي تحفظ على البضاعة؛ والثاني يعلن فيه محافظته على البضاعة لمصلحة البنك الأمين على الشحنة.

يقوم بنك المشتري في ميناء القيام بدفع قيمة البضاعة للشاحن (البائع) مقابل استلامه للإيصال وإخطار بنك المشتري في ميناء الوصول بذلك، وقبل الوصول إلى الميناء يقوم الناقل بإخطار بنك المشتري في ميناء الوصول بوصفه أميناً للشحنة وإرسال صورة من الإيصال إلى المرسل إليه (المشتري)، هنا يقوم المرسل إليه بالدفع إلى البنك مقابل حصوله على إخطار الوصول الأصلي، وبعد ذلك يقوم بتظهير هذا الإخطار لمصلحة الناقل وتسليمه له مقابل تسلمه البضاعة في مقر البنك⁽⁴⁰⁾.

ويتميز هذا السند بأن الناقل قبل وصول السفينة إلى ميناء الوصول ببضعة أيام يرسل إلى المرسل إليه إخطاراً بوصول البضاعة يحدد فيه على وجه الدقة اللحظة التي سيتم فيها استلام البضاعة.

ومع ذلك تبقى مشكلة النسخة الأصلية للسند، ذلك لأن الكمبيوتر لا يمكن أن يمنح المستلم إمكانية امتلاك البضاعة في حين أن السفينة لم تصل بعد إلى ميناء الوصول، وبالتالي فإن قابلية السند للتداول والحالة هذه تكون منعدمة، كما أن هذا السند لا يمكن التعامل به إلا بين المتعاملين الأمريكيين والأوروبيين أما في خارج هذا النطاق فلا يمكن التعامل بمثل هذا السند.

كذلك فإن الأطراف في العمليات التجارية يفضلون دائماً سند الشحن الورقي بدلاً من تكاليف نقل البيانات إلكترونياً، ذلك لأن البنك عندما يقوم بدور المرسل إليه وعند إصدار الإخطار بالاعتماد يفرض على الناقل مبلغ معين مقابل هذه الخدمة قد يصل إلى مائة دولار، كما أن البنوك رغم إقرارها بفائدة هذا النظام إلا أنها تظل لديها الرغبة

(40) - Emmanuelle CHELLY, Le connaissance électronique, Op. cit., p. 74.

في البقاء على وفاءها للقواعد الخاصة بالاعتماد المستندي، كما أنه من الصعب على أشخاص خطوط المحيط الأطلسي للحاويات إقناع الشاحنين باستعمال هذا النظام الجديد الذي يبدو لهم خطير ومثير للخلاف، لكل ما سبق لم يوضع هذا النظام موضع التنفيذ.

الفرع الثالث

نظام Intertanko

هذا النظام ظهر عام ١٩٨١م، ورغم أنه كان مقرراً للنقل السائب (*Vrac*) أو بلا ترتيب (الخليط)، إلا أنه يمكن تطبيقه على كل أنواع نقل البضائع، فمنذ عام ١٩٧٦م كَوّن كل من مصرف (*Chase Monhatta*) والجمعية الدولية لأصحاب ناقلات البترول المستقلة (*INTERTANKO*)^(٤١) مشروع (*Sea Docs Registry Limited*) ومقره في لندن، بحيث يكون المصرف وسيطاً مركزياً لاستقبال سندات الشحن البحري كمكتب تسجيل مركزي أو كمستودع يقوم الشاحن بإيداع سند الشحن الورقي لديه، ثم يتولى المصرف إجراء كافة العمليات المتعلقة بالسند إلكترونياً.

ويهدف هذا النظام إلى تجنب الصعوبات المتعلقة بتقديم سند الشحن الورقي عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول، فوفقاً لهذا النظام فإن الناقل يقوم بإصدار سند شحن ورقي يودع لدى مكتب (*Sea Docs*) ثم يقوم المصرف بتسليم الشاحن كلمة سر أو شفرة التعريف، وفي حالة نقل ملكية البضاعة إلى مشتري جديد يقوم الشاحن بإمداده بهذه الشفرة، ثم يرسل الشاحن إشعاراً للمكتب يخبره بنيته في تحويل السند إلى المشتري، كما يقوم المشتري بإبلاغ المكتب بقبوله تحويل السند له من خلال مطابقة الشفرة المرسله إليه، وبعد ذلك يقوم المكتب بتسجيل اسم المشتري باعتباره مالكاً للبضاعة، وعند وصول البضاعة إلى ميناء الوصول يقوم المكتب بإرسال شفرة التعريف الإلكترونية إلى الناقل أو الربان باعتباره ممثلاً له، كما يرسل شفرة التعريف إلى المشتري الأخير الذي يستطيع أن يتقدم لاستلام البضاعة بواسطة الشفرة المرسله إليه.

(41) - International Association of Independent Tanker Owners.

د. أنور مطاوع منصور محمد

وبالتالي، فوفقاً لهذا النظام كان يمكن تسجيل البيانات المدونة على سند الشحن الورقي القابل للتداول في عداد آلة إلكترونية مركزي (*Sea Docs Registry*)، وبالتالي فإن سند الشحن الورقي يكون مسجلاً على هذه الآلة (سجل إلكتروني)، ولا يمكن تقديمه مادياً للمرسل إليه لاستلام البضاعة، وهذا من شأنه التقليل من كثرة الشكليات والبطء الملازم لسند الشحن الورقي، حيث لم يعد هناك انتقال مادي للمستندات الورقية بعد تسجيل البيانات في السجل الإلكتروني^(٤٢).

ومع ذلك، فإن هذا النظام لم يستعمل أي وسيلة معلوماتية ملائمة يمكن تسجيل البيانات عليها، سوى الاتصال بين الأطراف عن طريق التلكس، ولذلك فهو لا يلغي كلياً سند الشحن الورقي ولكنه يسهل فقط عملية انتقاله، ولهذا فإن سند الشحن الورقي دائماً موجود، وأن تسجيل بياناته إلكترونياً لا يؤثر في وجوده المادي، حيث يتم تقديمه عند النزاع أو عند رهن البضاعة.

لذلك، فإن هذا النظام لم يكتب له النجاح حيث إنه أختفي قبل مرور سنة فقط على ظهوره، ذلك لأن المتعاملين في مجال النقل البحري ما زالوا ينظرون إلى المعلوماتية أو المعالجة الإلكترونية لسندات الشحن بعين الشك والريبة، فضلاً عن المشكلات التي ظهرت بعد العمل بهذا النظام والمتعلقة بالتكاليف والتأمين والمسئولية وسرية المعلومات.

الفرع الرابع

القواعد الموحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات التجارية

في ٣ يناير ١٩٨٥م قامت اللجنة النرويجية للإجراءات التجارية (*NORDIPRO*) بوضع قواعد موحدة لاتفاقات الاتصال باستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات التجارية (*Uniform Rules of Communication Agreements in Trade Data Interchange*) عوضاً عن المستندات الورقية التقليدية، وتهدف هذه القواعد إلى مساعدة العاملين في المجال التجاري على التوصل لرضاء كامل فيما يتعلق بالأمان والتصديقات والسرية وحفظ البيانات والمسئولية والتأمين وتفسير هذه القواعد ذاتها^(٤٣).

(42)- Emmanuel du PONTAVICE, Le connaissance et l'informatique, Op. cit., p. 244 et 245.

(43)- Emmanuel du PONTAVICE, Le connaissance et l'informatique, Op. cit., p. 245 et s.

ونظرًا لفقدان هذه القواعد للوضوح فإنها لم تستمر طويلاً ولم تكن إلا مجرد الخطوة الأولى لتأسيس قواعد موحدة للتجارة الإلكترونية، كما أنها اعتبرت مجرد تمهيد للقانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي للتجارة الإلكترونية. ورغم إخفاق تلك المحاولات السابقة إلا أنها كانت محاولات سباقية في مجال المعالجة الإلكترونية للمستندات التجارية بصفة عامة وسندات الشحن البحرية بصفة خاصة.

المطلب الثاني

ظاهرة سند الشحن الإلكتروني

حتى نضع سند الشحن الإلكتروني موضع التنفيذ لا بُدَّ من المعالجة الإلكترونية لوظائف سند الشحن الورقي، ذلك لأنه إذا كانت وظيفة سند الشحن الورقي تتمثل فقط في كونه دليل لتسلم البضاعة وكونه دليل لإثبات عقد النقل فإنه من الممكن معالجة بياناته إلكترونياً، أما وأن من وظائفه أنه يمثل البضاعة فإن ذلك يجعل معالجة بياناته إلكترونياً أكثر صعوبة.

فسند الشحن الإلكتروني يتميز بأنه نظام معقد حيث يعتمد على سجل إلكتروني تسجل عليه كل الأوامر المتعاقبة الخاصة بالبضاعة فضلاً عن البيانات المعتاد ذكرها على سند الشحن الورقي، فمجرد تسجيل اسم صاحب الحق في البضاعة على السجل الإلكتروني يصبح له الحق في توصيف البضاعة محل عقد النقل ووضع الشروط المتعلقة بعقد النقل ذاته، وكذلك يمكن تسجيل سلسلة من التنازلات المتعاقبة عن البضاعة، وبالتالي فإن التوصل إلى معالجة وظائف سند الشحن إلكترونياً يعد بمثابة المعالجة الإلكترونية الحقيقية لسند الشحن الورقي.

ويهدف سند الشحن الإلكتروني إلى قيام سند الشحن الورقي بوظائفه بأسلوب إلكتروني وتلافي العيوب المتعلقة بهذا السند التقليدي. بالإضافة إلى ذلك فإن تسمية سند الشحن الإلكتروني بالسند يؤدي إلى طمأننة المتعاملين في مجال النقل البحري من حيث قدرات ومزايا هذا السند.

وبعد إخفاق كل المحاولات لخلق سند الشحن الإلكتروني جاءت المنظمات الدولية وخاصة اللجنة البحرية الدولية ١٩٩٠م ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ١٩٩٦م وكذلك قواعد روتردام ٢٠٠٨م بمحاولة لوضع قواعد موحدة تتعلق بالمعالجة الإلكترونية للمستندات التجارية، وذلك على التفصيل التالي:

الفرع الأول

اللجنة البحرية الدولية

قامت اللجنة البحرية الدولية (Le Comité Maritime International CMI)

عام ١٩٩٠م بوضع قواعد موحدة تتعلق بسندات الشحن الإلكترونية، وهي عبارة عن قواعد اتفاقية الهدف منها إيجاد نظام جديد لسند الشحن الإلكتروني يعتمد على الوسائل الإلكترونية وحدها في إصدار السند وتداوله وتسليم البضاعة للمرسل إليه، كما يهدف إلى النقل الإلكتروني للحقوق المتعلقة بالبضائع أثناء عملية النقل، أي استبدال سند الشحن الورقي بسند الشحن الإلكتروني.

ولقد تم إبداء مشروع اللجنة البحرية الدولية في المؤتمر الدولي المنعقد بباريس في الفترة من ٢٤ إلى ٢٩ يونيو ١٩٩٠م، وكانت الفكرة عبارة عن نظام إلكتروني يسمح بالحد من مخاطر الأخطاء الكتابية ويعطي أمان أكثر من سندات الشحن الموقعة يدوياً، والتغلب على مشكلات إثبات ملكية البضاعة من خلال الوسائل الإلكترونية^(٤٤)، ويتم تنفيذ هذه الفكرة بواسطة مؤسسة مستقلة تسمى (DATABANK)، حيث تقوم بحفظ كل المعلومات ثم تحويل هذه المعلومات إلى بيانات إلكترونية.

وفي باريس تم وضع اقتراح جديد يتكون من ١١ قاعدة تهدف إلى وضع نموذج أمام المتعاقدين الذين يرغبون في استبدال سندات الشحن الورقية ببيانات إلكترونية، وكان موضوع هذا الاقتراح إيجاد نظام عالمي يهدف إلى حماية الأطراف المتعاقدة ويعالج مشكلة أمن المعاملات التجارية ومشكلة التصديق والتوثيق والسرية وحفظ المعلومات ونظام المسؤولية والتأمين.

وفقاً للتداول الإلكتروني لسند الشحن يتفق الأطراف على عدم إصدار الناقل أي سند شحن ورقي لمصلحة الشاحن، ولكن عند تسلمه البضاعة من الشاحن يستطيع أن يرسل له على عنوانه الإلكتروني رسالة إلكترونية باستلام البضاعة، هذه الرسالة تتضمن كافة البيانات التي كان من الممكن إدراجها في سند الشحن الورقي: اسم الشاحن؛

(44)- Eric. A. CAPRIOLI, Droit des entreprises, Echange de données informatique, Juris-Classeur, Fascicule de la Chambre commercial de la cour de cassation, (com. Fasc.), 8, 1995, n° 1, p. 2.

مواصفات البضاعة؛ التحفظات الواردة على البضاعة؛ ميعاد ومكان التسليم؛ ورمز سري (Un code confidentiel) للاستخدام في عمليات النقل المستقبلية، وإرسال هذا الرمز السري تصبح هذه الرسالة الإلكترونية بمثابة سند الشحن الورقي خاصة عندما يتم توقيها من قبل الناقل.

والرمز السري قد يكون مجموعة أرقام أو مجموعة حروف بواسطتها يضمن الأطراف إتمام العملية وصحتها، فالشاحن بمجرد تأييده للإخطار المرسل إليه من قبل الناقل يعتبر الحائز الشرعي للرمز السري^(٤٥)، ويصبح الطرف الوحيد صاحب الحق في التقدم لاستلام البضاعة في ميناء الوصول أو تعيين المرسل إليه أو نقل الحق في البضاعة كما هو الحال في سند الشحن للأمر أو للإذن أو لحامله.

ويتم نقل الحق الثابت في سند الشحن الإلكتروني إلى الغير بإعلان حائز الرمز السري للناقل برغبته في نقل هذا الحق للغير، وهنا وبعد تأييد الناقل لهذه الرغبة يقوم بإرسال إخطار لمن يراد نقل الحق إليه بمواصفات البضاعة، ويقبول الإخطار يقوم الناقل بإلغاء الرمز السري ويخصص للحائز الجديد رمز سري آخر، وهكذا في كل مرة يتم نقل الحق الثابت في السند للغير^(٤٦).

ويجب أن يكون لكل حائز من الحائزين التاليين رمز سري خاص به انطلاقاً من أن كل واحد منهم يعتبر بمثابة حائز لسند الشحن الأصلي، وبالتالي فإن الرمز غير قابل للتحويل من شخص إلى آخر ويجب أن يكون سرياً وذلك للحيلولة دون استعماله من قبل الغير، فالناقل يعلن حائز الرمز السري بمكان وميعاد تسليم البضاعة، وعلى الحائز للرمز السري- إذا لم يستلم البضاعة بنفسه- أن يعين المرسل إليه وأن يعطي تعليماته بكيفية التسليم، وبالتسليم يتم إلغاء الرمز السري تلقائياً^(٤٧).

^(٤٥)- وفقاً للقاعدة الثالثة في فقرتها الرابعة لا يجوز للشاحن عند تسلمه الرسالة الإلكترونية من الناقل التعقيب عليها طالما أنه لم يؤكد هذه الرسالة أو يؤيدها.

^(٤٦)- Michel ALBERT, La signature du connaissance, Mémoire D.E.S.S, 2006, Centre de Droit Maritime et de Transports, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, p. 56.

^(٤٧)- ويستطيع للمالك الجديد صاحب الحق في استلام البضاعة- طبقاً لنص المادة ١١ من قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) أن يطلب مستند ورقي يحقق له وظائف الشحن مثل تمثيل البضاعة وإمكانية تداول السند بالتظهير، انظر

د. أنور مطاوع منصور محمد

ورغم أن قواعد اللجنة البحرية الدولية هذه خففت كثيراً من البطء والضعف في سندات الشحن الورقية، كما أن الناقل وفقاً لهذه القواعد يظل مسئول عن أي خسائر تلحق بالشاحن نتيجة عدم تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب سند الشحن أو عدم تنفيذه لتعليمات الشاحن أو عدم تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها أو الخطأ في التسليم وذلك كما هو الحال عند إصدار سند شحن ورقي، إلا أن هذه القواعد لم تتعرض لمسئولية الناقل في حالة امتناعه عن تسليم البضاعة للمرسل إليه أو في حالة تعطل النظام أو إذا كان النظام غير آمن^(٤٨)، خاصة وأنه يعتمد على نقل أرقام سرية بين السفينة والموانئ عن طريق البث اللاسلكي مما يعرض هذا البث إلى مخاطر التنصت والقرصنة، وبالتالي فهو نظام غير آمن ولا يعطي للشفرة السرية الحماية الكافية^(٤٩).

كما أن هذه القواعد ليس لها قوة القانون فهي لا تعدو أن تكون مجرد قواعد اختيارية وتطبيقها يحتاج إلى اتفاق بين الأطراف المعنية، كما أنها تعطي للأطراف الحق في رفض استعمال هذا النظام الإلكتروني لسند الشحن، فيستطيع الأطراف عدم تطبيق الإجراءات المنصوص عليها بمقتضى اللجنة، كما أن الرمز السري لا يعمل به متى تم إصدار سند شحن ورقي^(٥٠).

ومع ذلك فإن المعالجة الإلكترونية للمستندات التجارية لم تقف عند هذا الحد، حيث استمرت بالقانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الخاص بالتجارة الإلكترونية ١٩٩٦م.

Éric A. CAPRIOLI, La normalisation international des documents de transport maritime non négociables, Op. cit., p. 177.

(48)- Thierry PIETTE-COUDOL, L'échange de données informatique (EDI), Gazette de palais, 1991 doctrine p. 551.

(49)- د. هشام صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة بيروت العربية، العدد الأول، ٢٠٠٤م، ص ٩ وما بعدها.

(50)- فوفقاً للقاعدة العاشرة يمكن إصدار سند شحن ورقي إذا أصر حامل الرمز السري على ذلك، وهنا يتم إلغاء الرمز السري والتوقف عن كل الإجراءات الإلكترونية.

الفرع الثاني

القانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الخاص بالتجارة الإلكترونية ١٩٩٦م

لقد تبنت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (*La commission des Nations-Unies pour le droit commercial international CNUDCI*) في عام ١٩٩٦م قانوناً نموذجياً للتجارة الإلكترونية يسمح للدول بتقدير المعوقات عند استعمال النظم الإلكترونية الحديثة، ومعالجة الثغرات التي يمكن ملاحظتها عند تطبيق هذا القانون النموذجي، وكذلك التوحيد الدولي للقواعد الواجبة التطبيق على التجارة الإلكترونية.

وهذا القانون تم إقراره بناءً على توصية من لجنة الأمم المتحدة في دورتها الثامنة عشرة عام ١٩٨٥م بشأن القيمة القانونية للسجلات الحاسوبية، والفقرة ٥ (ب) من قرار الجمعية العامة ٤٠/٧١ المؤرخ ١١ ديسمبر ١٩٨٥م وكان موضوعه الأساسي إنهاء التعامل بالمستندات الورقية عند تنفيذ المعاملات التجارية واتخاذ إجراءات من الحكومات والمنظمات الدولية بغية الضمان القانوني في سياق استخدام التجهيز الآلي للبيانات في التجارة الدولية على أوسع نطاق ممكن.

ولقد تضمن القانون النموذجي أحكاماً عامة وأخرى خاصة تتعلق بالنقل البحري للبضائع، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: الأحكام العامة للقانون النموذجي:

تتضمن الأحكام العامة للقانون النموذجي مسألتين: الأولى تتعلق بوسائل الاتصال غير المكتوبة؛ والثانية تتعلق بمدى السماح للمعلوماتية بالمنافسة القانونية للكتابة:

١. وسائل الاتصال غير المكتوبة: وفقاً لنص المادة الأولى من الفصل الأول من هذا القانون فإنه لا يطبق إلا على رسالة البيانات، تلك الرسالة التي تعني المعلومة المنشأة أو المرسله أو المستلمة أو المحفوظة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو بأي وسيلة أخرى مشابهة (التبادل الإلكتروني للبيانات، البريد الإلكتروني، جهاز البرق، التلكس، التصوير البرقي).

د. أنور مطاوع منصور محمد

٢. السماح للمعلوماتية بالمنافسة القانونية للكتابة: وفقاً لنص المادة الخامسة من الفصل الثاني من هذا القانون فإنه لا يمنع من إعطاء الأثر القانوني أو القوة التنفيذية للمعلومات المعالجة إلكترونياً كونها تم نقلها في صورة رسالة بيانات أي بشكل إلكتروني.

ثانياً: الأحكام الخاصة بالنقل البحري للبضائع:

تم تخصيص المواد ١٦ و ١٧ من القانون النموذجي للنقل البحري للبضائع، ففي المادة ١٦ تم استعراض كل المسائل المتعلقة بعقد نقل البضائع سواء كان نقلاً برياً أو بحرياً أو جويماً، كما أنها اشتملت على كل الأحكام الخاصة بالبضائع وإعلان شروط العقد والمفاوضات وتسليم البضاعة ورسوم الجمارك ونقل ملكية البضاعة وانتهاء الحقوق المتعلقة بها.

أما المادة ١٧ فتناولت الأحكام الخاصة بمستندات النقل، حيث نصت الفقرة الأولى منها على أن رسائل البيانات تحل قانوناً محل المستندات الورقية في المعاملات التجارية، كما أضافت أنه متى تطلب القانون تنفيذ تصرف معين من التصرفات المتعلقة بالبضاعة بواسطة الكتابة أو بأي مستند ورقي، فإن هذا المتطلب يتم استيفاءه متى تم تنفيذ هذا التصرف من خلال رسالة أو عدة رسائل بيانات.

يلاحظ أن هذه الأحكام ليست إلا تطبيقاً لنص المادة السادسة من الأحكام العامة للقانون النموذجي والتي تنص على أنه متى تطلب القانون أن بيان معين أو معلومة معينة يجب أن تتم في صورة مكتوبة فإن رسالة البيانات تكون كافية لتحقيق هذا المتطلب، كما يلاحظ أن كل هذه النصوص تسعى إلى طمأنة المتعاملين في مجال النقل البحري، وخاصة الفقرات الثالثة والرابعة والخامسة من المادة ١٧، عن طريق الإصرار المستمر على طرق استخدام سند الشحن الإلكتروني^(٥١).

(51) - L'article 17-3 de la loi type de la commission des Nations Unies pour le droit commercial international admet qu'un ou plusieurs messages de données peuvent transmettre les droits et obligations normalement incorporés à un titre papier à condition qu'une méthode fiable soit utilisée pour rendre uniques le message ou les messages en question.

ومع ذلك، فإن هذه الفقرات تظل غامضة ولا تحقق الهدف المراد تحقيقه، وهو استبدال المستندات الورقية برسائل بيانات بدون شرط أو قيد، رغم أن واضعي القانون النموذجي كانوا يريدون إثبات أن رسالة البيانات غير المادية من الممكن أن تتشابه مع المستند الورقي الذي لا يمكن أن يكون إلا بين يدي شخص واحد خاصة إذا ما تم استخدام كلمة سر.

وعلى أي حال، فإن القانون النموذجي كان خطوة في غاية الأهمية نحو إيجاد نموذج لسند الشحن الإلكتروني مع وجود كلمة سر في ضوء قواعد اللجنة البحرية الدولية لعام ١٩٩٠م.

الفرع الثالث

قواعد روتردام ٢٠٠٨م

لقد أوجدت قواعد روتردام ٢٠٠٨م (*Rotterdam Rules*) نظام السجلات الإلكترونية بجانب سندات الشحن الورقية، بحيث يمكن تسجيل البيانات التي يحتويها مستند النقل^(٥٢) في سجل إلكتروني يكون له نفس الحجية فيما يتعلق بإصداره وحيازته وتداوله، وذلك بالاتفاق بين كل من الناقل والشاحن (م. ٨ فقرة أ، ب من الاتفاقية). ووفقاً لنص المادة الأولى من اتفاقية روتردام في فقرتها الثامنة عشرة، فإن سجل النقل الإلكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر، والتي يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل البحري، 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

(٥٢) - لقد استخدمت قواعد روتردام مصطلح "مستند النقل" على الوثيقة الورقية التي يصدرها الناقل إلى الشاحن بمقتضى عقد نقل بديلاً عن مصطلح سند الشحن البحري المتعارف عليه، وتهدف الاتفاقية من هذه التسمية ألا تقتصر الوثيقة على تغطية النقل البحري فقط ولكن تمتد لتغطي النقل المتعدد الوسائط، د. رشا علي الدين أحمد، النظام القانوني لسندات الشحن البحرية الدولية، الاختصاص القضائي والاختصاص التشريعي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، المجلد واحد وستون، العدد الثاني، يوليو ٢٠١٩م، ص ١٢.

دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع: سند الشحن البحري الإلكتروني نموذجًا
"دراسة مقارنة"

د. أنور مطاوع منصور محمد

الإلكتروني، والتي تثبت تسلم الناقل أو من ينوب عنه للبضائع، وتثبت وجود عقد النقل بين الناقل والشاحن.

ولقد فرقت الاتفاقية بين سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول وسجلات النقل الإلكترونية غير القابلة للتداول، كما بينت كيفية إصدار هذه السجلات والبيانات الواجب تدوينها فيها وما يترتب على إغفال ذلك من آثار والتحفظات التي يمكن أن يدرجها الناقل في هذه السجلات حال شكه في صحة المعلومات التي قدمها الشاحن والخاصة بالبضاعة.

كذلك أوجبت الاتفاقية توقيع سجل النقل الإلكتروني إلكترونيًا من الناقل أو من ينوب عنه بما يحدد التوقيع الإلكتروني هوية الموقع، مع إمكانية فقد سجل النقل الإلكتروني لكل فعالية أو صلاحية إذا اتفق كل من الناقل والشاحن على تبديله بمستند نقل قابل للتداول أو العكس.

المبحث الثالث

تطبيقات سند الشحن البحري الإلكتروني

في عام ١٩٩٦م حاولت هيئة *Australian Sea Carriage* وضع نموذج لسند الشحن الإلكتروني سمي *Bolero* على هدي ما تم وضعه عام ١٩٩٠م، كذلك في أبريل عام ٢٠٠٢م قام المقاول البحري *J.P.Morgan* وناقله *American President Line Limited (APL)* بوضع موضع التنفيذ سند شحن إلكتروني بموجب برنامج تم تأسيسه بواسطة المقاول البحري *Asie du Sud*، وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول

سند الشحن الإلكتروني لشركة (Bolero) عام ١٩٩٩م

إن سند الشحن الإلكتروني أصبح مقبولاً في الواقع العملي من بعض الشركات العاملة في المجال البحري ولكن بصورة محدودة، وفي محاولة أولية ظهر نظام أكثر تحديداً منذ عام ١٩٩٠م يسمى بنظام (*Bolero*)^(٥٣)، ذلك النظام الذي أسهم كثيراً في

(٥٣) - وهذا النظام تديره هيئة دولية غير هادفة للربح (Bill Of Lading Electronic Registry Organization) لضمان التبادل الإلكتروني لسندات الشحن بطريقة آمنة:
Emmanuelle CHELLY, Le connaissance électronique, Op. cit., p. 76 et s.

وضع قواعد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي المتعلقة بالتجارة الإلكترونية عام ١٩٩٦م، وهو نظام خاص بإصدار سند شحن إلكتروني يتفادى النقد الموجه لقواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) فيما يتعلق بعدم كفاية الأمان الذي يحققه للمتعاملين به، وذلك على التفصيل التالي:

الفرع الأول

نشأة سند الشحن الإلكتروني Bolero

منذ ظهور قواعد اللجنة البحرية الدولية عام ١٩٩٠م كان واضحاً في أوساط الأعمال الدولية الاتجاه نحو إيجاد أنظمة يتم بواسطتها تداول كافة المستندات المتعلقة بالمعاملات التجارية بأسلوب إلكتروني خاصة بعد التطورات الهائلة التي أحدثتها الوسائل الإلكترونية عالمياً، وكذلك الاستفادة بهذا الأسلوب خاصة عند حدوث المنازعات.

ورغم الحماس الذي سببته قواعد اللجنة البحرية الدولية لعام ١٩٩٠م، إلا أن هذه القواعد لم تلاقي النجاح المتوقع خاصة لأن الناقلين كانوا غير مستعدين لتحمل المسؤولية الناتجة عن مسك كلمة السر عند إجراء عملية النقل، كما أن البنوك التي ظهرت بمظهر المتحفظ فيما يتعلق بالجوانب الأمنية للنظام لم تتطور بالقدر الكافي.

لذلك، وفي عام ١٩٩١م حاولت المنظمة الخاصة *Baltic and International Maritime Council Organization (BIMCO)*^(٥٤) وضع مشروع لسند الشحن الإلكتروني، ولكن هذا المشروع لم يرى النور لعدم الاهتمام الكافي من المستثمرين.

كذلك في عام ١٩٩٤م جاءت محاولة جديدة لوضع نظام إلكتروني تم إعداده بواسطة اللجنة الأوروبية بالمشاركة مع اتحاد الناقلين والبنوك ومؤسسات الاتصال وكبرى شركات النقل في نطاق برنامج (INFOSEC) وكان موضوعه التشجيع على استخدام الوسائل الإلكترونية في التجارة الأوروبية، وقامت اللجنة الأوروبية بتمويل نصف المشروع وباقي المؤسسات الخاصة قامت بتمويل النصف الآخر، وهذا المشروع كان بمثابة الانطلاقة الأولى لسند الشحن الإلكتروني (Bolero).

(٥٤) - بيمكو هي منظمة للملاحة البحرية تم تأسيسها في كوبنهاجن في عام ١٩٠٥م (منظمة الملاحة البحرية بيمكو).

ففي ٢٧ سبتمبر ١٩٩٩م تم العمل بنظام (*Bolero.net*) بواسطة المزود العالمي لخدمات الرسائل المالية الآمنة (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication*) (*SWIFT*) وهذا النظام لاقى العديد من النجاح خاصة بين المؤسسات التابعة للدول الصناعية الكبرى.

الفرع الثاني

طريقة عمل نظام (*Bolero.net*)

تضم شركة بوليرو المحدودة (*BAL*) *Bolero Association Limited* كل الأطراف في العملية الإلكترونية أي كل المستخدمين لنظام (*Bolero.net*)، ونظام (*Bolero*) عبارة عن سجل معلوماتي مركزي، هذا السجل يمثل الجزء الأساسي للنظام وبه يتم حفظ كل العمليات المتعلقة بعملية نقل البضاعة بطريقة إلكترونية، ولا يعهد بهذا السجل لأحد المتعاقدين كما هو الحال وفقاً لقواعد ١٩٩٠م ولكن يعهد به لمنظمة تتصف بالنزاهة والحياد.

وبالتالي، فإن الشاحن عندما يرغب في إبرام عقد نقل فإنه يقوم بتحديد البضاعة بطريقة إلكترونية إلى الناقل، هذا الأخير يصدر بيانات إلكترونية تشبه البيانات المكتوبة على سند الشحن الورقي ثم يقوم بتحميلها بعد ذلك على السجل المركزي.

والحالة هذه يستطيع المستخدم المسموح لهم بالدخول على النظام الإطلاع على البيانات الإلكترونية المرسله بواسطة الناقل وتغييرها إذا لزم الأمر، ولهذا فإن الشخص الظاهر اسمه على السجل المركزي يعتبر بمثابة الحامل الشرعي لسند الشحن وصاحب الحق في البضاعة وبالتالي يستطيع التصرف فيها بنقل سند الشحن الإلكتروني إلى الغير بالتغيير في بيانات السجل.

ويتميز هذا النظام بأنه آمن ومضمون بواسطة سلطة التصديق التي تمد المستخدمين بتوقيعات رقمية تسمح لهم هذه التوقيعات بتوثيق الرسائل والتأكد من توافر كل المواصفات المطلوبة في الرسالة.

ومع ذلك، فإن نظام (*Bolero*) يشكل نظام غاية في التعقيد التقني ويحتاج إلى تقدم تقني هائل، مع الأسف، لم يتم التوصل إليه حتى الآن، وبالتالي العمل بنظام (*Bolero*).

الفرع الثالث

الأساس القانوني لسند الشحن الإلكتروني (Bolero)

إن الأساس القانوني لنظام (Bolero) ينشأ من وجود مجموعة قواعد موحدة في (Rulebook) الذي يعتبر النواة القانونية للنظام، هذه القواعد الموحدة والإجراءات المصاحبة لها تكون بمثابة اتفاق بين المستخدمين فيما بينهم وشركة بوليرو المحدودة. كما أن هذه القواعد تكون العناصر الأساسية لخدمات (Bolero.net)، كما أنها تضع النظام القانوني للمستندات الإلكترونية المنقولة بواسطة بوليرو عن طريق عدد من الشروط الواضحة والمتضمنة في القواعد الموحدة، كما أن المستخدمين يتعهدوا بقبول التوقيعات الرقمية ورسائل البيانات الإلكترونية على ضوء سند الشحن الورقي، لذلك فإن هذا النظام يكون مستنداً على قبول الأطراف، وبالتالي فهو تعاقدي ومماثلاً للنظام المأمول بواسطة قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) لعام ١٩٩٠م. ويلاحظ أن نظام بوليرو يعتبر أول محاولة مثمرة لتكوين سند شحن إلكتروني يحمل كل المواصفات التي يحملها سند الشحن الورقي ويتخلص من كل الشكليات والبطء التي تعوق تداول هذا السند الورقي والاستعاضة عنه باستعمال نظام إلكتروني على غرار سند الشحن (FIATA) الخاص بالنقل المتعدد الوسائط، كما أن نجاحه سيكون متزايد خاصة في الدول الصناعية.

المطلب الثاني

سند الشحن الإلكتروني (J.P Morgan) لعام ٢٠٠٢م

في أبريل عام ٢٠٠٢م قام المقاول البحري (John Pierpont "J.P." Morgan) وناقله (American President Line Limited) بوضع موضع التنفيذ سند شحن إلكتروني وفقاً لبرنامج سبق تأسيسه بواسطة المقاول البحري (Asie du sud).

وبموجب هذا النظام، فإن التسليم الإلكتروني لسند الشحن يسمح للمرسل إليه البضاعة بتملك هذه البضاعة منذ وصولها إلى ميناء الوصول، ومع ذلك فإن هذا النظام وإن كان يسرع في إتمام العملية التجارية متجنباً كل مساوئ المستندات الورقية الغاية في

دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع: سند الشحن البحري الإلكتروني نموذجًا
"دراسة مقارنة"

د. أنور مطاوع منصور محمد

الشكلية، إلا أنه لا يسمح بانتقال ملكية البضاعة أثناء الرحلة البحرية على غرار سند الشحن التقليدي.

وفي الواقع العملي يقوم الناقل البحري *American President Line Limited* بإرسال نسخة إلكترونية من المستند إلى المفاوض البحري *J.P. Morgan* منذ لحظة شحن البضاعة على السفينة، وبعد ذلك يقوم المفاوض البحري بطباعة هذا المستند ويقوم بتكملة النواحي الشكلية ويملاً الفراغات ويقوم بالتوقيع عليه ويقدمه للمرسل إليه الذي يستخدمه لتفريغ الشحنة الخاصة به.

في الواقع، فإن هذا النظام الذي يؤدي إلى كسب الوقت والتقليل من التداول الورقي للمستندات سوف يؤدي إلى تشجيع مقاولي النقل على استخدام الوسائل المعلوماتية المشابهة في السنوات المقبلة.

المطلب الثالث

سند الشحن الإلكتروني لشركة (MSC) لعام ٢٠٢١م

لقد قدمت شركة (Mediterranean Shipping Company MSC)، وهي شركة رائدة عالمياً في مجال شحن الحاويات والخدمات اللوجستية وتعد ثاني شركة عالمية للنقل البحري بالحاويات مقرها في جنيف^(٥٥)، سند شحن إلكتروني (The *electronic Bill of Landing e-BL*) على منصة (*WAVE BL*) وهي منصة آمنة قائمة على تقنية سلسلة الكتل البلوك تشين (*Blockchain*)، ولقد سبق وأن تبنت هذه الشركة العديد من المحاولات لإيجاد سند شحن بحري إلكتروني منذ عام ٢٠١٩م، ولقد تزامن ذلك مع الأزمة العالمية لفيروس كورونا (*COVID-19*) وما كشف عنه من أهمية تكنولوجيا المعلومات، خاصة مع تعطل هيئات البريد وتزايد العمل عن بُعد وزيادة التجارة الإلكترونية.

^(٥٥) - شركة (MSC) هي شركة يقع مقرها الرئيسي في جنيف بسويسرا، وهي شركة عالمية مملوكة للقطاع الخاص في مجال الشحن والخدمات اللوجستية تأسست عام ١٩٧٠م، وهي إحدى الشركات العالمية الرائدة في شحن الحاويات، لديها ٥٢٤ مكتباً في ١٥٥ دولة وتوظف ما يزيد على مائة ألف شخص، لمزيد حول شركة (MSC)، أنظر الموقع الإلكتروني للشركة على شبكة الإنترنت: (www.msc.com/eBL).

لذلك، وجدت هذه الشركة الأوروبية أن الوقت مناسباً لإطلاق هذا النوع من السندات الإلكترونية، نظرًا للاضطراب في سلاسل الإمداد أو التوريد العالمية، وتعليق الحاويات في مختلف الموانئ في أنحاء العالم؛ بسبب عدم وصول سندات الشحن إلى المرسل إليهم، الأمر الذي تطلب ضرورة استخدام سندات شحن إلكترونية للإفراج عن هذه البضائع وتسليمها إلى أصحاب الحق فيها، فقامت الشركة في ٢٨ أبريل ٢٠٢١م، بإطلاق سند شحن بحري إلكتروني *e-BL* رسميًا لعملائها في جميع أنحاء العالم، وذلك بعد مرحلة تجريبية ناجحة، باستخدام نظام يعتمد على منصة *WAVE BL*.

ويهدف سند الشحن البحري الإلكتروني *e-BL* إلى تمكين جميع العاملين الرئيسيين في سلاسل الإمداد أو التوريد من استلام سندات الشحن البحرية ونقلها إلكترونيًا دون أي تغيير أو تعطيل للعمليات التجارية اليومية، كما يؤدي إلى التغلب على تعطل الخدمات البريدية وغيرها من الاضطرابات التي سببها فيروس كورونا، من خلال إزالة الطابع المادي لسند الشحن البحري ومستندات الشحن الأخرى، وإتاحة الفرصة للعمل عن بُعد.

ومن الجدير بالذكر أن شركة *MSC* اختارت نظام *WAVE BL*؛ لأنه النظام الوحيد الذي يعبر عن العمليات التقليدية التي تتم باستخدام الأوراق والتي اعتاد عليها المتعاملين في مجال النقل البحري للبضائع، فهو يوفر بديلاً رقمياً لجميع الإمكانيات التي توفرها المستندات المطبوعة التقليدية، وهو ببساطة أسرع وأكثر أماناً^(٥٦).

ولقد أتاحت الشركة استخدام نظام *WAVE BL* مجاناً طوال عام ٢٠٢١م للمصدرين والمستوردين والتجار من خلال واجهة سهلة الوصول إليها عبر شبكة الإنترنت، ويقوم هذا النظام على استخدام تقنية البلوك تشين لضمان أن جميع الأطراف المشاركة في عملية الشحن يمكنها إصدار سندات الشحن ونقلها وتأييدها وإدارتها من

^(٥٦) - نظام (*WAVE BL*) هو عبارة عن منصة مراسلة رقمية قائمة على تقنية البلوك تشين، تقوم بتكرار العملية التقليدية لنقل المستندات الورقية الأصلية إلكترونياً، وتتيح هذه المنصة إمكانية النقل الفوري والمشفّر والمصادق عليه لسندات الشحن والمستندات الرقمية الأخرى، ولقد تم تصميم المنصة لتلبية احتياجات كل أعضاء سلاسل الإمداد أو التوريد من مصدرين ومستوردين وبنوك وشركات شحن، مع ضمان توافر كل المعايير القانونية والأمنية وضمان سرية البيانات وخصوصيتها، لمزيد حول هذا النظام أنظر الموقع الإلكتروني الخاص به على شبكة الإنترنت: (www.wavebl.com).

د. أنور مطاوع منصور محمد

خلال شبكة آمنة وغير مركزية، كما يمكن للمستخدمين إصدار جميع النسخ الأصلية القابلة للتداول أو غير القابلة للتداول وتبادلها عبر الإرسال المباشر والمشفر من طرف إلى آخر، كما يمكن إجراء تعديلات على المستندات بواسطة الأطراف ذات العلاقة. ومما يسترعي الانتباه أن شركة *MSC* أدركت منذ فترة طويلة أهمية الرقمنة في قطاع النقل البحري، وكانت رائدة في التحول الرقمي في هذا القطاع، وبصفتها عضوًا ومؤسسًا في جمعية شحن الحاويات الرقمية (*Digital Container Shipping Association DCSA*)، فلقد شاركت في عدد من المبادرات لدفع عملية الرقمنة في قطاع النقل البحري باستخدام الحاويات.

هذا، ويعد إطلاق سند الشحن البحري الإلكتروني *e-BL* خطوة أساسية في رقمنة قطاع النقل البحري بأكمله، فلقد اعتمد قطاع النقل البحري لسنوات طويلة على سندات الشحن الورقية، وعلى الرغم من وجود محاولات عديدة لإنشاء سند شحن بحري إلكتروني، إلا أن سند الشحن البحري *e-BL* يمهد الطريق لإيجاد حل شامل ويوفر الكثير من التكاليف في هذا القطاع الهام والحيوي، كما أنه يقدم الكثير من الفوائد لشركات الشحن بما في ذلك إلغاء الوسيط أو هيئات البريد في نقل المستندات الورقية في سلاسل الإمداد أو التوريد.

بالإضافة إلى ذلك، فإن استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني *e-BL* يمكن المتعاملين في قطاع النقل البحري للبضائع من نقل المستندات الأصلية القابلة للتداول عبر الحدود بصورة فورية وآمنة، حيث إن العمليات الإلكترونية أقل عرضة للتلاعب أو الاحتيال أو الضياع أو الخطأ البشري.

الفصل الثاني

فاعلية سند الشحن البحري الإلكتروني في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

لقد أظهرت عيوب سند الشحن البحري الورقي، والتي تمثلت في البطء في إصداره وعمليات الغش وعدم صحة بياناته سواء في ميناء القيام أو في ميناء الوصول، إلى ظهور عدة محاولات لرقمنة سند الشحن الورقي كان من أهمها نظام إيصال بيانات الشحنة (*DFR*) ونظام تسليم البضائع بكلمة مرور (*CKR*) ونظام (*Intertanko*)، بالإضافة إلى ما قامت به اللجنة البحرية الدولية ١٩٩٠م، ولجنة الأمم المتحدة للقانون

التجاري الدولي ١٩٩٦م، وقواعد روتردام ٢٠٠٨م، الأمر الذي أدى إلى وجود عدة تطبيقات لسند الشحن البحري الإلكتروني: مثال سند الشحن الإلكتروني لشركة (Bolero) عام ١٩٩٩م، وتجربة سند الشحن الإلكتروني للمقاول البحري (JP Morgan) عام ٢٠٠٢م وسند الشحن الإلكتروني لشركة (MSC) عام ٢٠٢١م، وهو ما يدعو إلى دراسة فاعلية سند الشحن البحري الإلكتروني في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وذلك بدراسة خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني (المبحث الأول)، ووظائف سند الشحن البحري الإلكتروني (المبحث الثاني)، وحجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات (المبحث الثالث)، وذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول

خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني

لقد شمل التقدم التقني في مجال التجارة البحرية سند الشحن البحري، فظهر في مجال العمل سند الشحن البحري الإلكتروني، وهذا يتطلب منا دراسة هذا السند من حيث تعريفه والبيانات التي يشتمل عليها، وذلك لبيان خصوصيته عن سند الشحن الورقي والوقوف على مميزاته وعيوبه في التطبيق العملي، وبالتالي سوف نتناول تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في مطلب أول، وفي المطلب الثاني نتناول بيانات سند الشحن البحري الإلكتروني، وذلك على التفصيل الآتي:

المطلب الأول

تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني وإنشاءه

سوف نتناول تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في فرع أول، وفي الفرع الثاني نتناول إنشاء سند الشحن البحري الإلكتروني، وذلك على التفصيل الآتي:

الفرع الأول

تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني

في ظل نظام تبادل البيانات إلكترونياً ظهر العمل بسند الشحن البحري الإلكتروني كبديل لسند الشحن الورقي في مجال التجارة البحرية، ورغم ذلك لم يوضع تعريف لهذا السند رغم تنظيمه في بعض الدول، وفي مصر لم يتناول المشرع المصري سند الشحن البحري الإلكتروني في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، وكل ما جاء به هو

د. أنور مطاوع منصور محمد

النص في المادة ١٩٧ على أن عقد النقل البحري لا يثبت إلا بالكتابة دون أي إشارة إلى نوع الكتابة وما إذا كانت على دعامة ورقية فقط أم على دعامة إلكترونية. كما أنه لم يضع تعريف لسند الشحن الورقي وأكتفي ببيان أحكامه، فوفقاً لنص المادة ١٩٩ من قانون التجارة البحرية في فقرتها الأولى فإن الناقل يصدر بناءً على طلب الشاحن عند استلام البضائع سند شحن، ومن هذا النص يمكن استنباط أن سند الشحن عبارة عن إيصال يصدره الناقل أو الربان يفيد تسلمه البضائع وشحنها على ظهر السفينة، وبالتالي يكون هذا السند دليل لإثبات واقعة الشحن ودليل لإثبات عقد النقل البحري ذاته^(٥٧)، فسند الشحن هو بمثابة عقد النقل عند عدم وجوده أو هو وثيقة يتم إبرامها بين الناقل والشاحن تفيد تسلم الناقل للبضاعة وحصول شحنها بالفعل على ظهر السفينة.

ويمكن تعريف سند الشحن بأنه عقد نقل بمقتضاه يلتزم الناقل بتوصيل بضاعة معينة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه في مقابل أجر، أو هو الوثيقة التي يصدرها ويوقعها الناقل أو من يمثله قانوناً ويسلمها إلى الشاحن أو من يمثله عند تسليم البضاعة المطلوب شحنها، ويذكر فيها ما يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة، ويستوي بعد ذلك أن يكون تسليم البضائع قد تم على ظهر السفينة أو في مخازن الناقل أو في أي مكان آخر يتفق عليه الطرفان لاستلام البضاعة. ولقد عرف بعض الفقه سند الشحن بأنه إيصال معتمد عن البضائع التي شحنت على السفينة يوقع عليه الشخص الذي سيقوم بالنقل (الناقل) أو وكيله أو ربان السفينة، ويحدد في هذا السند شروط وأجرة النقل (النولون) وكيفية دفعه وقدره وحجم البضائع ومكان تسليمها ومن الذي سيتسلمها^(٥٨)، أو هو المحرر الذي يثبت تحميل البضائع على السفينة والتعهد بنقلها إلى المرفأ المعين (ميناء الوصول) مع بيان الشروط التي يخضع لها ذلك النقل^(٥٩).

(٥٧) - د. محمد إبراهيم موسى، المرجع السابق، ص ٦٤.

(٥٨) - د. أحمد غنيم، المرجع السابق، ص ١٥.

(٥٩) - د. عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، ص ٢٣٠، بند ٢٨٤؛ د. فايز نعيم رضوان، الوسيط في

ولقد حاول بعض الفقه وضع تعريف لسند الشحن البحري الإلكتروني بإمكانية أن "يتحرر سند الشحن البحري الإلكتروني عبر شبكات الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه"^(١٠).

ومن جانبه، فإن المشرع الفرنسي لم يضع تعريف محدد لسند الشحن البحري الإلكتروني، وإن كان قد اعترف به عندما ساوى بين المحرر الإلكتروني والمحرر العرفي، واعترف بحجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، طالما أن إنشائه والتوقيع عليه قد تم باستخدام وسيلة آمنة لتحديد هوية الموقع وضمان صلته بالتصرف الذي وقع عليه وفي ظروف من طبيعتها ضمان سلامة التصرف من التحريف أو التزوير، وقامت جهة التصديق الإلكتروني بالتحقق من هوية المتعاقدين وصفاتهم وأهليتهم القانونية للتعاقد^(١١). وسند الشحن البحري في حكم المادة الأولى من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م هو "وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضى بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحاملها، ويشمل مصطلح الكتابة من بين ما يشمل البرقية والتلكس".

شرح قانون التجارة البحرية وفقا لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، الطبعة الثالثة، ١٩٩٨م، ص ٢٩٦ بند ٣٠١؛ د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص ٥١؛ د. على جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص ٤٦٠، بند ٤٦٠؛ د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٥م، ص ٢٥١، بند ٣٣٩؛ د. جلال وفاء مجيبين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧م، ص ٢٧٣؛ د. محمد بهجت قايد، العقود البحرية، (إيجار السفينة- النقل البحري- البيوع البحرية- التأمين البحري)، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م، ص ٥٧، بند ٧٧.

^(١٠)- د. عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، جامعة المنوفية، ٢٠٠٥م، ص ١٠.

^(١١)- انظر في ذلك نص المادة ١٣١٦ في فقرتها الثالثة من التقنين المدني الفرنسي المعدل بالقانون رقم ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٠م في ١٣ مارس ٢٠٠٠م، والمادة الأولى من المرسوم الصادر عن مجلس الدولة الفرنسي رقم ٥٣٥ لسنة ٢٠٠٢م.

د. أنور مطاوع منصور محمد

ويتضح من هذا التعريف أن سند الشحن ليس محرراً شكلياً يفرغ في ألفاظ أو أشكال معينة، وإنما هو أي وثيقة تحرر بأي كيفية وتتضمن أي بيانات، ولكن يجب أن يكون من بين هذه البيانات ما يثبت إبرام عقد النقل وتسلم الناقل للبضائع محل النقل أو شحن البضائع فعلاً على سفينة معينة، وتعهد الناقل بتسليم البضائع عند وصولها إلى من يتقدم له بالوثيقة مقابل استردادها^(٦٢).

وبالتالي، يمكن أن يتخذ سند الشحن البحري شكل رسائل بيانات عبارة عن معلومات يتم إنتاجها وإرسالها واستلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو ضوئية أو بوسائل مماثلة بما في ذلك التبادل الإلكتروني للبيانات والبريد الإلكتروني^(٦٣)، أو أن يكون محرراً إلكترونياً عبارة عن معلومات إلكترونية ترسل أو تسلم بوسائل إلكترونية أيضاً كانت وسيلة استخراجها في المكان المستلمة فيه، أو أنه البيانات والمعلومات التي يتم تبادلها من خلال وسائل إلكترونية سواء كان من خلال شبكة الانترنت أو من خلال الأقراص الصلبة أو شاشات الحاسب الآلي أو أي وسيلة إلكترونية^(٦٤).

ووفقاً لقواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية ومسايرة للتطور التكنولوجي وتيسيراً للإجراءات في معاملات التجارة البحرية يكون من الأفضل استبدال سندات الشحن الورقية بسندات شحن إلكترونية تتم برسائل مرسله بين الأطراف المعنية عن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لتنظيم عملية الإرسال الإلكتروني لسندات الشحن دون تدخل في محتوى هذه السندات.

ووفقاً للقانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية ١٩٩٦م، فقد عبر عن رسائل البيانات بكونها المعلومات التي يتم إنشاؤها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو صوتية أو بوسائل مشابهة، وهو بهذا لم يحصر هذه الوسائل ولكن ترك الأمر متاحاً لظهور وسائل أخرى ينتج عنها التطور العلمي عند ذكره "الوسائل المشابهة"، وبالتالي ليس هناك ما يمنع من إبرام عقد النقل البحري بموجب سند شحن إلكتروني عبر شبكة المعلومات بين المؤسسات التجارية داخل الدولة أو بينها وبين مؤسسات تتبع دول أخرى بمناسبة تنفيذ عمليات النقل البحري.

(٦٢) - لم تضع اتفاقية بروكسل تعريفاً لسند الشحن البحري.

(٦٣) - د. عمر حسن المومني، التوقيع الإلكتروني وقانون التجارة الإلكترونية، عمان، ٢٠٠٣م، ص ٧٨.

(٦٤) - د. محمد فواز المطالقة، الوجيز في عقود التجارة الإلكترونية، عمان، ٢٠٠٦م، ص ٢٠٥.

الفرع الثاني

إنشاء سند الشحن البحري الإلكتروني

سند الشحن البحري الإلكتروني يعتبر بمثابة عقد النقل بين الناقل والشاحن عند عدم وجود عقد نقل يستلزم أن يفرغ في شكل معين وتتوافر فيه شروط معينة خاصة وأنه يتم عن طريق شبكة المعلوماتية وما لهذه العقود من خصوصية تتعلق بعدم وجود أطراف العقد في مكان واحد وما يثيره ذلك من إشكالية تتعلق بأهلية أطراف العقد عند التعاقد. فعقد النقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل أجرة (م. ١٩٦ من قانون التجارة البحرية ١٩٩٠م)، ويتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما وتكون هذه الإرادات متطابقة (م. ٨٩ مدني مصري)، ويستوي بعد ذلك أن يكون التعبير عن الإرادة باللفظ أو بالكتابة أو بالإشارة المتداولة عرفاً أو باتخاذ موقف لا تدع ظروف الحال شكاً في دلالاته على حقيقة المقصود (م. ٩٠ الفقرة الأولى مدني مصري)، وينتج التعبير عن الإرادة أثره في الوقت الذي يتصل فيه بعلم من وجه إليه (م. ٩١ مدني مصري)، ويعتبر التعاقد ما بين غائبين قد تم في المكان وفي الزمان اللذين يعلم فيهما الموجب بالقبول ويفترض أن الموجب قد علم بالقبول في المكان وفي الزمان اللذين وصل إليه فيهما القبول (م. ٩٧ مدني مصري). ويستفاد من ذلك، أن عقد النقل البحري يبرم بتلاقي الإيجاب والقبول لكل من الشاحن والناقل على وجه يثبت أثره في المعقود عليه وهو نقل بضاعة معينة سالمة وفي الميعاد من ميناء القيام إلى ميناء الوصول بموجب سند شحن يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل للبضاعة وشحنها في السفينة، هذا السند الذي يمكن أن يتم عبر وسائل الاتصال الحديثة نظراً لطبيعة عقد النقل البحري وإمكانية التعاقد عن بعد بين الشاحن والناقل بتبادل البيانات إلكترونياً وكل ما يتعلق بأوصاف وشروط البضاعة المطلوب نقلها.

ومتى كان التعاقد عبر الوسائل الإلكترونية فإن بعض الفقه يرى بجواز أن يتم العقد عبر الوسائل الإلكترونية بأن يصدر الإيجاب الذي يقابله القبول إلكترونياً وعلم الموجب بهذا القبول إلكترونياً، فيتم العقد بين حاضرين من حيث الزمان وغائبين من حيث

د. أنور مطاوع منصور محمد

المكان^(٦٥)، وما يتطلبه ذلك من ضمان أهلية المتعاقدين باللجوء إلى طرق محايدة وجهات موثوق بها بين الأطراف وتوفير ضمانات متبادلة بينهم، مثال كلمات المرور الخاصة والعامّة والأرقام السرية وبصمات الأصابع والصوت وحدقة العين لضمان تنفيذ عقد النقل وضمن وصول البضاعة لصاحب الحق فيها.

ووفقًا لنص المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية المصري لا يجوز إثبات عقد النقل البحري إلا بالكتابة، ومع ذلك ليس هناك ما يمنع من كتابة سند الشحن البحري بأي شكل يتفق عليه أطراف العقد الشاحن والناقل حيث لا يوجد شكل محدد لسند الشحن، وكل ما هنالك أن الكتابة اليدوية أو الإلكترونية هي التي تمنح القوة لسند الشحن في الإثبات - كما سنرى - في مواجهة الأطراف والغير.

ولقد أقرت المشرع المصري بالكتابة الإلكترونية في القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م والخاص بالتوقيع الإلكتروني حيث نص في المادة الأولى فقرة "أ" على أن الكتابة الإلكترونية هي "كل حروف أو أرقام أو رموز أو أي علامات أخرى تثبت على دعامة إلكترونية أو رقمية أو ضوئية أو أي وسيلة أخرى مشابهة وتعطي دلالة قابلة للإدراك"^(٦٦).

كما عرف المحرر الإلكتروني في ذات المادة في الفقرة "ب" بأنها "رسالة تتضمن معلومات تنشأ أو تدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسيلة إلكترونية أو رقمية أو ضوئية أو بأي وسيلة أخرى مشابهة".

وبالنسبة للكتابة الإلكترونية في فرنسا، فقد تم تعديل التقنين المدني الفرنسي بموجب القانون رقم ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٠م الصادر في ١٣ مارس سنة ٢٠٠٠م بمسايرة قانون الإثبات الفرنسي لتكنولوجيا المعلومات، حيث نصت المادة ١٣١٦ في فقرتها الثالثة على أن يكون للكتابة على دعامة إلكترونية نفس القوة في الإثبات التي للكتابة على الورق، وبموجب المرسوم بقانون رقم ٢٧٢ لسنة ٢٠٠١م الصادر في ٣٠ مارس

^(٦٥) - د. خالد ممدوح إبراهيم، إبرام العقد الإلكتروني، دار الفكر العربي، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ٣٥.

^(٦٦) - تعمل آلية الكتابة الإلكترونية عبر الحصول على إشارات كهربائية تؤدي إلى طباعة الحروف والحصول على نسخ منها عن بعد.

٢٠٠١م بتطبيق نص المادة ١٣١٦ في فقرتها الرابعة من التقنين المدني والمتعلقة بالتوقيع الإلكتروني حيث نصت على أن التوقيع ضروري لإتمام العمل القانوني ويوضح قبول الأطراف للالتزامات الناتجة عن هذا العمل^(٦٧).

ولا يعد سند الشحن البحري الإلكتروني صادراً من الناقل إلا إذا وضع عليه توقيعه، وهذا التوقيع يحدد هوية الشخص مصدر السند ويعتبر بمثابة إقرار منه بما هو مدون فيه، كما أن التوقيع يعتبر قرينة على حصول الرضا والقبول بمضمون السند، ولقد أجاز المشرع المصري توقيع سند الشحن البحري بخط اليد أو بأي طريقة أخرى قد تكون إلكترونية، وذلك باعترافه بالتوقيع الإلكتروني حيث عرفه في المادة الأولى فقرة "ج"، من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بأنه "ما يوضع على محرر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها ويكون له طابع متفرد يسمح بتحديد الموقع ويميزه عن غيره"، كما عرف المشرع المصري الموقع على الوثيقة الإلكترونية في المادة الأولى فقرة "هـ" من ذات القانون بأنه "الشخص الحائز على بيانات إنشاء التوقيع ويوقع عن نفسه أو عن ينيبه أو يمثله قانوناً"^(٦٨).

ولقد عرف بعض الفقه^(٦٩) التوقيع الإلكتروني بأنه "كل إشارات أو رموز أو حروف مرخص بها إلى الجهة المختصة باعتماد التوقيع ومرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالتصرف القانوني تسمح بتمييز شخص صاحبها وتحديد هويته وتنم من دون غموض عن رضائه بهذا التصرف القانوني".

(67)- Isabelle de LAMBERTERIE et Jean-François BLANCHETTE, Le décret du 30 Mars 2001 relatif à la signature électronique, lecture critique, technique, la semaine juridique, entreprise et affaire, Juris-Classeur Périodique (JCP), P. 1269 et s.

(٦٨)- وتتعدد صور التوقيع الإلكتروني فمنها التوقيع الرقمي، والتوقيع البيومتري الذي يعتمد على بصمات الأصابع أو شبكية العين أو الصوت، والتوقيع اليدوي باستعمال قلم خاص على شاشة جهاز الحاسوب، وطريقة الضغط على الماوس في خانة معينة تفيد الموافقة على مضمون رسالة البيانات.

(٦٩)- د. عبد الفتاح مراد، شروح قوانين التوقيع الإلكتروني في مصر والدول العربية، الهيئة القومية لدار الكتب والوثائق المصرية، ٢٠٠٤م، ص ٢٧.

د. أنور مطاوع منصور محمد

وعرفه البعض الآخر من الفقه^(٧٠) بأنه "بيان مكتوب في شكل إلكتروني يتمثل في حرف أو رقم أو رمز أو إشارة أو صوت أو شفرة خاصة ومميزة وينتج عن إتباع وسيلة آمنة وهذا البيان يلحق أو يرتبط منطقياً ببيانات المحرر الإلكتروني للدلالة على هوية الموقع على المحرر والرضا بمضمونه".

وبالنسبة للتوقيع الإلكتروني في فرنسا، فقد نصت المادة ١٣١٦ من التقنين المدني الفرنسي في فقرتها الرابعة على أن يعبر التوقيع عن قبول الأطراف بالالتزامات المترتبة على هذا التصرف، ويشترط لقبول التوقيع الإلكتروني أن يكون مؤمناً، وذلك بإحكام الرقابة على وسائل التوقيع الإلكتروني، وأن تكون هناك رابطة بين التوقيع الإلكتروني والعمل الموقع عليه، بحيث يتم كشف أي تغييرات لاحقة على هذا العمل.

وبناءً على ذلك، فإن التوقيع الإلكتروني يجب أن ينشأ بواسطة جهة آمنة وموثوق فيها مهمتها إنشاء التوقيعات الإلكترونية وتحقق متطلبات السرية واستحالة التدليس أو حذف البيانات ومنع التزوير والغش أو الاستخدام من قبل الغير، ويجب أن تضمن الهيئة عدم وجود أي عقبات تحول دون علم الموقع على العمل قبل توقيعه بمضمون هذا العمل، ويجب أن تكون هذه الهيئة مؤهلة لإصدار شهادات موثقة بالتوقيع الإلكتروني، ويجب أن يكون التوقيع الإلكتروني تم التحقق منه وفحصه منذ البداية بشهادة إلكترونية موثقة^(٧١).

المطلب الثاني

بيانات سند الشحن البحري الإلكتروني

في سند الشحن البحري الورقي تكتب بياناته على وجهه ويتضمن فراغات لهذا الغرض وتكون شروطه مدونة على ظهره، وتكتب هذه البيانات غالباً باللغة الانجليزية التي تثير العديد من المشاكل عند ترجمة النص إلى اللغة العربية أو أي لغة أخرى^(٧٢)،

(٧٠) - د. عبد العزيز المرسي حمود، المرجع السابق، ص ٣٠.

(٧١) - Thierry ABALLÉA, La signature électronique en France, état des lieux et perspectives, Dalloz, 2001, n° 35, p. 2835.

(٧٢) - د. أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، طبعة منشأة المعارف بالإسكندرية، ص ٤٢ بند ٥٠.

أما سند الشحن البحري الإلكتروني تكتب بياناته على جهاز الحاسوب وبالتالي لا يتضمن فراغات واللغة السائدة ليست دائماً اللغة الانجليزية بل تكون اللغة حسب النظام الذي يتم اختياره من تطبيقات سند الشحن البحري الإلكتروني كما سبق ذكره، أما طباعة السند تكون عادة على ورق له مساحة معروفة بـ (A4) طبقاً لتوصيات غرفة الملاحية الدولية وهذا الشكل مستعمل من قبل الخطوط الملاحية على المستوى الدولي.

ووفقاً لنص المادة ٢٠٠ من القانون البحري المصري فإنه يذكر في سند الشحن البحري اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه، وصفات البضائع كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها، واسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه، واسم الربان، وميناء الشحن وميناء التفريغ، وأجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول، ومكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه، وحصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية.

وبالتالي نتناول البيانات التي تدرج في سند الشحن البحري، على التفصيل التالي:

الفرع الأول

اسم الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم

يذكر في سند الشحن البحري اسم الناقل الذي أصدره وهو الشخص المرتبط مع الشاحن بعقد النقل، يستوي بعد ذلك أن يكون مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها، كما يذكر في سند الشحن اسم الشاحن أو وكيله الذي يعمل لحسابه، وعلى هذا الأخير أن يبين صفته هذه في سند الشحن وإلا اعتبر أصيل يتعاقد باسمه ولحساب نفسه، كما يذكر في سند الشحن اسم المرسل إليه، وهو صاحب الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول^(٧٣).

(٧٣) - "لعل ذكر اسم المرسل إليه هو الذي يجعله في- نظر القضاء وبعض الفقه- طرفاً في عقد النقل ثلاثي الأطراف، وإن كان في بعض الأحيان يعتبر غريباً عنه يعامله المشرع معاملة خاصة كما لو كان غريباً عنه جديراً بحماية خاصة لاعتبارات التجارة الدولية"، د. على جمال الدين عوض، النقل البحري

د. أنور مطاوع منصور محمّد

وعدم ذكر اسم الناقل قد يؤدي إلى مشاكل عديدة في تعيين الناقل المتعاقد عند توقيع الرّبان لسند الشحن وعدم إفصاحه عن الشخص الذي وقع سند الشحن نيابة عنه، هنا يصعب تحديد الناقل الذي تعاقد مع الشاحن، خاصة في الحالة التي يختلف فيها شخص المجهز عن شخص الناقل كما هو الحال في عقد تأجير السفينة بالمدة، الأمر الذي يؤدي إلى السماح بالرجوع على المالك حتى لو كان الناقل مستأجرًا للسفينة أو مستأجرًا لها من الباطن، وذلك حماية للمرسل إليهم واستناداً إلى الوضع الظاهر^(٧٤).

ولقد واجه القضاء الفرنسي هذه المسألة، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بقبول حكم محكمة استئناف (Rouen) الذي قضى بعدم قبول دعوى حامل سند الشحن ضد مجهز السفينة بصفته مالك للسفينة عند خلو سند الشحن من اسم الناقل أو إذا كان السند موقع من وكيل الناقل بطريقة يصعب فيها تحديد هوية الناقل^(٧٥)، ولكن هذا الحكم لم يلقى القبول من بعض الفقه والقضاء الفرنسي الذي اعتبر أنه في حالة خلو سند الشحن من بيان حول هوية الناقل فإن مالك السفينة المجهز يعتبر هو الناقل الظاهر، وعليه أن يوضح في عقد إيجار السفينة أنه ليس الناقل وأن المستأجر هو الذي تكون له هذه الصفة حتى يتخلص من المسؤولية في مواجهة حامل سند الشحن^(٧٦).

ولا تتور هذه المشكلة في سند الشحن البحري الإلكتروني إذا كان للناقل البحري موقع معتمد على شبكة الانترنت من خلاله تم إصدار سند الشحن البحري الإلكتروني،

للبنائع (معاونو الناقل البحري- تأجير السفن- النقل البحري) مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورج، الناشر دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامع، سنة ١٩٩٢م، هامش ص ٤٦١.

^(٧٤)- د. محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة ١٩٩٩م، هامش ص ٣١٩.

^(٧٥)- Cass. Com., 1^{er} Mai 1983, navire Julia, DMF., 1984, p. 269.

^(٧٦)- Yves TASSEL, Le connaissance de charte-partie sans en-tête, DMF., 1987, P. 547; Raymond ACHARD, L'action directe des porteurs de connaissance contre le propriétaire du navire dans l'affrètement à temps, DMF., 1984 p. 259; Cour Aix-en-Provence, 14 février 1984, navire Baitin, DMF., 1985, p. 542; Cour Aix-en-Provence, 22 Octobre 1985, navire Vomar, DMF., 1987, P. 155; Cour de Rouen, 11 Mai 1984, navire Dover, DMF., 1985, p. 162; Cour de Rouen, 14 Juin 1984, navire Ephestos, DMF., 1985, p. 351.

حيث هنا يفترض أن الناقل هو الذي أصدر السند رغم توقيعه من ربان السفينة وعدم إفصاحه عن الشخص الذي وقع السند نيابة عنه.

كما يجب في سند الشحن الإلكتروني ذكر اسم الشاحن واسم المرسل إليه إذا كانت البضائع مرسلة إلى غير الشاحن، ويجب ذكر عنوان كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه، ولقد كان المشرع الفرنسي في المادة ٣٧ من الأمر الصادر في ٣١/١٢/١٩٦٦م ينص على أن سند الشحن لا بُدَّ أن يكون موقعاً عليه من قبل الشاحن خلال ١٤ ساعة على الأكثر من لحظة تمام الشحن، ولكن بصدور الأمر ١٨/١١/١٩٨٧م تم إلغاء ذلك، وأصبح توقيع الشاحن على سند الشحن غير مجدي^(٧٧)، إلا أن القضاء الفرنسي بعد أن كان لا يرتب أي آثار قانونية لسند الشحن غير الموقع عليه من قبل الشاحن، إلا أنه رتب عدم الاحتجاج على الشاحن - عند تخلف توقيعه - بالشروط المخالفة للقواعد العامة مثل شرط التحكيم، وبتوقيعه يمكن الاحتجاج عليه بهذه الشروط^(٧٨).

ويسترعي الانتباه، أنه لا تثار في سند الشحن الإلكتروني مسألة سند الشحن لحامله، حيث دائماً يذكر فيه اسم المرسل إليه وعنوانه، وكل ما هنالك عند انتقال ملكية البضاعة قبل أو أثناء الرحلة البحرية إلى مرسل إليه جديد، يتم تعديل بيانات المرسل إليه على جهاز الحاسوب لدى الناقل بناءً على رسالة من الشاحن، بخلاف سند الشحن الورقي الذي يجوز أن يكون لحامله وبالتالي لا حاجة لذكر اسم وعنوان المرسل إليه في سند الشحن.

وتبدو أهمية ذكر عنوان الشاحن أو المرسل إليه في إتاحة الفرصة للربان لإخطاره بوصول البضائع^(٧٩)، والإخطار هنا يتم بأي وسيلة إلكترونية أو غيرها فهي مسألة منفصلة عن سند الشحن الإلكتروني.

(77)- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006, p. 616, n° 963.

(78)- Cour d'Aix-en-Provence, 10 Janvier 2001, navire ANHE, DMF., 2001, p. 313, obs. Yves TASSEL; Cour de Rouen, 13 Novembre 2001, navire NICOLA, DMF., 2002, p., 522, obs. P. PESTEL-DEBORD.

(79)- د. أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، طبعة منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٤م، ص ١١٧، ١١٨ بند ٢٥.

الفرع الثاني

صفات البضائع كما دونها الشاحن

لا يختلف بيان صفات البضائع في سند الشحن البحري الإلكتروني عنه في سند الشحن البحري الورقي، فهذا البيان يحدد مدى التزام الناقل البحري وحدود مسؤوليته في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، ويجب تعيين البضاعة بذكر نوعها ووزنها وحجمها وعدد الطرود والعلامات المميزة لها عن غيرها من البضائع الأخرى إذا وجد على ظهر السفينة بضائع لعدد من الشاحنين بصورة واضحة، كما يجب أن يتضمن سند الشحن وصف لحالة البضاعة من الناحية الظاهرية وكما دونها الشاحن عند التسليم^(٨٠).

وهذا البيان أكدت عليه كل من معاهدة بروكسل ١٩٢٤م في المادة الثالثة واتفاقية هامبورج ١٩٧٨م في المادة ١٥ لتعيين مواصفات البضاعة تعييناً كافياً، ويعتبر هذا البيان من البيانات الجوهرية التي يتعذر معها على الناقل عند إغفالها - حماية للغير حسن النية - أن يثبت أن البضاعة التي تسلمها غير مطابقة للبضاعة المذكورة في سند الشحن^(٨١).

ومع ذلك، يستطيع الناقل أن يدون البيانات المتعلقة بالبضاعة والتي قدمها الشاحن دون أن يتحقق من صحتها مع إضافة بعض التحفظات في سند الشحن تفيد عدم قيامه بفحص البضاعة^(٨٢)، ويجب أن تكون هذه التحفظات واضحة ولا تحتمل لبساً أو غموضاً وإلا عدت باطلة، كما يجب ذكر أسباب هذه التحفظات بدون تفصيل و فقط بما يدل على جديتها ووجود شك في صحة البيانات المقدمة من الشاحن.

وفي فرنسا، نصت المادة ٣٦ من الأمر الصادر في ١٩٦٦/١٢/٣١م على أنه إذا كانت هناك أسباب جدية تستدعي رفض تدوين البيانات التي أدلى بها الشاحن، فعلى

(٨٠) - د. محمد بهجت قايد، المرجع السابق، ص ٥٩ بند ٨١؛

Cour de Paris, 7 Novembre 1988, DMF., 1989, p. 655.

(٨١) - Cour d'Aix-en-Provence 7 Décembre 2000, navire Crète, DMF., 2001, p. 585, note R.ACHARD; Cass. Com. 24 Septembre 2003, navire Eagale Cape, Revue Scapel 2001, p. 146.

(٨٢) - Pierre BONASSIES, Le connaissance, Evolution historique et perspectives, Op. cit., p. 108.

الناقل أن يبين ذلك في بيان خاص مبرراً أسباب الرفض، كذلك فإن الأمر الصادر في ١٢/١١/١٩٨٧م أوجب على الناقل عند إدراجه للتحفظات في سند الشحن أن يحدد عدم صحة المعلومات التي أدلى بها الشاحن وأسباب شكوكه في عدم صحتها أو عدم قدرته على التحقق من صحتها، وبالتالي لا تكفي التحفظات بصيغة عامة والتي تدرج بصورة آلية في سندات الشحن^(٨٣).

وتظهر أهمية سند الشحن البحري الإلكتروني في الحالة التي يتفق فيها الناقل والشاحن على تسليم هذا الأخير سند شحن نظيف خالي من التحفظات، في مقابل تقديمه للناقل خطاب ضمان^(٨٤)، يضمن به عدم مطالبته بأي تعويض عن العجز أو التلف الذي يصيب البضاعة، أو يضمن به تنفيذ التزامه بدفع تعويضات للغير بسبب عدم مطابقة البضاعة للبيانات المدونة في سند الشحن، ومن ناحيته يستطيع الشاحن التصرف في البضاعة بالبيع أو الحصول على ائتمان مصرفي من أحد البنوك بضمانها.

ولكن هذا لا يكون دائماً هدف الشاحن، ففي بعض الأحيان تكون الرغبة في الحصول على سند شحن نظيف خالي من التحفظات هو تضليل الغير وإخفاء حقيقة البضاعة المشحونة أو وجود تواطؤ بين الناقل والشاحن على ارتكاب هذا الغش إضراراً بالغير كالمرسل إليه أو المؤمن أو البنك، ففي هذه الحالة، ومع استخدام سند الشحن الإلكتروني، تفوت الفرصة على الشاحن الذي يرغب في تداول السند ببيع البضاعة أو حصوله على ائتمان مصرفي من البنوك بناءً على هذا السند الخالي من التحفظات، حيث يستطيع الغير، سواء مشتري البضاعة أو البنك، أن يتعرف على حقيقة بيانات سند الشحن، وأنه خالي من التحفظات لحظة الشراء أو لحظة التعاقد على الائتمان المصرفي، ودون حاجة إلى انتظار وصول سند الشحن الورقي واكتشاف خلوه من التحفظات.

(83)- Philippe DELEBECQUE, La clause de style: une clause dépourvue de valeur juridique, DMF.,12-2008, n° 698.

(84)- Emmanuel du PONTAVICE, Le connaissance et l'informatique, Op. cit., p. 225; Fatima BOUKHATMI, La lettre de garantie au chargement, le phare n° 41 septembre 2002.

الفرع الثالث

اسم السفينة

يعتبر اسم السفينة من أهم بيانات سند الشحن البحري الورقي، حيث يجب أن يتضمن سند الشحن اسم السفينة أو اسم السفن التي يتم نقل البضائع بواسطتها، ويكون ذلك أثناء الشحن أو بعد تمامه، أما قبل عملية الشحن فلا حاجة لذكر اسم السفينة حيث لا تكون بصدد سند شحن ولكن بصدد سند برسم أو لأجل الشحن.

أما في سند الشحن الإلكتروني يتم ذكر اسم السفينة إذا صدر سند الشحن وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه أو إذا صدر سند الشحن قبل شحن البضائع، لأن فكرة السند برسم الشحن أو لأجل الشحن لا تثار عند استخدام سند الشحن الإلكتروني، فقط عند تمام شحن البضاعة يدون على جهاز الحاسوب أن البضاعة تم شحنها بالفعل، وإذا حدث وتم تغيير اسم السفينة التي كان سيتم عليها الشحن يتم فقط إجراء التغيير في البيان الخاص باسم السفينة على سند الشحن الإلكتروني على جهاز الحاسوب.

ويشمل اسم السفينة بيان حمولتها وجنسياتها حتى يستطيع الشاحن أو المرسل إليه من التعرف عليها والاستعلام عن ميعاد وصولها واستلام البضاعة في ميناء الوصول^(٨٥)، ويستطيع الشاحن أو المرسل إليه الحصول على مخرج لبيانات سند الشحن الإلكتروني من فرع أو وكيل الناقل في ميناء الوصول وفي أي وقت وبذلك يستطيع الوقوف دائماً على أي تغييرات أو تعديلات تجرى على سند الشحن.

ويلاحظ أن سند الشحن الإلكتروني يتوافق مع حق الناقل في الاحتفاظ لنفسه بتغيير السفينة في سند الشحن واستبدالها بسفينة أخرى، حيث يستطيع الناقل - بدلاً من التغيير في بيانات سند الشحن الورقي بالمحو أو الكشط أو الإضافة - أن يعدل البيان الخاص بالسفينة على جهاز الحاسوب طالما احتفظ لنفسه بالحق في ذلك، وبذلك يتم حماية المستفيد من سند الشحن - الذي أعطى الثقة في البيانات المتعلقة بالسفينة - من أن

^(٨٥) - د. حسين الماحي، القانون البحري، الناشر دار أم القرى، المنصورة، الطبعة الثانية، سنة ١٩٩٢م، ص ٢١٠ بند ٢٩١.

يتضرر بفقدان حقه في الاستفادة من مبلغ التأمين أو الاعتماد المستندي بسبب التلاعب في البيانات المتعلقة بالسفينة^(٨٦).

الفرع الرابع

اسم ريان السفينة

يجب أن يذكر في سند الشحن الإلكتروني اسم ريان السفينة، وإذا كان هو من أصدر سند الشحن، يجب أن يوضع توقيعه إضافة إلى اسمه، ويلاحظ في هذه الحالة التي يوقع فيها الريان على سند الشحن، فإنه لا يكون طرفاً في عقد النقل، ولكنه يعتبر نائباً عن المجهز - الطرف الأصيل - في عقد النقل المبرم مع الشاحن، ولهذا لا تقوم علاقة قانونية أو تعاقدية مباشرة بين الريان والشاحن، وإنما - فقط - يقوم الريان بتنفيذ عقد النقل بصفته نائباً قانونياً للمجهز وممثلاً له يستمد نيابته من القانون مباشرة وليس من العقد المبرم بينه وبين الناقل^(٨٧)، وهذا ما نصت عليه المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرية حيث اعتبرت الريان نائباً قانونياً عن المجهز على أساس أن العقد المبرم بين المجهز والريان ما هو إلا عمل قانوني شرطي، أي أنه شرط لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديد من قبل ولم يدع للأفراد حرية تعديله وفق مشيئتهم^(٨٨).

وفي حالة صدور سند الشحن من الوكيل البحري للناقل، يجب أن يذكر اسمه في سند الشحن، ويوضح أنه يوقع السند بصفته وكيل عن الناقل.

الفرع الخامس

ميناء الشحن وميناء التفريغ

يجب أن يتضمن سند الشحن اسم ميناء الشحن واسم ميناء التفريغ، وهذا البيان ضروري لتحديد خط سير الرحلة البحرية وتحديد مقدار الأجرة المطلوبة من الشاحن أو

(86)- Christian SCAPEL, Le domaine des limitations légales de responsabilité dans le transport de marchandises par mer, Thèse, Aix-en-Provence, 1973, p.103.

(٨٧) - د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، طبعة دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣ م، ص ٣٨٧.

(٨٨) - د. حماد مصطفى عزب، الوجيز في القانون البحري، كلية الحقوق - جامعة أسيوط، ٢٠١٦ م، ص ١٦٧.

د. أنور مطاوع منصور محمد

المرسل إليه، ويتميز سند الشحن الإلكتروني في هذه الحالة بإمكانية تغيير ميناء التفريغ في حالة استحالة الدخول لميناء الوصول بسبب قوة قاهرة كحالة الحرب أو الاضطرابات الداخلية أو تغيير ميناء التفريغ بسبب بيع البضاعة أثناء الرحلة البحرية، فقط يتم تغيير ميناء التفريغ على جهاز الحاسوب لدى الناقل وإعادة إصدار السند لمشتري البضاعة أو للمرسل إليه الجديد، دون حاجة إلي تظهير سند الشحن أو إرساله بالبريد للمرسل إليه الجديد.

الفرع السادس

أجرة النقل

لا تختلف أحكام أجرة النقل في سند الشحن الإلكتروني عنها في سند الشحن الورقي، حيث لم يتطلب المشرع المصري ذكر بيان الأجرة إلا إذا كانت مستحقة كلياً أو جزئياً في ميناء الوصول، وفي الحالة الأخيرة يذكر فقط مقدار الأجرة المتبقي في سند الشحن، على أن يسلم الناقل للشاحن إيصلاً يفيد هذا الوفاء بالأجرة، وإذا لم يذكر بيان الأجرة في سند الشحن، يفترض أن الناقل قد تسلم الأجرة كاملة في ميناء القيام، ولا يستطيع الاحتجاج على المرسل إليه أو الغير بعدم حصوله على الأجرة، في حين أنه يستطيع الاحتجاج في مواجهة الشاحن بعدم حصوله على الأجرة سواء في ميناء القيام أو في ميناء الوصول حتى ولو لم يتضمن سند الشحن بياناً بالأجرة.

ويتضح لنا أنه ليس هناك ما يمنع من ذكر بيان الأجرة في سند الشحن سواء كانت مستحقة في ميناء القيام أو في ميناء الوصول، ولكن في جميع الأحوال يجب على الناقل تسليم الشاحن إيصلاً بالأجرة التي تم دفعها في ميناء القيام، ويعتبر ذلك بمثابة دليل إثبات للشاحن على وفائه بالأجرة، وعند عدم دفع الشاحن للأجرة يكون للناقل إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات.

الفرع السابع

مكان وتاريخ إصدار وعدد نسخ سند الشحن

أولاً- مكان وتاريخ إصدار سند الشحن:

يجب أن يذكر في سند الشحن البحري مكان وتاريخ إصداره، ولا تثار مشكلة تحديد مكان إصدار سند الشحن البحري الورقي، حيث يكون مكان إصدار السند هو مقر

الناقل، ولكن في سند الشحن البحري الإلكتروني، وعندما يكون للناقل فروع متعددة ومرتبطة بشبكة الانترنت، هنا يصعب تحديد مكان إصدار السند، وما يترتب عليه من صعوبات عند حدوث نزاع في تحديد المحكمة المختصة والقانون الواجب التطبيق. وإذا كان في سند الشحن البحري الورقي يجب تحديد تاريخ استلام البضاعة من أجل شحنها عندما يصدر سند من أجل الشحن، وتحديد تاريخ شحن البضاعة فعلاً على ظهر السفينة للتفرقة بين سند الشحن "مشحون" والسند برسم الشحن، وتحديد تاريخ الإبحار، إلا أنه في سند الشحن البحري الإلكتروني يثبت تاريخ استلام البضاعة وبعد الشحن الفعلي للبضاعة يذكر تاريخ هذا الشحن وتاريخ الإبحار دون حاجة إلى إصدار سند برسم الشحن أو سند من أجل الشحن ومن بعده سند الشحن "مشحون"، وبالتالي نتغلب على مشكلة التفرقة بين السند برسم الشحن وسند الشحن "مشحون".

وتبدو أهمية تحديد تاريخ سند الشحن عند فتح الاعتماد المستندي، حيث يتم التلاعب في تاريخ سند الشحن ليدخل في مدة الاعتماد المستندي، وهو يعتبر خطأً جسيماً يؤثر مسؤولية كل من الناقل والشاحن في مواجهة المستفيد، وعند استخدام سند الشحن الإلكتروني يتم التغلب على هذه المشكلة، فلا يمكن تقديم تاريخ تحرير السند على جهاز الحاسوب، حيث يكون يوم إدخال البيانات هو يوم صدور سند الشحن باليوم والساعة والدقيقة والثانية، والتلاعب في هذا التاريخ يحتاج العلم الفائق بتقنية المعلومات وهو في الغالب لا يتوفر لدى الناقل.

ثانياً - عدد نسخ سند الشحن:

وفقاً لنص المادة ٢٠٢ من القانون البحري يحزر سند الشحن الورقي من نسختين أصليتين على الأقل، تسلم أحدهما إلى الشاحن، وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول، ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناءً على طلب الشاحن عدة نسخ موقعة تقادياً لمخاطر الضياع والسرقة، فيعطى الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بإحداها، ويرسل الباقي للمرسل إليه بطرق مختلفة حتى يضمن وصولها إليه.

وفي سند الشحن الإلكتروني لا تثار مسألة تعدد نسخ سند الشحن، حيث إن سند الشحن يمكن التعامل عليه من خلال مفتاح مرور لدى الناقل ولدى الشاحن، ويتم

د. أنور مطاوع منصور محمد

التعامل عليه من خلال شبكة الانترنت، وبالتالي لا تثار مشكلة ضياع أو سرقة نسخة سند الشحن، كما يستطيع المرسل إليه التوجه لفرع الناقل في ميناء الوصول ويحصل على مستخرج لسند الشحن، وبه يتقدم لربان السفينة في الميناء لاستلام البضاعة، وهنا لا تثار مشكلة تراحم حملة نسخ سند الشحن وصعوبة تحديد صاحب الحق في البضاعة مفضلاً على غيره.

الفرع الثامن

حصول النقل على سطح السفينة

وفقاً لنص المادة ٢١٦ من القانون البحري "لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية"، ولقد أوجب نص هذه المادة في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح، ويذكر هذا البيان في سند الشحن سواء كان سند شحن ورقي أو سند شحن إلكتروني.

المبحث الثاني

وظائف سند الشحن البحري الإلكتروني

سند الشحن لم يعد وسيلة لإثبات عقد النقل البحري فقط ولكن أصبح أداة لإثبات عملية الشحن كواقعة مادية وأصبح يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها بحيث يعتبر حائز سند الشحن هو حائز للبضاعة، كما أن سند الشحن أصبح يمثل ملكية البضاعة^(٨٩)، لذا أصبح أداة ائتمان تعتمد عليه البنوك في تمويل عمليات الاعتماد المستندي، وهنا يثور التساؤل عن مدى قيام سند الشحن الإلكتروني بوظائف سند الشحن الورقي؟

(٨٩)- Pierre BONASSIES, Le connaissance, Evolution historique et perspectives, Op. cit., p.105.

د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ١١٠.

المطلب الأول

سند الشحن الإلكتروني وسيلة لإثبات عقد النقل البحري

في الواقع، أصبحت المعلومات التي يتضمنها سند الشحن يمكن إيصالها إلى الأطراف ذات العلاقة عبر شبكة اتصالات مرتبطة بها أجهزة حاسوب، فبعد ترويض الناقل بالمعلومات المطلوب تدوينها في سند الشحن، يقوم الناقل بإدخال هذه المعلومات في جهاز الحاسوب، وبذلك يقوم الناقل بإصدار سند الشحن الإلكتروني، حيث يتم إيصال هذا السند إلى المرسل إليه عن طريق هذه الشبكة.

وكلمة سند تعني أن يكون هذا السند ورقياً وأن يكون مكتوباً بخط اليد أو بآلة كاتبة أو بأي وسيلة أخرى، وأن تظهر الحروف بشكل مرئي ومقروء، وهذا ينطبق على سند الشحن الورقي، لذا فإن سند الشحن الإلكتروني لا يعتبر سنداً بالمعنى الصحيح، لأنه قبل تفرغته على الورق من جهاز الحاسوب، يكون غير مرئي وغير مقروء بالنسبة للطرف الآخر، الذي يستخدم الجهاز المستقبل لهذه المعلومات، التي تم إدخالها في حاسوب المرسل، والتي غالباً ما تكون مشفرة، إلا بعد تحريك أجزاء معينة في الحاسوب، ثم تظهر هذه المعلومات على شاشة الجهاز، بعدها يمكن تفرغها على الورق.

وقد جاء حكم لمحكمة النقض المصرية مؤكداً على ذلك وقرر أنه "لا حجية لصور الأوراق العرفية ولا قيمة لها في الإثبات إلا بمقدار ما تهدي إلى الأصل إذا كان موجوداً فيرجع إليه، أما إذا كان الأصل غير موجود فلا سبيل للاحتجاج بالصورة إذا كانت لا تحمل توقيع من صدرت منه، والتوقيع بالإمضاء أو ببصمة الختم أو ببصمة الإصبع هي المصدر القانوني الوحيد لإضفاء الحجية على الأوراق العرفية"^(٩٠).

ومع ذلك تم الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني في بعض الدول كسند قانوني لإثبات عقد النقل البحري لما له من فوائد كثيرة كسرعة إيصاله إلى المرسل إليه وعدم احتمال ضياعه أو تأخره، حيث إن المعلومات التي يحتويها سند الشحن الإلكتروني غالباً ما تسجل على قرص (*Disk*)، هذه المعلومات يحتفظ بها مسجلة على القرص للرجوع إليها عند حدوث خلاف، وهذه المعلومات يتم تفرغها على الورق، وهي دليل على طبيعة

(٩٠) - نقض مصري، جلسة ١٩٦٨/٦/٤م، مجموعة أحكام محكمة النقض سنة ١٩، ص ٦٢٢.

د. أنور مطاوع منصور محمد

وماهية المعلومات التي يحويها القرص، هذه المعلومات تكون مسجلة بشكل آمن لا يمكن الوصول إليه أو التلاعب فيه، أما ما يحدث من تزوير على المخرجات الورقية فلا يؤثر على ما يحويه القرص من معلومات، وهذا يجعل سند الشحن الإلكتروني أكثر أمناً من حيث صعوبة التلاعب في بياناته.

لكن، يلاحظ أن الأمان في سند الشحن الإلكتروني يكون عندما يتم نقل المعلومات عبر أجهزة حاسوب مربوطة على خط اتصال واحد، حيث تنتقل المعلومات عن طريق أحد الأجهزة إلى الجهاز الآخر عبر خط اتصال على هيئة رموز معينة، ويتم استلام الجواب الراجع بسرعة عالية، هذا الأمان لا يتحقق عند نقل المعلومات عبر شبكة الانترنت إلى أجهزة الحاسوب، حيث إن الانترنت شبكة واسعة ومفتوحة يمكن التلاعب بها والنقاط المعلومات من الغير أثناء طريقها من جهاز المرسل إلى جهاز المستقبل، فيتم تحريفها دون علم أحد وإعادة إطلاقها من جديد، لذا تم التفكير في عدة طرق للتغلب على هذه المشكلة منها طريقة التشفير^(٩١) أو الاستعانة بشركات أو مراكز تدقيق المعلومات المرسلة عبر شبكة الانترنت تهدف إلى التدقيق في المعلومات وأنها لم يتم التلاعب فيها أو تحريفها.

ولقد ساوى قانون التجارة الإلكترونية النموذجي لسنة ١٩٩٦م الذي أعدته لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة (UNCITRAL)^(٩٢) في المادة السادسة بين رسالة البيانات الإلكترونية والمستند الورقي متى كان يمكن الاطلاع عليها والتعرف عليها بالحواس البشرية أو بجهاز الحاسوب، كما اعتبرت المادة الثامنة من ذات القانون رسالة البيانات الإلكترونية بمثابة الأصل طالما تم التأكد من سلامة معلوماتها وعدم حصول

^(٩١) - التشفير هو إرسال المعلومات على شكل رموز تكون معروفة لدى المرسل إليه، وبها يعيد المعلومات إلى حقيقتها قبل التشفير.

^(٩٢) - لقد تم إنشاء لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولي (United Nations Commission on International Trade Law UNCITRAL) للعمل على تطوير وتنسيق وتوحيد أحكام قانون التجارة الدولية، وأنشئت هذه اللجنة بقرار صدر من الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الحادية والعشرين في ١٧ ديسمبر ١٩٦٦م بغرض تنسيق وتوحيد قانون التجارة الدولية، د. حسام الدين عبد الغني الصغير، تفسير اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠٠١م، ص ٩، ص ١٠.

تلاعب فيها، واعترفت المادة التاسعة من ذات القانون بحجية الرسالة الإلكترونية في الإثبات مع مراعاة طريقة إنشائها وتخزينها والمحافظة عليها وصحة المعلومات الواردة فيها.

المطلب الثاني

سند الشحن الإلكتروني يعتبر بديلاً عن إيصال استلام البضاعة

سند الشحن الإلكتروني يمكن اعتباره بديلاً عن الإيصال باستلام البضاعة رغم أن نص المادة ٢١٠ في فقرتها الأولى من قانون التجارة البحرية اعتبرت سند الشحن دليلاً على تسلّم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه إلا أنها لم تحدد طبيعة هذا السند، لذا يمكن اعتبار سند الشحن إيصال باستلام البضاعة سواء كان سند الشحن ورقياً أو إلكترونياً اتخذ شكل مخرجات لمعلومات من جهاز الحاسوب أو كانت المعلومات على قرص ممغنط أو على شكل معلومات يمكن عرضها على جهاز الحاسوب.

والحالة هذه، يغني سند الشحن الإلكتروني عن إصدار الناقل لإيصال استلام البضاعة قبل شحنها واستبداله بسند شحن ورقي بعد وضع البضاعة في السفينة، وكل ما هنالك هو إجراء تعديل على بيانات سند الشحن في الحاسوب يفيد أن الشحن تم على ظهر السفينة، مع إمكانية إجراء أي تعديلات أخرى في بيانات سند الشحن بالموافقة بين الأطراف ذات العلاقة.

ولا يتعارض سند الشحن الإلكتروني مع إمكانية تحرير سند الشحن من نسختين تسلّم إحداهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها، إذ يكون للشاحن بكلمة مرور خاصة الدخول على موقع الناقل والتعامل بسند الشحن كيفما يشاء إذا أراد بيع البضاعة مثلاً ولكن بضوابط معينة لضمان عدم تحريف أي بيان من بيانات سند الشحن.

ومن الملاحظ أن سند الشحن الإلكتروني ينهي مشكلة تحرير سند الشحن من عدة نسخ الذي أجازته المادة ٢٠٢ في فقرتها الثالثة من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠م وما يترتب عليه من صعوبات عند تسليم البضاعة في ميناء الوصول وتقدم أكثر من شخص لاستلام البضاعة وكل منهم يحمل نسخة من سند الشحن، حيث

يستطيع فقط المرسل إليه البضاعة وصاحب الحق في استلامها التقدم لمكتب وكيل الناقل في ميناء الوصول للحصول على مستخرج من سند الشحن الإلكتروني وبه يتقدم إلى ريان السفينة طالباً تسليم البضاعة له.

المطلب الثالث

سند الشحن الإلكتروني يعتبر سنداً ملكية البضائع

متى كان سند الشحن الورقي هو سند ملكية البضائع حيث يستطيع الحائز الشرعي له نقل ملكية البضاعة للغير عن طريق الحوالة المدنية إذا كان السند اسماً، أو بالتظهير إذا كان السند إندياً، أو بالمناولة إذا كان السند لحامله^(٩٣)، فهل يمكن اعتبار سند الشحن الإلكتروني سنداً لملكية البضاعة؟ وكيف يتم نقل ملكية البضاعة بواسطته؟ في الواقع، فإن سند الشحن الإلكتروني يمكن اعتباره سنداً لملكية البضاعة، فشركات الشحن البحري في الوقت الحاضر تُسَيِّر خطوط ملاحية منتظمة لها فروع ووكلاء على مستوى دول العالم تتواصل معهم عن طريق شبكة الانترنت، وبالتالي أصبح نقل المعلومات سهلاً، فعندما يتقدم الشاحن إلى الناقل لشحن البضائع يمدّه بمعلومات عن البضاعة، ويقوم الناقل بإدخال هذه المعلومات في جهاز الحاسوب ويتم تخزينها في الجهاز، ويسلم الشاحن إيصلاً موقفاً عليه غير قابل للتداول، بعدها يتم إرسال المعلومات عبر الانترنت إلى جهاز الحاسوب لفرع أو وكيل الشركة في ميناء الوصول، الذي بدوره يقدم نسخة ورقية تشمل كل المعلومات للمرسل إليه، وما على المرسل إليه سوى التقدم للجهات المختصة بالميناء عند وصول البضاعة لميناء الوصول طالباً تسليمه البضاعة^(٩٤).

^(٩٣) - متى كان للحيازة عنصر مادي وعنصر معنوي فإن تسليم الشاحن البضاعة للريان وإن كان يعد تنازلاً عن الحيازة المادية إلا أنه لا يعد تنازلاً عن الحيازة المعنوية القانونية للبضاعة، انظر د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦م، ص ٢٠٧.

^(٩٤) - حيث يعتبر من قبيل وضع المبيع تحت تصرف المرسل إليه (المشتري) تحويل سند الشحن البحري إليه، د. صفوت ناجي بهنساوي، الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دراسة لاتفاقية فيينا سنة ١٩٨٠م، بدون ناشر، ١٩٩٦م، ص ١٩.

فإذا رغب المرسل إليه نقل ملكية البضاعة للغير، وجب عليه إخطار الناقل بذلك، فيقوم الناقل بإلغاء سند الشحن الأول ويصدر سند شحن إلكتروني جديد به المعلومات الجديدة واسم المشتري الجديد، ويرسل كل هذه المعلومات إلى فرعه أو وكيله في ميناء الوصول، الذي يقوم باسترجاع النسخة الورقية من المرسل إليه وتسليم نسخة ورقية جديدة من سند الشحن إلى المرسل إليه الجديد الذي انتقلت إليه ملكية البضائع ... وهكذا، وبالتالي فالناقل هو المتحكم في إدخال أي بيانات جديدة على سند الشحن، وكل هذا يستتبع تعديل القواعد القانونية الحالية التي تعالج فقط تداول سند الشحن الورقي الاسمي أو الإذني أو لحامله.

ونظراً لأن نقل بيانات سند الشحن الإلكتروني تتم عبر شبكة الانترنت من جهاز إلى جهاز آخر، جاءت فكرة التوقيع الإلكتروني لسند الشحن، وهو ما نصت عليه المادة الثانية من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية الذي أعدته لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة (*UNCITRAL*) بأن التوقيع الإلكتروني هو "بيانات مدرجة بشكل إلكتروني في رسالة بيانات أو مضافة عليها أو مرتبطة بها منطقياً، يجوز أن تستخدم لتعيين هوية حائز التوقيع بالنسبة لرسالة البيانات، ولبيان موافقة حائز التوقيع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات".

كما نصت المادة السادسة في فقرتها الأولى من ذات القانون على أنه عندما تشترط قاعدة قانونية وجود توقيع القائم بالتصرف القانوني فإنه يمكن استيفاء هذا الشرط بواسطة التوقيع الإلكتروني:

١. إذا كان هذا التوقيع يستعمل عادة للتعريف بشخصية منشئ السند الإلكتروني، كما يثبت هذا التوقيع موافقة صاحب التوقيع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات الإلكترونية.

٢. أن يكون هذا التوقيع من النوع الذي يمكن الاعتماد عليه كطريقة ملائمة لتوثيق المعلومات الواردة في رسالة البيانات الإلكترونية.

ولقد أقامت المادة السادسة من ذات القانون في فقرتها الثالثة قرينة بسيطة مؤداها أن التوقيع الإلكتروني يصبح موثقاً ويمكن التعويل عليه متى توافرت الشروط التالية:

١. إذا كانت الأداة التي استخدمت في التوقيع تخص الموقع دون غيره.

د. أنور مطاوع منصور محمد

٢. إذا كانت الأداة التي استخدمت في التوقيع موجودة تحت سيطرة الموقع وحده لحظة إجراء التوقيع.

٣. إذا كان من الممكن اكتشاف أي تحريف يطرأ على التوقيع بعد صدوره. ويسترعي الانتباه، أن التوقيع الإلكتروني قد يتم باستعمال شفرة رقمية سرية تمثل توقيع منشئ السند، وعملية التشفير هذه قد يستخدم فيها مفتاح واحد لإنشاء التوقيع الرقمي المشفر ولفك رموز هذا التوقيع في ذات الوقت، ويكون هذا المفتاح بحيازة كل من المرسل والمرسل إليه وكل منهما يحافظ على سرية هذا المفتاح، وقد تتم عملية التشفير بتدخل طرف ثالث موثوق به يطلق عليه جهة التوثيق، وهنا يتم استخدام مفتاحين أحدهما خاص ويحتفظ به بشكل سري بين الموقع وجهة التوثيق والمفتاح الثاني يكون عاماً ويكون موجوداً لدى كل من له مصلحة كالمرسل إليه، ويستطيع الشخص مستلم الرسالة أن يتأكد من جهة التوثيق بواسطة هذا المفتاح أن هذه الرسالة صادرة من موقعها.

ولقد أجازت اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨م التوقيع الإلكتروني بنصها في المادة الرابعة في فقرتها الثالثة على أنه "يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتقريب أو بالختم أو بالرموز أو معمولاً بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن".

كذلك، أكدت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً بتاريخ ١١ ديسمبر ٢٠٠٨م على سند الشحن الإلكتروني بالنص عليه في المادة ٤٥ من الباب التاسع الخاص بتسليم البضائع عندما تكلمت عن التسليم في حالة عدم وجود سند شحن للنقل قابلاً للتداول أو سند شحن إلكتروني للنقل قابلاً للتداول، كذلك في المادة ٤٧ من ذات الباب عندما تكلمت عن تسليم البضاعة في حالة إصدار سند شحن للنقل قابلاً للتداول أو سند شحن إلكتروني للنقل قابلاً للتداول.

وبدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ والتصديق عليها من عددٍ كافٍ من الدول وتوفيق هذه الدول لقوانينها الداخلية لقواعد الاتفاقية، سيتم التغلب على العقبات القانونية والتقنية والنفسية التي تعوق التداول الإلكتروني لسند الشحن البحري.

المطلب الرابع

دور سند الشحن الإلكتروني في الاعتمادات المستندية

إن سند الشحن الورقي يلعب دورًا كبيرًا في الاعتمادات المستندية كأداة ائتمان، وهنا يثور التساؤل: هل يؤدي سند الشحن الإلكتروني ذات الدور رغم تعدد وتشابك العلاقات التي يقوم عليها الاعتماد المستندي، ورغم ما يحكم هذه العمليات من قوانين وأعراف معقدة للمحافظة على حقوق الأطراف ذات العلاقة؟

يرى بعض الفقه المصري^(٩٥) أن سند الشحن الإلكتروني يمكن أن يكون له دور هام في الاعتمادات المستندية وذلك بقيام الناقل بإدخال بيانات سند الشحن في جهاز الحاسوب وأن يحدد البنك فاتح الاعتماد باعتباره المرسل إليه وصاحب الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول، أما المرسل إليه الحقيقي فيحدد في سند الشحن كونه العنوان الذي يتم الإخطار عليه بوصول البضاعة، على أن يثبت في السند أن الشاحن لا يملك سلطة التصرف في البضاعة أثناء الرحلة البحرية، بعد ذلك يتم إرسال المعلومات عبر شبكة الانترنت إلى جهاز الحاسوب لفرع أو وكيل الناقل في ميناء الوصول.

عند وصول البضاعة، يلتزم المرسل إليه الحقيقي إذا رغب في استلام البضاعة أن يسدد مبلغ الاعتماد إلى البنك فاتح الاعتماد والمحدد كمرسل إليه في سند الشحن الإلكتروني، وعلى البنك بعد استلامه مبلغ الاعتماد أن يخطر الناقل بإلغاء سند الشحن السابق وإصدار سند شحن إلكتروني جديد باسم المرسل إليه الحقيقي وإرسال المعلومات مرة أخرى إلى فرعه أو وكيله في ميناء الوصول الذي بدوره يعطى مخرج ورقي للمرسل إليه، وبهذا المخرج الورقي يستطيع استلام البضاعة.

ومع ذلك، فإن استخدام سند الشحن الإلكتروني لا يمكن استخدامه كأداة للائتمان في جميع أنواع الاعتمادات المستندية، خاصة عندما تتداخل العلاقات وتشابك^(٩٦)، كما

(٩٥) - د. عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها على تنفيذ عقد النقل البحري، الكويت، ١٩٨٣،

ص ٢١٤.

(٩٦) - د. هاشم الجزائري، المرجع السابق، ص ٢٢.

د. أنور مطاوع منصور محمّد

هو الحال إذا تدخل في الاعتماد بنك مراسل أو بنك مؤيد للاعتماد، أو كان الاعتماد قابلاً للإلغاء أو قابلاً للتحويل لتسوية عمليات ائتمانية متعددة وفي أوقات قصيرة وترتبط بأكثر من دولة.

المبحث الثالث

حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات

إن تطور وسائل التكنولوجيا الحديثة أدى إلى تطوير وسائل الإثبات التقليدية، فلم يعد الأمر مقصوراً على المحرر الورقي والتوقيع بالأحرف، بل امتدت وسائل الإثبات لتشمل المحررات الإلكترونية التي تعتمد على دعائم غير ورقية مزيلة بتوقيع إلكتروني، وإذا كان الإثبات بالمحررات الإلكترونية يصلح للإثبات في جميع المعاملات المدنية والتجارية إلا أن الأمر يختلف إذا تطلب القانون الكتابة كشرط لإثبات التصرف، وهو ما تطلبته صراحة المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠م حيث نصت على أن عقد النقل البحري لا يثبت إلا بالكتابة، وهنا تنثور الصعوبة في صلاحية سند الشحن البحري الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري أمام القضاء.

وبالتالي، فالمشكلة الحقيقية في مجال التعامل بسند الشحن البحري الإلكتروني هي مشكلة الإثبات، فبجانب مشكلة حجية سند الشحن البحري تتضاعف هذه المشكلة عندما يصبح هذا السند إلكترونياً، وإن استقر الحال على حجية سند الشحن الورقي في الإثبات في العلاقة بين الناقل الشاحن وبالنسبة للغير كالمرسل إليه والمؤمن، إلا أن رقمنة سند الشحن أوجدت مشكلة جديدة وهي حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات.

ولقد تدخل المشرع في العديد من الدول، واستجابة للواقع العملي، ليعطي المحررات الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني ذات الحجية للمحررات الكتابية من خلال استخدام شفرات ومفاتيح سرية تمنع التلاعب في هذه المحررات الإلكترونية، حيث سعت المنظمات الدولية وبعض الدول إلى تنظيم المستندات الإلكترونية ومنحها الحجية في الإثبات بقواعد قانونية خاصة، ومن ذلك ما تبنته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لقانون الأونسترال النموذجي للتجارة الإلكترونية سنة ١٩٩٦م وقانون الأونسترال النموذجي للتوقيعات الإلكترونية سنة ٢٠٠١م، واعترف كل منهما بالمساواة بين الكتابة

والتوقيعات الإلكترونية وبين الكتابة والتوقيعات التقليدية، ثم توالت الدول في تنظيم المعاملات الإلكترونية واقتت أثر الأونسترال في تنظيم هذه المعاملات الإلكترونية كما هو الحال في فرنسا التي نظمت المعاملات الإلكترونية بالقانون رقم ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٠م.

وكما ذكرنا سابقاً، لم ينظم المشرع المصري سند الشحن البحري الإلكتروني بقواعد خاصة في قانون التجارة البحرية ١٩٩٠م ولا بإدخال تعديلات عليه تنظم هذا النوع من السندات، ورغم صدور القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م والخاص بالتوقيع الإلكتروني، إلا أنه لم يتناول كل المسائل الخاصة بسند الشحن البحري الإلكتروني، إلا بعض نصوص المواد الواردة فيه والتي من خلالها يمكن استنباط حجية هذا السند في الإثبات فيما بين طرفيه أو بالنسبة للغير، رغم أن التعامل بسند الشحن البحري الإلكتروني يتوقف على اطمئنان المتعاملين في مجال التجارة البحرية، ولن يتأتى ذلك إلا بتنظيمه قانونياً، بطريقة تكفل حماية الأطراف وحماية السند ذاته وما يحتوي عليه من بيانات من أي تعديل أو تبديل.

وفي ظل غياب النص القانوني الذي يحكم سند الشحن البحري الإلكتروني في مصر، فإن محكمة النقض المصرية كانت قد استبعدت مساواة المستند الإلكتروني بالمستند الورقي، حيث جاء في حكم لها أنه "يخرج عن طبيعة المحرر كل ما لا يعد حسب طبيعته الغالبة محرراً، كالعدادات والآلات واللوحات والصور، ولا يخرجها عن طبيعتها أن تتضمن بعض أجزاء كتابات أو علامات أو أرقاماً"^(٩٧).

المطلب الأول

حجية أصل سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات

في ظل غياب التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، يرى البعض أن كلمة مستند يمتد ليشمل المستند الورقي والإلكتروني، لأن تعبير مستند يشمل الكتابة

(٩٧) - حكم محكمة النقض المصرية ١٨ ديسمبر ١٩٨٥م، مجموعة سنة ٢٦ ص ١١٢٢، مشار إليه في: د. أشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للمستند الإلكتروني، بحث منشور على شبكة الانترنت على الموقع: <http://www.arablawwifo.org>، ص ٨، هامش ٥٥.

د. أنور مطاوع منصور محمد

بمفهومها التقليدي والكتابة عن طريق الوسائل الإلكترونية، فالكتابة ما هي إلا مجموعة من الحروف والأرقام والرموز والإشارات التي تدل على معنى معين، وثابتة على دعامة تحتوي على بيانات، ويذيلها توقيع صادر عن الطرفين سواء كانت مكتوبة باليد أو بواسطة آلة إلكترونية، فالمهم أن تكون الكتابة مقروءة بسهولة ويمكن الرجوع إليها ونقلها ونسخها.

والبعض الآخر يرى أن المستند الإلكتروني ليس له قوة في الإثبات مثل المستند الورقي، حيث إن الرسالة الإلكترونية يمكن التعديل فيها بالتبديل والتحويل دون وجود دليل على هذا التعديل مما يمس بقوتها في الإثبات، ولكن هذا الرأي مردود عليه بظهور العديد من الأنظمة التكنولوجية الحديثة التي توفر الأمان للمستند الإلكتروني وتسمح بالتحقق من أصالة المستند أو وجود تعديلات عليه مثل نظام المستند الذكي^(٩٨) ونظام الإشعارات بالتوصيل الإلكتروني الذي يسمح للمرسل بإثبات وضعية الرسالة الإلكترونية التي تم إرسالها إلى الطرف الآخر والتأكد من أن عملية الإرسال تمت بصورة جيدة أم لا.

ويمكن التغلب على إشكاليات عملية إثبات المستند الإلكتروني بتحديد شخص ثقة (مدقق) عمله مراقبة وفحص مضمون الوثائق والبيانات التي يتم تبادلها بين الأطراف وتخزين المعلومات بشكل إلكتروني يمكن الرجوع إليه عندما يراد التحقق منها في أي وقت من قبل الأطراف ذوي العلاقة، ووظيفة المدقق تتشابه مع وظيفة الموثق الإلكتروني^(٩٩).

ويرى البعض من أنصار عدم الاعتداد بالمستند الإلكتروني أن الكتابة الإلكترونية تتطلب لقراءتها فك بعض الرموز التشفيرية عند تشفير الكتابة لحماية المعلومات من

(٩٨) - المستند الذكي هو عبارة عن تطبيقات متطورة ومهمة لتعزيز قراءة المستندات عن بعد، ويسمح بالتحقق من أصالتها بالاعتماد على موجات الراديو، الأمر الذي يتيح سهولة تخزين المعلومات الهامة بأعلى معايير الأمان.

(٩٩) - وشهادة التوثيق أطلق عليها المشرع المصري في قانون التوقيع الإلكتروني في المادة الأولى شهادة التصديق الإلكتروني.

التحريف، ويرى أن هذه المعلومات تعتبر غير مقروءة إلا بعد اتخاذ مثل هذه الإجراءات الصعبة والمعقدة لفك التشفير .

ولكن يرد على ذلك بأن عملية التشفير جُعِلت فقط للحفاظ على سرية المعلومات، أما قراءة هذه المعلومات فليس بها صعوبة، حيث يمكن قراءة المعلومات مباشرة من على شاشة جهاز الحاسوب، أو إدخال القرص الممغنط بجهاز الحاسوب وعرض المعلومات والاطلاع عليها والتأكد من بياناتها والتوقعات عليها.

ويذهب الاتجاه الحديث إلى المساواة بين الكتابة الإلكترونية والكتابة على الورق، وهذا الذي فعلته غرفة التجارة الفرنسية في مجال تنظيم المعاملات الإلكترونية بين التاجر والمستهلك عندما اعتمدت العقد النموذجي الذي أشار إلى قيام الكتابة الإلكترونية بذات وظيفة الكتابة على الورق لإعداد المستند الإلكتروني^(١٠٠).

فالتطور المذهل الذي شهدته حركة التجارة الدولية في السنوات الأخيرة فرض السرعة في إبرام الصفقات والمبادلات التجارية، مما جعل الاعتماد على الوسائل التقليدية والتوقيع اليدوي للمستندات أمراً مستحيلًا، ومع ذلك يرى البعض أن النصوص التشريعية التقليدية وضعت لتنظم المستندات الورقية ولا يمكن بحال مد نطاق تطبيقها على المستندات الإلكترونية، إذ لا بُدَّ من إدخال تعديلات تشريعية لإعطاء المستند الإلكتروني القيمة القانونية التي تكفل له الفعالية والقبول في التعامل بين الأطراف.

وبمقتضى قواعد المصطلحات التجارية (الأنكوتيرمز) والتي طرأ آخر تعديل عليها عام ٢٠٠٠م، يمكن التعامل بسند الشحن البحري الإلكتروني بدلاً من سند الشحن البحري الورقي، وذلك عند وجود صعوبات تتعلق بالتزام الشاحن (البائع) بتقديم سند شحن للبضاعة وقابل للتداول ويصل ميناء الوصول قبل وصول البضاعة، حيث ما يحدث عملاً هو وصول البضاعة إلى ميناء الوصول قبل وصول سند الشحن، ومن هنا فإن وصول البيانات الخاصة بالبضاعة إلى المرسل إليه (المشتري) إلكترونياً جعل المرسل إليه في وضع قانوني كما ولو كان قد تسلم سند شحن ورقي وبصورة مباشرة.

(100)- Virginie GESLAK, La protection du consommateur et le contrat en ligne, Mémoire, Université de Montpellier, Center de droit de la consommation et du marche, 1, 2010- 2011, p. 70.

د. أنور مطاوع منصور محمّد

فقواعد الأنكوتيرمز التي نظمت سندات الشحن الإلكترونية توفر الضمانات لكل الأطراف وتكفل تداول هذا السند بصورة مضمونة وآمنة، ولكن هذه القواعد لا تكون ملزمة للأطراف إلا إذا أحال إلى تطبيقها صراحة كل من البائع والمشتري في عقد البيع، وفي حالة لجوء أطراف عقد البيع إلى تطبيق قواعد الأنكوتيرمز، فإن هذا النص القانوني هو الذي يعطي لسند الشحن الإلكتروني القيمة القانونية، لأن قواعد الأنكوتيرمز هي قواعد معدة من قبل غرفة التجارة الدولية وهي ناشئة عن أعراف تجارية أو معاهدات دولية.

وفي الواقع، فإن سند الشحن الإلكتروني يتطلب حفظه في نظام تشغيل إلكتروني حيث لا يمكن التوصل إلي محتواه بالرؤية المجردة؛ لذا وحتى يكون لسند الشحن الإلكتروني قيمة قانونية لا بُدَّ من وجود تنظيم قانوني يحدد كيفية نشأته والآثار المترتبة على التعامل به وقوته في الإثبات وطرق حمايته وتنظيم شهادات توثيقية له مع تحديد الجهة المختصة بإصدار هذه الشهادات وأوضاعها وشروطها وآثارها القانونية وجزاء الإخلال بها.

وعند وجود تنظيم قانوني لسند الشحن الإلكتروني، يستطيع أطراف العلاقة تبادل المعلومات التقنية والتي تظهر على شكل بيانات أو نصوص، ويمكن لكل طرف من أطراف العلاقة تقديم هذا السند كوسيلة لإثبات طلبه أو دفع طلب الخصم.

ولقد اعترف قانون التجارة الإلكترونية النموذجي لعام ١٩٩٦م والذي أصدرته الأمم المتحدة بالقيمة القانونية لسند الشحن الإلكتروني، حيث فصلت كيفية التعامل بالمستندات الإلكترونية ومنحتها قيمة قانونية تساوي القيمة القانونية التي تتمتع بها المستندات الورقية^(١٠١)، وطبقاً لهذا القانون تعد الوثيقة الإلكترونية كالوثيقة الورقية في مجال إبرام العقود بشرط أن يكون من السهل الوصول إلى هذه الوثيقة بالوسائل التقنية، كما جاءت المادة السابعة من هذا القانون بالمبادئ الأساسية التي يجب توافرها في التوقيع الإلكتروني والتي تتلخص في أن يكون التوقيع الإلكتروني منسوباً إلى شخص معين بالذات والتدليل على موافقته على المعلومات الواردة في الوثيقة.

(101) - Michel ALBERT, La signature du connaissance, Op. cit., p. 58.

وفي محاولة من المشرع المصري لمسايرة ثور المعلومات والاتصالات صدر القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، ووفقاً للمادة ١٤ من هذا القانون فإن للتوقيع الإلكتروني 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.

ولقد أضيفت المادة ١٥ من ذات القانون حجية الإثبات على الكتابة الإلكترونية وعلى المحررات الإلكترونية لتأخذ نفس الحجية المقررة في قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية للكتابة وللمحررات الرسمية والعرفية.

وهذا مؤداه أن المحرر الإلكتروني يمكن أن يكون محرراً إلكترونياً رسمياً أو محرراً إلكترونياً عرفياً، وفي كلتا الحالتين يكون لهذا المحرر الإلكتروني ذات الحجية المقررة للمحررات الرسمية والمحررات العرفية في قانون الإثبات رقم ٢٥ لسنة ١٩٦٨م.

وبالرغم من أن المشرع المصري في قانون الإثبات رقم ٢٥ لسنة ١٩٦٨م لم يساير ثورة الاتصالات والمعلومات بالتعديل، ولم يذكر إمكانية الإثبات بالمحررات الإلكترونية أو استعانة القاضي بوسائل التكنولوجيا الحديثة للتحقق من صحة المحررات الكتابية، إلا أنه نص فقط في المادة ١٦ على أن "تكون للرسائل الموقع عليها قيمة المحرر العرفي من حيث الإثبات وتكون للبرقيات هذه القيمة إذا كان أصلها المودع في مكتب التصدير موقعاً من مرسلها، وتعتبر البرقية مطابقة لأصلها حتى يقوم الدليل على عكس ذلك، وإذا أعدم أصل البرقية فلا يعتد بالبرقية إلا لمجرد الاستئناس".

ومفاد ذلك، أن المستند الموقع من المرسل يكون له قوة المحرر العرفي في الإثبات وذلك لتضمنه شرطي الكتابة والتوقيع، والمرسل إليه المستلم أن يحتج به في مواجهة المرسل الموقع عليه وخلفه العام لإثبات ما تضمنه من بيانات تتصل باتفاقات بينهما، وهنا لا يجوز إثبات عكس ما ورد بهذا المستند إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها، أما إذا لم يكن المستند موقعاً من المرسل، فلا يكون له قوة المحرر العرفي، ويصبح مجرد مبدأ ثبوت بالكتابة متى كان مكتوباً بخط المرسل.

د. أنور مطاوع منصور محمد

ويستوي بعد ذلك إرسال الرسالة في صورة برقية أو عن طريق مكاتب التلكس أو الفاكس ميلي، حيث يكون لها قيمة المحرر العرفي في الإثبات، متى كان أصلها المودع في مكان التصدير موقعاً عليه من المرسل أو نائبه أو أي شخص آخر مكلف بإرسال البرقية أو المكاتب من المرسل، وبالتالي يكون واضح القانون أقام قرينة قانونية بسيطة مؤداها اعتبار هذه البرقيات مطابقة لأصلها إلى أن يقوم الدليل على إثبات العكس، ولا يكون للبرقية أو المكاتب أي حجية في الإثبات إلا على سبيل الاستئناس من قبل المحكمة إذا كان أصلها غير موجود في مكتب التصدير أو تم إعدامه أو كان موجوداً ولكنه غير موقع عليه^(١٠٢).

كذلك، فإن قضاء محكمة النقض المصرية حاول اللحاق بتلك التطورات والأخذ بالوسائل الحديثة كأحد أدلة الإثبات، واعتبر أن إرسال الرسائل عن طريق الفاكس تعتبر مبدأ ثبوت بالكتابة يجوز تكملته بشهادة الشهود أو بالقرائن القضائية، حيث قضت في حكمها الصادر في ٢٢ يونيو سنة ٢٠٠٠م بأنه "إذ رفض الحكم المطعون فيه طلب الطاعنة بإحالة الدعوى إلى التحقيق لإثبات واقعة الاستقالة بكافة طرق الإثبات تأسيساً على أن هذه الورقة المرسلة إلى الطاعنة بطريق الفاكس ما هي إلا صورة لورقة عرفية لا حجية لها في الإثبات طالما أن المطعون ضده قد أنكرها ولم تقدم هي أصلها فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وعابه القصور في التسبب بما يوجب نقضه..."^(١٠٣).

كما أرست المحكمة الإدارية العليا مبدأ التسليم بأن البيانات المستخرجة من الوسائل الحديثة في الكتابة كالحاسب الآلي والكمبيوتر والفاكس ليست إلا صوراً مأخوذة من أصل يعتد بها على سبيل الاستئناس تبعاً للظروف، وقضت بأنه "ولما كان الثابت كما سلف بيانه أن الطاعنين لم يعينوا على وجه الدقة وجوه الاختلاف بين النتائج المستخرجة من الحاسب الآلي بكلية الطب عن نتائج السنوات الثلاث المشار إليها، والنتائج الحقيقية

(١٠٢) - د. خالد جمال أحمد حسن، الوجيز في شرح قانون الإثبات المصري، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، ٢٠١٦م، ص ٤٩ وما بعدها.

(١٠٣) - حكم محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٩٨٧ لسنة ٦٩ قضائية، جلسة ٢٢ يونيو لسنة ٢٠٠٠م.

المستمدة من الأصول وجاءت أقوالهما مرسلة غير مدعمة بأي دليل يؤيد هذا الادعاء خاصة وأن البادي أن النتائج المدونة بالحاسب مستمدة من مصادرها الأصلية، وقام بإدراجها المختصون بالكلية بناءً على تكليف من العميد، وأن الحاسب الآلي ملك الكلية ويتم حفظه في مكان أمين وأن "الديسك" المستخرج منه البيانات مؤمن فنياً ضد العبث والإتلاف والسرقة، مما تطمئن معه المحكمة إلى صحة وسلامة البيانات المستخرجة بشأن السنوات الدراسية مثار النزاع"^(١٠٤).

وفي فرنسا وبموجب القانون ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٠م المؤرخ في ١٣/٣/٢٠٠٠م المتعلق بإصلاح قانون الإثبات لتكنولوجيا المعلومات والتوقيع الإلكتروني وفي المادة ١٣١٦ في فقرتها الثالثة، أعطى المشرع الفرنسي الكتابة الإلكترونية نفس قيمة الإثبات لما هو مكتوب على الأوراق، وعند تمسك أحد الأطراف بالوثيقة الورقية وتمسك الآخر بالوثيقة الإلكترونية، في هذه الحالة نصت المادة ١٣١٦ من ذات القانون في فقرتها الثانية على أنه "عندما لا ينص القانون على قواعد مخالفة أو عندما لا يكون هناك اتفاق متكافئ في إثبات التصرفات والحقوق بين الأطراف يبيت القاضي في النزاعات القائمة حول الإثبات بالكتابة عبر تحديد السند الأكثر مصداقية أيًا كانت دعامته وذلك عن طريق استخدام كافة الطرق المتوفرة لديه"^(١٠٥).

وبالتالي، فالمشرع الفرنسي أعطى للقاضي صلاحية البت في النزاع القائم حول وسائل الإثبات عند تعددها ورقية كانت أم إلكترونية، كما أعطى للقاضي سلطة تقديرية في تحديد المستند الأكثر مصداقية لكل منهما، فهو الذي يرجح دليل إثبات دون آخر

^(١٠٤) - حكم المحكمة الإدارية العليا، الطعن رقم ١٥١٦ لسنة ٤٣ قضائية، جلسة ٢٠ فبراير لسنة ٢٠٠٠م، حيث قررت المحكمة أن عدم تقديم أصول الأوراق بسبب إعدامها أو فقدها أو ضياعها لا يؤدي مباشرة إلى اعتبار القرار منتزعاً من غير أصول ما دام من الممكن التوصل إلى الحقيقة بطرق الإثبات الأخرى وتقييم العناصر التكميلية التي تغيد في مجموعها مع سائر القرائن والشواهد والدلائل في تكوين عقيدة المحكمة وقناعتها.

^(١٠٥) - Les acte en matière commerciale demeurent toujours sous l'empire du régime de la liberté de preuve, c'est à dire que l'obligation peut se prouver par tous moyens, Cass. Com., 21 juin 1988, Bull. civ., IV, n° 212; JCP 1989, II, 21170, note Philippe DELEBECQUE.

د. أنور مطاوع منصور محمد

بغض النظر عن الدعامة التي عليها الدليل ورقية كانت أم إلكترونية وذلك باستخدام الطرق المتوفرة لديه^(١٠٦)، كذلك أجاز المشرع الفرنسي للمتعاقدین وضع اتفاقات تخالف قواعد الإثبات الموجهة للقاضي.

ويمكن للمشرع المصري الاستفادة من هذه الحالة عند تنازع أدلة الإثبات الورقية والإلكترونية بإعطاء القاضي سلطة تقديرية في ترجيح إحدى الوثيقتين على الأخرى، لكن في الواقع العملي يصعب على القاضي ترجيح المستند الإلكتروني على المستند الورقي حيث اعتاد القضاء على الإثبات بالمستندات الورقية الموقعة يدوياً بالأحرف في إثبات العقود والتصرفات، رغم أن ذلك يمكن التغلب عليه بمواكبة القاضي للتطور التكنولوجي والأخذ بالمستندات الإلكترونية كوسيلة لإثبات التصرفات رغم وجود مستندات ورقية مستخدماً كل الطرق المتوفرة للتأكد من صحة وسلامة المستند الإلكتروني.

المطلب الثاني

قبول الكتابة في الشكل الإلكتروني كدليل في الإثبات

تعتبر الكتابة ركناً جوهرياً لإعطاء أي مستند قيمة قانونية^(١٠٧)، فإذا جاء المستند خالياً من أي كتابة تدل على الغرض منه، فإن قيمة المستند القانونية تنعدم كليةً حتى وإن كان يحمل توقيع من أصدره، ويستوي بعد ذلك أن تكون الكتابة بخط اليد أو بأي وسيلة أخرى من وسائل الكتابة التقليدية أو غير التقليدية^(١٠٨)، وسواء كتبه الموقع نفسه أو غيره^(١٠٩).

(106)- Le juge et la prevue électronique réflexion sur le projet de loi portant adaptation du droit de la prevue aux technologies de l'information et relative à la signature et électronique: <http://www.caprioli.avocats.com>.

(107)- ويعرف البعض الكتابة بأنها "توظيف الأحرف والأرقام في بناء كلمات وعمليات حسابية يمكن قراءتها، أيًا كانت المواد والأدوات المستخدمة في ذلك"، د. محمد سعد خليفة، د. عبد الحميد عثمان، أحكام قانون الإثبات، مطبعة جامعة البحرين، بدون تاريخ نشر، بند ٣٣، ص ٦٧.

(108)- La Cour de Versaille a reconnu la validité d'un écrit sans support matériel et la chambre commercial de la Cour de cassation s'est également prononcée sur l'usage d'un crayon à papier lors de la rédaction d'un acte sous seing privé, v. cour de Versaille 12 octobre 1995, Revue trimestrielle de droit civil RTD civ., 1996, p. 172, obs., Jacques MESTRE, Cass. Com., 8 octobre 1996, Revue trimestrielle de droit civil RTD civ., 1997, p. 137, obs., Jacques MESTRE.

(109)- د. خالد جمال أحمد حسن، المرجع السابق، ص ٣٥.

ولقبول الكتابة في الشكل الإلكتروني كدليل إثبات يجب مراعاة إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدر المستند عن طريق التوقيع الإلكتروني، الذي يسمح بتحديد شخصية الموقع على المستند وتمييزه عن غيره، بحيث يكون الموقع على المستند له سيطرة على الوسيط الإلكتروني بصورة يطمئن معها إلى سلامة توقيعه وعدم تعرضه لأي تزوير أو تحريف، حتى يمكن الاطمئنان لنسبة التوقيع لصاحبه وارتباطه بمضمون المستند الإلكتروني.

أما المستندات الإلكترونية التي تخلو من التوقيع عليها فيمكن اعتبارها مبدأً ثبوت بالكتابة متى صدرت من الخصم الذي يراد الاحتجاج به عليه وكان من شأنها جعل الحق المدعى به قريب الاحتمال كما هو الحال في المراسلات بالبريد الإلكتروني. وتوجد وسائل لضمان تأكيد الاتصال وإثبات هوية الشخص الذي أصدر المستند الإلكتروني، منها الوسائل البيولوجية للمستخدم كبصمة الإصبع والصوت وهدقة العين أو اللجوء إلى شخص وسيط سمي بالسلطات الموثوقة وهي شركات ناشطة في ميدان الخدمات التقنية تقدم شهادات تتضمن تأكيداً بأن الطلب أو الجواب صدر في تاريخ معين ومن الموقع المعني، وتستخدم هذه الجهات تقنيات عالية للتعرف على الشخص الذي صدرت منه الكتابة في الشكل الإلكتروني بدءاً من كلمة السر وانتهاءً بعملية التشفير.

من ناحية أخرى وحتى يعتد بالكتابة في شكلها الإلكتروني يجب أن يكون قد تم إعدادها وحفظها بطريقة تضمن سلامتها وأمنها، حيث يحفظ المستند الإلكتروني على حامل إلكتروني يسمى الوسيط وهو أي وسيلة قابلة لحفظ وتخزين واسترجاع البيانات بطريقة إلكترونية، كالأسطوانات الصلبة في أجهزة الحاسب الآلي.

ويجب أن تتوافر في الحامل الإلكتروني الذي تحفظ عليه المستند الإلكتروني خصائص معينة تتعلق بهذا المستند، منها إمكانية الاطلاع على المستند الإلكتروني طوال مدة صلاحيته، لأن المستند الإلكتروني كالمستند الورقي له فترة صلاحية بعدها لا يمكن استرجاع البيانات المدونة فيه، مما يتطلب أن تكون للحامل الإلكتروني صفة

د. أنور مطاوع منصور محمد

القابلية للاستمرار، كذلك يجب حفظ المستند الإلكتروني في شكله النهائي طوال مدة صلاحيته، بما يسمح الرجوع إليه عند الحاجة في شكله النهائي.

ويتعين حفظ جميع المعلومات عن الشخص مصدر المستند الإلكتروني، وما إذا كان شخصاً طبيعياً أم اعتبارياً، وكذلك تعيين الجهة المرسل إليها هذا المستند، ويتعين كذلك حفظ المعلومات المتعلقة بتاريخ ومكان إرسال المستند واستقبالها، لأن بيانات هذا المستند تترتب عليه آثار قانونية في حق كل من المرسل والمستقبل، حيث تحدد مكان وزمان انعقاد العقد، وما إذا كان طرفا العقد جمعهما مجلس عقد واحد أم لا، والتعرف على كل المعلومات المتعلقة بالثمن أو الأجر، وكيفية ذلك ومكانه، وكلها أمور ذات أهمية بالنسبة لكل الأطراف ذات العلاقة بالمستند.

ونظراً لأن البيانات التي يتم تخزينها في أجهزة الحاسوب وعبر المواقع المؤقتة لا تتمتع بصفة الدوام والاستقرار، كما أن هذه البيانات تخضع لإدارة وإشراف وتوجيهات مستعمل هذا الجهاز أو هذا الموقع المؤقت، وبالتالي قابلية هذه البيانات للتعديل والتحريف مما يقدر في صلاحيتها لأن تكون دليل من أدلة الإثبات أمام المحاكم لأنها من صنع صاحبها تطبيقاً لمبدأ عدم اصطناع الشخص دليلاً لنفسه، لذا يكون ضرورياً وجود وسيط لحفظ هذه الوثائق بما يضمن سلامتها من التعديل أو التحريف الذي يكاد يكون من المستحيل كشفه في الكتابة الإلكترونية^(١١٠).

المطلب الثالث

حجية مستخرجات سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات

يقصد بمستخرجات سند الشحن البحري الإلكتروني الأوراق والمستندات المستخرجة من جهاز الحاسوب والتي تتضمن بيانات سند الشحن البحري والتي تم إدخالها وبرمجتها

^(١١٠) - وهذا ما أكد عليه القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية في مادته الثالثة حيث أشار إلى إمكانية اللجوء إلى شخص ثالث كوسيلة لإضفاء الجدية على المستند الإلكتروني بضوابط معينة عند حفظ هذا المستند كتنيسر الاطلاع على المعلومات الواردة فيه على نحو يتيح الرجوع إليه لاحقاً، والاحتفاظ برسالة البيانات بالشكل الذي أنشأت أو أرسلت أو استلمت به، والاحتفاظ بالمعلومات التي تمكن من معرفة رسالة البيانات ووجهتها وتاريخ استلامها.

فيه واستخراجها عند اللزوم وكذلك المرسله بالفاكس أو التلكس، ولكن يلاحظ أنه إذا أمكن تصور تطبيق فكرة أصل السند وصورته عند استخدام جهاز الفاكس في تبادل البيانات حيث لا يتلقى المرسل إليه إلا نسخة أو صورة من أصل الرسالة الورقية الموجود طرف المرسل والذي جرى نسخه إلكترونياً على الأجزاء الداخلية للفاكس- اسطوانة أو شريط- حيث إن البيانات المرسله عبر أجهزة الفاكس تقع على دعائم غير ورقية ثم يجري استرجاعها بطباعتها على الورق كمخرجات، إلا أنه فيما يتعلق برسائل البيانات المنقولة عبر شبكات الكمبيوتر والتي تتعامل بأسلوب النضبات والذبذبات وتجري عمليات الإدخال والتوقيع والتخزين والاسترجاع إلكترونياً فإنه يصعب التمييز في سلسلة الرموز المستخدمة بين أصل الرسالة وصورتها.

وفي ظل عدم وجود نص قانوني ينظم حجية المستخرجات الإلكترونية فإنه يكون لها نفس حجية الدليل الكتابي في الإثبات طالما كانت مطابقة للأصل الذي يتعين ضمان سلامته من خلال منع وصول أحد الطرفين إليه بدون علم أو موافقة الطرف الآخر، وبالتالي فالصورة المنسوخة على الورق من سند الشحن الإلكتروني تكون لها الحجية بالقدر الذي تكون فيه مطابقة لأصل هذا السند، وذلك ما دام السند والتوقيع الإلكتروني موجودين على الدعامة الإلكترونية، أما إذا كان السند غير موجود على الدعامة الإلكترونية، فيتجه بعض الفقه^(١١١) إلى عدم ثبوت أي حجية للصورة المنسوخة على الورق لأن أصل السند غير موجود وبالتالي لا يعتد بهذه الصورة إلا لمجرد الاستئناس وفقاً للظروف باعتبارها قرينة أو على الأكثر مبدأً ثبوت بالكتابة إذا توافرت شروطه، والسبب في عدم الاعتداد بالصورة عند عدم وجود الأصل هو التخوف من أن تكون هذه الصورة محرفة حيث لا يمكن مضاهاة الصورة بالأصل لعدم وجوده، ومن هنا يصعب التأكد من صحتها، ويكون من الخطر إعطائها ذات حجية السند.

(١١١)- د. محمد أبو زيد، نحو اتساق القواعد الفرعية في الإثبات مع مبدأ الاعتراف التشريعي بحجية الكتابة الإلكترونية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦م، ص ٥٤ وما بعدها.

المطلب الرابع

توقيع سند الشحن البحري الإلكتروني

لا تعد الكتابة سواء كانت في الشكل الورقي أو الإلكتروني دليل في الإثبات إلا إذا كانت موقعة^(١١٢)، ويعتبر التوقيع على المستند سواء كان مكتوباً على دعامة ورقية أو دعامة إلكترونية شرط أساسي لصحة هذا المستند وقبوله دليلاً في الإثبات، ولقد اعترف المشرع المصري في قانون التوقيع الإلكتروني بهذا التوقيع تماشياً مع التطور الهائل في نظم المعلوماتية.

والتوقيع الإلكتروني هو إتباع لمجموعة من الإجراءات أو الوسائل التقنية التي يتاح استخدامها عن طريق الرموز أو الأرقام أو الشفرات بقصد إخراج علامة مميزة لصاحب الرسالة، وتتعد صور التوقيع الإلكتروني، كما يلي:

١. التوقيع الإلكتروني الرقمي وهو توقيع مشفر يمكنه تحديد الشخص القائم به والوقت الذي قام به، ويمكن تسجيل هذا التوقيع بشكل رسمي لدى جهات رسمية تعرف بسلطات التوثيق، وله مفتاحان مفتاح عام ومفتاح خاص.
٢. التوقيع باستخدام القلم الإلكتروني وهو قلم خاص يوقع به يدوياً على شاشة الكمبيوتر ويتم تسجيل حركات اليد عند التوقيع ويعطى له خصوصية تميزه عن غيره من التوقيعات، ويؤدي التوقيع بالقلم الإلكتروني وظيفة النقاط إمضاء العميل الذي يتم كتابته بقلم إلكتروني حساس في مرجع مخصص لذلك على شاشة الكمبيوتر أو في أي مكان آخر مخصص له، كما يؤدي وظيفة التحقق من صحة توقيع الشخص وذلك بمقارنته مع التوقيع الأصلي الذي سبق وتم تخزينه على الموقع الإلكتروني أو جهاز الكمبيوتر^(١١٣).

(١١٢) - قضت محكمة النقض بأن التوقيع بالإمضاء أو ببصمة الختم أو ببصمة الإصبع هو المصدر القانوني الوحيد لإضفاء الحجية على الأوراق العرفية، وإن المقصود بالإمضاء هو الكتابة المخطوطة بيد من تصدر منه، نقض مدني ٢١ يناير ١٩٧٨م، س ٣٩، ص ٣٥.

(١١٣) - د. محمود السيد عمر التحيوي، مدى حجية التوقيع الإلكتروني في الإثبات في ضوء قانون الأونسترال النموذجي وقوانين المعاملات الإلكترونية العربية وآراء الفقه، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة المنوفية، المجلد السادس والخمسون، العدد الرابع، ٤ أكتوبر ٢٠٢٢م، ص ٤٧، ص ٤٨.

٣. التوقيع باستخدام الخواص الكيميائية أو الطبيعية مثل بصمة الإصبع أو بصمة الشفاه أو مسح شبكة العين أو نبذة الصوت التي تخزن داخل الحاسوب في نظام حفظ الذاكرة، وغالباً ما يتم تشفيرها لحمايتها من التغيير والعبث بها.

ولقد عدّل المشرع الفرنسي مفهوم التوقيع بوصفه أحد عناصر الدليل الكتابي الكامل، وذلك بتعديله لنص المادة ١٣١٦ من التقنين المدني في فقرتها الرابعة والذي تضمن تعريفاً عاماً للتوقيع- سواء بخط اليد أو بغيره- بأنه الإجراء الذي يحدد هوية من هو منسوب إليه والذي يكشف به أطراف العمل القانوني عن موافقتهم ورضائهم بالالتزامات الناتجة عنه، وبهذا التعريف أوضح المشرع الفرنسي وظائف التوقيع التي تدل على هوية الموقع وإقراره بمضمون التزامه، وهذا كما ينطبق على التوقيع الخطي فإنه ينطبق على التوقيع الإلكتروني الذي ينتج عن استخدام أي وسيلة مقبولة وموثوق فيها لتحديد هوية الموقع وتكفل اتصال التوقيع بالعمل أو المستند المرتبط به.

ولقد نص قانون التوقيع الإلكتروني المصري على حجية التوقيع الإلكتروني مثله مثل حجية التوقيع اليدوي على الأوراق، حيث يقوم التوقيع الإلكتروني بذات وظيفة التوقيع التقليدي، وهذا ما أكد عليه القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية ١٩٩٦م.

ولقد أوجب المشرع المصري في المادة ٢٠٢ في فقرتها الثانية من القانون البحري أن يوقع الناقل أو من ينوب عنه نسخة سند الشحن المسلمة للشاحن، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وفي الفقرة الثالثة من ذات المادة وعند تحرير سند الشحن من عدة نسخ أوجب المشرع المصري على الناقل أو من ينوب عنه توقيع كل نسخة من هذه النسخ، وهذا الالتزام ينطبق في الحالة التي يكون فيها سند الشحن إلكترونياً، ولكن لم يوجب المشرع المصري توقيع الشاحن على سند الشحن، وبالتالي لا تتور مشكلة التوقيع الإلكتروني للشاحن طالما أن القانون المصري لم يوجب توقيع الشاحن على سند الشحن.

ومما يسترعي الانتباه، أن التوقيع الإلكتروني محفوف بالمخاطر، فوجود مثل هذا التوقيع ضمن محرر على وسيط إلكتروني غير مادي (نظام الحاسب الآلي) وانفصاله عن شخص الموقع يثير الشك حول مصداقية هذا التوقيع في تمييز هوية صاحبه وضمان ارتباطه بالتصرف القانوني، حيث يمكن للقراصنة اختراق نظام المعلومات ومعرفة التوقيع وفك شفرته واستخدامه دون موافقة صاحبه، هذا على خلاف التوقيع

د. أنور مطاوع منصور محمد

التقليدي الذي يكون في حضور صاحبة مما يسهل التعرف على مصدره ويتم حفظ نسخة من المحرر تكون بعيدة عن التغيير والتعديل ويمكن لخبراء الخطوط كشف أي تزوير فيه.

ومع ذلك، فإن التخوف من العبث بالتوقيع الإلكتروني لم يقف عقبة أمام استخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة في الإثبات وذلك بالاستعانة بجهات التوثيق الإلكترونية المرخص لها القيام بذلك، وتمنح شهادات بصحة التوقيع الإلكتروني بعد التحقق من شخصية مصدره بما يحقق قدر عالي من الأمان والسرية لهذا التوقيع.

الخاتمة

لقد وُجِدَت فكرة رقمنة سند الشحن البحري الورقي مع التطور الهائل لوسائل الاتصال عن بُعد، مع ما يكتنف هذا السند من عيوب تتمثل في البطء في إصداره والغش والتزوير الذي يقع عليه سواء في ميناء القيام أو ميناء الوصول، لذا بُذلت عدة محاولات كان الهدف منها المعالجة الإلكترونية لسند الشحن البحري الورقي منها نظام إيصال بيانات الشحنة (DFR) ونظام تسليم البضائع بكلمة مرور (CKR) ونظام (Intertanko) فضلاً عن القواعد الموحدة للتبادل الإلكتروني للبيانات التجارية، ولكن هذه المحاولات واجهتها العديد من الإخفاقات.

بالإضافة إلى ذلك، فلقد اهتمت اللجنة البحرية الدولية (CMI) عام ١٩٩٠م والقانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الخاص بالتجارة الإلكترونية (CNUDCI) عام ١٩٩٦م وقواعد روتردام عام ٢٠٠٨م بفكرة رقمنة سند الشحن البحري الورقي، ونتج عن ذلك عدة تطبيقات لسند الشحن البحري الإلكتروني منها سند الشحن الإلكتروني لشركة (Bolero) عام ١٩٩٩م وسند الشحن الإلكتروني للمقاول البحري (J.P. Morgan) عام ٢٠٠٢م، وسند الشحن الإلكتروني لشركة (MSC) عام ٢٠٢١م.

وبناءً على ذلك، فلقد كان من الضروري دراسة فاعلية سند الشحن البحري الإلكتروني في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وبيان مزاياه التي يتمتع بها وعيوبه

بالمقارنة بسند الشحن البحري الورقي، وذلك في القانون المصري والفرنسي والاتفاقيات الدولية، من خلال دراسة تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني وإنشأؤه وبياناته ووظائفه وحجيته في الإثبات، ولقد خلصنا إلى عدد من النتائج والتوصيات، وذلك كما يأتي:

أولاً: نتائج البحث:

١. من الناحية النظرية نستطيع التأكيد أن سند الشحن البحري الإلكتروني أصبح واقعاً ملموساً، فالنقل البحري بدون سند شحن ورقي أصبح موجوداً منذ اللحظة التي ظهر فيها نظام تقنية المعلومات (Télématique)^(١١٤)، فالتطور الهائل في نظم المعلوماتية جعل التداول الإلكتروني لسند الشحن أمراً لا مفر منه، وبالتالي فإن كل أشكال سند الشحن البحري الورقي تصبح لا قيمة لها.
٢. إن الاتفاقيات الدولية سواء اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م أو اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م وكذلك القوانين الوطنية لم تضع تعريفاً محدداً لسند الشحن البحري الإلكتروني، فالقوانين الوطنية لم تصنف سند الشحن البحري ضمن الوثائق التي يتم تداولها إلكترونياً في مجال التجارة البحرية رغم أنها تقوم بذات وظائف سند الشحن.
٣. رغم أن سند الشحن البحري الإلكتروني يجنبنا العديد من مشكلات سند الشحن البحري الورقي، إلا أنه لا يخلو بدوره من المشاكل الخاصة بهذا النوع من السندات الإلكترونية، ونعني هنا مخاطر المعلوماتية مثل اختراق الموقع والفيروسات والأعطال التي تصيب أنظمة الحاسب الآلي وتؤدي إلى فقدان جميع العمليات أو بعضها، هذه المخاطر قد تكلف المتعاملين في التجارة البحرية الكثير في حالة استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني^(١١٥).
٤. إن سند الشحن البحري الإلكتروني يشجع عمليات النصب والاحتيال والغش بالتلاعب في الرسالة الإلكترونية المرسلة عبر الانترنت، فسند الشحن البحري الورقي هو الدليل لإثبات ملكية البضاعة المرسلة، بحيث تنتقل ملكية البضاعة للحائز الشرعي لهذا السند، أي أن السندات الورقية هي دليل إثبات من هو مالك البضاعة الحقيقي أمام المحاكم.

^(١١٤) - تلماتيك (Télématique) هو علم ميكنة البيانات، أو هو مجموع التقنيات والخدمات التي تترجم وسائل المعلوماتية بوسائل الاتصال.

^(١١٥) - Emmanuelle CHELLY, Le connaissance électronique, Op. cit., p. 45.

د. أنور مطاوع منصور محمّد

٥. إن سند الشحن البحري الإلكتروني وإن كان يؤدي بعض وظائف سند الشحن البحري الورقي كأداة لإثبات عقد النقل البحري وكإيصال لاستلام البضاعة أو كسند لملكية البضائع، إلا أنه غير كافٍ ليحل محله كليًا، خاصة عند استخدام سند الشحن البحري للحصول على الاعتماد المستندي.

٦. إن المتعاملين في التجارة البحرية يشعرون بالضيق والخوف من تغيير أسلوب تعاملاتهم المعتمد أساسًا على سندات الشحن الورقية، هذا الأسلوب الذي يبدو لهم أكثر سهولة وأمنًا ولا يحتاج إلى دراية بأنظمة الحاسب الآلي التي تبدو لهم غاية في التعقيد.

٧. رغم كل المحاولات المبذولة لرقمنة سند الشحن البحري الورقي - كما يرى البعض - إلا أن تنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع والغير بسند شحن بحري إلكتروني بالمعنى الحقيقي تبقى مجرد نظرية^(١١٦).

ثانيًا: توصيات البحث:

١. حتى تظهر المزايا العديدة للتداول الإلكتروني لسند الشحن البحري لا بُدّ من وجود نظام قانوني فعال ينظم هذا النوع من السندات الإلكترونية، فالواقع يشهد بأن سند الشحن البحري الإلكتروني يفتقر إلى التنظيم القانوني، فالقواعد القانونية التي جاءت بها قواعد اللجنة البحرية الدولية عام ١٩٩٠م وكذلك الـ (*Rulebook*) في نظام بوليرو لتنظيم السندات الإلكترونية غير كافية ويشوبها الغموض، لذلك يجب على كل دولة أن تضع القواعد القانونية التي تنظم السندات الإلكترونية، ولا يكفي فقط وجود محاولات فردية ومحدودة مثل نظام بوليرو وتجربة المقاول البحري (*JP Morgan*) وكذلك تجربة شركة (*MSC*) لعام ٢٠٢١م.

٢. على المشرع المصري أن يدخل بعض التغييرات الجوهرية على سند الشحن البحري الورقي في قانون التجارة البحرية ١٩٩٠م، وخاصة نصوص المواد المنظمة لسند الشحن البحري ليتلاءم مع التطورات الحديثة، وإلا سوف يكون العمل بسند الشحن البحري الورقي هو الأكثر حظًا في مجال التجارة البحرية في مصر.

(116) - Pierre BONNASIES-Christian SCAPEL, Droit maritime, Op. cit., p. 636.

٣. ضرورة تشجيع التعامل بسند الشحن البحري الإلكتروني في الموانئ المصرية والأخذ بتجارب الدول الأخرى، تلك التجارب التي من شأنها زيادة استخدام الوسائل المعلوماتية في تنفيذ العمليات التجارية بصفة عامة وعمليات النقل البحري للبضائع بصفة خاصة، من أجل اختفاء سند الشحن الورقي الذي لا يصلح على أكثر الاحتمالات للتعامل به في الأيام المقبلة.
٤. ضرورة التغلب على المشكلات الفنية والتقنية التي يثيرها استعمال سند الشحن البحري الإلكتروني، وخاصة مشكلة توثيق البيانات وزيادة كفاءة الأجهزة الإلكترونية وشبكة الانترنت والتغلب على الأعطال التي تؤدي إلى فقدان البيانات وعدم وصول رسالة البيانات الإلكترونية مما يترتب عليه الكثير من المشكلات، ناهيك عن إعطاء الخبرة الكافية للعنصر البشري للتعامل مع الأجهزة الإلكترونية.
٥. القيام بحملات دائمة لتوعية كل الأطراف ذات العلاقة بمجال النقل البحري للبضائع من شاحنين وناقلين وشركات تأمين وبنوك وغيرهم للتغلب على مخاوف التعامل بسند الشحن البحري الإلكتروني، وتوجيه الباحثين لمزيد من دراسة سند الشحن البحري الإلكتروني في مجال النقل البحري للبضائع.
- تم بحمد الله

قائمة المراجع

(مع حفظ الألقاب)

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- أحمد حمد رشود سالم الرشود، سند الشحن الإلكتروني، ورقة عمل مقدمة في ندوة وزارة العدل عن الجوانب التنظيمية والقانونية للاتصال الإلكتروني - الكويت ٢٠٠١م، جامعة الكويت، إدارة المكتبات، مكتبة جابر الأحمد المركزية، سند الشحن الإلكتروني (باللغة الانجليزية)، مجلة الحقوق، العدد الثاني، السنة الثامنة والعشرون، يونيو ٢٠٠٤م.
- أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية من الوجهة المصرفية القانونية والعملية، دار النهضة العربية، بدون سنة نشر.

د. أنور مطاوع منصور محمد

- أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، طبعة منشأة المعارف بالإسكندرية.
- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، طبعة منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٤م.
- أشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للمستند الإلكتروني، بحث منشور على شبكة الانترنت على الموقع: <http://www.arablawwifo.org>.
- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، سنة ٢٠١١.٢٠١٢م.
- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧م.
- حسام الدين عبد الغني الصغير، تفسير اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، ٢٠٠١م.
- حسين الماحي، القانون البحري، الناشر دار أم القرى، المنصورة، الطبعة الثانية، سنة ١٩٩٢م.
- حماد مصطفى عزب، الوجيز في القانون البحري، كلية الحقوق - جامعة أسيوط، ٢٠١٦م.
- خالد أحمد عبد الرحمن، التزام الناقل بتسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة أسيوط، ٢٠١١م.
- خالد جمال أحمد حسن، الوجيز في شرح قانون الإثبات المصري، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، ٢٠١٦م.
- خالد ممدوح إبراهيم، إبرام العقد الإلكتروني، دار الفكر العربي، الإسكندرية، ٢٠٠٥م.
- رشا علي الدين أحمد، النظام القانوني لسندات الشحن البحرية الدولية، الاختصاص القضائي والاختصاص التشريعي، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، المجلد واحد وستون، العدد الثاني، يوليو ٢٠١٩م، ص ٥٢٥-٦٧٩.
- سميحة القليوبي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، ١٩٨٢م، ص ٣٠٢ وما بعدها.

- سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مكتبة الملك فهد الوطنية، ٢٠١٠م.
- صفوت ناجي بهنساوي، الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دراسة لاتفاقية فينا سنة ١٩٨٠م، بدون ناشر، ١٩٩٦م.
- عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني، دراسة مقارنة، كلية الحقوق - جامعة الموصل، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد ١٥، العدد ٥٥، السنة السابعة عشرة.
- عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، جامعة المنوفية، ٢٠٠٥م.
- عبد الفتاح مراد، شروح قوانين التوقيع الإلكتروني في مصر والدول العربية، الهيئة القومية لدار الكتب والوثائق المصرية، ٢٠٠٤م.
- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها على تنفيذ عقد النقل البحري، الكويت، ١٩٨٣م.
- عبدالفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، في ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة.
- عبدالله عبيد الحويش، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، ١٤٤٠هـ - ٢٠١٩م.
- عيود عبد الله مسعد علي، التنظيم القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين القانونين اليمني والمصري وقواعد هامبورج ١٩٧٨م، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة أسيوط، ٢٠١٢م.
- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسئولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض وأحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع (معاونو الناقل البحري) - تأجير السفن - النقل البحري) مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورج، الناشر دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامع، سنة ١٩٩٢م.
- القانون البحري، طبعة دار النهضة العربية، ١٩٨٧م.
- عمر حسن المومني، التوقيع الإلكتروني وقانون التجارة الإلكترونية، عمان، ٢٠٠٣م.

د. أنور مطاوع منصور محمد

- فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية وفقًا لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م، الطبعة الثالثة، ١٩٩٨م.
- محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٥م.
- محمد أبو زيد، نحو اتساق القواعد الفرعية في الإثبات مع مبدأ الاعتراف التشريعي بحجية الكتابة الإلكترونية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦م.
- محمد بهجت قايد، العقود البحرية، (إيجار السفينة- النقل البحري- البيوع البحرية- التأمين البحري)، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، ١٩٩٦م.
- محمد سعد خليفة، عبد الحميد عثمان، أحكام قانون الإثبات، مطبعة جامعة البحرين، بدون تاريخ نشر.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥م.
- محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، طبعة دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣م.
- محمد فواز المطالقة، الوجيز في عقود التجارة الإلكترونية، عمان، ٢٠٠٦م.
- محمد كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٨٧م، قواعد هامبورج النافذة في جمهورية مصر العربية اعتباراً من أول نوفمبر ١٩٩٧م، طبعة منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م.
- محمود السيد عمر التحيوي، مدى حجية التوقيع الإلكتروني في الإثبات في ضوء قانون الأونسترال النموذجي وقوانين المعاملات الإلكترونية العربية وآراء الفقه، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق- جامعة المنوفية، المجلد السادس والخمسون، العدد الرابع، ٤ أكتوبر ٢٠٢٢م، ص ٩-٧٦.
- محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة ١٩٩٩م.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦م.
- القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٥م.

- نادية محمد معوض، مسئولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ١٩٨٩م.
- نبيل فرج، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، www.inter-review.com, International Review Magazine.
- هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، مؤتمر القانون والحاسوب ١٢-١٤ تموز ٢٠٠٤م، كلية القانون - جامعة اليرموك، الأردن.
- هشام صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة بيروت العربية، العدد الأول، ٢٠٠٤م.

ثانياً- المراجع باللغة الفرنسية:

- Alain TINAYRE, La Fraude maritime et le connaissement, DMF, 1983.
- Christian SCAPEL, Le domaine des limitations légales de responsabilité dans le transport de marchandises par mer, Thèse, Aix-en-Provence, 1973.
- Emmanuel DU PONTAVICE, Le connaissement et l'informatique, Annales Institut Méditerranéen de Transport Maritime, (IMTM.) 1985.
- L'informatique et les documents du commerce extérieur, in Revue de jurisprudence commerciale (RJC) novembre 1979, numéro spécial: L'informatique et le droit commercial.
- Emmanuelle CHELLY, Le connaissement électronique, Mémoire, Diplôme d'étude supérieure et scientifique DESS, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille 3, Center de Droit Maritime et des Transports CDMT, 1999.
- Éric A. CAPRIOLI, La normalisation international des documents de transport maritime non négociables, Annuaire de Droit Maritime et Aéro-spatial, (ADMA), Tome 13, 1995.

د. أنور مطاوع منصور محمّد

- Droit des entreprises, Echange de données informatique, Juris-Classeur, Fascicule de la Chambre commercial de la cour de cassation, (com. Fasc.), 8, 1995.
- Fannélie ROGLIANO, Le connaissance FIATA, Mémoire, faculté de droit et de science politique d'Aix Marseille, center de droit maritime et des transports, 1999.
- Fatima BOUKHATMI, La lettre de garantie au chargement, le phare n° 41 septembre 2002.
- Georges RIPPET, Traité de droit maritime, Tome II, n° 1586.
- Isabelle de LAMBERTERIE et Jean-François BLANCHETTE, Le décret du 30 mars 2001 relatif à la signature électronique, lecture critique, technique, la semaine juridique, entreprise et affaire, Juris-Classeur Périodique (JCP).
- Koffi DORKENOO, La sécurité du commerce international: Les rapports entre les ventes maritimes, le crédit documentaire et le contrat de transport maritime, thèse Aix-Marseille, 1997.
- Michel ALBERT, La signature du connaissance, Mémoire D.E.S.S, 2006, Centre de Droit Maritime et de Transports, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III.
- Michel DESRUES, Comment réussir ses exportations outre-mer par voie maritime, p. 23 et s.– Propos repris par Emmanuel DU PONTAVICE in «Le connaissance et l'informatique», in Annales de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (I.M.T.M.), 1985.
- Philippe DELEBECQUE, La clause de style: une clause dépourvue de valeur juridique, DMF., 12-2008.
- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), 2006.
- Le connaissance, Evolution historique et perspectives, Annales Institut Méditerranéen de Transport Maritime, (IMTM.), 1984.
- Raymond ACHARD, L'action directe des porteurs de connaissance contre le propriétaire du navire dans l'affrètement à temps, DMF., 1984.

- René RODIERE, Traité général de droit maritime: Affrètements et Transports, Tome II, Le contrat de transport de marchandises, Dalloz, 1968.
- Thierry PIETTE-COUDOL, L'échange de données informatique (EDI), Gazette de palais, 1991 doctrine.
- Thierry ABALLÉA, La signature électronique en France, état des lieux et perspectives, Dalloz, 2001.
- Victor-Emmanuel BOKALLI, Crise et avenir du connaissance, DMF, Février 1998.
- Virginie GESLAK, La protection du consommateur et le contrat en ligne, Mémoire, Université de Montpellier, Center de droit de la consommation et du marche, 1, 2010- 2011.
- Yves TASSEL, Le connaissance de charte-partie sans en-tête, DMF., 1987.