

**الحلول القانونية لإشكاليات التعامل بسجلات النقل
الإلكترونية في التجارة البحرية
(دراسة مقارنة في ضوء قواعد روتردام مع التطبيق على نظام بوليو)**

د. محمد مرسي عبده

أستاذ القانون التجاري المساعد - كلية الحقوق - جامعة حلوان

الحلول القانونية لإشكاليات التعامل بسجلات النقل الإلكترونية في التجارة البحرية

دراسة مقارنة في ضوء قواعد روتردام مع التطبيق على نظام بوليفرو

د. محمد مرسي عبده

مقدمة:

تمثل التجارة البحرية جزءاً لا يستهان به من التجارة الدولية؛ لذا فهي تتأثر بالتغيرات الحيوية التي لا تهدأ تطوراتها للأخيرة، وتحول المعاملات التجارية التقليدية لتأخذ شكلاً إلكترونياً؛ تماشياً مع توجه الاقتصاد العالمي نحو التحرر، وظهور التجمعات الاقتصادية الإقليمية، ونمو دور التخصص، واستحداث ترتيبات تجارية عالمية جديدة على قطاع الخدمات، بما فيه خدمات النقل التجاري البحري.

وعلى الرغم من أن مجال القانون البحري قد لقي اهتماماً بالغاً من فقهاء القانون، إلا أن معالجة التجارة الإلكترونية البحرية لم تأخذ ذات العناية والاهتمام التي وجدتها التجارة البحرية التقليدية؛ كالنقل البحري، ومسؤولية الناقل والشاحن، والبيوع البحرية، وغيرها من الموضوعات التي كانت هدفاً خصباً لفقهاء القانون البحري طوال السنوات الماضية.

ويمكننا القول بأنه على الرغم من شهرة وذبوع التعامل بسندات الشحن التقليدية . في عالمنا المعاصر. بشأن عمليات النقل البحري للبضائع؛ إلا أن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية^(١) قد هبت رياحها على سفن التجارة البحرية؛ فالمتتبع للروابط القانونية

(١) فضل الباحث استخدام مصطلح سجل النقل الإلكتروني بدلاً من مصطلح سند الشحن الإلكتروني؛ فالأخير يدل على استخدام سند الشحن الورقي بكافة أوصافه، إلا أن تداوله فقط سيكون إلكترونياً، أما مصطلح سجل النقل الإلكتروني فهو المصطلح الأنسب للمعاملات الإلكترونية التي يجب أن تنشأ وترسل وتستلم وتخزن بوسائل إلكترونية؛ لذا فهو يتسع ليشمل كافة مراحل المعاملة الإلكترونية التي تجري بشأن النقل الدولي للبضائع بحراً، بدءاً من لحظة إصدار سجل النقل إلكترونياً وممارسة حق السيطرة عليه وتداوله إلكترونياً، ووصولاً إلى انتهاء مفعوله، وهذا السبب هو ما دفع المشرع الدولي لاستخدام ذلك المصطلح بدلاً من مصطلح سند الشحن الإلكتروني؛ فقد استخدمته اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م)، وكذلك قانون الأونسيفال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عام ٢٠١٧م.

العديدة والمتشعبة في مجال النقل التجاري البحري، يمكنه أن يكتشف بسهولة أن العديد من الدول، خاصة المتقدمة، بدأت تعتمد على الوسائل التكنولوجية الحديثة في إنهاء معاملات النقل البحري للبضائع، وفي مقدمتها التعامل وفقاً لسجلات النقل الإلكترونية. ولا شك في أن التقدم الذي حدث في وسائل الاتصال - أو ما أطلق عليه عالم المعلوماتية - قد أثر في مسائل التجارة الدولية؛ فأصبح يقع على مسامعنا كثيراً مصطلح "التجارة الإلكترونية"؛ حيث يتم إبرام العقود والصفقات من خلال الشبكة الدولية للمعلومات، دون حاجة لتقابل الأطراف وجهاً لوجه؛ وحيث إن التجارة البحرية فرعٌ يحتل جزءاً كبيراً من التجارة الدولية كان لابد أن يطولها هذا التطور التكنولوجي، ويؤثر في كل ما يتعلق بها من تعاقدات، سواء كان عقد البيع الدولي للبضائع، أو باقي العقود المترتبة عليه؛ كعقد النقل البحري.

وبالنظر لمجتمع الأعمال الدولي في مجال التجارة البحرية، يمكن التعرف بسهولة على أن هناك سعياً خلال الفترة الماضية للتخلص من وثائق النقل البحري الورقية، والتحول إلى وثائق النقل البحري الإلكترونية؛ وذلك للاستفادة من المميزات التي توفرها المعلوماتية في هذا المجال، وعلى رأسها: سهولة إصدار تلك الوثائق، وسرعة تداولها إلكترونياً، وتنفيذ مضمونها على أرض الواقع بسهولة ويسر، فضلاً عن قضائها على مشكلة رئيسة في عالم التجارة البحرية؛ وهي تأخر وصول وثائق الشحن للأطراف المعنية^(٢).

وبما أن هذه الطريقة الإلكترونية - التي تسمح بنقل معطيات ووثائق الشحن فوراً عبر الإنترنت كسجل إلكتروني مشفر - سوف تجنب هذه الوثيقة الهامة الأعمال الاحتمالية التي قد تتعرض لها لو كانت مجرد وثيقة ورقية، فهذا النظام سوف يقلل من مخاطر السرقة والتزوير المتعلقة بوثائق الشحن الورقية^(٣).

(٢) Emmanuel T. Laryea, Paperless shipping documents: an Australian perspective, Tulane Maritime Law Journal, winter 2000, volume 25, No.1, p.255-256.

(٣) Chester D. Hooper, Carriage of goods and charter parties, Tulane Law Review, June 1999, volume 73, p.17; Simon Streat, Fraud or deception using bills of lading can be eliminated through digitization, Bolero News, 13th July 2018. Available at: <http://www.bolero.net/fraud-or-deception-using-bills-of-lading-can-be-eliminated-through-digitisation/>

هذا التطور التكنولوجي الهائل الذي يزداد يوماً بعد يوم في مجال النقل الدولي للبضائع قد تجسد عام ٢٠٠٨م بخروج اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، والمعروفة بقواعد (روتريام ٢٠٠٨) إلى النور؛ حيث جسدت هذه الاتفاقية رغبة المجتمع الدولي في التحول من التعامل بوثائق النقل البحري الورقية إلى استخدام وثائق النقل البحري الإلكترونية، ووضعت إطاراً قانونياً موحداً للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية يُمكنُ الشاحنين والناقلين والبنوك من العمل في بيئة تجارية بحرية خالية من الأوراق، ويمهد الطريق أمام تطورها مستقبلاً داخل القوانين الوطنية؛ بهدف تقليل وإزالة العوائق المادية والقانونية أمام تدفق التجارة البحرية الدولية. لذا جاءت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً أو قواعد روتريام لتخصص الفصل الثالث بأكمله للوقوف على كيفية استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها وإجراءات هذا الاستخدام، وحلولها محل سند الشحن العادي والعكس، وكيفية تداولها، حتى تنقضي صلاحيتها.

أولاً- أهمية البحث ومشكلته:

أثير موضوع الربط القانوني بين التجارة الإلكترونية والتجارة البحرية لأول مرة عام ١٩٧٦م في مقال نشر بعنوان "إزالة العقبات القانونية التي تواجه أنظمة تبادل المعلومات وشحنات البضائع" الصادر عن المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة ECOSOC، والذي تناول الصعوبات القانونية التي تعرقل إدخال تطبيقات التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري للبضائع، بل اعتبر الحديث عن هذا الموضوع في ذلك الوقت ثورة في بيئة التجارة البحرية قد لا يحمد عواقبها على شريان التجارة الدولية.

لذا يعد التعرض بالدراسة للإشكاليات القانونية التي أفرزها التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، من أهم الموضوعات القانونية المستحدثة التي يجب أن يوليها فقه القانون البحري عنايته؛ خاصة أن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتريام ٢٠٠٨م) قد تدخل حيز التنفيذ في المستقبل القريب، مع غياب التشريعات الوطنية المنظمة لسجلات النقل الإلكترونية.

فضلاً عن أن العديد من الدول المتقدمة في النقل البحري باتت تستخدم سجلات النقل الإلكترونية بدلاً عن مستندات النقل الورقية؛ وستصبح الدول التي تعتمد على

مستندات النقل التقليدية وسند الشحن الورقي في عزلة عن العالم البحري الجديد؛ لذلك كان من الأهمية بمكان أن نحاول وضع الحلول المناسبة للصعوبات القانونية التي أظهرها التعامل به وفقاً لبعض الأنظمة العالمية في مجال النقل البحري؛ وذلك قبل أن نجد التعامل به في دولنا العربية واقعاً مفاجئاً يصعب التأقلم قانونياً معه.

وسوف سنركز في هذه الدراسة على تحديد ماهية سجلات النقل الإلكترونية بدقة، وتوضيح أهميتها العملية من واقع التجارة البحرية الدولية، وكذلك بيان مدى اختلافها عن سندات الشحن التقليدية؛ وهو ما سيتطلب من الباحث التركيز على فكرة حيابة سجل النقل الإلكتروني؛ لما لها من أهمية في تحديد صاحب الحق في البضائع التي يمثلها السجل الإلكتروني، خاصة أن القواعد الدولية التي تناولت سجل النقل الإلكتروني جاءت بما يسمى (حق السيطرة) كبديلاً عن الحيابة المادية؛ فكان من الضروري معرفة المقصود بحق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني، وتحديد من هو الطرف المسيطر، وبيان الحقوق والالتزامات الناشئة عن السيطرة على سجل النقل الإلكتروني.

كما أن من أهم المسائل التي سنتعرض لها بالدراسة الأشكال المختلفة لسجل النقل الإلكتروني؛ حتى يمكننا الوقوف على الآليات المتبعة في تداوله والصعوبات القانونية التي واجهت ذلك الأمر، والتي ستختلف - بلا شك - عن الطرق المعتادة في تداول سند الشحن التقليدي، فإذا كان الأخير يتم تداوله بالتظهير أو المناولة بما يتفق مع طبيعته الورقية، إلا أن سجل النقل الإلكتروني سيكوّن لوسائل الاتصال الحديثة دوراً جوهرياً في عملية تداوله بما يصب في مصلحة التجارة البحرية الدولية، وعنصر السرعة والأمان اللذان ظلا لسنوات طويلة مصدر إزعاج لأطراف النقل البحري، بسبب تأخر انتقال سند الشحن الورقي من الشاحن إلى المرسل إليه، وما يترتب على ذلك من تعطل الرسائل البحرية في الموانئ في انتظار وصول سند الشحن الأصلي، فضلاً عن عدم الموثوقية في سندات الشحن الورقية التي في بعض الأحيان يطولها أيدي المحتالين من المقلدين والمزورين، كأحد أهم صور الاحتيال البحري المعاصر.

كما ستكون الحجية القانونية لسجل النقل الإلكتروني في الإثبات واستقرار اليقين القانوني بشأنه محلاً للدراسة؛ لكونها الدليل على حقيقة الوجود القانوني له في عمليات النقل البحري المعاصرة، وضرورة لإضفاء الشرعية والصفة القانونية على الحقوق والالتزامات الناشئة عنه، وتأكيداً على أنه يستحق أن يكون البديل المناسب لسند الشحن

الورقي الذي استقرت حجيته القانونية في الإثبات أمام القضاء منذ زمن؛ لذا سنتطرق للشروط القانونية الواجب توافرها للاعتداد بصحة سند الشحن كمحرر إلكتروني في الإثبات، ومن ثم معرفة دوره في إثبات عقد النقل البحري، ومدى حجيته بين أطرافه وبالنسبة للغير.

ومن جهة أخرى، فإنه على الرغم من أن آلية التحكيم البحري هي الطريق الطبيعي لفض منازعات التجارة البحرية، وقضاء الدولة هو الحل البديل أو الطريق الاستثنائي الذي تلجأ إليه الكيانات الاقتصادية التجارية المشبعة بمفاهيم الرأسمالية؛ وذلك لضمان التحرر من سطوة القوانين الوطنية، وتحقيق مصالحها على نحوٍ آمنٍ وسريع، بما يتماشى مع حركة الاستثمار العالمي؛ إلا إن إشكالية اللجوء للتحكيم لفض المنازعات الناشئة بين أطراف سجل النقل الإلكتروني تطفو على السطح عند البحث في النطاق الشخصي لشرط التحكيم الوارد في سجل النقل الإلكتروني، ومدى إمكانية تفعيله في مواجهة الشخص المحال له حق السيطرة، وهل يمكن أن يحيل سجل النقل الإلكتروني إلى شرط التحكيم الوارد في مشاركة إيجار صدر تنفيذاً لها؟

وأخيراً، تعد المسؤولية المدنية الناشئة عن عمليات النقل البحري من ثوابت العلاقات القانونية التي تحكم هذا الفرع من فروع القانون التجاري البحري منذ زمن، إلا أن الحجم الهائل للتجارة البحرية وتوسعها، في ظل التطور الاقتصادي والتكنولوجي الهائل، دائماً ما يفرز لنا مشاكل قانونية جديدة؛ ومن أهم المشاكل العملية التي قد تطرأ على قواعد المسؤولية المدنية في العالم البحري، تلك التي تتعلق بمسؤولية الجهة القائمة على النظام الخاص بإصدار وتداول سجلات النقل الإلكتروني، والتي لم تحظ بالبحث والتدقيق من جانب المشرع والفقهاء كما حظيت المسؤولية القانونية لأطراف عقد النقل البحري، وعلى رأسهم: الناقل والشاحن؛ لذلك سيكون من الأهمية بمكان الوقوف على طبيعة العلاقة القانونية التي تربط أطراف النقل البحري بالجهة القائمة على تنظيم إصدار وتداول سجلات النقل الإلكتروني، وكذلك مسؤولية الأطراف أنفسهم الناشئة عن استغلال سجل النقل الإلكتروني.

ثانياً- منهجية البحث:

أثرنا أن نتبع في هذا البحث المنهج التحليلي المقارن، ويظهر ذلك من خلال اتباع أسلوب الشرح والتحليل العلمي لأحكام التعامل بسجل النقل الإلكتروني، وفقاً لاتفاقية

الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م)؛ وذلك لكونه الآلية القانونية التي تتناسب مع الطبيعة الإلكترونية غير المادية لسند الشحن البحري؛ ومن ثمَّ معالجتها بطريقة علمية موضوعية؛ للوقوف على مدى نجاح هذا النوع من سجلات النقل الإلكترونية المستحدثة في تحقيق أهم الوظائف القانونية لسندات الشحن البحرية، ألا وهي إمكانية نقل ملكية البضائع المنقولة بحراً من خلال تحويل حق السيطرة الوارد على سند الشحن الإلكتروني الذي يمثلها.

كما تظهر الدراسة المقارنة من خلال إجراء مقارنة بين القوانين المصرية والقوانين الفرنسية ذات الصلة، فضلاً عن بيان موقف اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م، وقانون الأونسيفال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م من سجلات النقل البحري الإلكترونية، مع دراسة مدى انطباق تلك القواعد مع الاتفاقات التعاقدية بشأن قواعد الاستخدام الخاصة لسجلات النقل الإلكترونية الصادرة عن الشركات العالمية التي تتعامل بهذه النوعية من السجلات الإلكترونية، وعلى رأسها: نظام (بوليرو) لخدمات التجارة الإلكترونية؛ وذلك للخروج بالدراسة من النظرية إلى التطبيق.

ثالثاً- خطة البحث:

المبحث الأول: ماهية سجل النقل الإلكتروني.

المبحث الثاني: نقل ملكية البضائع الممثلة بسجل النقل الإلكتروني.

المبحث الثالث: حجية سجل النقل الإلكتروني في الإثبات.

المبحث الرابع: التحكيم بالإحالة بشأن المنازعات الناشئة عن سجل النقل الإلكتروني.

المبحث الخامس: المسؤولية المدنية الناشئة عن استخدام سجل النقل الإلكتروني.

المبحث الأول

ماهية سجل النقل الإلكتروني

يعتبر استخدام الوسائط الإلكترونية من العوامل التي تزيد من كفاءة الأنشطة التجارية، وتتيح فرصاً للوصول إلى أسواقٍ جديدة كانت نائية في الماضي؛ بما يعزز التجارة والتنمية الاقتصادية داخلياً ودولياً؛ ومن منطلق استغلال التطور التكنولوجي في

ميدان التجارة البحرية التي تمثل الشريان الرئيس للتجارة الدولية^(٤) قامت العديد من الدول المتقدمة باستبدال النظم التقليدية المرتبطة باستغلال السفن البحرية بالنظم التكنولوجية الحديثة؛ حيث كانت للوسائل التقنية الغلبة منذ فترة بشأن المهام الملاحية للسفن المرتبطة بتشغيلها وتأمين سلامتها ومراقبتها خلال الرحلة البحرية، أما في الوقت الراهن فقد بدأت الجوانب التقنية تتغلغل في مفاصل المهام التجارية للسفن، لاسيما نقل البضائع، وتمثل ذلك تحديداً في ظهور العمل بسجلات النقل الإلكترونية.

وإذا كان الدور الذي تلعبه الوسائل التقنية بشأن المهام الملاحية للسفن قد لا يثار بشأنه صعوبات قانونية؛ بحكم اقترابه من العلوم الهندسية، بيد أنه على النقيض من ذلك نجد أن إقحام التكنولوجيا بشأن الأعمال والتصرفات القانونية التجارية البحرية قد أفرز لنا العديد من التساؤلات القانونية، ولعل أهم ما يثير الذهن بهذا الصدد هو مدى إمكانية حلول سجلات النقل الإلكترونية محل سندات الشحن الورقية، والآثار القانونية المترتبة على ذلك، وهل القوانين الحالية ستتقبل هذه التطورات القانونية وجوانبها المتداخلة مع الأحكام الخاصة بالمعاملات الإلكترونية؟

المطلب الأول

مفهوم سجل النقل الإلكتروني

سنحاول في هذا المطلب تحديد مفهوم سجل النقل الإلكتروني من خلال التعرض للمعايير والمبادئ التوجيهية المتفق عليها دولياً في هذا الشأن، وإظهار موقف الجهات العاملة بالنقل البحري من التعامل بسجلات النقل الإلكترونية (الفرع الثاني)، وذلك بعد

(٤) أغلب التشريعات البحرية تجنبت وضع تعريف قانوني لسند الشحن البحري؛ باعتبار أن هذا الأمر منوط بالفقه والقضاء، ومنها: قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م؛ حيث اكتفى المشرع المصري بالنص في المادة (١/٩٩) على أنه: "يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن"، وقد عرف بعض الفقه سند الشحن بأنه: "الوثيقة التي تثبت تسلم الريان البضاعة على ظهر السفينة"، د/فايز نعيم رضوان، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، الآفاق المشرقة ناشرون، الطبعة الأولى ٢٠١٤م، ص ١٧٠، ووفقاً للفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨م للنقل البحري للبضائع، يقصد بسند الشحن: وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل، وتلقى الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإنز، أو لحاملها.

الوقوف على ضرورات التحول إلى التعامل بسجلات النقل الإلكترونية كبديلاً عن سندات الشحن التقليدية، وأهم الصعوبات التي أدت إلى عدم وجود استقرار كامل - داخل البيئة البحرية بشأن التعامل به (الفرع الأول).

الفرع الأول

ضرورات التحول إلى التعامل بسجلات النقل الإلكترونية

انعكست التطورات التكنولوجية في مجال التجارة البحرية على مستندات النقل البحري، وعلى وجه الخصوص سند الشحن البحري^(٥)؛ حيث كانت تسعى الأطراف الفاعلة في مجال النقل البحري الدولي منذ فترة طويلة إلى الاعتراف بسجل النقل الإلكتروني، كآلية مستحدثة تصب في صالح التجارة الدولية البحرية؛ حيث إن وقت إعداد سجل النقل الإلكتروني أسرع وأقل تكلفة في إصداره والتعامل به^(٦).

كما أن النظم الإلكترونية قادرة على الحفظ والاسترجاع؛ لذا ستكون البيانات الأساسية لكل شاحن محفوظة، بحيث يطلب الناقل استرجاعها بدلاً من إعادة إدخالها كل مرة يطلب فيها نفس الشاحن الاستفادة من خدمات الناقل البحري، مع تعديل البيانات الضرورية فقط، كما أن الاحتفاظ بسجلات الشحن إلكترونياً أقل تكلفة وأكثر سهولة من حفظ السندات الورقية^(٧).

(٥) يهيمن النقل البحري على ما يزيد عن ٩٠% من عمليات التبادل التجاري الدولي للبضائع؛ حيث يتم نقل حوالي ٧.٥ مليار طن من البضائع بين الدول في السنة بفضل أسطول يزيد عن ٤٧٥٠٠ سفينة تجارية، راجع:

Philippe GARO, Dématisation documentaire et transport maritime: Situation actuelle et perspectives, édition Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports, institut de Droit International et de la Logistique, 2013, N° 66, p.7.

(٦) برهن على ذلك البعض من خلال إثبات أن بعض الشركات التجارية العاملة في مجال النقل البحري للبضائع باتت تدخر ما بين ٤٠ إلى ٦٠ ألف دولار سنوياً، وأنها اختصرت بين يومين إلى أربعة أيام لتجهيز مستندات الشحن بفضل اعتمادها على سجلات النقل الإلكترونية، راجع:

Helen Atkinson, Electronic bills of lading near; APL offers encrypted service that nearly eliminates paper documentation. But going purely electronic concerns some shippers, Journal of Commerce, January 2002, p.24.

(٧) يقدر ما يتم إنفاقه من قيمة التجارة الدولية على المستندات الورقية المستخدمة في المعاملات الناشئة عنها بـ ٧.٢% من مجموعها الكلي، وترتفع هذه القيمة المالية المهذرة على استخدام المستندات الورقية

وبما أن الاعتماد على سجل النقل الإلكتروني سيضمن الحد الأدنى من التدخل البشري في معالجة البيانات لتكون أكثر موثوقية؛ سيتجنب الشاحن الأخطاء المادية المرتبطة بسندات الشحن الورقية، أو التشكيك في صحة سند الشحن، وما قد يترتب عليها من آثار سلبية تصيب عملية البيع الدولي للبضائع برمتها، مثل: تعطيل تنفيذ الاعتماد المستندي، وتحصيل ثمن البضائع بسبب عدم دقة البيانات الواردة في سند الشحن الورقي، وعدم مطابقة سند الشحن لما ورد من بيانات في خطاب فتح الاعتماد المستندي أو تناقضها مع المستندات الأخرى المقدمة؛ ومن ثم امتناع البنك فاتح الاعتماد من تنفيذ الاعتماد؛ خوفاً من العمليات الاحتياطية^(٨).

ومن جهة أخرى، ظهرت بوضوح الصعوبات العملية بشأن الاعتماد على سند الشحن الورقي في ظل تطور تقنيات النقل البحري الحديثة؛ حيث باتت البضائع تشحن وتستنف وتنتقل . على عكس الماضي . إلى ميناء الوصول بشكل أسرع بسبب سفن النقل المتطورة حتى قبل أن يصل سند الشحن الأصلي من الشاحن إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، الأمر الذي كان يترتب عليه تأخر عملية تسليم البضائع لأصحابها^(٩)، وما

المتبادلة بين أطراف المعاملات التجارية الدولية لتصل من ١٠% إلى ١٥% من مجموع تكاليف النقل البحري بصفة خاصة، والتي تشكل سندات الشحن الورقية جزءاً هاماً منها. راجع:

W. H. van BOOM, Certain legal aspects of electronic bills of lading, European Transport Law, volume 32, No. 1, 1997, p.9; Amelia H. Boss, The International Commercial Use of Electronic Data Interchange and Electronic Communications Technologies, The Business Lawyer, Vol. 46, No. 4, 1991, pp. 1787-1802.

(٨) Emmanuel T. Laryea, Paperless shipping documents: an Australian perspective, op.cit, p.256; David A. Bury, electronic bills of lading: a never-ending story? Tulane Maritime Law Journal, Winter 2016, volume 41, p.204; Sabena Hashmi, The Rotterdam rules: a blessing?, Loyola Maritime Law Journal, Spring 2012, volume 10, p.235.

(٩) قام أحد الباحثين بعمل دراسة ميدانية بشأن صعوبات التعامل بسندات الشحن الورقية، اعتبر فيها أن الشاحن يكون محظوظاً إذا تحصل من الناقل على سند الشحن في اليوم التالي لتسليم البضائع له، حيث إن المعدل الزمني المعتاد هو ثلاثة أيام، ليصبح سند الشحن الورقي متاحاً، وأحياناً كثيرة لا يكون متاحاً إلا بعد سبعة أيام من إتمام عملية الشحن، ثم يضاف إلى تلك المدة أربعة أيام عمل في المتوسط؛ حتى ينتقل السند من يد الشاحن إلى يد المرسل إليه، ويزداد الأمر تعقيداً عندما يكون تنفيذ عقد النقل البحري مرتبطاً بعملية اعتماد مستندي؛ حيث تتضاعف مدة تأخير وصول سند الشحن البحري إلى يد المرسل

ينتج عن ذلك من آثار قانونية تضر العمليات التجارية المعتمدة على النقل البحري، خاصة في ظل رفض القضاء فكرة الاعتماد على خطابات الضمان (lettres de garantie) المقدم من المرسل إليه للناقل لتسلم البضائع بدلاً عن سند الشحن الأصلي؛ لذا سيكون من الأهمية بمكان أن يطول التطور التقني مستندات النقل البحري وسند الشحن تحديداً؛ ليجاري التطور التكنولوجي الذي أصاب سفن النقل البحري، وأن يتم الاعتماد على سجل النقل الإلكتروني⁽¹⁰⁾.

وعلى الرغم من الدور الذي يمكن أن تلعبه المعلوماتية في مجال النقل البحري، إلا أن هناك بعض العوائق التي يجب تجاوزها لإزالة الطابع المادي عن سند الشحن، وتحويله إلى وثيقة إلكترونية، فمثلاً: يشعر بعض المتعاملين في ميدان التجارة البحرية بالثقة والأمان مع سند الشحن الورقي المميز بعلامة مائية معينة، وهذا الإحساس قد يفقده المتعامل على سجل النقل الإلكتروني، كما أن التكلفة العالية للأمن الإلكتروني، وعدم التأمين الكافي للبيانات المتداولة إلكترونياً ضد عمليات الاحتيال الإلكتروني، لا يزال يدفع البعض إلى تجنب التعامل بسجلات النقل الإلكتروني، هذا إلى جانب الشكوك المثارة حول قابلية سجل النقل الإلكتروني للتداول، في الوقت الذي يعد فيه تداول السند التقليدي أمراً مستقراً عليه⁽¹¹⁾، وهذا قد يكون سبباً في دفع المشتري الذي يرغب في إعادة بيع البضائع إلى رفض التعامل بسجل النقل الإلكتروني.

إليه؛ وذلك بسبب احتياج البنك المؤيد والبنك فاتح الاعتماد إلى مهلة مناسبة؛ لفحص مستندات الاعتماد الخاصة بتسديد ثمن البضائع، ومن ضمنها سند الشحن الورقي، يضاف إليها يوم أو يومان عمل، يرسل خلالها البنك المؤيد المستندات عن طريق البريد للبنك فاتح الاعتماد؛ ليتمكن الأخير من تسليمه للمرسل إليه وفقاً للشروط المتفق عليها بينهما، راجع:

Susan Beecher, can the electronic bill of lading go paperless?, International Lawyer, Fall 2006, volume 40, p.632.

⁽¹⁰⁾ Athanassios Nicholas Yiannopoulos, Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and Edi Systems, Kulwer Law International, London 1995, p.21; Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le commerce électronique et les services de transports internationaux, TD/B/COM.3/EM.12/2, Genève, 26-28 septembre 2001, p.15.

⁽¹¹⁾ Richard Brett Kelly, The CMI charts a course on the sea of electronic data interchange: rules for electronic bills of lading, Tulane Maritime Law Journal, Spring 1992, volume 16, issue 2, p.351; Helen Atkinson, Electronic bill of lading is coming soon, Journal of Commerce, june 1999, volume 5, p.1; Tony

ومن جهة أخرى، نجد أن التوقيع الإلكتروني للأطراف المعنية، والذي من المفترض أن يكون مهوراً به سجل النقل الإلكتروني، قد يعد هو الآخر عائقاً؛ حيث إنه لا يزال غير معترف به لدى قوانين بعض الدول، خاصة النامية، فضلاً عن ذلك قد يكون غياب البنية التحتية الرقمية وأنظمة الاتصال الرقمية - باهظة التكلفة - لدى سلطات الموانئ والجمارك البحرية لدى العديد من دول العالم، وعدم استعدادها بالكوادر البشرية المدربة على التعامل بسجلات النقل الإلكترونية داخل نقاط الاستيراد والتصدير سبباً رئيساً لتردد أطراف النقل البحري للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية⁽¹²⁾.

الفرع الثاني

التعريف بسجل النقل الإلكتروني

جاءت العديد من المحاولات الدولية على المستويين القانوني والعملي؛ للتعريف بسجلات النقل الإلكترونية بما يتناسب مع الطفرة التكنولوجية التي نالت التجارة الدولية؛ فالرغبة الملحة من جانب الدول المتقدمة في استخدام تلك السجلات، وتطويع ما يجابهها من صعوبات، جعل تلمس كافة النواحي والزوايا المرتبطة بمدلول سجل النقل الإلكتروني من الأولويات التي عملت الجمعيات واللجان الدولية ذات الصلة بالنقل البحري عليها.

وعلى المستوى القانوني، يأتي على رأس المحاولات الدولية لوضع إطار قانوني لسجل النقل الإلكتروني، قيام اللجنة البحرية الدولية (CMI)⁽¹³⁾ - وهي منظمة دولية

Seidman, transforming the paper chain; Logistics providers remain wary about the level of security available in electronic documentation, Journal of Commerce, June 2003, p.28; Philippe GARO, Dématérialisation documentaire et transport, op.cit, p.7; Winnie Ma, Lading Without Bills - How Good is the Bolero Bill of Lading in Australia?, The Bond Law Review 2000, Volume 12, Issus 2, Article 6, p.206. Available at:

<http://epublications.bond.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1193&context=blr>
(12) Sabena Hashmi, The Rotterdam rules: a blessing?, op.cit, p.234.

(13) اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International هي منظمة دولية غير حكومية وغير ربحية، أسست عام 1897م بمدينة أنتويرب ببلجيكا، وتهدف إلى المساهمة بكل الوسائل والأنشطة المناسبة إلى توحيد القانون البحري بكافة جوانبه بالتعاون مع الجمعيات الوطنية للقانون البحري ومختلف المنظمات الدولية، للمزيد من التفاصيل عن اللجنة ودورها في توحيد قواعد القانون البحري يمكن زيارة موقعها الإلكتروني التالي:

غير حكومية وغير ربحية تعمل على توحيد قواعد القانون البحري- بإصدار قواعد استرشادية متعلقة بسندات الشحن الإلكترونية عام ١٩٩٠م^(١٤)، وليس لها قوة القانون، ولا يخضع لها أطراف النقل البحري إلا إذا تم الاتفاق بينهم على ذلك^(١٥).

وقد جاءت هذه القواعد متوافقة مع قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية للإدارة والتجارة والنقل، والتي ضمت مجموعة من المعايير والمبادئ التوجيهية المتفق عليها دولياً بشأن التبادل الإلكتروني لسندات الشحن البحرية، وعلى رأسها: القاعدة رقم (d/٤) التي أعطت للبيانات الواردة في سجل النقل الإلكتروني ذات الأثر القانوني كما لو كانت واردة في سند شحن ورقي.

وعلى الرغم من الفائدة التي قدمتها تلك القواعد للراغبين في التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، إلا أن البعض^(١٦) يرى أنها كانت غير كافية لسد الفراغ القانوني في هذا المجال؛ لكونها لم تتعرض لبعض القضايا الهامة؛ مثل التعريف الدقيق بالجوانب القانونية للتعامل بسجل النقل الإلكتروني، ووضع الحلول المناسبة للمشاكل التي قد تنشأ بشأن فشل النظام المستخدم في عملية التبادل الإلكتروني.

أما على الصعيد الدولي الرسمي، وبعد العديد من الدراسات التي بدأت عام ١٩٩٠م بشأن تبادل البيانات الإلكترونية^(١٧)؛ انتهت بإصدار لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري

<http://comitemaritime.org/part-1-general/0,2736,13632,00.html>

⁽¹⁴⁾ Comité Maritime International, Rules for Electronic Bills of Lading 1990. Available at:

<http://comitemaritime.org/Rules-for-Electronic-Bills-of-Lading/0,2728,12832,00.html#>

⁽¹⁵⁾ The CMI Rules do not have the force of law and are entirely voluntary. See: George F. Chandler, maritime electronic commerce for the twenty-first century, Tulane Maritime Law Journal, Summer 1998, volume 22, p.470.

⁽¹⁶⁾ John Livermore and Krailerk Euarjai, electronic bills of lading: a progress report, Journal of Maritime Law and Commerce, January 1997, volume 28, p.56.

⁽¹⁷⁾ Electronic Data Interchange—Preliminary Study of Legal Issues Related to the Formation of Contracts by Electronic Means, Report of the Secretary General, United Nations Commission on International Trade Law, 23rd Session, U.N. Doc. A/CN.9/333 (1990); Trade Electronic Data Interchange Systems, European Model EDI Agreement, prepared by the Commission of the European Communities (December 1990); Electronic Data Interchange—

الدولي (الأونسيترال) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م)، والتي أخذت على عاتقها إدخال وثائق النقل الإلكترونية في النظام القانوني الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحراً؛ وذلك حتى تتواءم التجارة الدولية مع المستجدات التكنولوجية والتجارية^(١٨)؛ فقواعد روتردام جاءت لتحد من العوائق القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية البحرية؛ بسبب تطور وسائل الاتصال، وظهور الوثائق الإلكترونية، الأمر الذي جعل من الاتفاقيات السابقة^(١٩) المتعلقة بنقل البضائع بحراً غير كافية لمواجهة هذه التطورات، وهو ما عبر عنه أحد الفقهاء بالتأكيد على أن قوانين النقل البحري للقرن الحادي والعشرين تحتاج إلى تكريس الأحكام التي جاءت بها قواعد روتردام، للتغلب على الغموض والفجوات العصرية التي خلفتها الاتفاقيات السابقة^(٢٠).

ويعرف سجل النقل الإلكتروني في الفقرة (١٨) من مادة التعريفات بأنه: "المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر، يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات، أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل، بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي: (أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف

Report of the Secretary General, United Nations Commission on International Trade Law, 24th Session, U.N. Doc. A/CN.9/350 (1991).

^(١٨) وفقاً للقرار الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (A/RES/63/122) في الجلسة العامة ٦٧ بتاريخ ١١ ديسمبر ٢٠٠٨م بشأن اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، يُعد الدافع وراء إصدار هذه الاتفاقية هو افتقار النظام القانوني القائم الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحراً إلى التوحيد، ولا يأخذ في الاعتبار بشكلٍ كافٍ ممارسات النقل الحديثة، بما في ذلك النقل بالحاويات، وعقود النقل من الباب إلى الباب، واستخدام وثائق النقل الإلكترونية، نص القرار متاح على العنوان الإلكتروني التالي:

http://www.uncitral.org/pdf/arabic/workinggroups/wg_3/res122a.pdf

^(١٩) اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م الخاصة بسندات الشحن، واتفاقية هامبورج ١٩٧٨م للنقل البحري للبضائع.

^(٢٠) professeur Philippe Delebecque, de l'université Paris I et président de la Chambre arbitrale maritime de Paris. Referenced at: Laurent FEDI, Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes du XXIe siècle- Synthèse du Colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010, Revue de droit des transports, n° 9, Septembre 2010, étude 9, p.3.

المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل^(٢١)، (ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحوي عليه"، ويجوز أن يثبت في سجل النقل الإلكتروني أي شيء تقتضي هذه الاتفاقية تسجيله في سند الشحن العادي، بشرط أن يكون هناك اتفاق سابق بين الناقل والشاحن على إصدار سجل نقل إلكتروني واستخدامه بخصوص عملية النقل^(٢٢).

والجدير بالذكر أن سجلات النقل الإلكترونية Electronic transport records التي نظمتها الاتفاقية تحمل في طياتها ذات المفهوم لمصطلح The electronic bill of lading المتعارف عليه في الولايات المتحدة وبريطانيا وباقي دول النظام الأنجلو أمريكي، ومصطلح Le connaissance électronique المتعارف عليه في فرنسا وأغلب دول النظام اللاتيني^(٢٣)، والذي يقابله مصطلح سند الشحن الإلكتروني لدى الدول العربية، غير أن واضعي الاتفاقية تجنبوا استخدام مصطلح تم الاستقرار عليه في أحد النظم القانونية؛ حتى لا يرتبط التنظيم الذي جاء في الاتفاقية بالنظام الداخلي الذي اقتبس منه المصطلح.

ونظراً للارتباط الوثيق بين استخدام سجل النقل الإلكتروني وسهولة حركة التجارة الدولية وتطورها داخل بلدان العالم، تعرضت غرفة التجارة الدولية بباريس (ICC) للوضع القانوني لسجل النقل الإلكتروني، وقد عرّفت الأخير تعريفاً مقتضياً بأنه: "سجل إلكتروني، الهدف منه معادلة سند الشحن الورقي وظيفياً"^(٢٤).

^(٢١) وفقاً للمادة (١/٦/أ) من قواعد روتردام الطرف المنفذ يعني: أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناوئتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفرغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته.

^(٢٢) المادة (٨/ب) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

^(٢٣) لم يعالج المشرع الفرنسي سجل النقل الإلكتروني . حتى وقت كتابة البحث . بأحكام خاصة، ويلجأ القضاء إلى تطبيق قانون التجارة الإلكترونية رقم ٢٣٠/٢٠٠٠ الصادر بتاريخ ١٣ مارس ٢٠٠٠م، وقانون الثقة في الاقتصاد الرقمي رقم ٥٧٥/٢٠٠٤ الصادر بتاريخ ٢٢ يونيو ٢٠٠٤م، للتوفيق بين مسائل التجارة الإلكترونية والتجارة البحرية.

⁽²⁴⁾ International Chamber of Commerce, The legal status of electronic bills of lading, A report for the ICC banking commission, 2018, p.6. Available at: <https://iccwbo.org/publication/legal-status-electronic-bills-lading/>

والجدير بالذكر أن أول قانون عربي نظم صراحةً التعامل بسجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول هو المرسوم بقانون رقم (٥٥) لسنة ٢٠١٨م بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول بدولة البحرين مهتدياً بالقانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عن الأونسيترال عام ٢٠١٧م^(٢٥)؛ حيث عرّف المشرع البحريني السجل الإلكتروني بأنه: "معلومات يتم إنشاؤها أو إرسالها أو تسلمها أو تخزينها بوسيلة إلكترونية، وتشمل- بحسب الأحوال- جميع المعلومات التي تقترن أو ترتبط منطقياً بالسجل على نحو يجعلها جزءاً منه، سواء أنشئت في وقت متزامن أم لا".

أما السجل الإلكتروني القابل للتداول فقد عرّفه المشرع البحريني بأنه: "سند أو صك قابل للتداول يكون في شكل سجل إلكتروني، ومستوفياً للشروط المنصوص عليها في المادة (٦) من هذا القانون"، وتأكيداً على أن المشرع البحريني قد نظم سجل النقل الإلكتروني جاءت المادة الأولى الخاصة بالتعريفات لتضع سند الشحن البحري كأول صك يمكن أن يأخذ صورة سجل إلكتروني قابل للتداول.

وفي مصر- حتى لحظة الانتهاء من كتابة هذا البحث- لم يصدر قانون ينظم التعاملات الإلكترونية، وإن كان هناك مشروع قانون تحت مسمى "تنظيم المعاملات الإلكترونية" قدم لمجلس النواب المصري لمناقشته؛ وقد نصت المادة الأولى من مشروع القانون على أن السجل الإلكتروني هو مجموعة بيانات أو معلومات يتم إنشاؤها أو تخزينها أو استخراجها أو نسخها أو إرسالها أو إبلاغها أو استقبالها كلياً أو جزئياً بوسيلة إلكترونية، على وسيط ملموس أو على أي وسيط إلكتروني آخر، وتكون قابلة للاسترجاع بشكل يمكن فهمه".

ويلاحظ أن مشروع القانون المصري لا يتضمن إشارة صريحة لخضوع سجل النقل الإلكتروني لأحكام هذا القانون، ولكن يفهم ذلك ضمناً من المادة (٢) التي تؤكد على سريان أحكام هذا القانون على السجلات الإلكترونية ذات العلاقة بالمعاملات التجارية، وعلى كل نزاع ينشأ عن استخدامها.

^(٢٥) وفقاً للمادة (٣) الخاصة بتفسير قانون السجلات الإلكترونية القابلة للتداول بدولة البحرين: تُراعى في تفسير نصوص هذا القانون أحكام قانون الخطابات والمعاملات الإلكترونية، وما يصدر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال) حول القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عنها عام ٢٠١٧م.

أما على المستوى العملي؛ وجدت مجهودات لبعض الجهات الفاعلة في مجال النقل البحري تدعم التحول للعمل بنظام سجلات النقل الإلكترونية؛ فمثلاً: المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض P&I Clubs^(٢٦) - التي تتولى مسؤولية التأمين البحري لأكثر من ٩٠% من تجارة العالم، والتأمين على أكثر من ٩٥% من ناقلات النفط في العالم - ترى في التحول إلى سجلات النقل الإلكترونية ميزة جوهرية تساعدها على إنجاز مهامها بسهولة وكفاءة؛ لذلك اعتمدت لديها أكثر من ثلاثة أنظمة دولية تعمل بسجلات النقل الإلكترونية^(٢٧).

كما أن أقدم الجمعيات الدولية للناقلين البحريين ومشغلي السفن مثل: The Baltic and International Maritime Council أو المعروفة باسم (BIMCO) التي تأسست عام ١٩٠٥م قد أوصت الناقلين البحريين باستخدام سندات الشحن الإلكترونية^(٢٨)، وكذلك اعتمدت شركة Evergreen التي تعد من كبرى الشركات العالمية في مجال النقل بالحاويات على نظام (بوليرو) لتقديم سجلات النقل الإلكترونية وتتبع الشحنات اعتباراً من الأول من مارس ٢٠١٨م^(٢٩)، ودعمت هذه الجهود جمعية مراكز التجارة العالمية عندما أطلقت مبادرة بشأن أتمته الوثائق التجارية، مؤكدة على أن العالم بات جاهزاً للتعامل بسندات الشحن غير الورقية^(٣٠).

وقد جاءت أول تجربة عملية حقيقية للحلول المعلوماتية في السويد بشأن نظام بيانات الشحن لشركة الحاويات المعروفة باسم Atlantic Container Line عن طريق نموذج مطبوع، غير قابل للتداول يسمى Document Fret Rapide الذي يسرد البيانات العادية ذاتها التي يقدمها سند الشحن الورقي، بيد أن الناقل البحري يتولى نقل

⁽²⁶⁾ The United Nations rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport. Available at:

<https://www.unece.org/cefact/edifact/welcome.html>

⁽²⁷⁾ The three electronic bills of lading systems approved by the International Group of P&I Clubs are Bolero, essDOCS and e-titleTM.

⁽²⁸⁾ The Baltic and International Maritime Council. Available at:

<https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history#>

⁽²⁹⁾ Evergreen Launches New Electronic Documentation Function in Partnership with Bolero International. See: <http://www.bolero.net/hsbc-to-accelerate-global-supply-chain-finance-with-matched-electronic-purchase-orders-2/>

⁽³⁰⁾ Helen Atkinson, Electronic bill of lading is coming soon, op.cit, p.2.

معطيته مباشرة إلكترونياً إلى ميناء الوصول؛ عن طريق الإنترنت؛ حيث يقوم ميناء الوصول بتسليم المرسل إليه هذه البيانات، ويخطره بميعاد الوصول، وهذا النظام لا يطبق إلا في الرحلات التي يصدر فيها خطابات النقل البحري Sea Waybill، التي تعد دليلاً على عقد النقل واستلام البضائع المنقولة، لكنها غير قابلة للتداول، وتستبعد إعادة بيع البضائع خلال الرحلة، والمرسل إليه- في هذه الحالة- ليس له سبيل في الحصول على البضاعة إلا بإثبات هويته^(٣١).

وفي محاولة للتغلب على تلك الصعوبات، ظهر العديد من المحاولات لتبادل سجلات النقل البحري إلكترونياً، مثل: أنظمة Cargo Key Receipt و SeaDocs Registry^(٣٢) و BOLERO^(٣٣)، كان الأخير- محل الدراسة التطبيقية- أبرزهم، هذا النظام الذي ظهر في أوروبا عام ١٩٩٤م ممولاً جزئياً من الاتحاد الأوروبي، وساهم في

(٣١) لمزيد من التفاصيل، راجع:

Caprioli E. A, Le crédit documentaire: évolution et perspectives, Litec 1992.
(٣٢) SeaDocs Registry Limited was a London based Delaware corporation formed by Chase Manhattan Bank and Intertanko an association of independent oil tanker operators, for purpose of electronically negotiating bills of lading issued for oil shipments. See: Athanassios Nicholas Yiannopoulos, Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and Edi Systems, op.cit, p.22.

ويشار هنا إلى أن نظام (SeaDocs) الذي بدء العمل به عام ١٩٨٦م، انهار بعد أقل من عام واحد فقط، لعدة أسباب أهمها: (١) الاعتماد على الجانب المادي لسند الشحن مع الاكتفاء بعملية التحويل الإلكترونية لتجنب الصعوبات القانونية التي قد تنشأ بسبب الاعتماد الكلي على الأنظمة الإلكترونية. (٢) كانت تكلفة استخدامه أكبر من تكلفة استخدام النظام الورقي لسندات الشحن. (٣) لم يضع القائمون على النظام قواعد واضحة بشأن المسؤوليات القانونية التي قد تنشأ عن استخدامه. (٤) لم ينل النظام ثقة المتعاملين، وكانت لديهم شكوك بشأن أمن النظام؛ لذا فقد تخوفوا من احتمالية وصول المنافسين إلى المعلومات والبيانات الخاصة بهم المسجلة على النظام، راجع:

George George F. Chandler, maritime electronic commerce for the twenty-first century, op.cit, p.467; David A. Bury, electronic bills of lading: a never-ending story?, op.cit, p.206; Marek Dubovec, The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral, Arizona Journal of International & Comparative Law, Spring 2006, volume 23, p.443.

(٣٣) Philippe GARO, La dématérialisation documentaire maritime une réalité juridique désormais concrète, Chambre Arbitrale Maritime de paris, Gazette de la Chambre, numéro 24, Hiver 2010/2011, p.1.

إنشائه العديد من البنوك الرائدة، وشركات الشحن العالمية، وشركات التجارة الدولية المهتمين بمسألة تأمين التجارة الدولية عبر الإنترنت، وتم إعداد هذا النظام بالمشاركة بين: SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Transactions) and TT Club (Through Transport Mutual Insurance Association Limited) وبدأ العمل به في سبتمبر ١٩٩٩م^(٣٤).

وهذا النظام الإلكتروني الذي يقوم على أساس اتفاق تعاقدي تديره شركة (بوليرو) الدولية المحدودة (BOLERO) (Bill Of Lading Electronic Registry Organization)^(٣٥)، يهدف إلى ضمان تبادل سجلات النقل الإلكترونية بطريقة آمنة؛ حيث يقوم على موافقة أطراف عملية النقل بتجميع البيانات المتعلقة بعقد النقل داخل نظام (بوليرو) عبر شبكة إلكترونية مغلقة؛ حيث يدخل الشاحن إلى النظام، بعد أن يقوم بالتسجيل الإلكتروني المؤمن، ثم يقوم بتسجيل بيانات سجل النقل الإلكتروني الذي يتمتع بمفتاح إلكتروني خاص، لا يعلمه سوى الشاحن، وتختتم تلك البيانات بالتوقيع الإلكتروني للشاحن، ويقوم نظام (بوليرو) بالتأكد من شرعيتها، ثم يقوم بتأمينها إلكترونياً، حتى يصل سجل النقل الإلكتروني إلى المرسل إليه، مع ضمانه تؤكد أنه سند الشحن الأصلي؛ وبالتالي سيكون المرسل إليه الحائز لكلمة المرور لسجل النقل الإلكتروني أو المرسل إليه الجديد على علم بمعطيات سجل النقل، وكل الملحقات المتعلقة به، بحيث تصبح حجة عليه^(٣٦).

وقد وضع القائمون على نظام (بوليرو) اتفاقية لاستخدام النظام، أو ما يطلق عليه كتاب قواعد الاستخدام (BOLERO's Rulebook)^(٣٧)، بحيث يطبق على كافة

⁽³⁴⁾ Winnie Ma, Lading Without Bills, op.cit, p.206.

⁽³⁵⁾ Bill of Lading Electronic Registry Organization;

تعد (بوليرو) شركة عالمية رائدة في مجال التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، وتعمل حالياً على تشغيل أكثر من ٦ ملايين سجل إلكتروني، يمثل ٨٠ مليار دولار من المعاملات التجارية سنوياً.

<http://www.businessdictionary.com/definition/Bill-Of-Lading-Electronic-Registry-Organization-BOLERO.html>.

⁽³⁶⁾ John Livermore and Kraierk Euarjai, electronic bills of lading, op.cit, p.58.

⁽³⁷⁾ BOLERO's Rulebook, Bolero International Ltd, First Edition, United Kingdom 1999, p.8.

النسخة الأصلية من كتاب القواعد الخاص بنظام (بوليرو) لا تتوافر إلا لمستخدمي النظام، وقد حصل الباحث على نسخة إلكترونية من تلك القواعد من السيد Paul Mallon المدير القانوني لشركة بوليرو،

المستخدمين المسجلين على التطبيق الإلكتروني الذي تديره شركة (بوليرو) Bolero Title Registry، والذي يسمح لهم بتنفيذ كافة المهام المرتبطة بإصدار وتحويل سندات النقل الإلكترونية، ومتابعة حالتها بصفة مستمرة، وإدخال أية تحديثات عليها، سواء بتعديل البيانات المحفوظة، أو إضافة بيانات جديدة، فضلاً عن تدقيق كافة المعاملات المرتبطة بها إلكترونياً⁽³⁸⁾.

وقد عرّفت قواعد استخدام نظام (بوليرو) سجل النقل الإلكتروني بأنه: أداة يتم إنشاؤها من خلال الدخول إلى نظام الرسائل للسجل الخاص بالنظام، والتي تعد بمثابة إيصال يمثل البضائع المشحونة واستلام الناقل للشحنة، وكدليل على وجود عقد نقل قابل للتداول، وأن لهذه الأداة ذات الأثر القانوني الموضح وفقاً لهذه القواعد⁽³⁹⁾.

فوفقاً لنظام (بوليرو) يتم تحويل البيانات العادية لسند الشحن الورقي إلى معطيات تخزن داخل السجل المركزي لنظام (بوليرو)، ومُوقَّعة إلكترونياً، ومثبتة على نظام المستخدم User System⁽⁴⁰⁾، الذي يتم إنشاؤه بواسطة المستخدم بموجب عقد الخدمة التشغيلية، الذي يسمح له بالاتصال إلكترونياً بنظام بوليرو، واستخدام تطبيقاته على الشبكة في إنشاء وإرسال واستقبال كل ما يتعلق بسجل النقل إلكترونياً بطريقة موثقة وأمنة.

وبذلك لا يمكن لأحد الوصول إلى سجل النقل الإلكتروني وفقاً لنظام (بوليرو) سوى الأشخاص المرخص لهم، ولا يمكن التحكم فيه إلا عن طريق مفتاح مشفر خاص به؛ فلا يستطيع أحد الدخول إلى سجل النقل الإلكتروني، وإعطاء تعليمات للناقل إلكترونياً من أجل تسليم البضائع لشخص محدد، سوى الشخص الذي يملك هذا المفتاح الخاص؛ الأمر الذي يمكنه من إعطاء تعليمات للناقل بخصوص إعادة البيع؛ فعملية نقل ملكية البضائع ستقوم على هذه المفاتيح السرية الخاصة، التي تنتقل إلى كل مسيطر شرعي عليها إلى مرسل إليه جديد، وبالتالي فإن آخر شخص سيملك المفتاح الخاص لسجل النقل الإلكتروني هو من سيستلم البضائع.

وهو أحد أفراد الفريق الذي أعد هذه القواعد بشأن سجل النقل الإلكتروني، والتي أخذت في الاعتبار من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) عند إعداد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام 2008م).

(38) BOLERO's Rulebook, rule 1.1.53.

(39) BOLERO's Rulebook, rule 1.1.

(40) BOLERO's Rulebook, rule 1.1.62.

والآلية التي يعمل بها نظام (بوليرو) لتوفير سجل نقل إلكتروني آمن وقابل للتداول، تستند جزئياً إلى القواعد التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية عام ١٩٩٠م؛ والتي تقوم على عدة نقاط رئيسية هي: (١) هذه الهيئة لديها نظام تسجيل صارم لا يقبل الشركات كأعضاء إلا بعد فحص حالتها، والتحقق من هويتها ومركزها القانوني. (٢) كافة المعاملات تتمتع بالسرية. (٣) سرعة تسلّم وتسليم الوثائق الإلكترونية، مع تحمل المسؤولية القانونية عن أي تأخير في نقل الرسائل أو الخطأ في تسليمها. (٤) يرسل النظام سند الشحن إلى المرسل إليه مؤمن بضمانه تؤكد أنه أصلي (المفتاح الإلكتروني أو كلمة السر الخاصة بسجل النقل الإلكتروني)؛ وبذلك يكون لسجل النقل الإلكتروني وفقاً لنظام (بوليرو) ذات الوظائف القائمة لسند الشحن التقليدي؛ فالناقل لا يسلم البضائع إلا للشخص المسيطر على سجل النقل الإلكتروني، كما أن سجل النقل الإلكتروني يحل بدلاً عن عقد النقل البحري، فضلاً عن كونه يمثل البضائع المشحونة، والمسيطر عليه يعد هو المالك الشرعي للبضائع^(٤١).

ويرى الباحث أنه من الممكن تعريف سجل النقل الإلكتروني تعريفاً وظيفياً بأنه: "سجل يصدره ويوقع عليه إلكترونياً الناقل البحري، أو من يمثله لمصلحة الشاحن، بواسطة نظام معلوماتي مؤمن، معني بتبادل بيانات عقد النقل البحري؛ يُثبت بمقتضاه تسلّم الریان للبضائع من الشاحن، ويمثل سنداً لملكية البضائع وفقاً للأوصاف الواردة بالسجل الإلكتروني، وآلية لتسلم المرسل إليه البضائع وفقاً لشروط الاستخدام المتفق عليه.

المطلب الثاني

أشكال سجل النقل الإلكتروني ومدى إمكانية تعدد نسخه

قد يكون من الأهمية بمكان أن نطل على الصورة التقليدية للاتفاق على النقل البحري للبضائع، وذلك في الحدود التي تسمح لنا باستيعاب الجوانب الفنية والقانونية لهذا الاتفاق عندما يأخذ المظهر الإلكتروني، ولا شك في أن سند الشحن التقليدي^(٤٢)

(⁴¹) Bill of Lading Electronic Registry Organization (Bolero), Electronic bills of lading are part of the quiet revolution in world trade. See:

<http://www.bolero.net/electronic-bills-of-lading-are-part-of-the-quiet-revolution-in-world-trade/>

(⁴²) سند الشحن وثيقة تصدر من أحد الناقلين البحريين يلتزم فيها وفقاً لشروط محددة أن يسلم المستفيد - سواء كان شخصياً مسمى، أو تحت إذنه، أو شخص يحمل الوثيقة إذا كانت قابلة للتداول - البضائع المحددة في الوثيقة، راجع:

أهم وثيقة في عالم النقل البحري للبضائع؛ فهو ينظم ما بين مسائل النقل والبيع من علاقات، ويتدخل في حركة البضائع والسفن، ويتفاعل مع كثير من الوثائق البحرية الأخرى؛ حيث يلعب سند الشحن دوراً رئيساً في عمليات البيع الدولي للبضائع؛ فهو يمثل البضائع الموجودة في عقد البيع الأصلي، ويمكن تداول البضائع خلال عملية النقل البحرية عن طريق تداوله؛ حيث يمنح حامله الحق في استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول^(٤٣).

ويعد سند الشحن التقليدي bill of lading هو المستند القانوني الخاص بالنقل البحري، ويصدر غالباً من نسختين أصليتين على الأقل، يحتفظ الناقل بنسخة يذكر فيها أنها غير قابلة للتنازل، ونسخة تسلم لشاحن البضائع تكون في الغالب قابلة للتداول، وهي تلعب دوراً ثلاثياً (دليل على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن . يثبت عقد النقل بين الناقل والشاحن . تمثل البضائع فيمكن تظهيرها لنقل ملكية البضائع)^(٤٤).

ومن المستقر عليه أن سند الشحن البحري يأخذ شكلين أساسيين من حيث مدى القابلية للتداول: سند الشحن اسمي غير قابل للتداول؛ حيث يكون المرسل إليه معيناً فيه بالذات، وسند شحن متضمناً صيغة الإذن أو الأمر أو أن يكون لحامله، حيث يكون قابل للتداول بالطرق التجارية (التظهير والمناولة). وهو ما ينطبق بشأن سجل النقل الإلكتروني؛ حيث أكدت المادة (٣٥) من قواعد روتردام على حق الشاحن في الحصول من الناقل على سجل نقل إلكتروني قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، إلا إذا اتفق بينهم على غير ذلك، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعد استخدام سجلات من هذا القبيل.

وبذلك يمكن للباحث استنتاج أن اتفاقية روتردام قد جعلت لسجل النقل الإلكتروني نفس فعالية سند الشحن العادي من حيث إصداره وحيازته وإحالاته إلى الغير؛ لذا يمكن التعامل في النقل البحري بموجب سجل نقل إلكتروني أسمى، أو لإذن شخص معين، أو

Patricia Cordier, Connaissance maritime, Editions du juris-classeur, 15 Juillet 2009, Fascicule. 1260, p.3.

^(٤٣) راجع: مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى، القاهرة ١٩٥٢م، فقرة ٤٠٧.

^(٤٤) David A. Bury, electronic bills of lading: a never-ending story?, op.cit, p.198; Richard Brett Kelly, The CMI charts a course on the sea of electronic data interchange, op.cit, p.349; Pierre Bonassies et Christian Scapel, Traité de droit maritime, 3^e édition, Librairie générale de droit et de jurisprudence 2016, n°987, p.758 et suivant.

لحائزه، ويخضع لنفس القواعد التي تنطبق على سندات الشحن التقليدية، ويمكن أن يكون قابلاً للتداول وفقاً لضوابط معينة تتناسب مع الطبيعة غير المادية لسجل النقل الإلكتروني.

الفرع الأول

سجل النقل الإلكتروني لأمر أو لأذن

تجيز قواعد روتردام في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر شخص محدد^(٤٥)؛ وذلك بإحالة حق السيطرة الواردة على سجل النقل الإلكتروني وفقاً لإجراءات الاستخدام المتفق عليها بين الأطراف. وينسجم ذلك مع ما أقرته القاعدة (٣/٣) من قواعد استخدام نظام (بوليرو) بشأن قيام الناقل بإصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يفرض عليه أن يجعله لأمر المرسل إليه To Order Party أو أن يترك خاثة المرسل إليه فارغة Blank Endorse.

وفي تلك الحالة يحق للطرف المسيطرة إلكترونياً بشكل شرعي على سجل النقل الإلكتروني أن يتسلم البضائع في ميناء التفريغ في الموعد المتفق عليه مع الناقل بعد أن يثبت له أنه الطرف المسيطر وفقاً لقواعد استخدام سجل النقل الإلكتروني المتفق عليها بينهما^(٤٦).

وبناء على ذلك، يشترط لتداول سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول قيام الطرف المسيطر (الشاحن) بنقل حق السيطرة الإلكترونية إلى المرسل إليه؛ حتى يُمكنه من تسلّم البضائع من الناقل أو إعادة بيعها بإحالة حق السيطرة لمشتري جديد؛ فالناقل ملزم بتسليم البضائع المنقولة بمقتضى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول للحائز المسيطر، سواء أكان الشاحن أم شخص آخر كالمرسل إليه.

وإذا لم يتمكن المرسل إليه المسمى من إثبات هويته للناقل بأنه حائز سجل النقل الإلكتروني بسبب أن الشاحن لم يُحيل له حق السيطرة لأي سبب؛ كحدوث خلافٍ حول عقد البيع الدولي للبضائع، فلا يلتزم الناقل بتسليمه البضائع، ودون تحمل أية مسؤولية قانونية عن ذلك^(٤٧).

^(٤٥) المادة (٢/٥٧) من قواعد روتردام.

^(٤٦) المادة (١/٤٧) من قواعد روتردام.

^(٤٧) المادة (١/٤٧) من قواعد روتردام.

أما إذا لم يعين الشاحن اسم المرسل إليه رغم تضمين سجل النقل الإلكتروني صيغة الأمر، فيكون سجل النقل الإلكتروني لحامله^(٤٨)، سواء ظل هو الشاحن أو شخص آخر أحيل له حق السيطرة وفقاً لإجراءات الاستخدام المتفق عليها، والذي بدوره يحق له إحالة حق السيطرة، سواء لشخص مسمى أو لحامل جديد.

ووفقاً للمادة (٣.٣.٢) من قواعد الاستخدام المعمول بها في نظام (بوليرو)؛ يمكن للناقل إنشاء سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بواسطة تعيين طرف أمر أو بترك الخانة التي تخص المرسل إليه فارغة لتكون السيطرة على السجل للحامل في تلك الحالة^(٤٩).

الفرع الثاني

سجل النقل الإلكتروني الاسمي

أكد المشرع الدولي في قواعد روتردام على أن سجل النقل الإلكتروني يكون اسماً إذا اتفق فيه الناقل والشاحن على صدوره باسم شخص معين^(٥٠)، كما هو الحال بالنسبة لسند الشحن الاسمي الورقي الذي يوجد به نص صريح على عدم جواز تداوله، ولا يتضمن صيغة الأمر أو الإذن؛ حيث لا يجوز للشخص الذي ورد اسمه كمرسل إليه في سجل النقل الإلكتروني إحالة حق السيطرة الوارد عليه لشخص آخر، وبذلك يكون الناقل البحري ملزماً بتسليم البضائع لهذا الشخص دون غيره.

ويعني ذلك أن تسليم البضائع إلى المرسل إليه بموجب سجل نقل إلكتروني اسمي لا يرتبط بإحالة حق السيطرة إليه، كون الإحالة غير ممكنة بالنظر لنوعية السجل لحظة إصداره، ومن ثم يكفي المرسل إليه ليتكمن من استلام البضائع أن يثبت هويته للناقل البحري دون الحاجة لإثبات سيطرته الحصرية على سجل النقل الإلكتروني.

ووفقاً لنظام (بوليرو) لتبادل سجلات النقل الإلكترونية، يكون سجل النقل الإلكتروني غير قابل للتداول بمجرد صدوره من الناقل البحري متضمناً اسم المرسل إليه دون أن

^(٤٨) وفقاً للفقرة (٥٥) من المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م، لا يوجد ما يمنع من إصدار سجل إلكتروني قابل للتحويل إلى حامله، شريطة أن يكون القانون الموضوعي يسمح بذلك.

^(٤٩) Bolero Rulebook, Rule: 3.3(2) enables the carrier to create a transferable BBL by designating a To Order Party or by making a blank endorsement of the bill.

^(٥٠) المادة (٢٠/١) من قواعد روتردام.

يكون مقروناً بصيغة الأمر^(٥١)، ويعد بذلك هذا الشكل لسجل النقل الإلكتروني شبيهاً لبوليصة النقل البحري المعتادة the sea waybill، التي تتميز عن سند الشحن التقليدي bill of lading بكونها غير قابلة للتداول^(٥٢).

ووفقاً لقواعد روتردام في حال إصدار سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، يجب على الناقل البحري أن يسلم المرسل إليه الذي ورد اسمه في السجل البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما، دون الحاجة لإثبات إنه الطرف المسيطر، ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت المرسل إليه هويته على نحوٍ وافٍ عندما يطلب منه الناقل ذلك^(٥٣).

ومن الأهمية بمكان الإشارة إلى أن قواعد روتردام أجازت لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على إصدار سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، دون تسمية المرسل إليه أو عنوانه، وفي تلك الحالة يجب على الشاحن أن يبلغ الناقل إلكترونياً باسم وعنوان المرسل إليه قبل وصول البضائع إلى ميناء التفريغ أو عند وصولها^(٥٤). وبذلك يتيح التعامل بهذه النوعية من سجلات النقل الإلكترونية للشاحن صاحب حق السيطرة غير القابلة للإحالة أن يستبدل المرسل إليه في أي وقت قبل تسليم البضائع، ولو كان السفينة قد وصلت إلى ميناء التفريغ، كما لو اضطر لفسخ عقد البيع الدولي للبضائع الذي ارتبط به عقد النقل البحري وبيع البضائع لمشتري جديد.

الفرع الثالث

عدم قابلية تعدد النسخة الأصلية لسجل النقل الإلكتروني

يعد سجل النقل الإلكتروني بمثابة رسالة بيانات منقولة عبر شبكة الانترنت إلكترونياً؛ حيث تجري عملية إدخال البيانات والتوقيع والتخزين والاسترجاع بصورة إلكترونية؛ لذلك يصعب- إن لم يكن من المستحيل- التمييز بين سلسلة الرموز المستخدمة في أصل الرسالة الإلكترونية عن نسختها^(٥٥).

(⁵¹) Bolero Rulebook, Rule: 3.3.٦: Making Non-transferable. If a Carrier Designates a Consignee, the Bolero Bill of Lading shall be non-transferable.

(⁵²) Marek Dubovec, The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral, op.cit, p.437; Sabena Hashmi, The Rotterdam rules: a blessing?, op.cit, p.233.

(⁵³) المادة (٤٥/أ) من قواعد روتردام.

(⁵⁴) المادة (٤٥/ب) من قواعد روتردام.

(⁵⁵) د. أحمد شرف الدين، حجية المحررات الإلكترونية في الإثبات، ورقة عمل مقدمة في النظم والقواعد

القانونية للتجارة الإلكترونية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة ٢٠٠٨م، ص ٥.

فمن الصعوبة بمكان تصور تعدد نسخ سجل النقل الإلكتروني، أي: تعدد أصحاب حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني؛ فبيانات الأخير تكون مدرجة بالكامل على سجل إلكتروني واحد يسيطر عليه الناقل البحري أو الطرف المنفذ، وكل ما يحتاجه الشاحن أو الحائز بعد أن تنقل له السيطرة على سجل النقل الإلكتروني أن يحيلها إلى المرسل إليه، لينتهي مفعول أو صلاحية سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بمجرد تسليم البضائع لحائزه؛ أي: الطرف المسيطر⁽⁵⁶⁾.

والجدير بالذكر أن الجهات التي تنظم التعامل بالسندات الإلكترونية في سبيل تجاوزها لعقبة عدم قابلية تعدد نسخ سجل النقل الإلكتروني، وضرورة تأمين سيطرة شخص واحد عليه، تحاول دائماً أن توفق أوضاعها بما يناسب احتياجات التجارة الإلكترونية بهذا الخصوص؛ فمثلاً: نظام (بوليرو) يتيح لكل الأطراف ذات الصلة بعملية النقل البحري - مثل: البنوك والوكلاء البحريون - الوصول إلى النظام، والتأكد من صحة سجل النقل الإلكتروني، وهو أمر بالغ الأهمية، خاصة للبنوك التي ترغب في التحقق من صحة سجل النقل الإلكتروني في إطار تنفيذ عملية اعتماد مستندي إلكترونية.

المبحث الثاني

نقل ملكية البضائع الممثلة بسجل النقل الإلكتروني

تعتبر مسألة قابلية سجل النقل الإلكتروني للتداول من أهم المسائل القانونية التي كانت محل قلق وشك مستمر بشأن نجاعة التطبيق الآمن، وظلت لفترات طويلة من أهم التحديات التي واجهت تطور هذا النظام⁽⁵⁷⁾؛ فلا شك في أن فعالية التعامل بسجلات النقل الإلكترونية والاعتماد عليها في التجارة البحرية الدولية من قِبل الناقلين والشاحنين والبنوك ووكلاء الشحن وغيرهم سيتوقف على مدى نجاح هذه النوعية من الوثائق البحرية الإلكترونية في تأدية ذات الوظائف التي تقوم بها سندات الشحن الورقية، والتي يأتي على رأسها إمكانية بيع البضائع المشحونة على ظهر السفينة أثناء النقل من خلال

⁽⁵⁶⁾ International Chamber of Commerce, The legal status of electronic bills of lading, op.cit, p.6.

⁽⁵⁷⁾ George F. Chandler, maritime electronic commerce for the twenty-first century, op.cit, p.467; W. H. van BOOM, Certain legal aspects of electronic bills of lading, op.cit, PP.16-18.

تداول سجل النقل الإلكتروني الذي يمثل هذه البضائع^(٥٨)، وهو ما أطلق عليه البعض^(٥٩) مبدأ التكافؤ الوظيفي بين سند الشحن الورقي وسجل النقل الإلكتروني. وكما أوضحنا آنفاً أن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول تكون صادرة بصيغة الأمر، ويتم تداولها عن طريق إحالة حق السيطرة من الشاحن (الطرف المسيطر) إلى المرسل إليه أو إلى أي شخص آخر يحدده الشاحن، وهذا يعني أن تداول سجل النقل الإلكتروني مرتبط بحق السيطرة وليس المرسل إليه تحديداً، فالأخير لا يملك تداول سجل النقل الإلكتروني إلا إذا كان هو ذاته الطرف المسيطر.

حيث تظل مسألة تداول سجل النقل الإلكتروني تحتل أهمية خاصة بشأن فعالية التعامل بهذه النوعية من السجلات الإلكترونية؛ وذلك لدورها في تحديد صاحب الحق في البضائع التي يمثلها السجل، خاصة أن الاتفاقيات والقواعد الدولية التي نظمت التعامل بسجل النقل الإلكتروني جاءت بما يسمى: حق السيطرة (Right of control) كبديل عن فكرة الحيابة المادية لسند الشحن الورقي.

المطلب الأول

السيطرة على سجل النقل الإلكتروني بمثابة حيابة رمزية للبضائع

وفقاً لقواعد روتردام حائز سجل النقل الإلكتروني هو الشخص صاحب حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني^(٦٠)؛ أي الشخص الذي أصدر له السجل الإلكتروني وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرته الحصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية، ويملك إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل إلى شخص آخر، فالطرف المسيطر هو من يملك حصرياً ممارسة الحقوق الناشئة عن إصدار سجل النقل الإلكتروني، وأهمها: الحق في تسلم البضائع من الناقل^(٦١).

(⁵⁸) Athanassios Nicholas Yiannopoulos, Ocean Bills of Lading, op.cit, p.22; Marek Dubovec, The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral, op.cit, p.437.

(⁵⁹) Philippe GARO, La dématérialisation documentaire maritime une réalité juridique désormais concrète, op.cit, p.2; W. H. van BOOM, Certain legal aspects of electronic bills of lading, op.cit, p.15.

(^{٦٠}) المادة الأولى (تعريف) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

(⁶¹) Philippe GARO, Dématérialisation documentaire et transport, op.cit, p.12.

ونستنتج من ذلك أن الطرف المسيطر قد يكون الشاحن أو المرسل إليه الذي عينه الشاحن في السجل الإلكتروني، أو أي شخص آخر تم إحالة حق السيطرة الوارد على سجل النقل الإلكتروني له؛ وبذلك يكون الحائز هو من يكتسب صفة الطرف المسيطر الوحيد على البضائع، والذي يحق له ممارسة حقوق السيطرة بالوسائل الإلكترونية المناسبة والأمنة^(٦٢).

ويرى البعض^(٦٣) أن تنظيم اتفاقية روتردام لحق السيطرة كان بهدف التصدي لظاهرتي عدم الأمان وعدم اليقين المهددتين لنمو التجارة البحرية، ولمواجهة حالات الغش والاحتيال البحري؛ وذلك بتمكين الطرف المههدد من تفادي هذه الأخطار من خلال تفعيل حقوقه الناشئة عن سيطرته القانونية على سجل النقل الإلكتروني، والتي يأتي على رأسها الحق في إحالة حق السيطرة الواردة على سجل النقل الإلكتروني. وتقتضي دراسة هذا الحق الوقوف على المتطلبات القانونية اللازمة لممارسته، ومن ثم التعرض إلى الآلية المتبعة في إحالته من الشاحن إلى المرسل إليه.

الفرع الأول

الضوابط القانونية لإحالة السيطرة الحصرية

تثير مسألة تداول سجل النقل الإلكتروني التساؤل بشأن الضوابط القانونية الواجب توافرها في سجل النقل الإلكتروني ليكون قابلاً للتداول، وبالتالي إمكانية إحالة حق السيطرة الواردة عليه في حال بيع البضائع خلال نقلها بحراً.

أولاً- تمتع سجل النقل الإلكتروني بالكفاية الذاتية:

من المستقر عليه أن التعامل في البيوع الدولية المرتبطة بالنقل البحري كالبيع "سيف أو فوب"، يكون بموجب سند الشحن الورقي دون الحاجة لإبرام عقد النقل البحري، حيث جرت العادة على قيام شركات النقل البحري بالاكتفاء بتحرير سند شحن متضمناً كافة البيانات الخاصة بعقد النقل؛ وبذلك يعتبر سند الشحن بمثابة سنداً لملكية البضائع، ويعتبر حائزاً الشرعي حائزاً للبضائع المشحونة على ظهر السفينة حيازة رمزية^(٦٤).

(62) Philippe GARO, La dématérialisation documentaire maritime une réalité juridique désormais concrète, op.cit.2.

(٦٣) د. شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر

البحر: دراسة مقارنة، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، المجلد ١٩، العدد الأول، ص ١٠٨.

(٦٤) د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص ١٨١.

وحتى يؤدي سند الشحن تلك الوظيفة القانونية الهامة لا بد أن يتضمن حداً أدنى من البيانات تحقيقاً لمبدأ الكفاية الذاتية للسند، نذكر منها على سبيل المثال ما عدده المشرع المصري في المادة (٢٠٠) في قانون التجارة البحرية من بيانات إلزامية تكفي للتحقق من ذاتية البضائع؛ وبتعيينها بطريقة نافية للجهالة تكفي للتحقق من نوعها ووزنها وحالتها وكميتها^(٦٥): (اسم كل من الناقل^(٦٦) والشاحن^(٦٧) والمرسل إليه^(٦٨) وعنوان كل منهم، وصفات البضائع كما دونها الشاحن، واسم السفينة، واسم ربان السفينة، وميناء الشحن وميناء التفريغ...). كما أن المشرع المصري أجاز في المادة (٣/٢٠٢) تعدد نسخ سند الشحن، بشرط أن يذكر في كل نسخة عدد النسخ التي تم تحريرها، وأن كل نسخة تقوم مقام النسخ الأخرى، وأن التسليم بموجب إحداها يعتبر لاغياً للنسخ الأخرى بالنسبة للناقل.

وبالمقابل نجد أن المادة (٣٦) من قواعد روتردام توجب إدراج البيانات التالية في سجل النقل الإلكتروني: وصفاً للبضائع يكون مناسباً للنقل، والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع، وعدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع، ووزن البضائع إذا ما أورده الشاحن، وبيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين^(٦٩) عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها، اسم الناقل وعنوانه، والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف

^(٦٥) أكد المشرع المصري في المادة (٢٠٠/ب) من قانون التجارة البحرية على إلزامية ذكر بيانات تكفل الوقوف على ذاتية البضائع المنقولة.

^(٦٦) وفقاً للفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج يقصد بالناقل: كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقد مع شاحن لنقل بضائع بطريق البحر.

^(٦٧) وفقاً للفقرة الثالثة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج يقصد بالشاحن: كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عق لنقل بضائع بطريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

^(٦٨) وفقاً للفقرة الرابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج يقصد بالمرسل إليه: الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع؛ ووفقاً للمادة (١/١) من قواعد روتردام المرسل إليه هو الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد نقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

^(٦٩) وفقاً للمادة (٤/٣٦) من قواعد روتردام، يكون بيان ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين بناء على: (١) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ. (٢) أي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً قبل إصدار سجل النقل الإلكتروني.

المنفذ للبضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة أو الذي أصدر فيه سجل النقل الإلكتروني، وبيان إذا كان سجل النقل الإلكتروني قابلاً للتداول أم لا، واسم المرسل إليه وعنوانه إذا حددهما الشاحن، واسم السفينة إذا كان محدداً في عقد النقل، ومكان التسليم والتسليم إذا كان معلوماً لدى الناقل، وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل. ولا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من التفاصيل السابقة الطابع القانوني لسجل النقل الإلكتروني أو صحته.

ويتضح من ذلك النص أن المشرع الدولي أراد التأكيد على أن مبدأ الكفاية الذاتية لا بديل عنه حتى إذا أخذ سند الشحن الشكل الإلكتروني، وأن سجل النقل الإلكتروني يشترط أن يتضمن بيانات كافية عن البضائع حتى يكون صالحاً لتمثيلها^(٧٠)، ومن ثم يضمن الطرف المسيطر عليه تسلم البضائع في ميناء التفريغ أو إعادة بيعها خلال الرحلة البحرية^(٧١).

كما يجب أن يضمن سجل النقل الإلكتروني عبارة صريحة تفيد قابليته للتداول؛ فوفقاً لقواعد روتردام يكون سجل النقل الإلكتروني قابلاً للتداول إذا كان متضمناً مصطلح مثل "لأمر" أو "قابل للتداول" أو أية عبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، بما يدل على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه مثل قابل للتظهير.

أما شركة (بوليرو) فقد توسعت فيما يخص قابلية سجلات النقل الإلكترونية للتداول، فلم يشترط في كتاب قواعد تشغيل النظام أن يذكر في السجل بياناً صريحاً يفيد أنه قابل للتداول، بل يكفي أن يصدر الناقل سجل النقل الإلكتروني لأمر شخص أو أن يترك مكان تعيين المرسل إليه فارغاً^(٧٢).

(٧٠) د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ٢٠١٦م، ص ٦٨ وما بعدها.

(٧١) وفقاً للمادة (٢/٢٠٢) من قانون التجارة البحرية يوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وتعطي هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها.

(72) Bolero Rulebook, Rule: 3.3.2: Making Transferable. Where the Carrier intends to create a transferable Bolero Bill of Lading it shall Designate a To Order Party or Blank Endorse the Bill.

ثانياً- الاتفاق على إجراءات الاستخدام المناسبة لطبيعة السجل الإلكترونية:

تعتبر من أهم الصعوبات التي تواجه التعامل بسجلات النقل الإلكترونية تلك المرتبطة بكيفية استخدام هذه النوعية من السجلات؛ حيث يرتبط اليقين القانوني للتعامل بها بشكل مباشر باتفاق الأطراف على ضوابط قانونية معينة تضمن سهولة إصدار السجل إلى الطرف المسيطر وإمكانية تحويل حق السيطرة مع قدرة الطرف المسيطر على إثبات هويته للناقل بشكل إلكتروني حتى يتمكن من تسلم البضائع، في ظل تأمين كافٍ لسلامة سجل النقل الإلكتروني من أعمال الاحتيال البحري^(٧٣).

وفي الواقع العملي يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني وفقاً لنظام (بوليرو) بمجرد أن يرسل الناقل البحري رسالة إلكترونية إلى النظام متضمنة إقراراً منه باستلام بضائع معدة للشحن أو شحنت بالفعل على متن سفينته، واحتوت الرسالة على شروط عقد النقل^(٧٤)؛ وبناء على ذلك، عندما يرغب أحد البائعين في إبرام عقد نقل بحري فإن النظام يسمح له بحجز السعة المطلوبة لبضائع على إحدى الرحلات البحرية إلكترونياً، بحيث يتمكن هذا الشخص بصفته الشاحن من إصدار تعليمات إلى الناقل المحدد بشأن البضائع المنقولة بطريقة إلكترونية^(٧٥)، أما الناقل الذي تم التواصل معه إلكترونياً عن طريقة النظام فإنه يتولى إصدار سجل النقل الإلكتروني وإيداعه السجل المركزي للنظام Core Messaging Platform^(٧٦)؛ حيث يتم حفظ تفاصيل سجل النقل الإلكتروني داخل ما يعرف بسجلات الشحن، والتي يمكن للمستخدمين المصرح لهم بالوصول إليها إلكترونياً قراءة السند أو تغيير بياناته إذا كان تصريحهم يشمل ذلك، وفي كافة الأحوال يتولى مسجل النظام من التحقق من مصدر الرسائل الإلكترونية وموثوقيتها وتأكيد استلامها، كما سيقوم إذا لزم الأمر بإنشاء رسائل تنبيه وإرسالها إلى المستخدمين المشاركين في المعاملة^(٧٧).

^(٧٣) يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات معينة وردت في المادة (١/٩) من قواعد روتردام.

^(٧٤) Bolero Rulebook, Rule: 3.1.

^(٧٥) W. H. van BOOM, Certain legal aspects of electronic bills of lading, op.cit, p.11.

^(٧٦) Bolero Rulebook, Rule: 1.1.23, p.5. Core Messaging Platform: The messaging system of the Bolero System as described in the Operating Procedures.

^(٧٧) Bolero Rulebook, Rule: 2.3.

وبذلك يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني بدخول الناقل على النظام الإلكتروني المعد لذلك، وملء الفراغات الخاصة ببيانات سجل النقل إلكترونياً، ثم وضع توقيعه الإلكتروني وإرساله بطريقة إلكترونية للشاحن مباشرة أو إلى سجل النظام المتفق بينهم على التعامل من خلاله كنظام (بوليرو). أما حق المرسل إليه تجاه الناقل بشأن سجل النقل الإلكتروني فينشأ بحسب نوعه؛ فإذا كان اسماً فلا ينشأ إلا بعد أن يثبت المرسل إليه- آخر شخص عينه الشاحن المسيطر- هويته على نحو وافٍ عندما يطلب منه الناقل ذلك لحظة تسليم البضائع، أما إذا كان سجل النقل الإلكتروني لأمر أو لحامله، فلا ينشأ حق للمرسل إليه على البضائع تجاه الناقل إلا من اللحظة التي يحول له الشاحن حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني، وفقاً لإجراءات الاستخدام المتفق عليها بين الأطراف.

من جهة أخرى، يظل التحدي الحقيقي للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية هو تحقيق الأمان القانوني لها، بحيث لا تكون أداة في يد المحتالين البحريين تستخدم لإهدار الحقوق الثابتة بها^(٧٨)؛ لذلك سنجد أن كافة القوانين والقواعد والأنظمة التي هيأت التعامل بسجلات النقل الإلكترونية دائماً ما وضعت شرطاً جوهرياً يلزم الأطراف المعنية بأن تضمن سلامة سجل النقل الإلكتروني.

وهو النهج الذي اتبعه القائمون على نظام (بوليرو)، الذين يؤكدون على أن استخدام سجلات النقل الإلكترونية عن طريقهم يعد أكثر أمناً وأقل عرضة لعمليات الاحتيال البحري التي تطول سندات الشحن الورقية؛ حيث يرتبط النظام بسلطة تصديق معتمدة certification authority، تتولى توفير التوقيعات الإلكترونية للأشخاص المرخص لهم بالدخول والتعامل بنظام بولييرو، وتمكنه من المصادقة على الرسائل المرسلة للنظام، فضلاً عن حماية هذه التوقيعات الإلكترونية والمعلومات المتبادلة بين الأطراف وتحويل حق السيطرة رقمياً من خلال تكنولوجيا التشفير التي يتم اختبارها ومراجعتها بصفة دورية وفقاً لأحدث المعايير الدولية^(٧٩).

(٧٨) د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ٢٣.

(79) Bill of Lading Electronic Registry Organization (Bolero), Electronic bills of lading are part of the quiet revolution in world trade. See: <http://www.bolero.net/electronic-bills-of-lading-are-part-of-the-quiet-revolution-in-world-trade/>

وتعتبر شركة (بوليرو) القائمة على النظام الإلكتروني لتداول سجلات النقل الإلكترونية مسؤولة تجاه مستخدمي النظام عن إدارة عمليات النقل البحري التي تجري عن طريقها إلكترونياً، بحيث تقام مسؤوليتها القانونية التقصيرية أو العقدية عن أي اختراق للمسجل الرئيس للنظام أدى إلى إصابة أي مستخدم بضرر، خاصة فيما يتعلق بكشف سرية المعاملات التجارية للأطراف المعنية، أو تأخر النظام في القيام بتبادل سجلات النقل الإلكترونية أو أخطأ في تسليمها لصاحب حق السيطرة عليها.

ويعد التزام (بوليرو) المسؤولة عن نظام إصدار وتبادل سجلات النقل الإلكترونية التزاماً بتحقيق نتيجة، ولا يمكنها نفي مسؤوليتها عن عدم تحقق النتيجة التي ابتغاها مستخدمو النظام إلا بإثبات السبب الأجنبي؛ كالقوة القاهرة أو خطأ المستخدم نفسه أو خطأ الغير^(٨٠).

من جهة أخرى، يوجد التزام عام على مستخدمي النظام بأن يتخذوا كافة التدابير والإجراءات الأمنية اللازمة لتأمين عملية نقل البيانات إلكترونياً من وإلى نظام بوليرو، وحمايتها من الوصول غير المصرح به أو التغيير أو الفقد أو التدمير^(٨١)، كما أن كل مستخدم لنظام (بوليرو) يتعهد عند التوقيع على اتفاقية التشغيل بأن يبلغ القائمين على النظام فوراً إذا فقد مفتاحه الخاص أو أنه تعرض للاختراق، أو إذا كانت لديه أسباب معقولة بأن المفتاح الخاص به قد تم إساءة استخدامه أو من الممكن ذلك أو أن شخصاً غير مصرح له قد استخدمه^(٨٢).

كذلك يلتزم مستخدمو نظام (بوليرو) في حال استلامهم لرسائل من النظام تخص شحنات غيرهم من المستخدمين بطريق الخطأ أن يعيدوا الرسالة إلى مرسلها عبر نظام (بوليرو) بمجرد اكتشاف الخطأ، واتخاذ كافة التدابير المعقولة التي تضمن الامتناع عن تخزين أي نسخة من الرسالة أو الاحتفاظ بها، والتعامل مع المعلومات الواردة في الرسالة على أنها سرية وعدم استخدامها أو الكشف عنها لأي غرض^(٨٣).

(٨٠) د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ١١٤.

(٨١) Bolero Rulebook, Rule: 2.2.4.

(٨٢) Bolero Rulebook, Rule: 2.2.5.

(٨٣) Bolero Rulebook, Rule: 2.2.1.5. Misdelivery: If a Message which is clearly addressed to one User is delivered to another, the User in receipt of the misdelivered Message shall: (a) return the Message to its sender via the Bolero System as soon as the error is discovered; (b) take reasonable measures to

وتأكيداً على ضمان سلامة تداول سجل النقل الإلكتروني يحظر نظام (بوليرو) بأي حال من الأحوال أن يكون هناك أكثر من حامل لسجل النقل الإلكتروني في أي وقت من الأوقات؛ فإذا تبين للقائمين على النظام بأن هناك شخصين لديهما المفتاح الخاص بأحد سجلات النقل الإلكترونية، فإن ذلك يعني أن هناك دخولاً غير مصرح به للنظام، وأن هناك عملية احتيال بحري محتملة؛ ومن ثم يتم إيقاف العمل بالسجل الإلكتروني المعني، وفحصه ومراجعة الأطراف المعنية للتأكد من سلامة عملية النقل^(٨٤).

وفي كافة الأحوال يجب على الأطراف استخدام نظام مراقبة إلكتروني "Electronic Monitoring System"، يمكن من خلاله فحص وتأمين المعلومات المسجلة بشأن سجل النقل الإلكتروني، والمتبادلة بين الأطراف بطريقة رقمية، وفي حالة نشوب نزاع بين الأطراف حول البيانات المتبادلة، يمكن الاستعانة بهذا النظام للوقوف على صحة البيانات المستلمة من كلا الطرفين، وأنه لم يتم التلاعب بها، وفي تلك الحالة تعد البيانات المتعلقة بالمعاملات الأخرى على النظام والتي لا تتعلق بالنزاع أسراراً تجارية لا يجوز فحصها، وإذا تم الكشف عن هذه البيانات أمراً لا يمكن تجنبه كجزء من عمل نظام المراقبة الإلكتروني، فيجب على الأطراف التعامل مع هذه البيانات على أنها سرية، ولا يمكن الكشف عنها لأي طرف خارجي، ولا يجوز استخدامها لأي غرض آخر.

كذلك يعد من أهم الضوابط التي وضعتها قواعد روتردام بشأن التعامل بسجل النقل الإلكتروني في المادة (٩)، وجود اتفاق بين الراغبين في التعامل بسجلات النقل الإلكترونية تبين بوضوح الطريقة المتبعة في شأن إثبات الطرف المسيطر أنه الحائز الشرعي لسجل النقل الإلكتروني، ومع ذلك لم تتطرق القواعد إلى تحديد للطريقة التي يجب على أطراف سجل النقل الإلكتروني اتباعها في ذلك الصدد، وهو أمر منطقي؛ باعتبار أن ذلك من المسائل الفنية التنظيمية التي تخضع لرغبات الأطراف واستعداداتهم. أما وفقاً لقواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سجل النقل الإلكتروني ونظام بولييرو، يعد حائزاً شرعياً لسجل النقل الإلكتروني الشخص الذي يحوز المفتاح الخاص المشفر "Privte Key"، شريطة أن يكون فعالاً وصالحاً للاستخدام^(٨٥).

refrain from storing or retaining any copy of the Message; and (c) treat the information contained in the Message as confidential and not use or disclose it for any purpose.

⁽⁸⁴⁾ Bolero Rulebook, Rule: 3.8.

⁽⁸⁵⁾ Richard Brett Kelly, The CMI charts a course on the sea of electronic data interchange, op.cit, p.351.

الفرع الثاني

التصرف في البضائع بإحالة السيطرة الحصرية

يلتزم أطراف عقد النقل البحري- في حالة انقائهم على تطبيق قواعد روتردام بشأن استخدام سجل النقل الإلكتروني^(٨٦)- أن يتفقا على طريقة إلكترونية محددة لنقل السيطرة على سجل النقل الإلكتروني، وهذه الطريقة تتحدد في الغالب بحسب النظام التقني المستخدم من قبل الأطراف، فقد يكون إحالة السيطرة على سجل النقل الإلكتروني مرهوناً بنقل المفتاح الخاص له من المحيل إلى المحال له بواسطة البريد الإلكتروني، بحيث يتمكن المحال له من تغيير المفتاح الخاص بعد ذلك، على ألا تكون الإحالة نافذة المفعول في مواجهة الناقل إلا بعد قيام المحيل بإبلاغه بتلك الإحالة على بريده الإلكتروني المحدد في عقد النقل البحري، ورد شركة النقل عليه برسالة إلكترونية لتأكيد الاستلام والعلم.

وذلك ما أكدت قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن تداول سجل النقل الإلكتروني، حيث أفرت بحق حامل المفتاح الخاص في القيام بعملية إعادة بيع البضائع المنقولة أو نقل ملكيتها إلى أي شخص آخر عن طريق نقل حق السيطرة والتحويل على سجل النقل الإلكتروني Right of Control and Transfer^(٨٧).

فوفقاً للقاعدة رقم (٧) من تلك القواعد يتم نقل حق السيطرة والتحويل عن طريق قيام حامل المفتاح الخاص الحالي بإخطار الناقل البحري إلكترونياً عن عزمه نقل حق السيطرة والتحويل إلى حامل جديد مقترح، على أن يتلقى من الناقل رسالة تأكيد على تلقيه الإخطار السابق، على أن يتولى بعدها الناقل البحري إرسال كافة البيانات الخاصة بسجل النقل الإلكتروني باستثناء المفتاح الخاص إلى الحامل المقترح، فإذا تلقى الناقل

^(٨٦) لا يوجد ضمن قواعد روتردام نصاً خاصاً بشأن الطريقة التي يمكن بها إحالة حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني؛ لكنها أكدت في المادة (٤/٥١/ب) على حق الحائز الشرعي المسيطر حصرياً على سجل النقل القابل للتداول أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر وفقاً للإجراءات المشار إليها في المادة (١/٩)، والتي تلزم أطراف عقد النقل بالاتفاق على إجراءات استخدام سجل النقل الإلكتروني، خاصة الإجراء المتبع عند إحالة سجل النقل الإلكتروني.

^(٨٧) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule: 4/b/v.

من الحامل الجديد رسالة تأكيد بقبوله حق السيطرة والتحويل، التزم الناقل البحري بأن يلغي المفتاح الخاص الحالي، وأن يصدر مفتاحاً خاصاً جديداً للحامل الجديد. وإذا ما انتقلنا من النظرية إلى التطبيق، نجد أن نظام (بوليرو) للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية الذي يعد نظاماً مغلقاً على مجموعة من المستخدمين المرخص لهم الدخول إلى النظام بعدما وقعوا إلكترونياً على قواعد الاستخدام الخاص به، والتي بمقتضاها يلتزم الأطراف ببيان ما إذا كان سجل النقل الإلكتروني لأمر الحامل أم لأمر شخص معين بالذات (الطرف المسيطر)؛ لأن الأخير هو من سيمك الدخول إلى النظام بموجب التصريح الممنوح له (المفتاح الخاص)؛ ومن ثم إدخال التعليمات المستجدة للنظام بخصوص الشخص الآخر المحال له حق السيطرة (المرسل إليه الأخير)، حيث يتولى النظام إرسال رسالة بمحتويات سجل النقل الإلكتروني إلى المحال له، وفي حال قبوله الإحالة وتعيينه الطرف المسيطر صاحب الحق في تسلم البضائع، يتولى النظام إبلاغ الناقل بالتعليمات الجديدة، وبيانات الشخص المحال له حق السيطرة، والناقل بدوره يلتزم بالتأكد إلكترونياً على قبول التعليمات الجديدة، وأن يحمل البضائع لمصلحة الطرف المسيطر بهدف توصيلها لميناء التفريغ⁽⁸⁸⁾.

ويعتبر الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني هو المرسل إليه المفترض default consignee إذا لم يعين شخص آخر كمرسل إليه⁽⁸⁹⁾؛ لذا قد يكون الطرف المسيطر هو الشاحن والمرسل إليه شخص آخر لم يحل إليه الشاحن حق السيطرة؛ وبالتالي يحق للأخير أن يستبدل المرسل إليه بأي شخص آخر، أما إذا لم يكتف الشاحن بتعيين المرسل إليه بسجل النقل الإلكتروني، بل أحال إليه كذلك حق السيطرة؛ فسيكون للأخير الخيار بين أن يستلم البضائع بنفسه باعتباره صاحب الحق المعين في السجل كمرسل إليه، أو أن يبيع البضائع لمشتري جديد؛ باعتباره الطرف المسيطر، على أن يعين اسم المشتري الجديد كمرسل إليه في سجل النقل الإلكتروني، ويخطر الناقل بذلك.

ومن الأهمية بمكان التأكيد على أن الشخص المحال له حق السيطرة قد يرفض الإحالة، لأي سبب، كما لو ثار خلاف حول نوعية أو جودة البضائع المباعة التي صدر

(88) Bolero Rulebook, Rule: 3.4.1.

(89) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule 9/a.

بشأنها سجل نقل إلكتروني، وهذه الفرضية لم تتعرض لها قواعد روتردام، إلا أن قواعد اللجنة البحرية أقرت بحق الحامل الجديد المقترح أن يخطر الناقل البحري بعدم قبوله تحويل حق السيطرة إليه، وفي تلك الحالة يجب على الناقل أن يخطر الحامل الحالي لسجل النقل الإلكتروني برفض الحامل المقترح، على أن يظل المفتاح الخاص الحالي محتفظاً بصلاحيته الاستخدام من قبل الحامل الحالي كون التحويل أصبح لاغياً^(٩٠).

كما أن نظام (بوليرو) عالجها؛ حيث ورد في القاعدة (3.4.2.b) من كتاب قواعد الاستخدام أن شركة (بوليرو) تعد وكيلاً عن الناقل فيما يتعلق باستلام إخطارات رفض قبول السيطرة من الشخص المحال له سجل النقل الإلكتروني، كما أنها ألزمت الناقل في تلك الحالة بالاحتفاظ بالبضائع المنقولة حتى تسليمها للطرف المسيطر السابق، وإن لم يكن هناك طرف مسيطر سابق فيجب أن يسلمها للشاحن^(٩١).

ويقع على عاتق الطرف المسيطر أو المرسل إليه - وفقاً لنوع سجل النقل الإلكتروني الذي يُطلب من الناقل تسليم البضائع بموجبه^(٩٢) - أن يقبل تسلّم البضائع في الوقت أو الفترة الزمنية والمكان المتفق عليهما في عقد النقل، وفي حال عدم وجود اتفاق على ذلك يكون تسلّم البضائع في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل^(٩٣)، ويجب على المرسل إليه أن يقر بناء على طلب الناقل أو الطرف المنفذ الذي

^(٩٠) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule 7/c.

^(٩١) Bolero Rulebook, Rule: 3.4.2.b.

^(٩٢) يختلف صاحب الحق في استلام البضائع من الناقل البحري بحسب قابلية سجل النقل الإلكتروني للتداول؛ فكما أوضحنا عندما تناولنا أنواع سجل النقل الإلكتروني أن سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول يكون المرسل إليه المعين فيه هو صاحب الحق في استلام البضائع شريطة أن يثبت هويته للناقل البحري على النحو المتفق عليه، أما صاحب الحق في استلام البضائع الممثلة في سجل نقل الإلكتروني قابل للتداول فهو الطرف المسيطر، سواء كان الشاحن أو المرسل إليه أو أي مشتري جديد للبضائع أحيل إليه حق السيطرة الحصرية.

^(٩٣) المادة (٤٣) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلباً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

يسلم البضائع بتسلمه لها على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم، ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه أن يقر بذلك التسلم^(٩٤).

وحتى يتمكن المرسل إليه الذي عينه الشاحن في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول من تسلم البضائع لابد أن ينقل إليه الشاحن حق السيطرة؛ فوفقاً للمادة (١/٥٠ب) يحق لصاحب السيطرة على سجل النقل الإلكتروني تسلم البضائع في ميناء التوقف المقرر، أو في أي مكان على المسار المقرر في حالة النقل الداخلي.

وبذلك يحق لحائز سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول (الطرف المسيطر)^(٩٥) أن يطالب بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى ميناء التفريغ، شريطة أن يثبت أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني، وللناقل أن يرفض تسليم البضائع إذا فشل طالب التسليم في إثبات ذلك، وفقاً لإجراءات استخدام سجل النقل الإلكتروني المتفق عليها بين الأطراف، والتي أوجبت قواعد روتردام أن تتضمن بوضوح الكيفية التي يمكن بها للشخص أن يثبت أنه هو الحائز الشرعي لسجل النقل الإلكتروني^(٩٦).

ويعني ذلك أن الشاحن سيظل هو صاحب الحق في تسلم البضائع المشحونة، ومحتفظاً بحق التصرف فيها؛ كونه الشخص الذي أصدر له الناقل البحري سجل النقل الإلكتروني باعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل البحري، وصاحب حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني منذ لحظة إصداره، ثم يحق له بعد ذلك أن يحيل حق السيطرة إلى المرسل إليه إذا تم تعيينه في السجل أو إلى أي شخص آخر باع له البضائع.

وبذلك لن يكتسب المرسل إليه الذي تم تعيينه منذ البداية في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أو بناء على تعليمات لاحقة من الطرف المسيطر إلى الناقل البحري أي حق من حقوق السيطرة تجاه الناقل البحري، وعلى رأسها: تسلم البضائع في ميناء

^(٩٤) المادة (٤٤) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

^(٩٥) يكون صاحب الحق في تسلم البضائع المشحونة بناء على سجل نقل إلكتروني غير القابل للتداول هو المرسل إليه المعين من قبل الشاحن وليس الحائز، راجع المادة (٤٥) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

^(٩٦) المادة (٤٧) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

الوصول أو إعادة بيعها خلال عملية النقل البحري، إلا بعد أن يحيل إليه الشاحن حق السيطرة الحصرية على سجل النقل الإلكتروني.

وتعتبر عملية إحالة حق السيطرة إلكترونياً من الشاحن إلى المرسل إليه العملية المقابلة لإرسال الشاحن سند الشحن الورقي الأصلي إلى المرسل إليه، ويظهر من ذلك المزية النوعية لسجل النقل الإلكتروني بشأن معالجته لصعوبات تأخر إرسال سند الشحن الورقي أو ضياعه أثناء نقله بالبريد من يد الشاحن إلى يد المرسل إليه؛ حيث يمكن للشاحن خلال دقائق معدودة من لحظة إصدار الناقل لسجل النقل الإلكتروني أن يحيل حق السيطرة الوارد بشأنه للمرسل إليه، ومتابعة ذلك بالتواصل معه في ذات الوقت للتأكد من تمام استلام المرسل إليه للرسالة الإلكترونية، وتأكيد الأخير استلامه إلكترونياً للشاحن.

وبمجرد أن تصبح السيطرة الحصرية على سجل النقل الإلكتروني للمرسل إليه يمكن له إعادة بيع البضائع إلى مشترٍ آخر عن طريق إحالة حق السيطرة بدوره إلى المرسل إليه الجديد بسهولة وبطريقة آمنة- يقابلها عملية التظهير أو المناولة بشأن سند الشحن الورقي- بما يسهم في سرعة تداول البضائع المنقول عن طريق البحر كأحد أهم متطلبات التجارة الدولية، ويقع على الناقل التزام بأن يخطر صاحب حق السيطرة الجديد بأي تحديثات تخص مكان التسليم والتاريخ المتوقع له^(٩٧).

وبذلك يقترب المركز القانوني للطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني من المركز القانوني للحائز الشرعي لسند الشحن الورقي، وهذا ما تم التأكيد عليه في الواقع العملي؛ فوفقاً لقواعد الاستخدام المعمول بها في نظام (بوليرو) يكون لحامل سجل النقل الإلكتروني ذات الحقوق والامتيازات المقررة بموجب عقد النقل البحري فيما يتعلق بالبضائع الممثلة بسجل النقل الإلكتروني، كما لو كان حاملاً لسند شحن ورقي^(٩٨).

. تقييد حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني وإنقضائه:

وفقاً للمادة (٥٦) من قواعد روتردام يجوز لطرفي عقد النقل أن يتفقا على تغيير مفعول حق السيطرة، وتضييق سلطات الطرف المسيطر، فلهما أن يتفقا على عدم السماح للطرف المسيطر بأن يوجه أو يعطي تعليمات للناقل أثناء عملية الناقل، وأن

(97) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule 9/b.

(98) Bolero Rulebook, Rule: (8).

يكون الأمر قاصراً على ما تم الاتفاق عليه في عقد النقل، وكذلك أن يتفقا على أن يحدا من مفعول حق السيطرة بشأن تسلّم البضائع في ميناء توقف مقرر أو في أي مكان على المسار في حال النقل الداخلي، وأن يقتصر التسليم على ميناء التفريغ المحدد في العقد، أو يتفقا على عدم إعطاء الحق للطرف المسيطر بأن يستبدل المرسل إليه بأي شخص آخر، وفي تلك الحالة يقتصر الحق في تسلّم البضائع على الشاحن باعتباره الطرف المسيطر أو المرسل إليه المعين في العقد إذا تم إحالة حق السيطرة إليه.

ووفقاً للمادة (٢/٥٠) من قواعد روتردام ينقض حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني بانقضاء مدة مسؤولية الناقل، ويعني ذلك أن حق السيطرة يظل قائماً طوال مدة مسؤولية الناقل البحري المنصوص عليها في المادة (١٢) من قواعد روتردام؛ وبالتالي ينقضي حق السيطرة بتسليم البضائع للمرسل إليه، وإذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل وينقضي حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني عندما يسلم الناقل البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر، وفي كافة الأحوال ينتهي مفعول أو صلاحية سجل النقل الإلكتروني بمجرد تسليم البضائع لحائزه صاحب حق السيطرة وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في المادة (١/٩) من اتفاقية روتردام.

المطلب الثاني

إبدال سجل النقل الإلكتروني وإثبات تحفظات الناقل

تثير مسألة تداول سجل النقل الإلكتروني العديد من التساؤلات التي تحتاج إلى بيان، ويأتي على رأس هذه التساؤلات: هل يمكن إبدال سند الشحن الورقي بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول أو العكس؟ وهل يمكن للناقل البحري إدراج تحفظاته بشأن البضائع بسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول؟

الفرع الأول

استبدال سند الشحن الورقي بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول

وفقاً للمادة (١/١٠) من قواعد روتردام إذا أصدر مستند نقل ورقي قابل للتداول، واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجب أن تراعى الإجراءات التالية:

(أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول، أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أصدر أكثر من مستند واحد.

(ب) يصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يتضمن بياناً، مؤداه: أن السجل يحل محل مستند النقل القابل للتداول.

(ج) يفقد مستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية، وهذا ما أكد عليه قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، حيث أجاز أن يحل سجل إلكتروني قابل للتحويل محل المستند الورقي إذا استخدمت طريقة موثوقة لهذا الغرض، شريطة أن يدرج بالسجل الإلكتروني ما يفيد حدوث التبديل، وألا يمس التغيير من الشكل الورقي إلى الشكل الإلكتروني حقوق الأطراف والتزاماتهم، وأن يعطل المستند الورقي، ولا يعود له أي مفعول أو صلاحية^(٩٩).

كما أن القواعد التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية بشأن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية منحت الطرف المسيطر قبل تسليم البضائع الحق في أن يطلب من الناقل استبدال سجل النقل الإلكتروني بسند شحن ورقي، وأن يسلمه السند في مكان يحدد له، وفي تلك الحالة يكون الناقل ملزم بتسليمه السند في المكان المحدد أو في أقرب موقع من المكان الذي حدده الطرف المسيطر إذا كان المكان المحدد لا توجد فيه التسهيلات المطلوبة، ولا يمكن مساءلة الناقل عن التأخير في تسليم البضائع الناتج عن ممارسة الطرف المسيطر لحق استبدال سجل النقل الإلكتروني بسند شحن ورقي^(١٠٠)، وتظهر أهمية هذا الخيار المرن في الحالة التي لا تتوافر في دولة أحد الأطراف المعنية المتطلبات القانونية اللازمة للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية، أو كان الطرف المحال إليه حق السيطرة يفتقر للمعدات اللازمة للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية^(١٠١).

كما أعطت القواعد هذا الخيار للناقل أيضاً، بشرط ألا يترتب على تفعيله تأخير غير مبرر أو يعطل تسليم البضائع^(١٠٢)، وفي جميع الأحوال يجب أن يتضمن سند الشحن

^(٩٩) المادة (١٧) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م.

^(١٠٠) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule: 10/a.

^(١٠١) George F. Chandler, maritime electronic commerce for the twenty-first century, op.cit, p.472.

^(١٠٢) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule: 10/b.

الورقي كافة البيانات المثبتة في سجل النقل الإلكتروني باستثناء المفتاح الخاص، وأن ينص فيه على أن إصدار سند الشحن الورقي ترتب عليه إنهاء التعامل بسجل النقل الإلكتروني، وأن يوضح في السند صاحب الحق في تسلم البضائع الذي حدده صاحب حق السيطرة^(١٠٣)، مع الأخذ في الاعتبار أن إنهاء التعامل بين الأطراف بسجل النقل الإلكتروني لا يعني إعفاء أي من الطرفين من الحقوق والالتزامات المنصوص عليها في عقد النقل المبرم بينهم^(١٠٤).

وفقاً للمادة (١٧) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل يمكن الاستعاضة عن سند الشحن الورقي الصادر بالفعل بسجل نقل إلكتروني إذا استخدمت طريقة موثوقة بين الأطراف لهذا الغرض، وبشرط أن يدرج في سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ما يفيد بتحول سند الشحن الورقي إلى سجل نقل إلكتروني، وبناء على ذلك يفقد سند الشحن الورقي مفعوله، دون أي يمس ذلك التحول بحقوق الأطراف والتزاماتهم.

وبذلك يجوز أن يتفق الناقل وحائز سند الشحن الورقي القابل للتداول على استبدال هذا السند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، على أن يسلم الحائز سند الشحن العادي ونسخه إذا كان متعدد النسخ إلى الناقل، وأن يتضمن سجل النقل الإلكتروني بياناً يفيد أن هذا السجل الإلكتروني حل محل السند العادي، الذي فقد صلاحيته منذ لحظة استبداله بسجل نقل إلكتروني.

ووفقاً لنظام (بوليرو) لا يمكن تحويل سند الشحن من ورقي إلى إلكتروني؛ حيث تشترط قواعد الاستخدام على المتعاملين وفقاً للنظام أن يكون سند الشحن قد أخذ صورة سجل نقل إلكتروني منذ لحظة إصداره، إلا أن قواعد تشغيل نظام (بوليرو) أجازت للشخص المسيطر على سجل النقل الإلكتروني أن يطلب من الناقل استبدال سجل النقل الإلكتروني لسند شحن ورقي في أي وقت قبل تسليم البضائع، على أن يكون متضمناً كافة البيانات والشروط الوارد في سجل النقل الإلكتروني، وأن له ذات الأثر القانوني لسجل النقل الإلكتروني، والتاريخ الذي صدر فيه سند الشحن الورقي، وكذلك سجل

(103) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule: 10/c.

(104) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule: 10/d.

يتضمن سلسلة المستخدمين السابقين لسجل النقل الإلكتروني منذ لحظة إصداره حتى تاريخ استبداله بسند الشحن الورقي^(١٠٥)، وتظهر أهمية ذلك عندما يتم بيع البضائع إلى طرفٍ ليس عضواً في نظام بوليرو، خاصة في ظل عدم الانتشار الواسع للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية في الوقت العاصر.

- **انتهاء مفعول أو صلاحية سجل النقل الإلكتروني باستبداله بسند شحن ورقي:**
وفقاً للمادة (٢/١٠) من قواعد روتردام- يقابلها القاعدة (٣.٧.٥) من قواعد تشغيل نظام (بوليرو)- إذا أصدر الناقل سجل نقل إلكتروني، ثم اتفق بعد ذلك مع الحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني بسند شحن ورقي، يصدر الناقل إلى الحائز سند شحن ورقي يتضمن بياناً مؤداه: أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، ومن تلك اللحظة يفقد الأخير أي مفعول أو صلاحية، وفي كافة الأحوال ينتهي مفعول وصلاحية سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بمجرد تسليم الناقل البحري البضائع لحائز سجل النقل الإلكتروني صاحب حق السيطرة عليه أو المرسل إليه المعين من قبله، حيث يترتب على التسليم إلغاء تلقائي للمفتاح الخاص^(١٠٦).

وقد يثار التساؤل حول ما هو الأثر القانوني المترتب على خروج المستخدم من نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية على مدى صلاحية سجل النقل الإلكتروني؟ هذه الوضعية عالجتها قواعد نظام بوليرو؛ حيث رتب على خروج أحد المستخدمين من النظام عدة آثار قانونية تضمن شفافية التعامل مع النظام، هي^(١٠٧):

(١) أن جميع الرسائل الحالية المرسلة من نظام (بوليرو) قبل تاريخ تفعيل إنهاء التعامل مع النظام يتم تسليمها للمرسل إليهم لقراءتها.

(٢) إبلاغ جميع مستخدمي النظام الآخرين المتوقع استلامهم رسائل من المستخدم الذي أنهى علاقته بالنظام بأمر مغادرته لنظام بوليرو.

(٣) اتخاذ جميع التدابير المعقولة لتزويد المستخدمين الآخرين بالمعلومات اللازمة لتمكينهم من الاتصال مستقبلاً بالمستخدم الذي غادر النظام، كما يحق للمستخدم الذي غادر النظام وكان مسيطراً على سجل نقل إلكتروني لم تسلم البضائع الواردة

⁽¹⁰⁵⁾ Bolero Rulebook, Rule: 3.7.

⁽¹⁰⁶⁾ Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Rule 9/b.

⁽¹⁰⁷⁾ Bolero Rulebook, Rule: 2.4.

فيه إلى المرسل إليه أن يطلب من الناقل البحري إصدار سند شحن ورقي بدلاً عن السجل الإلكتروني^(١٠٨).

الفرع الثاني

إدراج التحفظات بسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول

وفقاً للمادة (٥/٣) من اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤م يتعين على الشاحن أن يضمن للناقل دقة العلامات، والعدد، والكمية والوزن كما قدمها له، والشاحن يعرض الناقل عن أي فقد أو تلف أو نفقات نتجت عن ذلك، أو كان نتيجة لعدم دقة في هذه البيانات، وهذه هي القاعدة المتبعة في اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عبر البحر "هامبورغ ١٩٧٨" مادة (١/١٧)، وكذلك أخذ به المشرع المصري في المادة (٢٠٦) من قانون التجارة البحرية التي تقضي بأن الشاحن مسؤول قبل الناقل عن الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة، ولو نزل عن سند الشحن للغير.

والأصل أن يصدر الناقل أو من ينوب عنه سند شحن نظيفاً خالياً من تحفظات الناقل بشأن البيانات المقدمة من الشاحن عن البضائع المشحونة، وكما أكدت محكمة النقض المصرية يعتبر الناقل بذلك قد تسلم البضاعة بالحالة المثبتة فيه، ويفيد هذا إثباتاً منه بعدم قيامه بالتزاماته في حال وصول البضائع المشحونة تالفة أو هالكة، حيث تقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات البضاعة، أو بسبب عذر قاهر أو خطأ مرسلها^(١٠٩).

بيد أن المشرع المصري أجاز للناقل إبداء تحفظات على البيانات التي يرغب الشاحن في قيدها في سند الشحن إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في هذه البيانات (مادة ٢٠٥)، وإذا أراد الشاحن أن يتجنب هذه التحفظات التي قد تؤثر في مسألة تداول سند الشحن أو توقف تنفيذ الاعتماد المستندي، قد يتفق مع الناقل على إصدار سند شحن خالٍ من التحفظات *connaissance net*، وفي تلك الحالة حتى يؤمن الناقل نفسه من رجوع الغير عليه، فيبرم اتفاقاً مع الشاحن على تعويضه عن الأضرار التي

(108) Bolero Rulebook, Rule: 3.7.

(109) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ١٩٠٩، لسنة ٥٩ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٧/٦/٢٠٠٦م.

تلحق به جراء إصداره سند شحن خال من التحفظات، وهو ما يطلق عليه خطاب الضمان *Lettre de garantie*، وهو الأمر الذي أقر به المشرع المصري في المادة (٢٠٧) من قانون التجارة البحرية.

أما فيما يخص إدراج التحفظات في سجل النقل الإلكتروني، فقد نصت المادة (٣١) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام ٢٠٠٨" على التزام الشاحن بتزويد الناقل البحري بكافة المعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل عقد النقل ولإصدار سند الشحن العادي أو سجل النقل الإلكتروني، وإلا التزم الشاحن بتعويض الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

ووفقاً للمادة (٤٠) من قواعد روتردام يحق للناقل أن يتحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع التي قدمها الشاحن؛ حتى لا يتحمل المسؤولية القانونية عن عدم صحتها، وذلك في حال توافر أحد أمرين:

(١) كان لدى الناقل علم فعلي بأن أياً من البيانات الجوهرية الواردة بسجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

(٢) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً في سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

ومن الجدير بالذكر أن قواعد روتردام - بخلاف اتفاقي بروكسيل وهامبورج - اهتمت بإيضاح الحالات التي يحق فيها للناقل أن يبدي تحفظات على المعلومات المقدمة من الشاحن بشأن البضائع التي يتم نقلها عن طريق الحاويات *containers* أو العربات *vehicles*، باعتبارها باتت من الطرق الأكثر انتشاراً في الآونة الأخيرة، بسبب التطور التكنولوجي الذي لحق بالحوايات، وجعل منها الطريقة الآمن والأسهل لنقل شتى أنواع البضائع على ظهر السفن.

لذلك أجازت قواعد روتردام للناقل الذي لا تسلم له البضائع - أو للطرف المنفذ - في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو الذي تسلم له البضائع في حاوية أو عربة مغلقة ولكنه يتفقدتها فعلياً أن يتحفظ على المعلومات التي قدمها الشاحن وفقاً للمادة (١/٣٦) إذا:

(١) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعلياً ومعقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز في تلك الحالة أن يبين المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها.

(٢) كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز في تلك الحالة أن يدرج بنداً في سجل النقل الإلكتروني يورد فيه ما يعتبره - في حدود المعقول - معلومات دقيقة.

أما إذا تسلم الناقل البضائع في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، فيجوز له أن يتحفظ على المعلومات المقدمة من الشاحن بشأن وصف البضائع المناسب للنقل أو العلامات الدالة اللازمة للتعرف عليها أو عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع، إذا: (١) لم يكن النقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعلياً البضائع الموجودة داخل الحاوية^(١١٠) أو العربة^(١١١).

(٢) لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار سجل النقل الإلكتروني، كما يجوز للناقل الذي تسلم البضائع في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أن يتحفظ على المعلومات المقدمة من الشاحن بشأن وزن البضائع إذا لم يتم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة، وأن يدرج الوزن في تفاصيل السجل، أو لم تكن ثمة وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

وفي كل الأحوال، يفهم من ذلك أن واضعي قواعد روتردام عاملوا التحفظات الواردة بسجل النقل الإلكتروني ذات معاملة التحفظات الواردة بسند الشحن التقليدي، غاية الأمر أن التحفظات الواردة بسجل النقل الإلكتروني تثبت على الدعامة الإلكترونية بشكل يتأكد معه علم الشاحن بها، وبالسبب التي دفعت الناقل إلى الأخذ بها، وفي تلك الحالة

^(١١٠) وفقاً للمادة (٢٦/١) من قواعد روتردام يقصد بالحاوية أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البديلة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع، وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك.

^(١١١) وفقاً للمادة (٢٧/١) من قواعد روتردام يقصد بالعربة أي عربة شحن طرقية أو عربة شحن بالسكك الحديدية.

يمكن اعتبار سجل النقل الإلكتروني غير نظيف، الأمر الذي يثير الشك في البضائع، ويضعف الثقة في حجيته ويعرقل تداوله.

وبذلك يأخذ خطاب الضمان الذي يصدره الشاحن إلى الناقل؛ ليتقاضي به إصدار الأخير سجل نقل إلكتروني غير نظيف يصعب تداوله، صورة خطاب إلكتروني، والأخير عرفته قواعد روتردام في المادة (١٧/١) بأنه: "المعلومات المعدة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية، أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع لها لاحقاً. وبما أن عملية النقل البحري ستتم بأكملها في إطار رقمي فإن خطاب الضمان سيأخذ الصورة الإلكترونية كذلك، بحيث يثبت على وسيط إلكتروني تعهد الشاحن بتحملة كافة الإضرار التي تصيب الناقل، والناشئة عن قيام الأخير بإصدار سجل نقل نظيف، وأن يمهر التعهد بالتوقيع الإلكتروني للشاحن، ويتم الاحتفاظ بها ضمن سجل النقل الإلكتروني، بحيث يمكن الرجوع إليه إذا دعت الحاجة إلى ذلك.

المبحث الثالث

حجية سجل النقل الإلكتروني في الإثبات

لا جدال في أن التأثير الذي أحدثته التطور التكنولوجي في كافة جوانب التجارة الدولية قد طال أهم مستندات النقل البحري؛ حيث بات إصدار سند الشحن وتداوله إلكترونياً أمراً في طريقه للذوب والانتشار؛ لما لذلك من مزايا تتناسب مع طبيعة النقل البحري، ولكونها الطريقة المثلى لتعامل أطرافاً هي بحسب الواقع تعمل بعيدة عن بعضها البعض؛ فقد نجد أن الناقل والشاحن والمرسل إليه والبنك فاتح الاعتماد المستندي وشركة التأمين وغيرهم من أطراف النقل البحري ينتمون لدولٍ مختلفة، بحيث يصبح التعامل الإلكتروني بينهم هو أفضل وسيلة تسهل عليهم إنجاز معاملاتهم التجارية في وقتٍ سريع، مع الشعور بالثقة والأمان في صحة هذه التعاملات من الناحية القانونية.

حيث يُعد من أهم عناصر تهيئة البيئة القانونية لتتناسب مع التجارة الإلكترونية، تجاوز عقبة عدم اليقين القانوني بشأن صلاحية السجلات الإلكترونية في الإثبات من خلال وضع ضوابط موضوعية وإجرائية تيسر استخدام التقنيات المعاصرة في تبادل البيانات إلكترونياً، بما يضمن توفير الحماية القانونية لصحتها ونسبتها لمن صدرت

عنه، حتى يمكن الاحتجاج بقيمتها القانونية، ومن ثم ضمان عدم ضياع حقوق المتعاملين بهذه النوعية من السجلات الإلكترونية^(١١٢).

وإذا كان من المستقر عليه أن سند الشحن التقليدي ليس مجرد وثيقة تثبت تسلم الربان البضائع على ظهر السفينة، بل جرت العادة بين شركات الملاحة البحرية على الاكتفاء بتحرير سند الشحن متضمناً كافة البيانات الخاصة بعقد النقل البحري؛ ليقوم مقام الأخير في إثبات عقد النقل البحري، وأن له حجية نسبية بين الناقل والشاحن، وحجيته مطلقة بالنسبة للغير، وعلى رأسهم المرسل إليه، فضلاً عن كونه يمثل البضائع المشحونة ومن يحوزه يعتبر حائزاً للبضائع حيازة رمزية.

ومثل هذه الثوابت القانونية بشأن سند الشحن التقليدي قد لا تتوافر بشأن سجل النقل الإلكتروني، بسبب الطابع الخاص للتعاملات الإلكترونية من جهة، وأن التعامل بسجل النقل الإلكتروني لا يزال أمراً مستحدثاً على البيئة القانونية من جهة أخرى؛ حيث إن أغلب دول العالم لم تضع أحكاماً قانونية خاصة تنظم التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، معتمدة على القوانين التي تنظم المعاملات الإلكترونية عموماً.

لذا قد يكون من الأهمية بمكان أن نتعرض بالدراسة لأحد أهم التساؤلات التي قد تثار في هذا الشأن، ونقصد بذلك كيفية إثبات سجل النقل الإلكتروني لعقد النقل البحري، ومدى حجيته في الإثبات بالنسبة لأطراف وللغير (المطلب الثاني)، وهو ما يتطلب بالضرورة دراسة الشروط القانونية اللازمة لصحة سجل النقل كمحرر إلكتروني (المطلب الأول).

المطلب الأول

شروط صحة سجل النقل البحري كمحرر إلكتروني

إن المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري هي في الغالب منازعات دولية؛ لذا سيقع على عاتق المحكمة أو هيئة التحكيم المختصة بنظر النزاع تحديد القانون الواجب التطبيق وفقاً لقواعد القانون الدولي الخاص البحري، والتي بمقتضاها سيجد نفسه ملزماً بتطبيق القانون الذي اتجهت إليه إرادة الأطراف أو أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة

^(١١٢) د. حسين الماحي، نظرات قانونية في التجارة الإلكترونية، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، العدد ٣١، أبريل ٢٠٠٢م، ص ٢٧٢ - ٢٧٣؛ د. أحمد شرف الدين، حجية المحررات الإلكترونية في الإثبات، مرجع سابق، ص ١١.

بالنزاع^(١١٣)، وعلى رأسها: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع أو المعروفة بقواعد بقواعد هامبورج ١٩٧٨م التي حلت محل معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤م لدى أغلب دول العالم^(١١٤).

وبما أن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية أمرٌ مستحدثٌ لم تنظمه الاتفاقيات الدولية السارية ذات الصلة بالنقل البحري الدولي؛ كاتفاقية هامبورج^(١١٥)، خاصة في ظل ظل عدم دخول قواعد روتردام حيز النفاذ حتى الآن^(١١٦)؛ لذا فإن مسألة القانون الواجب

^(١١٣) قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "يجوز لطرفي عقد النقل إذا كان سند الشحن لا يخضع لمعاهدة بروكسل أن يتفقا على خضوعه لها، بما يجعل أحكام المعاهدة وحدها هي التي تنطبق، سواء ما تعلق منها بالقواعد الموضوعية أو تلك المتعلقة بالإجراءات"، راجع: محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٤٢٨٩، لسنة ٦٤ قضائية، تاريخ الجلسة ١٠/١٠/٢٠١١م.

^(١١٤) لمزيد من التفاصيل حول قواعد تنازع القوانين بشأن سندات الشحن الإلكترونية، راجع: د. رشا على الدين، النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية: دراسة على ضوء قواعد تنازع القوانين، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة المنصورة، العدد ٥٧، أبريل ٢٠١٥م، ص ٢٨٩ وما بعدها.

^(١١٥) يرى البعض أن قواعد هامبورج ١٩٧٨م إذا لم تكن قد نظمت التعامل بسندات الشحن الإلكترونية كما تم في قواعد روتردام ٢٠٠٨م، إلا أن ذلك لا يعني بالضرورة أنها قصرت التعامل في إطار النقل البحري على سند الشحن الورقي؛ حيث إن تعريف سند الشحن المنصوص عليها في المادة (٧/١) من الاتفاقية ورد به مصطلح: وثيقة "document" ولم يرد به مصطلح: صك مكتوب "writing"، وقد يستدل من ذلك أن واضعي الاتفاقية قد فتحوا الباب أمام التوسع في التفسير، ليشمل ما قد يطرأ على عقد النقل البحري من تطورات تكنولوجية، ومنها: التعامل بسندات الشحن الإلكترونية، راجع:

W.H. van Boom, Certain Legal Aspects of Electronic Bills of Lading, op.cit, p.14.

^(١١٦) على الرغم من عدم دخول اتفاقية روتردام ٢٠٠٨م حيز النفاذ حتى وقت كتابة هذا البحث، إلا أن ذلك لا يمنع أطراف سجل النقل الإلكتروني بمقتضي ما يعرف في العرف البحري بالشرط الجوهري من الاتفاق على خضوع المنازعات الناشئة عقد النقل البحري الدولي لأحكام الاتفاقية بوصفها قانون الإرادة عملاً بالمادة (١٩) من القانون المدني المصري، وهذا ما أيده موقف الفقه بشأن مدى إمكانية تطبيق قواعد روتردام غير النافذة بشأن عقود النقل البحري، والذي أكد على أن مبادئ التوافقية والحرية التعاقدية المستقر عليها بشأن المعاملات التجارية الدولية تسمح لأطراف عقد النقل البحري الاتفاق على خضوع معاملتهم لقواعد روتردام شريطة عدم مخالفة ذلك لقواعد النظام العام الداخلي للدول المعنية، راجع:

التطبيق على المنازعات الموضوعية الناشئة عن استخدام هذه النوعية من السجلات الإلكترونية ستلعب فيها إرادة الأطراف المتعاقدة دوراً جوهرياً، خاصة أن معظم التشريعات المقارنة عند معرض تنظيمها لقواعد تنازع القوانين في العلاقات التعاقدية ذات العنصر الأجنبي تعطي الأولوية لإرادة الأطراف الصريحة أو الضمنية لاختيار القانون الواجب التطبيق أمام المحاكم الوطنية^(١١٧) أو هيئات التحكيم^(١١٨)، شريطة ألا ينطوي ذلك خروجاً على القواعد المتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية، وألا يكون اختيارهم مشوباً بالغش نحو القانون الذي كان من المفروض تطبيقه على موضوع النزاع^(١١٩).

Laurent FEDI, Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes du XXIe siècle, op.cit, p.2.

^(١١٧) تنص المادة (١/١٩) من القانون المدني المصري على أنه: "يسري على الالتزامات التعاقدية، قانون الدولة التي يوجد فيها الموطن المشترك للمتعاقدين إذا اتحدا موطناً، فإن اختلفا موطناً سري قانون الدولة التي تم فيها العقد، هذا ما لم يتفق المتعاقدان أو يتبين من الظروف أن قانوناً آخر هو الذي يراد تطبيقه".

^(١١٨) قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "من المقرر- في قضاء هذه المحكمة- أن التنظيم القانوني للتحكيم إنما يقوم على أن إرادة المتعاقدين هي التي توجد التحكيم وتحدد نطاقه من حيث المسائل التي يشملها والقانون الواجب التطبيق وتشكيل هيئة التحكيم وسلطاتها وإجراءات التحكيم، وكان من المقرر وعلى ما تضي به المادة ٣٩ من قانون التحكيم رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ أنه متى اتفق المحتكمان على الموضوع محل النزاع تعين على هيئة التحكيم أن تطبق عليه القواعد القانونية التي اتفقا عليها، فإذا ما اتفقا على تطبيق قانون دولة معينة تلتزم هيئة التحكيم أن تطبق على النزاع القواعد الموضوعية لهذا القانون دون القواعد الخاصة بتنازع القوانين، ما لم يتفق طرفا النزاع على غير ذلك"، راجع: محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ١٥٠٩١، لسنة ٨٠ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٧/١٢/٢٠١١م، مكتب فني ٦٢، ص ١٠٥٩.

^(١١٩) د. هشام علي صادق، نطاق تطبيق القانون البحري الجديد في مسائل نقل البضائع واتفاقات التحكيم المتعلقة بها: دراسة تحليلية في ضوء المبادئ العامة لتنازع القوانين وأحكام معاهدي بروكسل لسنة ١٩٢٤م ونيويورك لسنة ١٩٥٨م، المجلة المصرية للقانون الدولي، الصادرة عن الجمعية المصرية للقانون الدولي، المجلد رقم (٤٥) لسنة ١٩٨٩م، ص ١١؛ د. أحمد عبد الفضيل محمد، القانون واجب التطبيق في منازعات التحكيم البحري الدولي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة المنصورة، العدد ٥٧، أبريل ٢٠١٥م، ص ٢١.

وهذا الاتجاه هو ما يسايره الواقع العملي؛ حيث نجد أن أنظمة Bolero⁽¹²⁰⁾ وessDOCS⁽¹²¹⁾ التي تتيح التعامل بسجلات النقل الإلكترونية تلزم شركاءها التجاريين (مثل: شركات النقل والشاحنين والمصارف والوكلاء البحريون والمرسل إليهم وغيرهم) ممن لديهم الرغبة في العمل بموجب تلك الأنظمة بالتوقيع إلكترونياً على اتفاقية استخدام النظام أو كتاب قواعد، والذي يتضمن آلية استخدام النظام وأحكام الإثبات وحقوق والتزامات الأطراف وكيفية حل المنازعات التي تنشأ عن استخدام النظام، وأن المحاكم الإنجليزية هي المختصة حصراً بنظر المنازعات الناشئة عن مخالفة أو عدم الامتثال لاتفاقية استخدام النظام⁽¹²²⁾، وأن القانون الإنجليزي⁽¹²³⁾ هو القانون الواجب التطبيق؛

⁽¹²⁰⁾ BOLERO's Rulebook, rule 2.1.1.1: Effect as Agreement between Users: The Rulebook constitutes an agreement between Users, and between each User and the Bolero Association acting on its own behalf, and on behalf of all other Users from time to time, and, where necessary, on behalf of Bolero; The rule 2.1.2.1: Rulebook: Each User agrees, when Enrolling into the Bolero System, to be bound by this Rulebook; see also: Bill of Lading Electronic Registry Organization(BOLERO), Terms and Conditions: Your use of this website and any dispute arising out of such use of the website is subject to the laws of England and Wales. Available at:

<http://www.bolero.net/home/termsandconditions/>

⁽¹²¹⁾ the essDOCS, Terms of use, Applicable Law: Your use of this website and downloads from it are governed by, and these terms and conditions are to be interpreted in accordance with, English law. You agree to submit any dispute arising out of or in connection with these terms and conditions or in relation to this website, to the exclusive jurisdiction of the courts of England. Available at: <https://www.essdocs.com/policies>

⁽¹²²⁾ Bolero Rulebook, Rule: 2.5.3. English Jurisdiction. Where the sole matter at issue between the parties is a claim for non-compliance with or breach of this Rulebook, all proceedings in respect of such claim shall be subject to the exclusive jurisdiction of the English courts.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية تشغيل نظام (بوليرو) وفقاً للقاعدة (2.5.4) قد سمحت للأطراف المتنازعة الاتفاق على اختيار المحكمة أو الهيئة القضائية المختصة طالما أن المسألة الوحيدة المتنازع عليها الأطراف ليست هي المطالبة بعدم الامتثال أو مخالفة اتفاقية تشغيل النظام.

⁽¹²³⁾ Bolero Rulebook, Rule: 2.5.2. Applicable Law. This Rulebook is governed by and shall be interpreted in accordance with English Law.

كونه يشتمل على نظام قانوني متكامل للمعاملات الإلكترونية^(١٢٤)، فضلاً عن ذلك يقع على كل مستخدم لنظام (بوليرو) لسجلات النقل الإلكترونية الامتثال لأي قانون أو لائحة تنطبق على أي معاملة تمت من خلال النظام، خاصة المتعلقة بحماية البيانات أو التشفير^(١٢٥).

كما تؤكد اتفاقية استخدام نظام (بوليرو) على أن اعتبار أي نص ورد في تلك الاتفاقية غير قانوني أو غير قابل للتنفيذ من قبل محكمة مختصة أو هيئة قضائية معينة فإن عدم صلاحية هذا النص تكون مقتصرة على الحكم الذي أصدرته المحكمة أو الهيئة القضائية المختصة دون أن يمتد لحالات أخرى، كما أن نصوص الاتفاقية الأخرى لا تتأثر بعدم صلاحية أحد النصوص، وتظل لها ذات الفعالية القانونية^(١٢٦).

وبذلك تظهر الأهمية العملية لدراسة شروط صحة سند الشحن كمحرر إلكتروني يمكن الاعتماد به قانوناً عند حدوث نزاع بين أطراف عقد النقل البحري اللذين اتفقوا على التعامل به، ويثار التساؤل عن القانون الواجب التطبيق، ومدى اعترافه بسجلات النقل الإلكترونية، وكيفية إثبات التصرفات القانونية القائمة عليها، ومدى حجيتها في الإثبات أمام القضاء الوطني أو هيئة التحكيم المختصة بنظر النزاع.

وبمقارنة ما ورد بشأن ضوابط استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول بقواعد روتردام وقواعد اللجنة البحرية الدولية وكتاب القواعد لنظام (بوليرو) مع أحكام حجية المحررات الإلكترونية في القانون المصري^(١٢٧) والاتفاقيات الدولية المعنية؛ يمكننا

ونشير هنا إلى أن المملكة المتحدة لديها بيئة تشريعية مناسبة لمعالجة أغلب الصعوبات التي تواجه التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، ومن أهم القوانين المنظمة لذلك:

The Electronic Communications Act 2000; Electronic Identification and Trust Services for Electronic Transactions Regulation 2016 (No. 696).

⁽¹²⁴⁾ Bolero Rulebook, Rule: 23. See: Winnie Ma, Lading Without Bills, op.cit, p.213.

⁽¹²⁵⁾ Bolero Rulebook, Rule: 2.3.3.

⁽¹²⁶⁾ Bolero Rulebook, Rule: 2.5.1.

⁽¹²⁷⁾ وفقاً للمادة (٩) من مشروع قانون تنظيم المعاملات الإلكترونية المصري، يشترط في سجل النقل الإلكتروني المنتج لآثارها القانونية توار الشروط الآتية مجتمعة: أ. إمكان الاحتفاظ به بالشكل الذي تم إنشاؤه عليه أو إرساله أو تسلمه أو بأي شكل يسهل به إثبات دقة البيانات التي وردت فيه عند الإنشاء والإرسال أو التسليم. ب. أن تكون البيانات الواردة فيه قابلة للاحتفاظ بها وتخزينها بحيث يمكن الرجوع إليها في أي وقت. ج. أن تدل البيانات الواردة فيه على هوية من ينسؤه أو يستلمه وتاريخ ووقت

أن نجل شرطين يجب توافرها ليتمتع سجل النقل الإلكتروني بالحجية الكاملة في الإثبات، مع مراعاة ضرورة توافر البيانات الإلزامية لسند الشحن البحري الواردة في المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية المصري^(١٢٨)، وذلك على التفصيل التالي:

الفرع الأول

توقيع الأطراف إلكترونياً على سجل النقل الإلكتروني

وفقاً للمادة الأولى من القانون المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، يعرف المحرر الإلكتروني بأنه: "رسالة بيانات تتضمن معلومات تنشأ أو تدمج، أو تخزن، أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسيلة إلكترونية أو رقمية أو ضوئية أو بأية وسيلة أخرى مشابهة"، كما عرف قانون الأونسيرال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م السجل الإلكتروني بأنه: "المعلومات التي تنشأ أو ترسل أو تسلم أو تخزن بوسائل إلكترونية، بما فيها حسب مقتضى الحال، جميع المعلومات التي ترتبط منطقياً بالسجل أو تتربط معه على أي نحو آخر بحيث تصبح جزءاً منه، سواء نشأت في الوقت نفسه أم لا".

ونستنتج من تلك التعاريف أن سجل النقل الإلكتروني يعد أحد المحررات الإلكترونية، فهو يتضمن بيانات عن عقد النقل البحري تنشأ وتخزن على دعامة إلكترونية^(١٢٩)، ويتم تبادلها بين الناقل والشاحن أو أي شخص يحال له حق السيطرة

الإرسال والتسلم. د. أن يتم الحفظ في شكل مستند أو سجل إلكتروني طبقاً للشروط والأسس التي تحددها الجهة المختصة التي يخضع هذا النشاط لإشرافها.

^(١٢٨) وفقاً للمادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية المصري، يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص: أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم. ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها، وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعية عليها وحالتها الظاهرة، بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعية فيها. ج- اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه. د- اسم الريان. هـ- ميناء الشحن وميناء التفريغ. و- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق فيها. ز- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه. ح- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية.

^(١٢٩) وفقاً للمادة الأولى من اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، الصادرة بالقرار الوزاري رقم ١٠٩ لسنة ٢٠٠٥م، والمنشور بالوقائع المصرية العدد ١١٥ (تابع)، بتاريخ ٢٥ مايو سنة ٢٠٠٥م، تعرف الدعامة

بوسيلة إلكترونية، أو كما عرّفته قواعد روتردام بأنه: "المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني".

وبما أن المشرع المصري في القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات قد أعطى للمحركات الإلكترونية في نطاق المعاملات التجارية ذات الحجية المقررة للمحركات الرسمية والعرفية في أحكام قانون في المواد المدنية والتجارية متى استوفت الشروط المنصوص عليها في القانون وفقاً للضوابط الفنية والتقنية التي حددها اللائحة التنفيذية للقانون^(١٣٠)، وكذلك فعل المشرع الفرنسي في المادة (١٣٦٦) من القانون المدني المعدل عام ٢٠١٦م^(١٣١)، والتي تنص على أنه: "للكتاب الإلكترونية ذات القوة الثبوتية المقررة للكتابة على الدعامة الورقية، شريطة أن يكون من الممكن حتماً تحديد الشخص الذي صدرت عنه، وأن تنشأ هذه الكتابة وتحفظ في ظل ظروف تضمن سلامتها".

وحيث إن القواعد العامة في الإثبات تقضي بأن الكتابة لا تعد دليلاً كاملاً في الإثبات إلا إذا كانت موقعة من الشخص الصادر عنه التصرف القانوني، بشكل يظهر معه رضاه بالالتزامات الناشئة عن هذا التصرف^(١٣٢)، وأن توقيع الشخص هو حجر

الإلكترونية بأنها: "وسيط مادي لحفظ وتداول الكتابة الإلكترونية، ومنها الأقراص المدمجة أو الأقراص الضوئية أو الأقراص الممغنطة أو الذاكرة الإلكترونية أو أي وسائط أخرى مماثل".

(١٣٠) تنص المادة (١٥) من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات على أنه: "للكتاب الإلكترونية وللمحركات الإلكترونية، في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية، ذات الحجية المقررة للكتابة والمحركات الرسمية والعرفية في أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، متى استوفت الشروط المنصوص عليها في هذا القانون وفقاً للضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون".

(١٣١) L'article 1366 de Code Civil, Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 4 «L'écrit électronique a la même force probante que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifiée la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité».

(١٣٢) المادتان (١٠ و ١٤) من قانون الإثبات المصري رقم (٢٥) لسنة ١٩٦٨م والمعدل بالقانون رقم

(١٨) لسنة ١٩٩٩م؛ المادة (١٣٦٧) من القانون المدني الفرنسي المعدل.

الزاوية بشأن حجية المحرر؛ كونه يتضمن إقراراً منه بما هو مدون في السند، وأنه ملزم به، حتى لو أخذ هذا التوقيع صورة إلكترونية^(١٣٣).

لذا لن نكون أمام سجل نقل إلكتروني له حجية قانونية في الإثبات إلا إذا كان موقفاً إلكترونياً من الناقل مصدر سجل النقل الإلكتروني أو من ينوب عنه (الربان)، وهذا ما أكدت عليه قواعد روتردام في المادة (٢/٣٨) التي تنص على أنه: "يتضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع، من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني، ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني".

وهو كذلك موقف قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل؛ حيث تنص المادة (٢/٧) منه على أنه: "ليس في هذا القانون ما يلزم أي شخص باستخدام سجل إلكتروني قابل للتحويل دون موافقته"^(١٣٤)، كما اعتبر القانون النموذجي أن السجل الإلكتروني القابل للتحويل قد استوفى شرط التوقيع الإلكتروني إذا استخدمت طريقة موثوقة لتحديد هوية الشخص المعني، ولإظهار نيته فيما يتعلق بالمعلومات الواردة في السجل الإلكتروني القابل للتحويل"، فالتوقيع الإلكتروني هو ما يجعل للمحرر الإلكتروني حجة في الإثبات، ويحدد هوية الشخص الموقَّع على المحرر الإلكتروني، ويلزمه بما تتضمنه من بيانات ومعلومات، فضلاً عن كونه يضيء الطابع القانوني على محتوى المحرر الإلكتروني^(١٣٥).

ويرى الباحث أنه بالرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ ١٩٧٨م) لم تنظم التعامل بسجلات النقل الإلكترونية لحدثة الموضوع، إلا أنها تركت الباب مفتوحاً لذلك؛ حيث أجازت أن يكون التوقيع على سند الشحن الصادر من الناقل إلكترونياً، ولم تقصره على التوقيع بخط اليد طالما أن القانون الوطني يسمح بذلك صراحة أو ضمناً؛ فوفقاً للمادة (٣/١٤) من القواعد يجوز أن يكون التوقيع على سند

(١٣٣) د. أحمد شرف الدين، حجية المحررات الإلكترونية في الإثبات، مرجع سابق، ص ٤٦؛ د. رشا على الدين، مرجع سابق، ص ٣٣١.

(١٣٤) UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records 2017, Article (7): 2. "Nothing in this Law requires a person to use an electronic transferable record without that person's consent".

(١٣٥) Stephen Mason, electronic signatures in practice, Journal of High Technology Law, 2006, volume 6, p.156.

الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتتقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد التي يصدر فيها سند الشحن.

وذا نتيجة يمكننا استنتاجها بشأن قانون التجارة البحرية المصري؛ فوفقاً للمادة (٢/٢٠٢) يجوز أن يكون توقيع الناقل بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وهو ما يدل على صحة استخدام سجلات النقل الإلكترونية، واعتراف قانوني بحجيتها كدليل كامل في الإثبات أمام القضاء المصري، خاصة في ظل وجود قانون ينظم التوقيع الإلكتروني.

وعلى الصعيد العملي، نجد أن كتاب القواعد لشركة (بوليرو) قد أعطى للتوقيع الإلكتروني نفس الحجية والأثر القانوني للتوقيع اليدوي^(١٣٦)، ولم يجيز لأي مستخدم الاعتراض على صحة أي معاملة أو بيانات أو اتصالات تتم بواسطة الرسائل الموقعة إلكترونياً وفقاً لنظام (بوليرو) بحجة أنها أخذت شكلاً إلكترونياً بدلاً من الشكل الورقي التقليدي^(١٣٧).

كما أن القاعدة رقم (٧) من اتفاقية استخدام النظام تلزم جميع المستخدمين بالموافقة على إصدار سجلات النقل موقعة رقمياً، حتى لو كانت القواعد الدولية أو قوانينهم الوطنية تتطلب إصدار سند شحن مكتوب وموقع يدوياً، وهذا يعني أن الأطراف قد تنازلوا عن الحق في الحصول على سند شحن ورقي، طالما أن هناك سجل نقل إلكتروني مهورٍ بالتوقيع الإلكتروني للناقل^(١٣٨).

وقد تعددت التعريفات القانونية التشريعية^(١٣٩) والفقهية^(١٤٠) بشأن التوقيع الإلكتروني، وإن كان جُلها أجمع على أنه: ما يوضع على محرر إلكتروني من بيانات تتخذ شكلاً

⁽¹³⁶⁾ BOLERO's Rulebook, rule 2.2.2.2. Signature Requirements: The contents of a Message Signed by a User, or a portion drawn from a Signed Message, are binding upon that User to the same extent, and shall have the same effect at law, as if the Message or portion thereof had existed in a manually signed form.

⁽¹³⁷⁾ BOLERO's Rulebook, rule 2.2.2.3.

⁽¹³⁸⁾ W.H. van Boom, Certain Legal Aspects of Electronic Bills of Lading, op.cit, p.12-13.

⁽¹³⁹⁾ عرّف المشرع المصري التوقيع الإلكتروني في المادة الأولى من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات بأنه: "ما يوضع على محرر

إلكترونيًا كحروفٍ أو أرقامٍ أو رموزٍ أو إشاراتٍ أو غيرها، وتتمتع بطابع متفرد يسمح بتحديد الشخص المُوقَّع، وتضمن صلته وموافقته على المعلومات الواردة بالمحرر الإلكتروني بطريقة سليمة وأمنة".

ويمكن أن يأخذ التوقيع الإلكتروني على سجل النقل الإلكتروني عدة أشكال مختلفة ترد إلى عدة أنماط رئيسية، أهمها^(١٤١):

(أ) التوقيع بالأحرف الأولى داخل رسالة البيانات أو عن طريق رقم التعريف الشخصي (Pin code)^(١٤٢) أو بطريقة النقر لإظهار النية (click wrap) على رمز يؤكد

إلكتروني، ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها، ويكون له طابع متفرد يسمح بتحديد شخص المُوقَّع ويميزه عن غيره"، وعرفه المشرع الفرنسي في المادة (١٣٦٧) المعدل عام ٢٠١٦م بأنه: "يتكون التوقيع الإلكتروني من استخدام وسيلة موثوقة تحدد بطريقة مضمونة صلته بالتصرف الذي الحق به، وموثوقية هذه الطريقة مفترض- حتى يثبت العكس، عند إنشاء التوقيع الإلكتروني- أن تكون هوية الموقع مؤمنة، وسلامة التصرف مضمونة، بموجب شروط محددة بمرسوم من مجلس الدولة"؛ ووفقاً للمادة الثانية من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عام ٢٠٠١م، فإن التوقيع الإلكتروني يعني: "يعني بيانات في شكل إلكتروني مدرجة في رسالة بيانات، أو مضافة إليها أو مرتبطة بها منطقياً، يجوز أن تُستخدم لتعيين هوية المُوقَّع بالنسبة إلى رسالة البيانات، ولبيان موافقة المُوقَّع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات".

^(١٤٠) د. على سيد قاسم، بعض الجوانب القانونية للتوقيع الإلكتروني، مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق جامعة القاهرة، العدد ٧٢ لسنة ٢٠٠٢م، ص ١٥؛ د. حسن جمعي، إثبات التصرفات القانونية التي يتم إبرامها عن طريق الإنترنت، دار النهضة العربية ٢٠٠٠م، ص ٣٣؛ د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ٨٩.

^(١٤١) د. أسامة روبي عبد العزيز الروبي، المشكلات الإجرائية للتوقيع الإلكتروني أمام القضاء المدني: دراسة مقارنة بين القوانين المصري والفرنسي والعماني والإماراتي، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، العدد ٢ المجلد ٢٣، يوليو ٢٠١٥، ص ٢٤ وما بعدها؛ د. محمد أحمد جستنيه، مدى حجية التوقيع الإلكتروني في عقود التجارة الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة ٢٠٠٥م، ص ٨١ وما بعدها. راجع أيضاً:

Stephen Mason, electronic signatures in practice, op.cit, p.155.

^(١٤٢) A Personal Identification Number (PIN).

التصرف القانوني مثل: (I accept)، وكذلك التوقيع بالقلم الإلكتروني على شاشة الحاسب الآلي الممغنطة، والتي يظهر عليها المحرر الإلكتروني المراد توقيعه.

ب) التوقيع باستخدام الخواص الذاتية والقياسات الحيوية للموقع، مثل: الاعتماد على بصمة اليد أو العين أو الصوت للموقع، لتتحول إلى أشكال رقمية يمكن استخدامها كتوقيع إلكتروني آمن.

ج) التوقيع بواسطة المفتاح الخاص Clè privée أو تقنية تشفير المفتاح المزدوج، والتي قد تتم تحت إشراف جهات تصديق إلكتروني معتمدة من الدول، وبمقتضاها يتم منح أطراف المعاملة الإلكترونية مفتاحين، أحدهما يسمى المفتاح الخاص، ويكون بمثابة التوقيع الإلكتروني لأحد المتعاملين، ولا يجوز أحد غيره، بحيث يظل محتفظاً به في سرية تامة، وتحت السيطرة الحصرية للموقع، أما المفتاح الآخر، ويسمى المفتاح العام يمنح لأي طرف آخر ذي صلة؛ ليتمكن من الاطلاع على المحرر الإلكتروني، والتأكد من صحة وسلامة التوقيع الإلكتروني، دون إمكانية التعديل على المحرر الإلكتروني أو تحويله^(١٤٣).

ووفقاً للقانون المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات^(١٤٤)، ولأئحته التنفيذية^(١٤٥)، والقانون المدني الفرنسي^(١٤٦)، والقرار الصادر من مجلس الدولة الفرنسي بشأن الضوابط الفنية والقانونية

^(١٤٣) L. Guinotte, La signature électronique après les lois du 20 octobre 2000 et du 9 juillet 2001, Journal des tribunaux, 121e année- N° 6063, belge, 14 septembre 2002, p.556.

^(١٤٤) المادتان (١٤ و ١٨) من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات.

^(١٤٥) المادة (٨) اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، الصادرة بالقرار الوزاري رقم ١٠٩ لسنة ٢٠٠٥م، والمنشور بالوقائع المصرية العدد ١١٥ (تابع)، بتاريخ ٢٥ مايو سنة ٢٠٠٥م، تعرّف الدعامة الإلكترونية بأنها: "وسيط مادي لحفظ وتداول الكتابة الإلكترونية، ومنها الأقراص المدمجة أو الأقراص الضوئية أو الأقراص الممغنطة أو الذاكرة الإلكترونية أو أي وسيط آخر مماثل".

^(١٤٦) L'article 1367 de Code Civil, Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 4. «Lorsqu'elle est électronique, elle consiste en l'usage d'un procédé fiable d'identification garantissant son lien avec l'acte auquel elle s'attache. La fiabilité de ce procédé est présumée, jusqu'à preuve contraire,

للاعتداد بالتوقيع الإلكتروني^(١٤٧)، يكتسب الأخير ذات الحجية المقررة للتوقيعات في أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، إذا روعي في إنشائه وإتمامه الشروط التالية: (١) ارتباط التوقيع الإلكتروني بالموقع على المحرر وحده دون غيره^(١٤٨). (٢) أن يكون الموقع وحده صاحب السيطرة على الوسيط الإلكتروني^(١٤٩). (٣) إمكانية كشف أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني أو التوقيع الإلكتروني^(١٥٠). وبناء على ذلك يكون لرسائل البريد الإلكتروني المستوفية للشروط القانونية والضوابط الفنية والتقنية، والمتبادلة بين أطراف سجل النقل الإلكتروني، والممهرة بتوقيعهم الإلكتروني حجية في الإثبات لا تقل عن حجية المحررات العرفية الورقية،

lorsque la signature électronique est créée, l'identité du signataire assurée et l'intégrité de l'acte garantie, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État».

(¹⁴⁷) Décret n° 2017-1416 du 28 septembre 2017 relatif à la signature électronique. Disponible sur:

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/9/28/JUSC1716705D/jo/texte>

(^{١٤٨}) وفقاً للمادة (٩) اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، يتحقق من الناحية الفنية والتقنية ارتباط التوقيع الإلكتروني بالموقع وحده دون غيره متى استند هذا التوقيع إلى منظومة تكوين بيانات إنشاء توقيع إلكتروني مؤمنة على النحو الوارد في المواد (٤،٣،٢) من هذه اللائحة، وتوافرت إحدى الحالتين الآتيتين: (أ) أن يكون هذا التوقيع مرتبطاً بشهادة تصديق إلكتروني معتمدة ونافذة المفعول صادرة من جهة تصديق إلكتروني مرخص لها أو معتمدة. (ب) أن يتم التحقق من صحة التوقيع الإلكتروني طبقاً للمادة (٧) من هذه اللائحة.

(^{١٤٩}) وفقاً للمادة (١٠) اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، يتحقق من الناحية الفنية والتقنية سيطرة الموقع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني المستخدم في عملية تثبيت التوقيع الإلكتروني عن طريق حيازة الموقع لأداة حفظ المفتاح الشفري الخاص، متضمنة البطاقة الذكية المؤمنة والكود السري المقترن بها.

(^{١٥٠}) وفقاً للمادة (١١) اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، مع عدم الإخلال بما هو منصوص عليه في المواد (٤،٣،٢) من هذه اللائحة يتم من الناحية الفنية والتقنية كشف أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني الموقع إلكترونياً، باستخدام تقنية شفرة المفاتيح: العام والخاص، وبمضاهة شهادة التصديق الإلكتروني وبيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني بأصل هذه الشهادة وتلك البيانات، أو بأي وسيلة مشابهة.

حيث يتعين على القاضي أن يعتد برسائل البريد الإلكتروني المتبادلة بين الأطراف دون أن يكون له سلطة تقديرية حيال ذلك، طالما لم ينكرها صراحة المنسوبة إليه^(١٥١). وقد أكدت على ذلك المحكمة الاقتصادية المصرية؛ حيث قضت بأن البريد الإلكتروني يعد من قبيل المحررات الإلكترونية وفقاً لأحكام المواد ١ و ١٥ و ١٦ من القانون ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن التوقيع الإلكتروني، وأن ذلك البريد مستوفٍ للشروط اللازمة لحجية المحررات الإلكترونية في الإثبات وفقاً للمادة (٨) من اللائحة التنفيذية للقانون^(١٥٢)، وهذا ما أكد عليه القضاء في كل من: بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، حيث توسع في مفهوم الشكل الذي يتخذه التوقيع الإلكتروني، واعتبر أن مجرد كتابة الاسم داخل رسالة البريد الإلكتروني بمثابة توقيع إلكتروني يلزم مرسل الرسالة بمحتواها^(١٥٣).

(¹⁵¹) Cour de cassation, Première Chambre civile, Audience publique du jeudi 30 septembre 2010, N° de pourvoi: 09-68555.

(^{١٥٢}) قضت المحاكم الاقتصادية المصرية بأن: "البريد الإلكتروني يعد من قبيل المحررات الإلكترونية وفقاً لأحكام المواد ١ و ١٥ و ١٦ من القانون ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن التوقيع الإلكتروني، وأن ذلك البريد مستوفٍ للشرائط اللازمة لتحقيق الشروط اللازمة لحجية المحررات الإلكترونية في الإثبات وفقاً للمادة ٨ من اللائحة التنفيذية للقانون المشار إليه سلفاً، لاسيما وأن الشركة المدعية لم تتكر أن عنوان البريد الإلكتروني الصادر به ذلك البريد لا يخص الشركة"، انظر: محكمة القاهرة الاقتصادية، دائرة أولى اقتصادي، الطعن رقم ٤١ لسنة ٢٠١٣ قضائية، بتاريخ ٢٠١٥/١/٣١م، وفي هذا الشأن قضت محكمة التمييز بإمارة أبوظبي بالإمارات بأنه: "يعتبر الاعتماد على التوقيع الإلكتروني المحمي معقولاً ما لم يثبت العكس، لما كان ذلك، وكانت الرسالة الإلكترونية المؤرخة ١ مايو ٢٠٠٨ قد استوفت شرائطها؛ إذ تضمنت اسم الراسل، وعنوانه الإلكتروني، والمرسل إليه، والشخص المرسل إليه الرسالة، وموضوع الرسالة وتاريخ وساعة الإرسال والتوقيع، وكانت الطاعنة لم تثبت عكس ما ورد بتلك الرسالة أو أن عنوان البريد الإلكتروني الصادرة منه لا يخصها، أو أن التوقيع الإلكتروني لا يخص من صدرت عنه الرسالة، وقد حدد فيها الرسالة صاحب التوقيع "....." وهو من العاملين لديها، وبالتالي فإن ذلك المحرر يشكل محرراً عرفياً في مجال الإثبات، انظر: إمارة أبوظبي، محكمة النقض، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم ٣٩٣ لسنة ٢٠١٠ قضائية، بتاريخ ٢٠١٠/١١/١١م، مكتب فني ٤، الجزء الثالث، ص ١٢٦٩.

(¹⁵³) Hall v. Cognos Limited, Hull Industrial, Tribunal Case No 1803325/97; Sea-Land Serv., Inc. v. Lozen Int'l, LLC., 285 F.3d 808 (9th Cir. 2002);

وفي هذا الشأن، ذهب البعض إلى أن التوقيع الإلكتروني لن ينتج أثره في الإثبات إلا إذا كان مصدقاً من قبل هيئة تقدم خدمة التصديق، سواء كانت هيئة خاصة تنشأ وفقاً لتنظيم اتفاقي بين مستخدمي الشبكة، أو كانت هيئة عامة تنشئها الدولة بهدف تنظيم استخدام شبكة الإنترنت في المعاملات التجارية لإضفاء الثقة عليها؛ حيث لا يملك الشخص الذي صدر عنه التوقيع الإلكتروني المصدق إنكاره في تلك الحالة^(١٥٤).

ويرى الباحث أن مسألة تصديق سجل النقل الإلكتروني- كمحرر إلكتروني عرفي في الغالب- يتوقف على إرادة أطراف عقد النقل البحري في إضفاء مزيد من الأمان على إصدار وتداول سجل النقل الإلكتروني، وذلك من خلال اللجوء إلى خدمة تصديق التوقيعات الإلكترونية التي توفرها حكومات الدول التي صدر لديها قوانين تحكم المعاملات الإلكترونية، والمعروفة في مصر بجهات التصديق الإلكتروني الخاضعة لرقابة وإشراف هيئة تنمية صناعة التكنولوجيا؛ حيث يعد تصديق سجل النقل الإلكتروني من تلك الجهات بمثابة آلية فعالة لتأمين صحة وسلامة السند من ناحية، كما أنه قرينة بسيطة على صحة التصرف القانوني الممهور بالتوقيع الإلكتروني المصدق عليه بموجب شهادة تصديق معتمدة من إحدى جهات التصديق الإلكتروني المرخص لها.

وهو ذات الموقف الذي تبناه المشرع الأوروبي في اللائحة الأوروبية رقم (٢٠١٤/٩١٠) بشأن تحديد الهوية الإلكترونية وخدمات التوثيق للمعاملات الإلكترونية في السوق الداخلية^(١٥٥)، حيث أعطى المشرع للتوقيعات الإلكترونية المستوفية للمتطلبات القانونية حجية في الإثبات، سواء كانت غير مصدق عليه، أو ما يطلق عليه التوقيع الإلكتروني الأساسي Basic electronic signatures أم كانت مصدقاً عليه، أو ما

Toghiyany v. Amerigas Propane, Inc., 309 F.3d 1088 (8th Cir. 2002).
Referenced at: Stephen Mason, electronic signatures in practice, op.cit, p.155.

^(١٥٤) د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ٩٣، هامش (١).

^(١٥٥) (EU) No 910/2014 of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market and repealing Directive 1999/93/EC. Article (25/1): An.

Electronic signature shall not be denied legal effect and admissibility as evidence in legal proceedings solely on the grounds that it is in an electronic form or that it does not meet the requirements for qualified electronic signatures.

يطلق عليه التوقيع الإلكتروني المتقدم Advanced electronic signatures، مع منح مزية إضافية للتوقيعات الإلكترونية المؤهلة Qualified electronic signatures الصادرة عن أحد مزودي خدمة تصديق معتمد من سلطات إحدى الدول الأوروبية- مستوفياً للمتطلبات القانونية الواردة في الملحق الأول للاتحة- تتمثل في كونه يتمتع الأثر القانوني ذاته للتوقيع المكتوب بخط اليد، ويعتد به داخل كل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

الفرع الثاني

تأمين سلامة سجل النقل الإلكتروني

ذهب المشرع الأوروبي في ديباجة اللائحة الأوروبية رقم (٢٠١٤/٩١٠) التي نظمت المعاملات الإلكترونية داخل السوق الأوروبية إلى التأكيد على أن بناء الثقة في بيئة الإنترنت هو مفتاح التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وأن الافتقار إلى اليقين القانوني يجعل المستهلكين والشركات والسلطات العامة مترددة في إجراء المعاملات إلكترونياً أو اعتماد خدمات إلكترونية جديدة.

ويحقق نظام التشفير أعلى درجات الأمان لسجلات النقل الإلكترونية؛ فهو يحافظ على موثوقية التصرف القانوني من العبث أو التحريف أو التعديل في صورته التي نشأ عليها، كما أنه يحدد أطرافه ويميزهم بدقة كافية، ويضمن للطرف المسيطر بطريقة واضحة لا لبس فيها ارتباط السند بمن صدر عنه وقبوله لمضمونه، الأمر الذي يجعله حجة كاملة في الإثبات^(١٥٦). ويحقق التوقيع الإلكتروني أعلى معايير الأمان الإلكتروني؛ حيث يعتبر من الناحية التقنية آلية حسابية تحدد هوية والتزامات المستخدم بدقة، كون استخدامه- في الغالب- يعتمد على تقنية التشفير غير المتماثل (cryptographie symétrique) والتي يطلق عليها أيضاً تشفير المفتاح المزدوج (cryptographie à double clef)، وأصلها نابع عن علوم التشفير القائمة على جعل المعلومات غير مفهومة، ولا يمكن استيعابها إلا بواسطة الأشخاص المصرح لهم^(١٥٧).

^(١٥٦) د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ١٠٠.

^(١٥٧) Thierry Piette-Coudol, Échanges électroniques, Certification et Sécurité, Litec 2000, p.15.

وتعتبر عملياً تقنية المفتاح المزدوج key pair هي الأسلوب المتبع بشأن تأمين سلامة إصدار وتبادل سجل النقل الإلكتروني في الوقت الحالي، والمعتمدة من قبل الأنظمة التي تعمل في هذا المجال، مثل نظام Bolero^(١٥٨)، كونها تضمن حصرياً سيطرة الناقل والشاحن أو المحال له حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني وتتمتع بقدر كبير من الثقة، حيث يتم تبادل البيانات من خلال وضع الناقل توقيعاً على سجل النقل الإلكتروني الذي أعده في صورة مفتاح خاص، وهو عملية حسابية خاصة تتم بمعرفة منظومة تكوين إنشاء التوقيع الإلكتروني المؤمنة، والتي تقوم على تحويل المفتاح الخاص إلى لوغاريتمات ومعادلة رياضية معقدة لا يمكن فك تشفيرها إلا من قبل الشخص الحائز للمفتاح الخاص.

ويجب الإشارة هنا إلى أن اتفاقية التشغيل لنظام (بوليرو) تلزم كل مستخدم، سواء كان الناقل أو الشاحن أو المحال له حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني بأن يكون مسؤولاً عن جميع الرسائل التي يتم توقيعها بواسطة مفتاحه الخاص، وبغض النظر عن أي فشل في الحفاظ على أمن مفتاحه الخاص^(١٥٩)؛ ويعني ذلك أن شركة (بوليرو) لن تكون مسؤولة أمام أي مستخدم أصابه ضرر بسبب إهماله في الحفاظ على سرية مفتاحه الخاص، كما لو تمكن أحد المحتالين البحريين من الوصول للمفتاح الخاص لأحد سجلات النقل الإلكترونية، وتمكن من استلام البضائع من الناقل باعتباره صاحب حق السيطرة، بسبب إهمال المرسل إليه الشرعي في تأمين سرية المفتاح الخاص به.

وبناء على ذلك يجوز كل ناقل بحري مفتاحين للوصول إلى سجلات النقل الإلكترونية، مفتاح عام يمكنه دائماً من الاطلاع على سجل النقل الإلكتروني، وأي تعديلات تطرأ عليه من قبل الطرف المسيطر^(١٦٠)، أما المفتاح الخاص المشفر، فيتولى

(158) BOLERO's Rulebook, rule 1.1.36. Key Pair: In a scheme of asymmetric or Public K cryptography, a Private Key and its mathematically related Public Key, which together have the property that the Public Key can verify a Digital Signature that the Private Key creates.

(159) BOLERO's Rulebook, rule 2.2.4.1. Each User is responsible for all Messages Signed by means of its Private Key, regardless of any failure to maintain the security of its own Private Key.

(160) أجاز قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م إدخال تعديل على بيانات السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل؛ حيث تنص المادة (١٦) على

الناقل تسليمه إلى الشاحن بطريقة تقنية مؤمنة؛ ليمكنه من التحقق من شخصية الناقل وتوقيعه الإلكتروني، ومن صحة وسلامة محتوى سجل النقل الإلكتروني، وتسلم البضائع في ميناء الوصول، فضلاً عن ممارسة كافة السلطات التي يمنحها حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني، وعلى رأسها: إحالة حق السيطرة لطرف ثالث⁽¹⁶¹⁾.

وتخضع تقنية التشفير لإشراف ورقابة الدولة في مصر من خلال تحديد جهات تصديق مرخص لها، والتي يطلق عليها جهات التصديق الإلكتروني، والتي تتولى إدارة منظومة تقنية حسابية تستخدم مفاتيح خاصة لمعالجة وتحويل البيانات والمعلومات المقروءة إلكترونياً؛ بحيث تمنع استخلاص هذه البيانات والمعلومات إلا عن طريق استخدام مفتاح أو مفاتيح فك الشفرة.

وتسمح تلك المنظومة لكل شخص طبيعي أو معنوي بأن يكون لديه مفتاحان منفردان، أحدهما: المفتاح الشفري العام، ويكون متاحاً إلكترونياً، والثاني المفتاح الشفري الخاص، ويحتفظ به الشخص، ويحفظه على درجة عالية من السرية.

وتعد في مصر هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات هي سلطة التصديق الإلكتروني العليا داخل الدولة، والتي يناط بها إصدار المفاتيح الشفريّة الجذرية الخاصة للجهات المرخص لها إصدار شهادات التصديق الإلكتروني، لاستخدامها في إنشاء شهادات التصديق الإلكتروني وبيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني، كونها تمثل أداة إلكترونية تنشأ بواسطة عملية حسابية خاصة.

ويجب على هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات قبل منح ترخيص مزاولة نشاط إصدار شهادات التصديق الإلكتروني- المطبقة على سجل النقل الإلكتروني- أن تتحقق من أن منظومة تكوين بيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني لدى الجهة المرخصة لها مؤمنة، وذلك بالتأكد من أنها استوفت المتطلبات الآتية:

(١) الطابع المنفرد لبيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني.

(٢) سرية بيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني.

أنه: "حيثما يشترط القانون أو يجيز تعديل المستند أو الصك القابل للتحويل، يستوفى ذلك الأمر في سياق استخدام السجل الإلكتروني القابل للتحويل إذا استخدمت طريقة موثوقة لتعديل المعلومات الواردة به، بحيث يمكن تبين أنها معدلة".

(161) Sabena Hashmi, The Rotterdam rules: a blessing?, op.cit, p.234.

- (٣) عدم قابلية الاستنتاج أو الاستنباط لبيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني.
- (٤) حماية التوقيع الإلكتروني من التزوير، أو التقليد، أو التحريف، أو الاصطناع أو غير ذلك من صور التلاعب، أو من إمكان إنشائه من غير الموقع.
- (٥) عدم إحداث أي إتلاف بمحتوى أو مضمون المحرر الإلكتروني المراد توقيعه.
- (٦) ألا تحول هذه المنظومة دون علم الموقع علماً تاماً بمضمون المحرر الإلكتروني قبل توقيعه له.

كما أن المادة (٣) من اللائحة التنفيذية أكدت على أن منظومة تكوين بيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني المؤمنة يجب أن تتضمن الضوابط الفنية والتقنية اللازمة، ومن أهم تلك الضوابط أن تضمن المنظومة لجميع أطراف التعامل إتاحة البيانات الخاصة بالتحقق من صحة التوقيع الإلكتروني، وارتباطه بالموقع دون غيره، وأن تضمن أيضاً عملية الإدراج الفوري والإتاحة اللحظية لقوائم الشهادات الموقوفة أو الملغاة، وذلك فور التحقق من توافر أسباب تستدعي إيقاف الشهادة، على أن يتم هذا التحقق خلال فترة محددة ومعلومة للمستخدمين حسب القواعد والضوابط التي يضعها مجلس إدارة الهيئة.

كما تلتزم الجهات المرخص لها بمزاولة نشاط إصدار شهادات التصديق الإلكتروني بالحفاظ على سرية بيانات التوقيع الإلكتروني والوسائط الإلكترونية والمعلومات التي تقدم لها، ولا يجوز لمن قدمت له واتصل بها بحكم عمله إفشاؤها للغير أو استخدامها في غير الغرض الذي قدمت من أجله^(١٦٦)، وفي حالة انتهاك واجب السرية تكون العقوبة الجزائية هي الحبس والغرامة التي لا تقل عن عشرة آلاف جنيه، ولا تجاوز مائة ألف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين، مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد منصوص عليها في قانون العقوبات أو أي قانون آخر.

^(١٦٦) تقتصر تلك الحالة على صورة سجل النقل الإلكتروني المنسوخة على دعامة ورقية دون نسختها الرقمية؛ حيث إن رسائل البيانات المنقولة عبر شبكة الإنترنت بواسطة عمليات الإدخال والتوقيع الرقمي والتخزين والاسترجاع إلكترونياً يستحيل بشأنها التمييز في سلسلة الرموز المستخدمة بين أصل سجل النقل الإلكتروني ونسخته الرقمية، راجع: أحمد السعيد شرف الدين، حجية المحررات الإلكترونية في الإثبات، أعمال ندوة "النظم والقواعد القانونية للتجارة الإلكترونية"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر ٢٠٠٨م، ص ٤.

كما يمكن إقامة المسؤولية المدنية لمقدم خدمات التصديق الإلكتروني إذا امتنع عن إصدار شهادة التصديق، أو تأخر في ذلك دون سبب معقول، أو قصر في تأمين سلامة التوقيع الإلكتروني وشهادة التصديق، والتحقق من موثوقيتهما، أو في الإعلان عن إيقاف أو إلغاء شهادة التصديق الإلكتروني، أو أنه تسبب بخطئه في إفشاء المعلومات التي تقدم بها العميل لإنشاء توقيع إلكتروني وإصدار شهادة توثيق معتمدة^(١٦٣).

ولهيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات المصرية في سبيلها لإصدار تلك الشهادة لذوي الشأن أن تتحقق من:

- ١) سلامة شهادة التصديق الإلكتروني وتوافقها مع بيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني.
- ٢) إمكان تحديد مضمون المحرر الإلكتروني المُوَقَّع بدقة.
- ٣) سهولة العلم بشخص المُوَقَّع، سواء في حالة استخدام اسمه الأصلي، أم استخدامه لاسم مستعار، أم اسم شهرة^(١٦٤).

ويكتسب تصديق سجل النقل الإلكتروني من قِبل جهات التصديق المعتمدة الوطنية والأجنبية أهميته العملية من ناحيتين:

أ) يعد ذلك قرينة على صحة البيانات الواردة بسجل النقل الإلكتروني المصدق عليه بموجب شهادة تصديق معتمدة.

ب) يستطيع المحال له حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول أن يتأكد من صحة سجل النقل الإلكتروني؛ بالرجوع إلى الجهاز المسؤول عن تنظيم جهات التصديق الإلكتروني المرخص لها في الدولة التي أصدر فيها الناقل سجل النقل الإلكتروني، فمثلاً: إذا صدر سجل النقل الإلكتروني في مصر مصدقاً عليه من جهة تصديق إلكتروني وطنية مرخص لها، أو كان قد صدر في الخارج مصدقاً عليه من جهة تصديق إلكتروني أجنبية تم اعتمادها من هيئة تنمية صناعة

^(١٦٣) لمزيد من التفاصيل عن المسؤولية المدنية لهيئات إصدار شهادات التصديق الإلكتروني، راجع: تامر محمد الدمياطي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تقديم خدمات التوقيع الإلكتروني. دراسة تحليلية مقارنة، مجلة مصر المعاصرة، مجلد ١٠٣، العدد ٥٠١، يناير ٢٠١١م.

^(١٦٤) المادة (٧) من اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، الصادرة بالقرار الوزاري رقم ١٠٩ لسنة ٢٠٠٥م، والمنشور بالوقائع المصرية العدد ١١٥ (تابع)، بتاريخ ٢٥ مايو سنة ٢٠٠٥م.

تكنولوجيا المعلومات المصرية^(١٦٥)، فإن المحال له السيطرة على سجل النقل الإلكتروني يحق له أن يتقدم بطلب للهيئة للحصول على شهادة فحص صحة وسلامة التوقيع الإلكتروني للناقل نظير مقابل للخدمة يؤديه لها. وأخيراً، قد يثار التساؤل حول حجبية صورة سجل النقل الإلكتروني المنسوخة على دعامة ورقية في الإثبات^(١٦٦)، باعتبارها محرر عرفي. لم يتدخل موظف عام مختص في تحريرها. أصله مثبت على دعامة غير ورقية^(١٦٧)، ويحدث ذلك عندما يعمد صاحب حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني المصدق عليه بنسخ صورة مطبوعة على الورق مشتملة على بيانات الشحن والتوقيع الإلكتروني للناقل.

وقد عالج المشرع المصري مثل هذه الفرضية في المادة (١٦) من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، والتي تنص على أن الصورة المنسوخة على الورق من المحرر الإلكتروني الرسمي حجة على الكافة بالقدر الذي تكون فيها مطابقة لأصل هذا المحرر، وذلك ما دام المحرر الإلكتروني الرسمي والتوقيع الإلكتروني موجودين على الدعامة الإلكترونية^(١٦٨). وقد سائر مشروع قانون تنظيم المعاملات الإلكترونية هذا الوضع؛

^(١٦٥) وفقاً للمادة (٢٢) من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، تختص هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات باعتماد الجهات الأجنبية المختصة بإصدار شهادات التصديق الإلكتروني، وذلك نظير المقابل الذي يحدده مجلس إدارة الهيئة، وفي هذه الحالة تكون للشهادات التي تصدرها تلك الجهات ذات الحجبية في الإثبات المقررة لما تصدره نظيراتها في الداخل من شهادات نظيرة، وذلك كله وفقاً للقواعد والإجراءات والضمانات التي تقررها اللائحة التنفيذية لهذا القانون.

^(١٦٦) المادة (٢١) من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات.

^(١٦٧) د. أحمد شرف الدين، حجبية المحررات الإلكترونية في الإثبات، مرجع سابق، ص ٤-٥.

^(١٦٨) انتقد جانب من الفقه. نؤيده. نص المادة (١٦) من قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، معتبراً ما جاء بها ترديداً في غير محله لما ورد المادة (١٢) من قانون الإثبات المصري بشأن حجبية صورة المحرر الرسمي، حيث لا يوجد وجه للنمائل بين الأصل الورقي الثابت مادياً والدعامة الإلكترونية لاختلاف طبيعة كل منهما، راجع: د. أحمد شرف الدين، حجبية المحررات الإلكترونية في الإثبات، مرجع سابق، ص ٢٣.

فوفقاً للمادة (٦) من المشروع تعتبر الصورة المنسوخة على الورق من السجل الإلكتروني حجة على من نسب إليه توقيعه الإلكتروني عليها بالنسبة للمستند العرفي بالقدر الذي تكون فيه مطابقة لأصل السجل الإلكتروني والتوقيع الإلكتروني الموجودين على الدعامة الإلكترونية.

وبناء على ذلك، يمكن استنتاج أن لصورة سجل النقل الإلكتروني المنسوخة على دعامة ورقية ذات الحجية لسجل النقل الإلكتروني إذا توافر شرطان مجتمعين: **الشرط الأول-** مطابقة الصورة المنسوخة على دعامة ورقية لأصل سجل النقل الإلكتروني؛ وبما أن المشرع المصري قد سكت في قانون التوقيع الإلكتروني عن بيان المقصود من مطابقة الصورة المنسوخة لأصل المحرر، ثم قرر في المادة (١٧) من ذات القانون تطبيق أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية في شأن إثبات صحة المحررات الإلكترونية الرسمية والعرفية والتوقيع الإلكتروني، فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون أو في لائحته التنفيذية الأحكام المنصوص عليها في قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية؛ فإن المادة (١٢) من قانون الإثبات المصري هي التي ستحكم تلك الحالة^(١٦٩)، والتي بمقتضاها تعتبر صورة سجل النقل الإلكتروني الورقية مطابقة للأصل الإلكتروني إذا لم ينازع في ذلك الناقل أو الطرف المسيطر، أما إذا نازع أحد الطرفين في ذلك، فيتم مراجعة الصورة على سجل النقل الإلكتروني، فإذا تبين عدم التطابق بينهما، سقطت حجية الصورة، واعتد بحجية سجل النقل الإلكتروني.

الأمر الثاني- التأكد من أن سجل النقل الإلكتروني الممهور بالتوقيع الإلكتروني للناقل موجود على وسيط مادي صالح لحفظ وتداول الكتابة الإلكترونية، وقد وسع قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م من مفهوم الكتابة الإلكترونية؛ حيث اعتبر سجل الإلكتروني القابل للتحويل قد استوفى شرط الكتابة الإلكترونية إذا كان الوصول إلى المعلومات الواردة فيه متيسراً على نحو يتيح الرجوع إليه لاحقاً؛ وبذلك يكفي لأن يكون سجل النقل الإلكتروني محفوظاً على الأقراص المدمجة أو الأقراص الضوئية أو الأقراص الممغنطة أو الذاكرة الإلكترونية أو أي وسيط

^(١٦٩) تنص المادة (١٢) من قانون الإثبات المصري رقم (٢٥) لسنة ١٩٦٨م والمعدل بالقانون رقم (١٨) لسنة ١٩٩٩م على أنه: "إذا كان أصل المحرر الرسمي وتعتبر الصورة مطابقة للأصل ما لم ينازع في ذلك أحد الطرفين، وفي هذه الحالة تراجع الصورة على الأصل".

آخر مماثل؛ حتى يمكن الاحتجاج بصورته الورقية^(١٧٠)، أما إذا لم يكن سجل النقل الإلكتروني متاحاً لأي سبب؛ كتلف النظام الإلكتروني الوسيط، فلا يكون للصورة الورقية لسجل النقل الإلكتروني حجية في الإثبات، ولا يعتد بها أمام القضاء إلا على سبيل الاستئناس^(١٧١).

المطلب الثاني

مدى حجية سجل النقل الإلكتروني في الإثبات

لا شك في أن الاعتراف القانوني بحجية سجلات النقل الإلكترونية سيعزز مكانتها في تعاملات التجارة البحرية الدولية، وسيجنب المتعاملين التأثير السلبي بمبدأ عدم اليقين القانوني، والتخوف من ضياع أموالهم على أرصفة الموانئ الأجنبية، لعدم تأكدهم من اعتراف قوانين تلك الدول بالقوة الثبوتية لسجلات النقل الإلكترونية بشأن المنازعات التي قد تثار بين الأطراف المتعددة لتعاملات التجارة البحرية؛ لذا سيحاول الباحث التركيز في هذا الشأن على بيان مدى حجية سجل النقل الإلكتروني وفقاً للقوانين المصرية ذات الصلة، كعلاج وقتي للمنازعات التي قد تثار أمام المحاكم المصرية في هذا الخصوص، لينتهي الارتكان عليه بمجرد أن يأتي المشرع المصري بأحكام خاصة تعالج الأوجه القانونية للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية.

وتنص المادة (١٥) من القانون المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات على أن: "الكتابة الإلكترونية وللمحركات الإلكترونية في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية ذات الحجية المقررة للكتابة والمحركات الرسمية والعرفية في أحكام قانون في المواد المدنية والتجارية، متى استوفت الشروط المنصوص عليها في القانون وفقاً للضوابط الفنية والتقنية التي حددتها اللائحة التنفيذية لهذا القانون"، كما أن المادة (١٣٦٦) من القانون المدني

(170) UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records 2017, Article (8): "Where the law requires that information should be in writing, that requirement is met with respect to an electronic transferable record if the information contained therein is accessible so as to be usable for subsequent reference".

(171) في ذات المعنى، راجع: د. محمد أبو زيد، تحديث قانون الإثبات. مكانة المحركات الإلكترونية بين الأدلة الكتابية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٢م، ص ٢٥٧.

الفرنسي أكدت على أن "الكتابة الإلكترونية ذات القوة الثبوتية المقررة للكتابة على الدعامة الورقية، شريطة أن يكون من الممكن حتماً تحديد الشخص الذي صدرت عنه، وأن تنشأ هذه الكتابة وتحفظ في ظل ظروف تضمن سلامتها".

وتجدر الإشارة إلى أن القضاء المصري لن يحتاج الرجوع إلى قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني المصري لإثبات حجية سجل النقل الإلكتروني بمجرد صدور قانون تنظيم المعاملات الإلكترونية؛ حيث أكدت المادة (٣) من مشروع القانون على أن السجل الإلكتروني في مجال المعاملات التجارية (كسجل النقل الإلكتروني) ينتج ذات الآثار القانونية المترتبة على التعامل بالمستندات الورقية (كسند الشحن البحري) من حيث إلزامه لأطرافه أو قوته في الإثبات أو حجيته متى جرى التعامل به وفقاً لأحكام هذا القانون.

وتلك النصوص جاءت منسجمة مع موقف المشرع الدولي في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية؛ حيث نصت المادة (٩) على أنه "١- في أية إجراءات قانونية، لا يطبق أي حكم من أحكام قواعد الإثبات من أجل الحيلولة دون قبول رسالة البيانات كدليل إثبات: (أ) لمجرد أنها رسالة بيانات. أو (ب) بدعوى أنها ليست في شكلها الأصلي، إذا كانت هي أفضل دليل يتوقع بدرجة معقولة من الشخص الذي يستشهد بها أن يحصل عليها. ٢- يعطي للمعلومات التي تكون في شكل رسالة بيانات ما تستحقه من حجية في الإثبات، وفي تقدير حجية رسالة البيانات في الإثبات يولى الاعتبار لجدارة الطريقة التي استخدمت في إنشاء أو تخزين أو إبلاغ رسالة البيانات بالتعويل عليها، ولجدارة الطريقة التي استخدمت في المحافظة على سلامة المعلومات بالتعويل عليها، وللطريقة التي حددت بها هوية منشئها، ولأي عامل آخر يتصل بالأمر".

وذلك الحكم يتفق مع ما جاء مؤخراً في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات القانونية القابلة للتحويل؛ حيث تنص المادة (١/٧) منه على أنه لا يجوز إنكار المفعول القانوني للسجل الإلكتروني القابل للتحويل أو صحته أو وجوب إنفاذه

على أساس أنه اتخذ مظهراً إلكترونياً^(١٧٢)، حتى ولو كان هذا السجل صدر أو استخدم خارج الدولة التي سينفذ فيها^(١٧٣)، طالما أنه لا يخالف النظام العام لتلك الدولة. كما أن ذلك يساير الأحكام الواردة بكتاب القواعد لنظام (بوليرو) لسجلات النقل الإلكترونية، والتي بمقتضاها يعد كل مستخدم موقع على اتفاقية التشغيل قد وافق على اعتبار الرسائل- أو جزء منها- الموقعة إلكترونياً والمرسلة من خلال نظام (بوليرو) دليل إثبات أمام المحاكم أو أي هيئة قضائية أخرى^(١٧٤)، وفي حال وجود اختلاف بين نسخة السجل الإلكتروني المستخرجة من قبل العميل ونسختها المصدقة من قبل شركة بوليرو، فإن الأخيرة هي المعتمدة في الإثبات^(١٧٥).

وبما أن حجية سند الشحن التقليدي تحكمها المادة (٢١٠) من قانون التجارة البحرية المصري، والتي بمقتضاها يكون لسند الشحن حجية في الإثبات بين أطرافه؛ يعد سند الشحن دليلاً على عقد النقل وشروطه، وعلى تسلم الناقل للبضائع بالحالة الميينة بالسند الورقي، وعلى الرغم من أن لسند الشحن حجية كاملة بين أطرافه تشمل كل البيانات المدونة به، إلا أن هذه الحجية ليست مطلقة بل نسبية؛ حيث يجوز للناقل أو الشاحن أن يثبت عكس الدليل الثابت في سند الشحن، وعلى خلاف ما ورد به من بيانات، ويجب أن يكون دليل الإثبات المضاد محرراً مكتوباً طبقاً للقواعد العامة في الإثبات^(١٧٦)، مثل: خطاب الضمان المحرر من الشاحن للناقل بغرض إصدار سند شحن نظيف.

(172) UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records 2017, Article (7): 1. "An electronic transferable record shall not be denied legal effect, validity or enforceability on the sole ground that it is in electronic form".

(173) تنص المادة (١/١٩) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م على إنه "لا يجوز إنكار المفعول القانوني للسجل الإلكتروني القابل للتحويل أو إنكار صلاحيته أو وجوب إنفاذه لمجرد أنه أصدر أو استخدم في الخارج".

(174) BOLERO's Rulebook, rule 2.2.3.1. Each User agrees that a Signed Message or a portion drawn from a Signed Message will be admissible before any court or tribunal as evidence of the Message or portion thereof.

(175) BOLERO's Rulebook, rule 2.2.3.2.

(176) إذا كان الأصل في إثبات الالتزامات التجارية أنه بكافة طرق الإثبات أيًا كانت قيمتها وفقاً للمادة (٦٩) من قانون التجارة رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩م، إلا أن المشرع المصري في المادة (١٩٧) من قانون التجارة البحرية قد استلزم إثبات عقد النقل البحري بالكتابة. رغم أنه من العقود التجارية. خروجاً على مبدأ حرية الإثبات في المسائل التجارية، ووفقاً للفقرة الثانية من المادة (٦٩) من قانون التجارة تطبيق

وبناء على ما سلف، يتمتع سجل النقل الإلكتروني بذات القوة في الإثبات التي يتمتع بها سند الشحن الورقي كدليل رقمي^(١٧٧)، طالما توافرت بشأن الشروط القانونية الواردة في القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا^(١٧٨)، والضوابط الفنية والتقنية الواردة في المادة (٨) من اللائحة التنفيذية لهذا القانون^(١٧٩)، وذلك على التفصيل التالي:

القواعد العامة في الإثبات التي تقضي بأن إثبات عكس ما اشتمل عليه دليل كتابي لا يكون إلا بدليل كتابي آخر.

^(١٧٧) وفقاً للمادة الأولى من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات رقم (١٧٥) لسنة ٢٠١٨م، يقصد بالدليل الرقمي أي معلومات إلكترونية لها قوة أو قيمة ثبوتية مخزنة أو منقولة أو مستخرجة أو مأخوذة من أجهزة الحاسب أو الشبكات المعلوماتية وما في حكمها، ويمكن تجميعها وتحليلها باستخدام أجهزة أو برامج أو تطبيقات تكنولوجية خاصة.

^(١٧٨) تنص للمادة (١٨) من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات على أنه "يتمتع التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية بالحجية في الإثبات إذا ما توافرت فيها الشروط الآتية: (أ) ارتباط التوقيع بالموقع وحده دون غيره. (ب) سيطرة الموقع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني. (ج) إمكانية كشف أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني أو التوقيع الإلكتروني".

^(١٧٩) تنص المادة (٨) من اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات على أنه: "مع عدم الإخلال بالشروط المنصوص عليها في القانون، تتحقق حجية الإثبات المقررة للكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية لمنشئها، إذا توافرت الضوابط الفنية والتقنية الآتية: (أ) أن يكون متاحاً فنياً تحديد وقت وتاريخ إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية، وأن تتم هذه الإتاحة من خلال نظام حفظ إلكتروني مستقل وغير خاضع لسيطرة منشئ هذه الكتابة أو تلك المحركات، أو لسيطرة المعنى بها. (ب) أن يكون متاحاً فنياً تحديد مصدر إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية ودرجة سيطرة منشئها على هذا المصدر وعلى الوسائط المستخدمة في إنشائها. (ج) في حالة إنشاء وصدور الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية بدون تدخل بشري، جزئي أو كلي، فإن حجيتها تكون متحققة متى أمكن التحقق من وقت وتاريخ إنشائها ومن عدم العبث بهذه الكتابة أو تلك المحركات".

الفرع الأول

دور سجل النقل الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري

وفقاً للمادة (١٩٦) من قانون التجارة البحري المصري عقد النقل البحري هو ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجر، أما عقد النقل البحري للبضائع تحديداً فيقصد به ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع من ميناء إلى آخر لمصلحة الشاحن لقاء أجر متفق عليه، ويتضح من ذلك أن هذا العقد من العقود الرضائية التي يكفي لصحة انعقادها توافق إرادة طرفيه الناقل والشاحن، ودون الحاجة إلى أي إجراء آخر^(١٨٠)؛ إلا أن المشرع المصري في المادة (١٩٧) تطلب الكتابة لإثبات العقد، وقد جرى العمل على تحرير سند شحن ورقي عند شحن البضائع على ظهر السفينة؛ ليثبت بمقتضاه عقد النقل البحري وشروطه وأحكامه من جهة، ودليلاً بيد الشاحن على استلام الناقل أو من ينوب عنه للبضائع على ظهر السفينة، وآلية لتداول البضائع المشحونة باعتبار أن من يحوز سند الشحن يحوز البضائع رمزياً من جهة أخرى^(١٨١).

ونظراً لهذه الأهمية الاستثنائية لسند الشحن لكل من الناقل والشاحن، أكد المشرع في المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "١) يحزر سند الشحن من نسختين، تسلم إحدهما إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل، وينكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها. ٢) يوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها؛ ومن ثم يكون من الضروري تحرير سند الشحن من نسختين تبقى كل واحدة في يد طرف من أطراف عقد النقل البحري كدليل إثبات.

^(١٨٠) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٧٣٩، لسنة ٤٩ قضائية، تاريخ الجلسة

١٨/١١/١٩٨٣م، مكتب فني ٣٤، الجزء الثاني، ص ١٧٢٠.

^(١٨١) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٣٤٦، لسنة ٦٦ قضائية، تاريخ الجلسة

١١/١١/٢٠٠٢م.

وعلى هدي قواعد هامبورغ^(١٨٢) سارت قواعد روتردام بشأن دور سجل النقل الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري؛ حيث منحته ذات القوة الثبوتية لسند الشحن الورقي في إثبات عقد النقل البحري، فوفقاً للمادة (١٨/١) يقصد بسجل النقل الإلكتروني- أو سجل النقل الإلكتروني- المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني لحظة أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً لا يتجزأ من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

- (أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل.
- (ب) وتثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه، وعملياً أوردت شركة (بوليرو) بدأً داخل اتفاقية استخدام النظام الخاص بها، ينص صراحة على أن لسجلات النقل الإلكترونية المسجلة على النظام ذات القوة القانونية لسندات الشحن الورقية التي استبدلت بها^(١٨٣).

الفرع الثاني

حجية سجل النقل الإلكتروني بالنسبة لطرفيه

من المستقر عليه أن لسند الشحن الورقي حجية في الإثبات بين طرفيه؛ حيث يكون سند الشحن دليلاً على عقد النقل وشروطه والأجرة المتفق عليها، كما يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الریان البضائع وشحنها على ظهر السفينة بالمواصفات المدونة في سند الشحن، إلا أن حجية سند الشحن بين الناقل والشاحن نسبية وليست مطلقة، حيث يستطيع أيّ منهم أن يثبت خلاف ما جاء من بيانات في سند الشحن بدليل كتابي آخر؛ ويعد تمسك الناقل بما جاء في خطاب الضمان المحرر من الشاحن أبرز مثال على

^(١٨٢) وفقاً للمادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ ١٩٧٨م)، يقصد بسند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة.

^(١٨٣) Bolero: History of the Bolero Project and the International Group of P&I Clubs (the Group) cover. See: <https://www.ukpandi.com/knowledge-publications/publications/article/bolero-history-of-the-bolero-project-and-the-international-group-of-p-i-clubs-the-group-cover-1162/>

استطاعة أحد أطراف سند الشحن إثبات عكس ما جاء به من شروط وأوصاف للبضائع المشحونة على ظهر السفينة^(١٨٤).

لذا يمكننا استنتاج أن لسجل النقل الإلكتروني بوصفه رسالة بيانات إلكترونية^(١٨٥)، سواء كان قابلاً للتداول أو غير قابل للتداول، حجية نسبية بين الناقل والشاحن الذي أصدر له سجل النقل الإلكتروني، والذي يملك حق السيطرة الحصرية عليه، حيث يعتبر سجل النقل الإلكتروني قرينة على أن الناقل تلقى البضائع وفقاً للمواصفات والشروط الواردة فيه؛ إلا أنها قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها؛ حيث يمكن للناقل أن يدحض حجية سجل النقل الإلكتروني؛ بأن يثبت أنه لم يتم بإنشاء سجل النقل الإلكتروني بنفسه أو عن طريق شخص له صلاحية التصرف بالنيابة عنه (كالريان) أو عن طريق نظام معلومات مبرمج على يده أو نيابة عنه تلقائياً (كنظام بوليرو)، أو أن يثبت أن سجل النقل الإلكتروني أرسل للطرف المسيطر بطريق الخطأ^(١٨٦)، كما يمكن للناقل أن يثبت بالدليل الكتابي التقليدي أو الإلكتروني خلاف ما ورد في سجل النقل الإلكتروني، كما لو كان تحت يده خطاب ضمان صادر من الشاحن.

ووفقاً لقواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سجل النقل الإلكتروني الصادرة عام ١٩٩٠م، يكون للبيانات الواردة بسجل النقل الإلكتروني الصادر من قبل الناقل البحري عن طريق إرسال إشعار باستلام البضائع إلى العنوان الإلكتروني الذي يحدده الشاحن ذات القوة والأثر، كما لو كانت واردة في سند شحن ورقي^(١٨٧)، وهو ما أخذت به قواعد

^(١٨٤) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٢٤٥، لسنة ٤٠ قضائية، تاريخ الجلسة ١٩٧٥/٦/٢٣، مكتب فني ٢٦، الجزء الثاني، ص ١٢٤٧؛ محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٢٤٥، لسنة ٣٠ قضائية، تاريخ الجلسة ١٩٦٥/١٢/١٤، مكتب فني ١٦، الجزء الثالث، ص ١٢٤٩.

^(١٨٥) راجع المادة (١٣) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية بصيغته المعتمدة عام ١٩٩٨م. متاح باللغة العربية على الرابط التالي وفقاً لأخر زيارة بتاريخ ١٨/١٠/٢٠١٨م:

http://www.uncitral.org/pdf/arabic/texts/electcom/ml-ecomm-a_ebook.pdf

^(١٨٦) د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ٧٥.

^(١٨٧) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, 4 form and content of the receipt message (d): The information contained in (ii), (iii) and (iv) of paragraph (b) above including the date and place of shipment if updated in accordance with paragraph (c) of this Rule, **shall have the same force and effect as if the receipt message were contained in a paper bill of lading.**

روتريام في المادة (٨/ب) التي تنص على أن لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل (سند الشحن) أو حيازته أو إحالته.

ثم جاء التأكيد على أن لسجل النقل الإلكتروني ذات الحجية لسند الشحن الورقي بين أطرافه؛ وفقاً للمادة (٤١) يعتبر سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل عقد النقل، ولا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيّاً من تفاصيل العقد عندما تكون هذه التفاصيل مدرجة في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى الغير حسن النية، باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف، وبالطريقة المنصوص عليها في المادة (٤٠) من قواعد روتريام.

- حجية خطاب الضمان الإلكتروني:

جرى قضاء محكمة النقض المصرية على تعريف خطابات الضمان بأنها: "أوراق يُثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن، ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن؛ وبموجب هذه الخطابات يتعهد الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض، وذلك مقابل أن يسلمه الناقل سند الشحن نظيفاً خالياً من هذه التحفظات؛ فيسهل للشاحن التعامل على البضاعة بسند الشحن والحصول بمقتضاه على الائتمان من البنوك، فضلاً عن فائدة هذه الأوراق في تسهيل عمليات النقل البحري التي تقتضى السرعة في إجرائها"^(١٨٨).

وقد يأخذ خطاب الضمان الصادر من الشاحن لمصلحة الناقل الصورة الإلكترونية^(١٨٩)، بأن يدرج الشاحن على دعامة إلكترونية كافة الشروط والتحفظات التي كان يريد الناقل إدراجها في سجل النقل الإلكتروني، وكذلك تعهده بتحمل النتائج التي

^(١٨٨) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٣٢٠، لسنة ٣١ قضائية، تاريخ الجلسة ١٩٦٦/٣/٢٢، مكتب فني ١٧، الجزء الثاني، ص ٦٢٧.

^(١٨٩) يقصد الخطاب الإلكتروني وفقاً للمادة الأولى من قواعد روتريام المعلومات المعدة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزّنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال، بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً.

تترتب على عدم مطابقة البضائع عند التسليم للمواصفات المدرجة في سجل النقل الإلكتروني، ويضع عليها توقيعها الإلكتروني، ثم يرسله على البريد الإلكتروني للناقل أو على الذاكرة الإلكترونية للنظام الخاص بالمعاملة الإلكترونية البحرية كنظام بوليرو، بأي طريقة متفق عليها بينهما.

وبناء على ذلك، إذا توافرت الشروط القانونية والضوابط الفنية والتقنية بشأن سجل النقل الإلكتروني، واكتسب ذات القوة في الإثبات التي يتمتع بها المحرر الورقي؛ فإنه - وفقاً للقواعد العامة في الإثبات- لا يجوز إثبات ما يخالف صحة البيانات الواردة بسجل النقل الإلكتروني إلا بدليل كتابي آخر، سواء كان تقليدياً أو إلكترونياً؛ وبناء على ذلك، يستطيع الناقل أن يثبت عكس ما ورد من بيانات في سجل النقل الإلكتروني بدليل كتابي آخر؛ كأن يملك خطاب ضمان محرر من الشاحن لمصلحته بغرض إصدار سجل نقل نظيف، ولا يؤثر في ذلك أن يكون خطاب الضمان الصادر عن الشاحن ورقياً أو إلكترونياً.

ولكن حجية خطاب الضمان الإلكتروني لن تسري إلا في مواجهة الشاحن فقط دون المرسل إليه حسن النية؛ فوفقاً للمادة (٢٠٧) من قانون التجارة البحري كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به، لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات، ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

الفرع الثالث

حجية سجل النقل الإلكتروني بالنسبة للغير

وفقاً للمادة (٢/٢١٠) من قانون التجارة البحرية المصري يكون لسند الشحن حجية في الإثبات بالنسبة للغير؛ حيث يعد سند الشحن بما يتضمنه من بيانات وأوصاف للبضاعة المشحونة حجية مطلقة ودليلاً على عقد النقل وشروطه، وعلى تسلّم الناقل للبضائع بالحالة المبينة بالسند؛ وبذلك لا يجوز لأحد أطراف عقد النقل البحري إثبات عكس ما ورد في سند الشحن في مواجهة الغير بأي طريقة من طرق الإثبات، شريطة

أن يكون الغير حسن النية، أي لم يكن يعلم وقت حصوله على السند بعدم على صحة البيانات الواردة به^(١٩٠).

ويلاحظ أن الحجية المطلقة لسند الشحن بالنسبة للغير أمران: الأول- أن الحجية المطلقة لسند الشحن قد تقرر لمصلحته، فله أن يتمسك بها أو أن يهدرها بحسب مصلحته؛ فلا يوجد ما يمنع الغير حسن النية بإثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن مستعيناً بكافة طرق الإثبات، فوفقاً للمادة (٢/٢١٠) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠م^(١٩١)، يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد به من بيانات، ولا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير، الثاني- اعتبر المشرع المرسل إليه من الغير بالنسبة لحجية سند الشحن في الإثبات، إلا إذا كان هو الشاحن نفسه؛ وبالتالي ولا يجوز للناقل أن يثبت تجاهه خلاف ما ورد في سند الشحن إلا إذا أثبت سوء نيته؛ فلا يجوز أن يحتج على المرسل إليه إلا بما ورد في سند الشحن، حتى لو جاء ما تضمنه السند مخالفاً عما تضمنته مشاركة الإيجار التي تربط الناقل بمالك السفينة^(١٩٢)، وتطبيقاً على ذلك، لا

^(١٩٠) قضت محكمة النقض المصرية بأن: "خطابات الضمان حجة على عاقيها فقط (الناقل والشاحن)، ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير حسن النية، وإن كان إثبات عكس بيانات سندات الشحن الخاصة بالبضاعة جائز في العلاقة بين الناقل والشاحن، إلا أنه لا يجوز إزاء من عدهما كالمرسل إليه؛ إذ لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات، فليس للناقل أن يثبت قبله عكس ما تضمنه"، محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٢٣٥، لسنة ٤٣ قضائية، تاريخ الجلسة ١٢/٢٥/١٩٧٨م، مكتب فني ٢٩، الجزء الثاني، ص ٢٠٢٣؛ محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٣٢٠، لسنة ٣١ قضائية، تاريخ الجلسة ٣/٢٢/١٩٦٦، مكتب فني ١٧، الجزء الثاني، ص ٦٢٧.

^(١٩١) يقابل حكم المادة (١٦) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورج ١٩٧٨)، والتي انضمت لها جمهورية مصر العربية بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩م، والمنشور بالجريدة الرسمية العدد ١٥ بتاريخ ١١/٤/١٩٩١م.

^(١٩٢) د. على سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠١٤، ص ١١٨؛ د. فايز نعيم رضوان، امرجع سابق، ص ١٨١؛ د. نادية معوض، القانون التجاري البحري الإماراتي، كلية الدراسات العليا، جامعة الشارقة ٢٠١٤م، ص ٢٤٨.

يجوز للناقل أن يحتج في مواجهة المرسل إليه بما جاء في خطاب الضمان المحرر بينه وبين الشاحن لإصدار سند شحن نظيف.

ووفقاً للمادة (٤١/ج) من قواعد روتردام يعتبر سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل عقد النقل، ولا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه حسن نية، الذي اعتمد على صحة هذه البيانات عند قبوله التعامل بسجل النقل الإلكتروني، وذلك فيما يخص تفاصيل العقد المشار إليها في المادة (١/٣٦) عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل، وكذلك تفاصيل العقد المرتبطة بعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، فضلاً عن تفاصيل العقد المشار إليها في المادة (٢/٣٦)، وذلك باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ على تفاصيل العقد في الظروف وبالطريقة المنصوص عليها في المادة (٤٠) من قواعد روتردام، فيجوز للناقل أن يتمسك بهذه التحفظات في مواجهة المرسل إليه.

ومن الأهمية بمكان التأكيد على أن الحجية المطلقة لسجل النقل الإلكتروني بالنسبة للغير حسن النية، وأن الأخير يتحدد بحسب ما إذا كان سند الشحن الإلكتروني قابلاً للتداول (لأمر أو للحامل) أم غير قابل للتداول (اسمي)؛ فإذا كان سجل النقل الإلكتروني قابلاً للتداول، فالمقصود بالغير هنا هو الشخص الذي أحال له الشاحن حق السيطرة ليمكنه من استلام البضائع من الناقل، أما إذا ظلت السيطرة للشاحن أو أنه أحالها لشخص آخر ثم أحال هذا الشخص السيطرة للشاحن مرة أخرى؛ فإن حجية سجل النقل الإلكتروني ستكون نسبية؛ باعتبار أنه لا يزال يحكم العلاقة بين الناقل والشاحن، أما إذا كان سند الشحن غير قابل للتداول، فسيكون المقصود بالغير المستفيد من الحجية المطلقة للسند في تلك الحالة هو المرسل إليه الذي عينه الشاحن في سجل النقل الإلكتروني، والذي يحق له أن يطلب تسلم البضائع من الناقل بمجرد إثبات هويته له، شريطة أن يكون حسن النية.

المبحث الرابع

آلية التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن سجل النقل الإلكتروني

يمكن القول بأنه على الرغم من شهرة وذيوع نظام التحكيم . في عالمنا المعاصر . بشأن فض منازعات التجارة الدولية، التي تتأى بنفسها عن الخضوع للقضاء العادي، بما

يحتويه هذا النظام من بطءٍ وتعقيدٍ في إجراءاته؛ إلا أن طريق التحكيم قد هبت رياحه على سفن التجارة البحرية منذ فترة بعيدة؛ فالمتتبع للروابط القانونية العديدة والمتشعبة في مجال النقل التجاري البحري، يمكنه أن يكتشف بسهولة أن الاتفاق على التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن استغلال السفن التجارية أمراً مسلماً به منذ زمن.

وهو ما دفع فقه القانون البحري^(١٩٣) إلى القول بأن التحكيم هو القاعدة في مشارطات إيجار السفن، وأن وجود مشاركة إيجار تخلو من شرط التحكيم أمراً نادراً. فلا ينكر أحد أن التحكيم - بشكل عام - له العديد من المزايا مقارنة بالقضاء؛ فهو أداة فنية متخصصة تقوم على الفصل في منازعات التجارة الدولية بعيداً عن قضاء الدولة وقوانينها الإجرائية، كما أنه يضمن السرعة والاقتصاد في الإجراءات؛ فالعدالة الناجزة من حسنة التحكيم، ويفضل التحكيم في المنازعات التجارية لكونه يحفظ على الأطراف المحكمة أسرارها، كما أنه يهيئ الظروف أمام المختصين لتسوية منازعاتهم ودياً والإبقاء على الاتصال بينهم^(١٩٤).

ومن هذا المنطلق لاقى نظام التحكيم ازدهاراً ورواجاً في مجال التجارة البحرية، وذلك لم ينبع من فراغ، وإنما يرجع إلى العديد من الاعتبارات التي راعت خصوصية تلك النوعية من المنازعات البحرية، أهمها^(١٩٥):

(١) أن منازعات التجارة البحرية تتسم بالتعقيد والمهنية، فهي مزيجاً من المعطيات الفنية والتجارية والقانونية، التي تحتاج لفهمها أشخاصاً مختصين لديهم الخبرة والدراسة الفنية والعلمية بهذا المجال، وقادرين على استيعاب أدق تفاصيله، وإدراك خصوصية أنشطته، والأخطار البحرية التي تهدده، والعادات والأعراف البحرية المتبعة بشأنه. وهي أمور لا يعرف كُنْهها ودقائقها سوى الأشخاص الذين يحترفون هذا النوع من

^(١٩٣) د. محمد فريد العريني، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، الإسكندرية ٢٠٠٧م، ص ١٧٢.

^(١٩٤) د. أحمد عبد الكريم سلامة، التحكيم في المعاملات المالية الداخلية والدولية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية ٢٠٠٦م، ص ١٠٥ وما بعدها.

^(١٩٥) د. عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية. دراسة مقارنة للتحكيم البحري غب لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية ١٩٩٤م، دار النهضة العربية، ١٩٩٧م، ص ٢ وما بعدها؛ د. محمد فريد العريني، التحكيم في المنازعات البحرية، مرجع سابق، ص ١٧٢.

النشاط مثل: مالكي السفن ومجهزيها وربانيتها ومستأجريها والشاحنين وشركات التأمين البحري وغيرهم من ممارسي الأنشطة البحرية المختلفة. فالمحكم البحري هو الشخص الذي نال ثقة الخصوم وألوه عناية الفصل في خصومة قائمة بينهم، على أن يكون حكمه ملزماً لهم^(١٩٦)، فهو بمثابة قاضيهم الخاص^(١٩٧)، وحسن اختياره والتدقيق فيما يحمله من خبرات ومؤهلات سيتوقف عليه نجاح العملية التحكيمية من عدمه^(١٩٨).

(٢) الطابع الدولي للتجارة البحرية، حيث إن غالبية العاملين في هذا المجال أطرافٌ تعمل بعيدة عن بعضها، وتحمل جنسياتٍ مختلفة، كشركات النقل البحري والشاحنين والمرسل إليهم وشركات التأمين والبنوك، وكلٍ منهم يخشى أن يطبق قانون دولة الأخر على المنازعات التي تنشأ بينهم، إما لجهلٍ بالأحكام القانونية لتلك الدول أو لعدم الثقة بها؛ لذا يفضل أطراف التجارة البحرية . خاصة إذا كان دولة أو أحد أشخاصها المعنوية العامة . البعد بمنازعاتهم عن قيود القوانين الوطنية ومثالبها، وسبيلهم في ذلك هو الاتفاق على التحكيم، الذي يسمح لهم باختيار القواعد القانونية التي تتلاءم مع طبيعة المنازعة التجارية البحرية.

(٣) سهولة تنفيذ أحكام التحكيم الصادرة في مسائل النقل التجاري البحري، حيث إن شيوع التحكيم في مجال التجارة الدولية، جعله يحظى باهتمامٍ بالغٍ من المجتمع الدولي، فأبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية . الثنائية والجماعية . بشأنه، وأنشئ العديد من المراكز المتخصصة في حل المنازعات عن طريق التحكيم، سواء كانت دولية أو إقليمية، وباتت أغلب دول العالم ملتزمة باحترام اتفاقات التحكيم التجاري الدولي، وتنفيذ أحكام التحكيم الصادرة عنها، وذلك على عكس تنفيذ الأحكام القضائية الأجنبية، التي تصطدم في كثيرٍ من الأحيان بمبدأ سيادة الدولة.

(١٩٦) د. أحمد أبو الوفاء، التحكيم الاختياري والإجباري، منشأة المعارف ٢٠٠١م، ص ١٤٤؛ د. سحر عبد الستار، المركز القانوني للمحكم، دار النهضة العربية ٢٠٠٦م، ص ٣٩؛ د. محمود السيد التحيوي، التحكيم في المواد المدنية والتجارية وجوازه في منازعات العقود الإدارية، دار الجامعة الجديدة للنشر ١٩٩٩م، ص ١٤٦.

(١٩٧) Philippe Fauchard, le statut de l'arbitre dans la jurisprudence française, revue de la l'arbitrage 1996, p.327.

(١٩٨) د. هدى محمد عبد الرحمن، دور المحكم في خصومة التحكيم وحدود سلطاته، دار النهضة العربية ١٩٩٧م، ص ٢٦.

ومع ذلك يظل السؤال المطروح على طاولة النقاش هو: كيف يمكن اللجوء للتحكيم بشأن المنازعات التي قد تثور بين أطراف سجل النقل الإلكتروني في ظل قابليته للتداول؟ للإجابة على هذا التساؤل ينبغي التمييز بين فرضيتين: الأولى. ورود شرط التحكيم البحري صريحاً في سجل النقل الإلكتروني. الثانية. أن يحيل سجل النقل الإلكتروني إلى شرط التحكيم الوارد في مشاركة الإيجار الصادر تنفيذاً لها.

المطلب الأول

تفعيل اتفاق التحكيم الوارد بسجل النقل الإلكتروني

تعنى هذه الفرضية بسجل النقل الإلكتروني الذاتي الذي لم يصدر بناء على مشاركة إيجار بل نشأ مكتفياً بذاته أي متضمناً كافة الشروط ولأحكام المنظمة للنقل البحري، وتضمن شرط اللجوء إلى التحكيم لفض المنازعات التي قد تنشأ بين أطراف سجل النقل الإلكتروني.

والحقيقة أنه لا تثار صعوبة بشأن تفعيل شرط التحكيم الوارد في سجل النقل الإلكتروني بين الناقل والطرف المسيطر عندما يكون الأخير هو الشاحن الذي تعاهد معه الناقل وأصدر له سجل النقل الإلكتروني؛ حيث يعد سجل النقل الإلكتروني اتفاقاً بذاته ملزماً لأطرافه، ويلعب دوره كدليلاً على عقد النقل البحري بما يتضمنه من شروط ملزمة كشرط التحكيم.

ولكن المشكلة قد تثار عندما يكون الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني شخصاً آخر غير الشاحن الذي أصدر له الناقل بداية سجل النقل الإلكتروني كالمرسل إليه، أو عندما يتصل النزاع بمصالح أطرافٍ أخرى غير أطراف سجل النقل الإلكتروني كشركات التأمين؛ فهنا يثار التساؤل بشأن امتداد أثر شرط التحكيم للمرسل إليه أو شركة التأمين.

الفرع الأول

امتداد شرط التحكيم في مواجهة المرسل إليه

من حيث المبدأ أجازت اتفاقية روتردام الجوء للتحكيم لفض المنازعات الناشئة عن نقل البضائع بموجب سجلات النقل الإلكترونية^(١٩٩)؛ إلا أنها سكتت عن التفاصيل

^(١٩٩) المادة (٧٥) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد نقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

الدقيقة التي يمكن أن تثار بشأنه، كاستقلالية الاتفاق على التحكيم أو إمكانية امتداد أثره في مواجهة المرسل إليه.

لذا تعد مسألة امتداد شرط التحكيم الوارد في سجل النقل الإلكتروني في مواجهة المرسل إليه من المسائل قد يثار بشأنها الخلاف في الواقع العملي عند التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، خاصة أن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية لم تضع حكماً قانونياً يفصل فيها؛ نظراً لحدائثة التنظيم القانونية لسجلات النقل الإلكترونية.

ويمكن رد الخلاف بشأن امتداد شرط التحكيم الوارد في سجل النقل الإلكتروني في مواجهة المرسل إليه إلى رأيين:

الرأي الأول- أصحاب هذا الرأي اعتبروا أن المرسل إليه من الغير بالنسبة لسند الشحن البحري، ولا يمتد إليه شرط التحكيم استناداً لمبدأ الأثر النسبي *effet relatif* لاتفاق التحكيم، فالأخير لا يرتب آثاره إلا في مواجهة أطرافه الذين تفاوضوا بشأنه ووقعوه؛ فهذا الشرط يقتضي قصر الإلتزام به على من اتفق عليه صراحةً (الناقل والشاحن) كونه يعبر عن رغبة شخصية لطرفي سند الشحن في عدم التوجه للقضاء العادي لحل المنازعات التي قد تنشأ بينهم^(٢٠٠).

وإذا طبقنا هذا الاتجاه على سجل النقل الإلكتروني سنجد أن نظرتهم للمرسل إليه المحال إليه حق السيطرة سترجح إنه من الغير بالنسبة لسجل النقل الإلكتروني، ومن ثم لا يمكن التمسك في مواجهته بشرط التحكيم الثابت في سجل النقل الإلكتروني إلا إذا توافر شرطين هما: (١) أن يعلم المرسل إليه بشرط التحكيم الوارد في سجل النقل الإلكتروني، وهو ما يمكن التأكد من تحققه من خلال النظام الذي يدير سجل النقل الإلكتروني. (٢) أن يكون شرط التحكيم محل قبول خاص من جانب المرسل إليه، أي

(٢٠٠) مصطفى الجمال وعكاشه عبدالعال، التحكيم في العلاقات الخاصة الدولية والداخلية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، ١٩٩٨م، ص ٥٠٦.

وهذا الاتجاه استقرت عليه بعض أحكام النقض الفرنسية، أنظر منها:

Cour de cassation, chambre commerciale, Audience publique du mardi 29 novembre 1994, N° de pourvoi: 92-14920: Attendu que, pour être opposable au destinataire, une clause compromissoire insérée dans un connaissance doit avoir été portée à sa connaissance et avoir été acceptée par lui, au plus tard au moment où, recevant livraison de la marchandise, il avait adhéré au contrat de transport.

لابد أن يخصص في سجل النقل الإلكتروني إشارة واضحة وصريحة لشرط التحكيم، وبطريقة تسمح له بقبول الشرط أو رفضه إلكترونياً، مع بيان الأثر القانوني المترتب على ذلك.

الرأي الثاني- ويذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن المرسل إليه ملزم بشرط التحكيم الوارد في سند الشحن تأسيساً على أنه طرفاً أصيلاً فيه، له حق مرتبط بالسند الذي يحمله، ومن ثم لا يحتاج امتداد شرط التحكيم في مواجهته إلى صدور تعبيراً خاصاً منه بقبول شرط التحكيم، تأسيساً على فكرة الإرادة الظاهرة؛ حيث إن قبول المرسل إليه التعامل بالسند يعني القبول الضمني بشرط التحكيم الوارد به^(٢٠١).

وقد أيدت محكمة النقض المصرية هذا الرأي، حيث قضت بأن قانون التجارة البحرى يجعل من المرسل إليه طرفاً ذا شأن فى سند الشحن بإعتباره صاحب المصلحة فى عملية الشحن متكافئاً مركزه- حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل- ومركز الشاحن، وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ إرتباط الأخير به؛ ومقتضى ذلك أن يلتزم المرسل إليه بشرط التحكيم الوارد فى نسخة سند الشحن المسلمة له^(٢٠٢).

والباحث بدوره يميل إلى للرأي الأخير، فالمرسل إليه له حق مرتبط بسجل النقل الذي يسيطر عليه إلكترونياً، وطالما أن الأخير مكتفياً بذاته، وامتضماً شرط صريحاً للجوء إلى التحكيم لفض المنازعات الناشئة بين أطرافه، فإن الأمر فى المسائل التجارية البحرية لا يتطلب التعقيد، خاصة عن اتفاق الأطراف على التعامل بسجل انقل الإلكتروني، فلا حاجة للقول بأن تفعيل شرط التحكيم يحتاج إلى قبول خاص من المرسل إليه، فالأخير يمكنه رفض إحالة السيطرة إليه إذا وجد أن سجل النقل الإلكتروني قد تضمن بنوداً جديدة- كشرط التحكيم- تختلف عما تم الاتفاق عليه فى عقد البيع الدولي للبيضاء؛ أما إذا قبل السجل إلكترونياً؛ فهو يتقيد بشرط التحكيم الوارد به، كما أن له الحق فى التمسك به إذا رغب فى ذلك.

(٢٠١) أحمد هندي، التحكيم . دراسة إجرائية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٣م، ص ٤٠-٤١؛ أحمد عبد الكريم سلامة، التحكيم فى المعاملات المالية الداخلية والدولية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦م، ص ٢٥٠.

وهذا الاتجاه استقرت عليه أحكام النقض المصرية، أنظر منها:

(٢٠٢) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ١٣٥، لسنة ٣٣ قضائية، تاريخ الجلسة ١/٧/١٩٦٧م، مكتب فني ١٨، الجزء الأول، ص ٣٠٠.

ومن الأهمية بمكان بيان أن قواعد روتردام سارت في هذا الاتجاه؛ حيث أكدت على أن حائز سجل النقل الإلكتروني المسيطر (كالمرسل إليه)، والذي ليس هو الشاحن الذي أبرم عقد النقل مع الناقل، ولا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل، لا يتحمل أي مسؤولية تنشأ عن عقد النقل لمجرد كونه حائزاً، إلا إذا كان يمارس أي حقه بمقتضى عقد النقل، متى كانت تلك المسؤوليات مدرجة في سجل النقل الإلكتروني أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك السجل الإلكتروني (كشروط التحكيم الوارد في السجل)^(٢٠٣). ويتضح من ذلك على أن شرط التحكيم الوارد بسجل النقل الإلكتروني يتم تفعيله في حالة وقوع نزاع بين أطرافه، حتى لو كان الطرف المسيطر على السجل هو المرسل إليه وليس الشاحن، ودون النظر في إبداء موافقته الخاصة بهذا الشرط من عدمه.

الفرع الثاني

امتداد شرط التحكيم في مواجهة شركة التأمين

لا شك في أن إثارة التساؤل بشأن امتداد شرط التحكيم الوارد في سجل النقل الإلكتروني في مواجهة شركات التأمين البحري يعد أمراً منطقياً؛ حيث إنه من الصعوبة بمكان تصور وجود بضائع منقولة عن طريق البحر دون أن يكون مؤمن عليها ضد أخطار النقل البحري لمصلحة المرسل إليه؛ وبالتالي إذا ما تحقق الخطر المؤمن ضده، وقامت شركة التأمين بسداد مبلغ التأمين للمرسل إليه، ومن ثم تحل محله في الرجوع على الناقل بما تم الوفاء به للمرسل إليه^(٢٠٤). فهل للناقل البحري أن يلزم شركة التأمين بشرط التحكيم الوارد في سجل النقل الإلكتروني أو أن تتمسك به شركة التأمين في مواجهة الناقل؟

استقر الفقه^(٢٠٥) والقضاء^(٢٠٦) على أن مبدأ الحلول القانوني الثابت بشأن التأمين البحري في قوانين التجارة البحرية يمتد ليشمل شرط التحكيم البحري الوارد بسند الشحن؛

^(٢٠٣) المادة (٥٨) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).

^(٢٠٤) وفقاً للمادة (٣٧١) من قانون التجارة البحرية يحل المؤمن محل المؤمن له في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض - الذي دفعه.

^(٢٠٥) أحمد عبد الكريم سلامة، التحكيم في المعاملات المالية الداخلية والدولية، مرجع سابق، ص ٢٥٣-٢٥٤.

فالأصل أن يحل المؤمن لديه محل المرسل إليه في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض الذي دفعه، بيد أن الأثر الناقل للحلول يتضمن توابع الحق والدفع المتعلقة به؛ ومن ثم تكون شركة التأمين ملتزمة بشرط التحكيم الذي قبله المرسل إليه، كما لها نفسها أن تتمسك به.

وبناء على ذلك، متى قامت شركة التأمين المؤمن لديها على البضائع المنقولة بطريق البحر بدفع التعويض المستحق للمؤمن له (المرسل إليه) عما لحق البضائع من هلاك أو تلف، فإنها تحل حلولاً قانونياً محله فيما له من حقوق ودعاوى قبل الناقل، والدعوى التي تقيمها شركة التأمين- في هذه الحالة- تعد من الدعاوى الناشئة عن سجل النقل الإلكتروني، وليست ناشئة عن عقد التأمين، وتعد وكأنها مرفوعة من المؤمن له المبين اسمه بسجل النقل الإلكتروني كمرسل إليه أو الطرف صاحب حق السيطرة، ومقتضى ذلك أنه يكون للناقل البحري أن يثير ما لديه من دفع قبل المرسل إليه في مواجهة شركة التأمين التي حلت محله في سجل النقل الإلكتروني، ومن ثم يسري شرط التحكيم الوارد بالسجل قبلها.

المطلب الثاني

تفعيل شرط التحكيم بالإحالة الوارد بسجل النقل الإلكتروني

يقصد بشرط التحكيم بالإحالة La clause d'arbitrage par référence في مجال التجارة البحرية أن سجل النقل الإلكتروني الذي أصدره الناقل البحري للشاحن لم يتضمن شرطاً للتحكيم، بل يوجد به بند يحيل إلى الرجوع إلى مشاركة الإيجار المبرمة إلكترونياً بينهم أو إلى الشروط العامة الواردة في قواعد استخدام النظام الذي يدير التعامل بسجل النقل الإلكتروني لتكملة النقص الوارد بسجل النقل الإلكتروني، ثم يرد في مشاركة الإيجار أو قواعد الاستخدام بنداً يقضي بتسوية المنازعات التي تنشأ عن التعامل بسجل النقل الإلكتروني بطريق التحكيم. وبذلك يثار التساؤل بشأن سريان شرط التحكيم بالإحالة الوارد في سجل النقل الإلكتروني في مواجهة الطرف المسيطر سواء كان الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر أحيل له حق السيطرة.

(206) Cour de cassation, chambre civile 1, Audience publique du mardi 11 juillet 2006, N° de pourvoi: 05-18681; Cour de cassation, chambre commerciale, Audience publique du mardi 3 mars 1992, N° de pourvoi: 89-21273.

الفرع الأول

مدى صلاحية شرط التحكيم البحري بالإحالة

اعترفت أغلب التشريعات المعاصرة المنظمة للتحكيم التجاري بشرط التحكيم بالإحالة عموماً؛ وفقاً للمادة (٣/١٠) من قانون التحكيم المصري يعتبر اتفاقاً على التحكيم كل إحالة ترد في العقد إلى وثيقة تتضمن شرط التحكيم إذا كان الإحالة واضحة في اعتبار هذا الشرط جزءاً من العقد^(٢٠٧). وتأكيداً على موقف قانون التحكيم المصري من صلاحية شرط التحكيم بالإحالة، نجد أن المشرع في المادة (٦) يشير إلى أن اتفاق أطراف التحكيم على إخضاع العلاقة القانونية بينهما (كنقل البضائع بموجب سجل نقل إلكتروني) لأحكام عقد نموذجي أو اتفاقية دولية أو أية وثيقة أخرى (كمشاركة الإيجار) يلزمهم بالعمل بأحكام هذه الوثيقة بما تشمله من أحكام خاصة بالتحكيم.

كما أن القوانين المقارنة أقرت صراحة بصحة شرط التحكيم الناشئ عن وثيقة أحالت إليه في اتفاقية رئيسية^(٢٠٨)، مع تمييز موقف المشرع الألماني الذي أجاز صراحة الاتفاق على التحكيم في سندات الشحن إذا تضمنت إشارة صريحة إلى شرط التحكيم في مشاركة الإيجار^(٢٠٩).

وقد كرست اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع (قواعد هامبورج) لهذا الاتجاه، حيث أكدت المادة (٢/٢٢) على أن تضمن مشاركة الإيجار نصاً على إحالة المنازعات الناشئة بموجبها إلى التحكيم وصدر سند شحن استناداً إلى مشاركة الإيجار، كان هذا النص ملزماً لحامل سند الشحن، طالما تضمن الأخير ملاحظة خاصة تفيد ذلك، وإلا لن يقبل من الناقل الاحتجاج بهذا النص تجاه حامل السند الحائز له بحسن نية.

كما أن الفقه^(٢١٠) والقضاء^(٢١١) المقارن استقر على صلاحية شرط التحكيم الوارد في مشاركة الإيجار والمحال إليه بموجب بند خاص ورد في سند الشحن، شريطة ألا تكون

^(٢٠٧) قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤م.

^(٢٠٨) Article 1443, Code de procédure civile; Section 2, The Federal Arbitration Act (USA).

^(٢٠٩) Section (1031/4), German Arbitration Act An arbitration agreement is also concluded by the issuance of a bill of lading, if the latter contains an express reference to an arbitration clause in a charter party.

^(٢١٠) Mauro Rubino-Sammartano, International Arbitration - Law and Practice, Third edition, JURIS, USA 2014, P.231; X. Boucobza, La clause

الإحالة فيما يخص فض المنازعات عن طريق التحكيم عامة، بل يتطلب الأمر إحالة خاصة لشرط التحكيم؛ بمعنى أن صلاحية التحكيم البحري بالإحالة ستتوقف على وجود عبارة صريحة تفيد انصراف الإحالة صراحة وبوضوح إلى بند اللجوء للتحكيم المنصوص عليه في مشاركة الإيجار.

وعلى خلاف ذلك الاتجاه، استقرت محكمة النقض المصرية قديماً. منتقد من الفقه^(٢١٢). إلى الاكتفاء بالإحالة العامة لتفعيل شرط التحكيم بالإحالة في مواجهة المرسل إليه؛ فقد قضت بأن خلو سند الشحن من توقيع الشاحن لا يؤدي إلى عدم التزام الطاعن وهو المرسل إليه بالشروط الإستثنائية المحال إليها في مشاركة إيجار السفينة، لأن توقيع الشاحن. وهو في نفس الوقت مستأجر السفينة. على مشاركة إيجارها بما إشتملت عليه من شرط التحكيم يلزم الطاعن به بإعتباره مرسلأ إليه، وطرفأً ذا شأن في عقد النقل، ويكون عدم توقيع الشاحن على سند الشحن غير مؤثر على هذه النتيجة^(٢١٣).

كما قضت بأن المرسل إليه طرفأً ذا شأن في سند الشحن يتكافؤ مركزه حين يطالب بتنفيذ عقد النقل. ومركز الشاحن، ويرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن، وبذلك تكون الاحالة في سند الشحن الي شرط التحكيم الوارد في مشاركة الايجار مقتضاها

compromissaire par référence en matière d'arbitrage commercial international, Revue de l'Arbitrage, 1998, pp.495-516 ; B. OPPETIT, La clause d'arbitrage par référence, Revue de l'Arbitrage, 1990, pp.551-569

(211) Cour de cassation, chambre civile 1, Audience publique du mardi 21 novembre 2006, N° de pourvoi: 05-21818; Cour de cassation, chambre commerciale, Audience publique du mardi 7 janvier 1992, N° de pourvoi: 90-11645.

(212) محمد فريد العريني، التحكيم في المنازعات البحرية، مرجع سابق، ص١٦٨؛ د. عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، مرجع سابق، ص١٥٨ وما بعدها.

(213) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ١٧٧، لسنة ٤٢ قضائية، تاريخ الجلسة ١٩٧٨/٦/٢٦م، مكتب فني ٢٩، الجزء الثاني، ص١٥٤٨؛ محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٤٥٠، لسنة ٤٠ قضائية، تاريخ الجلسة ١٩٧٥/٣/٥م، مكتب فني ٢٦، الجزء الأول، ص٥٣٥؛ محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٥١، لسنة ٣٦ قضائية، تاريخ الجلسة ١٩٧٠/٤/١٤م، مكتب فني ٢١، الجزء الثاني، ص٥٩٨.

التزام المرسل اليه بشرط التحكيم لعلمه به من سند الشحن المرسل اليه وعدم جواز رفع دعواه مباشرة الي المحاكم قبل الالتجاء الي التحكيم^(٢١٤).

وقد عدلت محكمة النقض المصرية عن هذا التوجه، وأخذت بما استقر عليه الفقه والقضاء المقارن، فقد انتهت إلى أن التحكيم طريق استثنائي لفض الخصومات قوامه الخروج عن طرق التقاضي العادية بما تكفله من ضمانات، وبما أن سند الشحن يمثل في الأصل دليل الشاحن أو المرسل إليه قبل الناقل فإنه يتعين أن يفرغ فيه كافة الشروط الخاصة بعملية النقل بحيث إذا ما اتفق بين طرفي عقد النقل على الالتجاء إلى التحكيم في شأن ما قد يثور من منازعات، يتعين أن ينص عليه صراحة في ذلك السند ولا محل للإحالة المجهلة في أمره- بالنظر إلى خطورته- إلى مشاركة إيجار السفينة^(٢١٥).

الفرع الثاني

تطبيق شرط التحكيم بالإحالة على سجل النقل الإلكتروني

وفقاً لقواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سند الشحن الإلكتروني الصادرة عام ١٩٩٠م، يعتبر أطراف سجل النقل الإلكتروني متفهمين ومتفقين على أن قيام الناقل الذي أصدر السجل بالإشارة إلى أحكام وشروط النقل الخاصة به؛ فإن تلك الأحكام والشروط تشكل جزءاً من عقد النقل، طالما أنها كانت متاحة بسهولة لأطراف عقد النقل^(٢١٦).

وهذا يعني أن تطبيق شرط التحكيم البحري وفقاً لتقود اللجنة البحرية، طالما ورد ضمن أحكام وشروط النقل الخاصة بالناقل البحري، والتي تم الإشارة إليها بوضوح داخل

^(٢١٤) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٣٦٥، لسنة ٣١ قضائية، تاريخ الجلسة ١٦/٦/١٩٦٥م، مكتب فني ١٦، الجزء الثاني، ص ٧٨٧؛ محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٦٠، لسنة ٣٠ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٥/٢/١٩٦٥م، مكتب فني ١٦، الجزء الأول، ص ٢٢٠.

^(٢١٥) محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٦٠٧، لسنة ٦٣ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٧/٣/٢٠٠٧م، مكتب فني ٥٨، ص ٢٩٥؛ محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٤٨٣٧، لسنة ٦٥ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٦/١١/٢٠٠١م، مكتب فني ٥٢، الجزء الثاني، ص ١١٧٠؛ محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٢٦١٩، لسنة ٦١ قضائية، تاريخ الجلسة ١١/١٢/٢٠٠١م، مكتب فني ٥٢، الجزء الثاني، ص ١٢٧١.

^(٢١٦) Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International, Terms and conditions of the contract of carriage (a): It is agreed and understood that whenever the carrier makes a reference to its terms and conditions of carriage, these terms and conditions shall form part of the Contract of Carriage.

سجل النقل الإلكتروني الذي اتفق الأطراف على التعامل به، شريطة أن تكون الأحكام والشروط الخاصة بالناقل متاحة بسهولة للطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني. ويعد إثبات سهولة الوصول إلى الأحكام والشروط الخاصة بالناقل مسألة واقع يختص بتقديرها قاضي الموضوع؛ إلا أنه في تلك الحالة سيفصل فيها، إذا ثار بشأنها نزاع الهيئة التحكيمية وفقاً لمبدأ الاختصاص بالاختصاص^(٢١٧).

وهو ما سمحت به القواعد الدولية ذات الصلة، فقد جاء في المادة (٦) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات القانونية القابلة للتحويل أنه لا يوجد في هذا القانون ما يحول دون تضمين السجل الإلكتروني القابل للتحويل (كسجل النقل الإلكتروني) معلومات إضافية (كعقد النقل البحري) إلى المعلومات التي يتضمنها المستند أو الصك القابل للتحويل، كما أن قواعد روتردام ٢٠٠٨م في معرض تعريفها لمستند النقل الإلكتروني في المادة الأولى اعتبرت المعلومات المرتبطة بسجل النقل الإلكترونية بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من الناقل بمثابة جزء لا يتجزأ من سجل النقل الإلكتروني.

ومن جانبنا نستنتج أنه لا يمكن للمرسل إليه أو أي شخص آخر أحيل له حق السيطرة أن يتصل من شرط التحكيم بالإحالة . على أساس القوة الملزمة للعقود . بحجة أن سجل النقل الإلكتروني مستقلاً عن مشاركة الإيجار أو قواعد الاستخدام العامة (كقواعد وليرو) المحال إليها، والمتضمنة شرط اللجوء للتحكيم لفض المنازعات الناشئة عن التعامل بسجل النقل الإلكتروني، وذلك بتوافر شرطين: الأول . أن يكون الطرف المسيطر يعلم (أو كان من السهل عليه العلم) بضمون مشاركة الإيجار أو قواعد الاستخدام المحال إليها وقت قبول التعامل بسجل النقل الإلكتروني، كما لو أتاح الناقل رابطاً إلكترونياً داخل سجل النقل الإلكتروني يسمح لكل طرف مسيطر بالوصول إلى مشاركة الإيجار . ٢) إذا كانت الإحالة لشرط التحكيم صريحة وواضحة، كما لو أورد الناقل بنداً إلكترونياً يتطلب موافقة خاصة من الطرف المحال له حق السيطرة يحمل

^(٢١٧) تنص المادة (١/٢٢) من قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية رقم (٢٧) لسنة ١٩٩٤م على إنه: تفصل هيئة التحكيم في الدفوع المتعلقة بعدم اختصاصها بما في ذلك الدفوع المبنية على عدم وجود اتفاق تحكيم أو سقوطه أو بطلانه أو عدم شموله لموضوع النزاع.

الصيغة التالية مثلاً: تطبق كافة الشروط والأحكام الوارد بمشارطة الإيجار، بما فيها شرط التحكيم على سجل النقل الإلكتروني.

وفي هذا الخصوص، وفقاً لنظام (بوليرو) يوافق كافة مستخدمي النظام الموقعين إلكترونياً على قواعد الاستخدام على أن إحالة حق السيطرة على سجل النقل الإلكتروني بمثابة إبرام عقد نقل بحري جديد بين الناقل والمحال له حق السيطرة؛ بحيث تعد موافقة الشخص على أن يكون الطرف المسيطر صاحب الحق في تسلم البضائع من الناقل، موافقة على كافة بنود وأحكام عقد النقل البحري الأصلي الملحق إلكترونياً بسجل النقل الإلكتروني، بصفته طرفاً أصيلاً بدلاً عن الشاحن⁽²¹⁸⁾.

والجدير بالملاحظة أن اتفاقية الاستخدام الخاصة بنظام (بوليرو) للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية تفادت بهذا النص المشاكل القانونية التي قد تنشأ عن محاولة تهرب الطرف المحال له حق السيطرة من الإلتزام بأحكام عقد النقل البحري التي صدر سجل النقل الإلكتروني تنفيذاً له، والتي قد يراها لا تصب في مصلحته، مثل شرط اللجوء للتحكيم كوسيلة لحل المنازعات، وذلك من خلال وضع بند بسجل النقل الإلكتروني يلزمه صراحةً بالحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري (مشارطة الإيجار)؛ حيث لجأ واضعو اتفاقية استخدام النظام إلى إلزام المحال له حق السيطرة ببنود وأحكام عقد النقل البحري من خلال وضع بند في الاتفاقية يلزم كافة مستخدمي النظام بمسألة تجدد عقد النقل البحري بين الناقل وكل محال إليه جديد لحق السيطرة؛ لذلك استخدام مصطلح تجديد عقد النقل البحري Novation of Carriage Contract بدلاً من استخدام مصطلح الإحالة assignment، وبمقتضى ذلك تعتبر موافقة الشخص على إنه طرفاً مسيطراً على سجل النقل الإلكتروني بمثابة موافقة منه على أن يكون طرفاً أصيلاً في عقد النقل البحري مع الناقل، ملتزماً بكافة بنوده وأحكامه، ودون حاجة للنص على الإحالة لذلك بسجل النقل الإلكتروني؛ وبالتالي يكون الطرف المسيطر ملتزماً بشرط التحكيم الوارد في عقد النقل الإلكتروني⁽²¹⁹⁾.

(218) Bolero Rulebook, Rule: 3.5.1.

(219) Bolero Rulebook, Rule: 3.5.

المبحث الخامس

المسؤولية المدنية الناشئة عن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية

بما أن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية من المسائل المستحدثة في عالم التجارة البحرية؛ فلا شك في أن العديد من المشاكل العملية قد تطفو على السطح لتعكر صفو الانتقال إلى التعامل بسجلات النقل الإلكترونية كبديل عن سندات الشحن الورقية، خاصة في ظل غياب التنظيم القانوني الصريح لها، والذي حاول الباحث في هذه الدراسة تبيان أهم جوانبه.

فمن أهم المشاكل العملية التي قد تعوق اللجوء إلى سجلات النقل الإلكترونية وتحول دون تطوره، هي كيفية تحقيق الأمان القانوني لها من مخاطر استخدام التقنيات الحديثة لتبادل البيانات عبر الشبكة العنكبوتية، وكذلك معالجة المنازعات التي قد تتأثر بشأن المسؤولية القانونية المدنية للأطراف ذات الصلة، وليس المقصود هنا المسؤولية المدنية التقليدية التي تنشأ عن عقد النقل البحري، والتي استقرت في الواقع القانوني منذ زمنٍ لدى مختلف الأنظمة القانونية، سواء الواقعة على الناقل أو الشاحن، والتي ناقشها الفقه تفصيلاً، بل المسؤولية القانونية الناشئة عن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية.

حيث إن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية لا يخلو من مخاطر اللصيقة بكافة معاملات التجارة الإلكترونية، كالاختراق غير المشروع للبيانات المتداولة إلكترونياً، أو إتلاف النظام المستخدم وتدميره، أو الاعتداء على سرية البيانات الإلكترونية وإفشائها، وغيرها من الأساليب غير القانونية التي تعرقل استخدام هذه النوعية من السجلات^(٢٢٠).

ويزيد من أهمية هذا المبحث فداحة الأضرار التي قد تنجم عن أية خطأ يقع فيه الأطراف المعنية بعملية تبادل سجلات النقل الإلكترونية؛ فمثلاً خطأ الجهة التي تدير النظام في تحويل السجل للشخص المقصود، قد يعني أن الطرف المسيطر الحقيقي قد فقد بضائعه، وأن الشاحن أصبح ملاحقاً قضائياً من قبل المرسل إليه الذي يرغب في استرداد ثمن البضائع عوضاً عن عدم استلامه للبضائع، فضلاً عن أن الشركة التي تدير نظام تبادل سجلات الإلكترونية قد تتأثر علاقتها بعملائها من مستخدمي النظام نتيجة تأثر ثقتهم بالنظام المعلوماتي الذي تستخدمه الشركة.

(٢٢٠) د. حسين الماحي، نظرات قانونية في التجارة الإلكترونية، مرجع سابق، ص ٢٨٦ وما بعدها.

لذا يراد بهذا المبحث الوقوف على المسؤولية القانونية المدنية الناشئة عن استخدام سجلات النقل الإلكترونية، والتي قد تثار بشأن الجهة التي تدير نظام التعامل بسجلات النقل الإلكترونية كنظام بوليرو، أو بشأن أطراف سجل النقل الإلكتروني فيما يخص التزاماتهم التي يفرضها طبيعة التعامل بهذه النوعية من السجلات الإلكترونية، وهو ما يضيء نوعاً من الطمأنينة القانونية للراغبين في التعامل بها مستقبلاً.

المطلب الأول

المسؤولية المدنية الناشئة عن إدارة نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية

يعتبر مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية بمثابة وسيط إلكتروني، والذي عرّفه قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية بأنه: الشخص الذي يقوم نيابة عن شخص آخر بإرسال أو استلام أو تخزين رسالة البيانات أو بتقديم خدمات أخرى فيما يتعلق برسالة البيانات^(٢٢١).

حيث تنصب مهمة مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية الرئيسية على نقل المعلومات الخاصة بعمليات النقل البحري للبضائع بين المستخدمين من حاسوب إلى آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات، أو ما يطلق عليه كتاب قواعد الاستخدام الذي يعتمده مشغل النظام ويوافق المستخدمين على الالتزام بأحكامه، وهو ما يتطلب منه توفير التجهيزات المادية والفنية التي تجعله قادراً على تلقي الرسائل والبيانات وتخزينها ومعالجتها وإعادة إرسالها، وكذلك مساعدة المستخدمين في إعداد الصيغ المناسبة لسجلات النقل الإلكترونية وترجمتها وتوثيقها وتصديقها، فضلاً عن تأمين كافة المعاملات الإلكترونية التي يتوسط في إنجازها.

وتظهر المسؤولية القانونية لمشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية باعتباره الجهة المالكة للنظام المعلوماتي^(٢٢٢)، وهو ما يتيح مكاناً على الفضاء الإلكتروني

^(٢٢١) المادة (٢) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية بصيغته المعتمدة عام ١٩٩٨م.

^(٢٢٢) يقصد بالنظام المعلوماتي مجموعة برامج وأدوات معدة لغرض إدارة ومعالجة البيانات والمعلومات، أو تقديم خدمة معلوماتية، راجع المادة الأولى من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات رقم (١٧٥) لسنة ٢٠١٨م، المنشور في الجريدة الرسمية العدد ٣٢ مكرر (ج)، بتاريخ ١٤ أغسطس ٢٠١٨م،

لرأغبى التعامل بسجلات النقل الإلكترونية لتبادلها فيما بينهم؛ لذلك يقع على عاتقه التزام رئيس كمقدم للخدمة الإلكترونية^(٢٢٣) بأن يسهل تبادل سجلات النقل الإلكترونية بين أصحاب المصالح على البضائع المنقولة بحراً بطريقة مؤمنة وسريعة، وهو ما يفرض عليه بالتبعية أمرين؛ هما: أ) حماية الموقع الإلكتروني لنظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية من أعمال القرصنة الإلكترونية لحماية بيانات مستخدمى النظام من الاختراق وانتهاك خصوصياتهم التجارية. ب) تأمين سلامة عمل النظام بما يضمن تأديته لوظائفه الإلكترونية الخاصة بمصالح أطراف سجل النقل الإلكتروني في الوقت المناسب ودون أخطاء تقنية تضر بالمستخدمين.

الفرع الأول

المسؤولية المدنية عن اختراق نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية

رأينا أن مسألة تأمين سلامة سجل النقل الإلكتروني يعد من الشروط الجوهرية لاستخدام سجلات النقل الإلكترونية وفقاً لقواعد روتردام، وكذلك يعد الأساس القانوني للاعتراف بالحجية القانونية للبيانات الواردة بهذه السجلات؛ لذلك يقع على عاتق مشغلي النظم المعلوماتية لتبادل سجلات النقل الإلكترونية التزاماً بتأمين البيانات المسجلة على النظام وحمايتها من اختراق النظام المعلوماتي الذي تديره ومنع الغير من القيام باعتراض تداول سجلات النقل الإلكترونية لمشاهدتها أو الحصول عليها بغرض التصنت أو التعطيل أو التخزين أو النسخ أو التسجيل أو تغيير المحتوى أو إساءة استخدامها أو تعديل مسارها أو إعادة توجيهها لغير حائزها الشرعي^(٢٢٤)؛ وإلا قامت

وعرّفته المادة (٢) قانون الأونسيتال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية بأنه: "النظام الذي يستخدم لإنشاء رسائل البيانات أو بتقديم خدمات أخرى فيما يتعلق برسالة البيانات".

^(٢٢٣) تنص المادة الأولى من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات المصري الجديد على أن مقدم الخدمة هو أي شخص طبيعي أو اعتباري يزود المستخدمين بخدمات تقنية المعلومات والاتصالات، ويشمل ذلك من يقوم بمعالجة أو تخزين المعلومات بذاته أو من ينوب عنه في أي من تلك الخدمات أو تقنية المعلومات.

^(٢٢٤) وفقاً للمادة الأولى من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات المصري الجديد يقصد باختراق النظام المعلوماتي الدخول غير المرخص به أو المخالف لأحكام الترخيص، أو الدخول بأي طريقة غير مشروعة إلى نظام معلوماتي أو حاسب آلي أو شبكة معلوماتية وما في حكمها.

مسئوليتها القانونية- باعتباره مدير الموقع الإلكتروني^(٢٢٥)- عن الأضرار التي تصيب المستخدمين جراء ذلك انتهاك أسرارهم التجارية الخاصة بعمليات نقل البضائع بحراً، والتي قد يكمن وراءها أحد أعمال المنافسة غير المشروعة أو عملية احتيال بحري محتملة.

وبناء على ذلك يقع على عاتق مشغلي النظم المعلوماتية لتبادل سجلات النقل الإلكترونية أن تفحص الملفات التي يتم تبادلها عبر النظام بواسطة البرامج المختلفة لمكافحة الفيروسات وأعمال التطفل والقرصنة الإلكترونية، وأن يعين الخبراء التقنيين القادرين على ذلك، وأن يقدم المشورة لمستخدمي النظام بشأن حماية سجلاتهم الإلكترونية من خطر الإصابة بالفيروسات، وأن يتخذ- عموماً- كافة التدابير والإجراءات التقنية المتعارف عليها في هذا المجال للحيلولة دون إصابة النظام المعلوماتي الذي يديره والبرامج التطبيقية المحملة عليه بفيروسات تمنعها من القيام بوظائفها أو أن تجعلها تقوم بها بطريقة خاطئة أو تدمر السجلات الإلكترونية بما يضر المستخدمين.^(٢٢٦)

لذا ارتكزت الشركة التي تدير نظام (بوليرو) على استخدام تقنية التشفير المزدوج لتأمين تبادل سندات النقل الإلكترونية، وكذلك تطويع كافة البرامج والتقنيات لحماية النظام من الوصول غير المصرح به لبيانات المستخدمين أو العبث بمحتويات النظام أو إتلافها، فضلاً عن إبرام عقداً مع شركة متخصصة لتأمين النظام المعلوماتي الذي تديره الشركة ضد أي محاولة لاختراقه من قبل لصوص الشبكة العنكبوتية من خلال الاتفاق مع شركة التأمين على النظام المعلوماتي باتخاذ كافة التدابير التقنية الوقائية التي من شأنها مواجهة الهجمات الفيروسية التي قد تضرب النظام قبل أن تنشط وتصيب المستخدمين بأضرار^(٢٢٧).

^(٢٢٥) وفقاً للمادة الأولى من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات المصري الجديد يقصد بمدير الموقع كل شخص مسئول عن تنظيم أو إدارة أو متابعة أو الحفاظ على موقع أو أكثر على الشبكة المعلوماتية، بما في ذلك حقوق الوصول لمختلف المستخدمين على ذلك الموقع أو تصميمه أو توليد أو تنظيم صفحاته أو محتواه أو المسئول عنه.

⁽²²⁶⁾ Meiring de Villiers, Computer viruses and civil liability: A conceptual framework, Tort Trial & Insurance Practice Law Journal, Vol. 40, No. 1, Fall 2004, p.124.

⁽²²⁷⁾ Michelle Jean-Baptiste, Créer et Exploiter un commerce électronique, édition Litec, juin 1998, p.103.

الفرع الثاني

المسؤولية المدنية عن الخلل الفني لنظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية

يقع على عاتق مشغلي النظم المعلوماتية لتبادلات سجلات النقل الإلكترونية التزاماً بالمعالجة الإلكترونية للبيانات^(٢٢٨) المرسلة له من قبل مستخدمي النظام الراغبين في التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، وأن يتم ذلك بصورة تتفق مع الأصول الفنية السليمة وفقاً لطبيعة عمل النظام والغاية من إنشائه، بما يضمن تبادل سجل النقل الإلكتروني بطريقة سريعة ودون تعديل أو تغييراً في البيانات التي أرسلها المستخدمون للسجل المركزي للنظام حتى يتعرضوا إلى أضرار من وراء فشل النظام الإلكتروني المستخدم.

فإذا كان الالتزام التعاقدى الرئيس الذي يقع على عاتق مشغل النظام هو إنشاء وتبادل سجلات النقل الإلكترونية بدقة وسرعة تتفق مع مقتضيات التجارة البحرية، وهو ما سعت إليه إرادة المتعاقدين؛ إلا أن التزامه بضمان سلامة عمل النظام الإلكتروني يعد من مستلزمات تنفيذ عقد الخدمة، وتبادل سجلات النقل الإلكترونية دون خطأ أو تأخير^(٢٢٩)، وهو ما يتفق مع ما يقتضيه الالتزام بالسلامة في تنفيذ العقود، حيث يلتزم المتعاقد بتنفيذ التزاماته التعاقدية ومستلزماتها بما يقتضيه اعتبارات حسن النية، بحيث

^(٢٢٨) وفقاً للمادة الأولى من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات المصري الجديد، يقصد بالمعالجة الإلكترونية للبيانات أي عملية إلكترونية أو تقنية تتم كلياً أو جزئياً لكتابة أو تجميع أو تسجيل أو حفظ أو تخزين أو دمج أو عرض أو إرسال أو استقبال أو تداول أو نشر أو محو أو تغيير أو تعديل أو استرجاع أو استنباط البيانات والمعلومات الإلكترونية، وذلك باستخدام أي وسيط من الوسائط أو الحاسبات أو الأجهزة الأخرى الإلكترونية أو المغناطيسية أو الضوئية أو ما يستحدث من تقنيات أو وسائل أخرى؛ يرى جانب من الفقه أن المعالجة الآلية لنظم المعلومات هي: مجموعة العمليات التي تتم آلياً باستخدام الحاسب الآلي وتتعلق بالتجميع والتسجيل والإعداد والتعديل والاسترجاع والحفظ ومحو المعلومات الأسمية، وكذلك استغلال تلك المعلومات في عمليات الربط والتقريب والنقل ودمجها مع معلومات أخرى للحصول على معلومة ذات دلالة خاصة، راجع: د. حسام الدين كامل الأهواني، الحماية القانونية للحياة الخاصة في مواجهة الحاسب الإلكتروني، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، المجلد ٣٢، العدد الثاني، يوليو ١٩٩٠م، ص ٦-٧.

^(٢٢٩) وفقاً للمادة (١٤٨) من القانون المدني رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨م "١- يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية. ٢- لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام".

تثار مسؤوليته القانونية في حالة الانحراف عنها، وإصابة المتعاقد الآخر بضرر جراء ذلك^(٢٣٠).

لذا يجب على مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية أن يتخذ الحيطة والحظر في مراقبته لعمل النظام الإلكتروني بكفاءة وبشكل صحيح؛ باعتباره صاحب السلطة الفنية عليه، بحيث يضمن تشغيله بصورة منتظمة، بحيث يعالج أوامر وتعليمات المستخدمين بطريقة سليمة لا ينتابها خلل يؤثر على أدائه لوظائفه المعتادة، فضلاً عن حماية الأجهزة والآلات المستخدمة في تشغيل النظام من المخاطر المادية المحيطة بها؛ كالانقطاع المفاجئ للتيار الكهربائي أو نشوب حريق في مكان تواجدها.

وهذا يفرض على مشغل النظام توفير البدائل التقنية في حال إصابة النظام الأساسي بخلل تقني، خاصة في ظل انتشار الهجمات الفيروسية التي تسبق في تطورها برامج مكافحتها، وهي تمثل خطراً حقيقياً وجدياً على العاملين في هذا المجال، بحيث يقع عليهم توفير نظام إلكتروني بديل مستعد للعمل في حال تعرض النظام الرئيس لأي عطل يؤثر على التزامهم بتبادل سجلات النقل الإلكترونية تجاه مستخدمي النظام.

ويتربت على ذلك أن مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية ملزم بتوفير كافة المعدات والآلات والبرامج التي تضمن نجاح مهمته، وتؤدي إلى النتيجة التي ابتغاها مستخدمو النظام؛ بحيث تصدر سجلات النقل الإلكترونية بطريقة صحيحة لا تتضمن أخطاءً، وأن يتم تبادلها بطريقة آمنة وسريعة دون تأخير، ولا يمكن لمشغل النظام الإفلات من مسؤوليته عن كفاءة عمل النظام بحجة أن الضرر الذي أصاب المستخدم ناشئاً عن خطأ بأحد أجهزة الحاسب الآلي أو البرامج التطبيقية التي يعمل من خلالها النظام؛ ففي تلك الحالة تتساوى المسؤولية عن فعل الشيء بالمسؤولية عن الفعل الشخصي لمشغل النظام، ويعتبر الضرر الذي سببه الحاسب الآلي أو البرنامج التطبيقي قد وقع من الشركة التي تدير النظام نفسها^(٢٣١).

^(٢٣٠) في ذات المعنى، راجع: د. حسام الدين كامل الأهواني، حماية أنشطة البنوك من مخاطر استخدام الحاسب الحاسبات الإلكترونية، ورد ضمن مجموعة أبحاث الجوانب القانونية الناجمة عن استخدام الحاسب الآلي في المصارف، اتحاد المصارف العربية ١٩٩٩م، ص ٦٤.

^(٢٣١) لمزيد من التفاصيل عن الالتزام بالسلامة في تنفيذ الالتزامات العقدية، راجع: د. محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة ١٩٧٨م، ص ٢٢٨.

وهذا الالتزام المفروض على مشغلي نظم تبادل سجلات النقل الإلكترونية- كنظام (بوليرو)- يأتي من ضمن أولويات التجارة الدولية بصفة عامة، والتجارة البحرية الدولية بصفة خاصة، والتي يحتاج أطرافها أن يتم إنجاز معاملاتهم بالسرعة المطلوبة التي تحقق الغاية من لجوئهم إلى البيئة الإلكترونية؛ فإذا افترضنا أن الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني قد أحال حق السيطرة إلى حائز آخر اشترى منه البضائع خلال نقلها عن طريق البحر، واتبع بشأن ذلك الإجراءات المتفق عليها في اتفاقية استخدام النظام حتى يصل الأمر لعلم الناقل في الوقت المناسب، وكذلك ليتمكن الطرف المسيطر الجديد من ممارسة حقوق السيطرة؛ كإعطاء تعليمات للناقل أو الاتفاق معه على تعديل بنود عقد النقل، مثل: تغيير ميناء التسليم أو مواعده، والأهم من ذلك أن يعلم الناقل أن هناك شخصاً جديداً أصبح هو الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني. لذا لا مناص من القول بأن مستخدمي نظم تبادل سجلات النقل الإلكترونية يتوقعون من الجهة التي تدير النظام نتيجة بعينها، هي أن يؤدي النظام وظائفه كما وردت في اتفاقية الاستخدام بالشكل الأمثل، أي: أن يتم تبادل المعلومات الخاصة بعملية النقل البحري ومتغيراتها بالسرعة الكافية لتنتج آثارها في الوقت المناسب؛ فإذا فشلت الجهة المسؤولة عن نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية في الحفاظ على حسن أدائه لوظائفه لخللٍ فني ترتب عليه شلل مؤقت أو تام في عمل النظام أو مجرد بطء في التنفيذ، فإن ذلك قد يعني التزامها بالتعويض عن الخسارة مادية التي لحقت أطراف سجل النقل الإلكتروني، حيث يعد الوقت الضائع بالنسبة لهم الحلقة الأضعف في سلسلة النقل البحري.

ولصور الخلل الذي قد يصيب أنظمة تبادل سجلات النقل الإلكترونية ويضر بالمستخدمين عدة أشكال، أهمها:

الأول- الخطأ في شخص المرسل إليه سجل النقل الإلكتروني، وهو ما قد يترتب عليه من إتاحة الفرصة لشخص آخر من استلام البضائع دون وجه حق والتصرف فيها كما لو كان مالكة الحقيقي.

الثاني- التأخر في تسليم السجل الإلكتروني في الموعد المتفق عليه، وهو ما ينتج عنه تفويت الفائدة من التعامل بهذا النوع من السجلات الإلكترونية؛ فقد يكون الدافع لدى الشاحن لاستخدام نظام سجلات النقل الإلكترونية هو سرعة تداولها بما يضمن له فرصة أفضل لبيع البضائع متقادياً تقلبات الأسعار.

الفرع الثالث

الأساس القانوني لمسؤولية مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية

رأينا فيما سبق أن غياب التنظيم التشريعي بشأن التعامل بسجلات النقل الإلكترونية جعل لإرادة الأطراف والتنظيم الاتفاقي دوراً بارزاً في هذا الصدد، حيث يحكمها الشروط التعاقدية التي تفرضها الشركات التي تدير نظم تبادل سجلات النقل الإلكترونية- كما هو الحال في كتاب القواعد الخاص بنظام (بوليرو)- على مستخدمي النظام، والتي يظهر فيها حرص تلك الشركات على حماية نفسها من المسؤولية القانونية الناشئة عن وقوع أخطاء فنية أثناء عملية التبادل الإلكتروني لسجلات نقل البضائع عن طريق البحر.

وبما أن المسؤولية العقدية تفترض وجود عقد صحيح بين المسؤول والمضروب، وأن يكون الضرر الذي أصاب المضروب ناشئاً عن إخلال المسؤول بالتزاماته التعاقدية^(٢٣٢)؛ فإن المسؤولية القانونية لمشغل نظام تبادل النقل الإلكترونية في مواجهة المستخدمين تقوم على أساس الخطأ التعاقدية نتيجة إخلاله بتنفيذ التزاماته المفروضة عليه بموجب عقد تقديم خدمة تبادل سجلات النقل الإلكترونية، الذي رسم حدود العلاقة بينهما وبين حقوق والتزامات كل منهما.

لذا يسأل مشغل النظام أمام مستخدمي النظام عن عدم اتخاذه كافة الإجراءات التدابير التي تكفل إصدار وتبادل سجلات النقل الإلكترونية على نحو سريع وآمن، ويعد التزامه بذلك التزاماً بتحقيق نتيجة وفقاً للمعيار الموضوعي؛ حيث يترتب على عدم تحقق ما اتجهت إليه إرادة المستخدم عند الاشتراك في النظام قيام المسؤولية القانونية للمشغل، ولا يمكنه الاحتجاج ببذل العناية المعقولة لنفي المسؤولية عن نفسه^(٢٣٣)، إلا إذا تم الاتفاق بين الأطراف صراحة على ذلك^(٢٣٤)، كما ذهب القضاء إلى اعتبار عدم تنفيذ

(٢٣٢) د. محسن عبد الحميد إبراهيم البيه، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية، مكتبة الجلاء المنصورة ١٩٩٣م، ص ١٢.

(٢٣٣) د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ١١٤ وما بعدها.

(٢٣٤) قد يضع مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية بنذاً في عقد الخدمة الموقع مع المستخدمين يقضي بأنه سيبدل العناية الكافية لتنفيذ أوامر وتعليمات مستخدمي النظام، وذلك يعني تحول التزامه من التزام بتحقيق نتيجة إلى التزام ببذل عناية؛ وبالتالي قلب عبء الإثبات على عاتق المستخدم، وفي تلك

العقد أو تنفيذه بطريقة معيبة قد يمكن الغير الذي أصابه ضرر مرتدًا un dommage par ricochet من وراء عدم تنفيذ مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية للالتزامات التعاقدية بالرجوع عليه بالتعويض دون الحاجة لأية دليل إثبات آخر^(٢٣٥). فإذا تم اختراق نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية وأصيب أحد المستخدمين بضرر، قامت المسؤولية القانونية لمشغل النظام على أساس فكرة الخطأ التعاقدية المفترض- مع إمكانية تعويض الغير عن الضرر المرتد- ودون الحاجة لإثبات تقصيره أو إهماله في تأدية التزامه التعاقدية بتبادل سجلات النقل الإلكترونية للمستخدمين، ولا يمكنه الإفلات من تلك المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي^(٢٣٦) أو خطأ الغير أو خطأ المضرور ذاته^(٢٣٧)، كما لو أثبت أن الخلل الذي أصاب النظام، وأدى إلى توقفه عن القيام بوظائفه راجع إلى انقطاع خدمة الإنترنت بسبب انقطاع الكابل الرئيس الموصل للخدمة عن المنطقة الجغرافية ككل كما حدث في مصر عام ٢٠١٣م^(٢٣٨)، أو إثبات أن الضرر الذي أصاب المستخدم كان نتيجة اختراق النظام وإتلاف السجلات بمعرفة أحد مخربي الشبكة العنكبوتية، وأن هذا الفعل استغرق خطأ مشغل النظام، بحيث كان من الصعب على الشركات المثيلة التي تعمل في نفس الظروف تقاضي هذه النتيجة، أو بإثبات أن انتهاك سرية معلومات أحد المستخدمين قد وقع بسبب قيامه شخصياً بإرسال رسالة للنظام محملة بملفات تتضمن فيروسات

الحالة سيجد الأخير الذي أصابه ضرر جراء اختراق نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية أو تعطله أنه ملزم بإثبات خطأ أو إهمال مشغل النظام في تنفيذ التزاماته التعاقدية، وهي مسألة تواجهها العديد من الصعوبات المادية والفنية.

Cour de cassation, Première Chambre civile, Audience publique du mardi 13 février 2001, N° de pourvoi: 99-13589.⁽²³⁵⁾

^(٢٣٦) عرف الفقيه د. عبد الرزاق السنهوري الحادث الفجائي الدافع للمسؤولية بأنه حادث من غير الممكن توقعه ويستحيل دفعه وقت وقوعه وفقاً للمعيار الموضوعي؛ راجع: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، نظرية الالتزام بوجه عام "مصادر الالتزام"، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثالثة، بيروت ٢٠٠٩م، ص ٩٩٦ وما بعدها.

^(٢٣٧) المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨م.

^(٢٣٨) مقال بعنوان: "انقطاع كابل رئيسي بالبحر المتوسط"، سكاى نيوز عربية، بتاريخ ٢٧/٣/٢٠١٣م، متاح بتاريخ آخر زيارة ٢٢/١١/٢٠١٨م على الموقع الإلكتروني التالي:

<https://www.skynewsarabia.com/technology/159540>

إلكترونية متطورة، يصعب على النظم الشبيهة في ذات الظروف مواجهتها والسيطرة عليها.

والجدير بالذكر أن مسؤولية مشغلي نظم تبادل سجلات النقل الإلكترونية في مصر كان من الصعوبة بمكان إقامتها على أساس الخطأ التقصيري لغياب الحكم القانوني الذي يلزمه باتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة لحماية النظام المعلوماتي القائم عليه، وكان يتم الاعتماد على القواعد العامة في المسؤولية القانونية بإثبات خطأ مدير النظام، بالرجوع إلى معيار الرجل المعتاد في ذات الظروف التي حدث بها الخطأ؛ إلا أن هذا الوضع قد تغير بصدور قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات المصري الجديد عام ٢٠١٨م، حيث باتت مسؤولية القائمين على النظم المعلوماتية تجاه الغير أكثر وضوحاً، بحيث يكفي لإقامتها إثبات إخلالهم بالالتزامات القانونية المنصوص عليها في القانون الجديد^(٢٣٩).

المطلب الثاني

المسؤولية المدنية لمستخدمي سجلات النقل الإلكترونية

يقع على عاتق مستخدمي سجلات النقل الإلكترونية العديد من الالتزامات القانونية التي تختلف بحسب علاقة المستخدم بالنظام، فقد يكون هو الناقل أو الشاحن أو حتى الطرف المسيطر على السجل، إلا أن هناك التزامات مشتركة تقع على عاتقهم ناشئة عن استخدامها لسجل النقل الإلكتروني بدلاً عن سند الشحن التقليدي؛ حيث يفرض عليهم التعامل بهذه النوعية من السجلات الإلكترونية عدم الإخلال التقني بالنظام المشغل لها، أو محاولة استغلاله بطريقة غير مشروعة.

الفرع الأول

المسؤولية المدنية الناشئة عن الإخلال بنظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية

قامت شركة (بوليرو) في إطار تخفيف مسؤوليتها التي قد تنشأ عن تشغيل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية بوضع بند في اتفاقية تشغيل النظام يلزم كل مستخدم

^(٢٣٩) وفقاً للمادة (٣٠) من قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات المصري الجديد "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر، وبغرامة لا تقل عن عشرة آلاف جنيه، ولا تجاوز مائة ألف جنيه، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل مسئول عن إدارة موقع أو الحساب الخاص أو البريد الإلكتروني أو النظام المعلوماتي تسبب بإهماله في تعرض أيًا منها لإحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون، وكان ذلك بعدم اتخاذه التدابير والاحتياطات التأمينية الواردة اللائحة التنفيذية لهذا القانون".

بأن يتخذ جميع الإجراءات والتدابير الأمنية اللازمة في موقع أعماله، والتي من شأنها تأمين عمليات نقل البيانات من وإلى نظام بوليرو، وجعل البيانات المنقولة محمية من الوصول غير المصرح به أو التلاعب أو التأخير أو الفقد أو التدمير^(٢٤٠).

كما ألزمت كل مستخدم للنظام بأن يرسل إشعاراً فورياً إلى الشركة في حال فقدان المفتاح الخاص أو تعرضه للاختراق أو أن لديه أسباباً معقولة للاعتقاد بأن مفتاحه الخاصة قد تم إساءة استخدامه، أو قد يتم إساءة استخدامه مستقبلاً، أو أنه استخدم من قبل شخص غير مرخص له ذلك^(٢٤١)؛ وبناء على ذلك تقوم المسؤولية القانونية التعاقدية لأي مستخدم ينتهك الالتزامات التعاقدية المتفق عليها مع شركة (بوليرو) بشأن عدم الإخلال بنظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية.

الفرع الثاني

المسؤولية المدنية الناشئة عن إساءة استغلال نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية

يقع على عاتق مستخدمي نظم تبادل سجلات النقل الإلكترونية ألا يستغلوا الحلول القانونية التي تتيحها التقنيات الحديثة بشأن إصدار وتبادل وثائق النقل البحري إلكترونياً لارتكاب أفعال احتيالية في عالم التجارة البحرية؛ خاصة فيما يتعلق بتوفير البيانات والمعلومات الدقيقة اللازمة لإتمام عملية النقل البحري بطريقة سليمة ومشروعة، وعدم إقحام مشغل نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية في مشاكل قانونية ناشئة عن استغلال أطراف عقد النقل البحري للنظام في إتمام أعمال تجارية غير مشروعة.

وهذا الأمر دفع شركة (بوليرو) لأن تضع في كتاب القواعد استخدام النظام أو اتفاقية التشغيل نصاً تعاقدياً عاماً يلزم جميع مستخدمي نظام (بوليرو) بالامتثال لأي متطلبات قانونية مطبقة بصورة إلزامية بشأن الشكل المسموح به في إرسال البيانات إلكترونياً إلى النظام وبمحتوى هذه البيانات^(٢٤٢).

(240) BOLERO's Rulebook, rule 2.2.4.2: Each User is responsible for implementing all necessary security procedures and measures at its site to ensure that data transmissions to and from the Bolero System are protected against unauthorised access, alteration, delay, loss or destruction.

(241) BOLERO's Rulebook, rule 2.2.5: Each User undertakes to give immediate notice to Bolero International and to comply with the relevant Operational Rules, in the event that its Private Key has been lost or compromised or it has reasonable grounds for believing that such Private Key has been or may be misused, or used by an unauthorised person.

(242) BOLERO's Rulebook, rule 2.3.1.

فضلاً عن ذلك يكون كل مستخدم للنظام مسؤولاً عن ضمان امتثاله لأي قانون أو لائحة تنطبق على أي معاملة شارك فيها من خلال نظام بوليرو، خاصة اللوائح المتعلقة بحماية البيانات والتشفير^(٢٤٣).

كما أكدت القواعد- بصفة خاصة- على أنه لا يجوز للمستخدمين استخدام نظام (بوليرو) لإرسال رسائل في سياق أو لتسهيل^(٢٤٤): (أ) التجارة غير المشروعة. (ب) تداول البضائع الممنوعة. (ج) التحويلات غير القانونية للأموال. فإذا ما انتهك أحد أطراف سجل النقل الإلكتروني التزاماته التعاقدية، وأساء استغلال نظام تبادل سجلات النقل الإلكترونية، فإن مسؤوليته القانونية التعاقدية ستثار في مواجهة مشغل النظام، مع إمكانية رجوع الغير عليه المتضررين من أفعاله بموجب أحكام المسؤولية التقصيرية، فضلاً عن معاقبته جزائياً؛ تأسيساً على أن هذه الأفعال تشكل جرائم يعاقب عليها القانون.

الخاتمة

سمحت هذه الدراسة بإلقاء الضوء على المشكلات القانونية الناشئة عن التعامل بسجل النقل الإلكتروني، الذي يمثل المظهر الرقمي لسند الشحن البحري، وانعكاساً لتطبيقات التجارة الإلكترونية داخل البيئة التجارية البحرية، وذلك مع التطبيق على نظام (بوليرو) الذي يعد أهم الأنظمة المعاصرة للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية، من أجل الانتقال بالدراسة من النظرية إلى التطبيق.

وقد تمكن الباحث من خلال اتباع المنهج التحليلي لأحكام اتفاقية روتردام ومقارنتها بالقواعد الدولية والقوانين الوطنية ذات الصلة بالوصول إلى ماهية سجل النقل الإلكتروني وأهميته العملية وأوجه الشبه والاختلاف بينه وبين سند الشحن البحري التقليدي، وكذلك بيان الأشكال المختلفة لسجل النقل الإلكتروني وتحديد الطرف المسيطر عليه وكيفية تداوله إلكترونياً كأحد أهم المشاكل العملية التي كانت تواجه التعامل بسجل النقل الإلكتروني.

⁽²⁴³⁾ BOLERO's Rulebook, rule 2.3.3.

⁽²⁴⁴⁾ BOLERO's Rulebook, rule 2.3.2.

كما أوضحنا خلال الدراسة مدى استقرار مبدأ اليقين القانوني للتعامل بسجل النقل الإلكتروني، ومدى حجيته في الإثبات، كونها الدليل على حقيقة الوجود القانوني له في عمليات النقل البحري المعاصرة، وضرورة لإضفاء الشرعية والصفة القانونية على الحقوق والالتزامات الناشئة عنه.

ومن ثم أنهينا الدراسة بتحديد المسؤولية القانونية الناشئة عن التعامل بسجل النقل الإلكتروني، سواء الواقعة على عاتق الجهة القائمة على النظام الخاص بإصدار وتداول سجلات النقل الإلكترونية الإلكتروني أو أطراف سجل النقل الإلكتروني الناشئة عن استغلاله في عمليات النقل البحري.

وعلى هدي مما سبق، توصلنا للعديد من النتائج نجملها في النقاط التالية:

- ظهرت العديد من المحاولات الدولية على المستويين: القانوني والعملي؛ لتفعيل التعامل بسجلات النقل الإلكترونية بما يتناسب مع الطفرة التكنولوجية التي نالت التجارة الدولية، وكان أهمها: قواعد اللجنة البحرية الدولية للتعامل بسندات الشحن الإلكترونية الصادرة عام ١٩٩٠م، وأخيراً اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م)، فضلاً عن المحاولات العملية لتبادل سجلات النقل البحري إلكترونياً، مثل التعامل بأنظمة: BOLERO وSeaDocs Registry وCargo Key Receipt.
- بقياس الأحكام العامة الواردة بشأن الأشكال المختلفة لسند الشحن الورقي على الأحكام الواردة بقواعد روتردام، وكذلك القاعدة (٤/١/٣) من قواعد نظام بوليفرو، يمكننا استنتاج شكلين رئيسيين لسجل النقل الإلكتروني.
- الطرف المسيطر على سجل النقل الإلكتروني قد يكون الشاحن أو المرسل إليه الذي عينه الشاحن في السجل الإلكتروني، أو أي شخص آخر تم إحالة حق السيطرة الوارد على سجل النقل الإلكتروني له، كما أن الطرف المسيطر هو من يملك حصرياً ممارسة الحقوق الناشئة عن إصدار سجل النقل الإلكتروني، وأهمها: الحق في تسلم البضائع من الناقل.
- سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يشترط فيه أن يتضمن صراحة ما يفيد إمكانية تداوله، وأن يكون كافياً بذاته لتمثيل البضائع المنقولة، وأن يخضع استخدامه

- لإجراءات معينة يتفق عليه الأطراف وتتفق مع طبيعته الإلكترونية، كطريقة إصداره والتأكد من سلامته وموثوقيته.
- تداول سجل النقل الإلكتروني يتم إلكترونياً باستخدام تقنية التشفير التي تسمح بتحويل حق السيطرة إلكترونياً من شخص إلى آخر بطريقة آمنة.
 - لا يوجد ما يحول دون استبدال سند الشحن الورقي بسجل نقل إلكتروني أو العكس، كما يمكن للناقل البحري إبداء تحفظاته على سجل النقل الإلكتروني بطريقة تتفق مع طبيعته الخاصة.
 - يعد من أهم عناصر تهيئة البيئة القانونية لتناسب مع التجارة البحرية الإلكترونية، استقرار مبدأ اليقين القانوني بشأن التعامل بسجل النقل الإلكتروني، والاعتراف بحججه القانونية في الإثبات.
 - تحقيق الأمان القانوني للتعامل بسجل النقل الإلكتروني تعد ضمانة حقيقية للتحويل إلى التجارة البحرية الإلكترونية؛ نظراً لفداحة الأضرار التي قد تتجم عن أية خطأ يقع فيه الأطراف المعنية بعملية تبادل سجلات النقل الإلكترونية؛ لذلك قد تثار المسؤولية القانونية عن استخدام سجلات النقل الإلكترونية، إما بشأن الجهة التي تدير نظام التعامل بسجلات النقل الإلكترونية كنظام بوليرو، أو بشأن أطراف سجل النقل الإلكتروني فيما يخص التزاماتهم التي يفرضها طبيعة التعامل بهذه النوعية من السجلات الإلكترونية.
- وأخيراً، يمكننا القول بأن سجل النقل الإلكتروني من المظاهر القانونية الحديثة للتجارة البحرية التي تستحق الدراسة المتعمقة، ولا يساور الباحث أدنى شك بأن نظامه القانوني سيتطور مع استيعاب الفقه والقضاء له، وسيبرز فجره متجاوزاً العقبات القانونية في طريقه؛ ليشكل أساساً قانونياً للتجارة البحرية الإلكترونية في المستقبل القريب.
- لذلك انتهينا لعدة توصيات نأمل أن تؤخذ بعين الاعتبار من المشرع المصري والقائمين على أمور التجارة البحرية في مصر؛ حتى لا نجد أنفسنا وقد تخلفنا عن ركاب التجارة البحرية الإلكترونية:
- نتمنى على المشرع المصري سرعة إصدار قانون ينظم التعامل بالسجلات الإلكترونية مسترشداً بالقانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عن الأونسيرال عام ٢٠١٧م.

- تعديل مواد قانون التجارة البحرية لتتناسب مع التطورات التكنولوجية في مجال تبادل بيانات النقل البحري إلكترونياً، وعلى رأسها: التعامل بسجل النقل البحري الإلكتروني والآثار القانونية المترتبة على ذلك، وأن يأخذ في اعتباره قواعد روتردام ٢٠٠٨م؛ باعتبارها أول اتفاقية دولية تضع حجر الأساس للتعامل بسجلات النقل الإلكترونية.
- تجهيز الموانئ المصرية بالاستعدادات اللازمة للتحويل إلى بيئة النقل البحري الإلكتروني على غرار ما تم في بعض الدول الخليجية؛ وذلك من خلال تهيئة البيئة الرقمية المناسبة والبنية التحتية اللوجستية اللازمة لتبادل وثائق التجارة البحرية الإلكترونية، وعلى رأسها: سجل النقل الإلكتروني، فضلاً عن تدريب العاملين ذوي الشأن في الموانئ المصرية على الخبرة المطلوبة لمعالجة عمليات التجارة البحرية الإلكترونية.
- نجاح التعامل بسجلات النقل الإلكترونية سيظل مرهوناً بالأمن الإلكتروني وموثوقية التبادل الإلكتروني؛ لذلك نوصي شركات التأمين البحري أن توفر صيغ تأمين لمختلف تعاملات التجارة الإلكترونية بصفة عامة، والتجارة البحرية الإلكترونية بصفة خاصة؛ لكونها المحرك الرئيس للتجارة الدولية.
- نتمنى أن تظهر للوجود شركة مصرية تعمل في مجال تبادل سجلات النقل الإلكترونية، تحاكي نظام بوليرو، ويكون له السبق في الوطن العربي في هذا المجال الحيوي.

قائمة المراجع

أولاً- مراجع باللغة العربية:

- مراجع عامة ومتخصصة:
- حسن جمعي، إثبات التصرفات القانونية التي يتم إبرامها عن طريق الإنترنت، دار النهضة العربية ٢٠٠٠م.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، نظرية الالتزام بوجه عام "مصادر الالتزام"، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثالثة، بيروت ٢٠٠٩م.
- على سيد قاسم، الوجيز في القانون البحري الإماراتي، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠١٤م.

- فايز نعيم رضوان، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، الآفاق المشرقة ناشرون ٢٠١٤م.
- محسن عبد الحميد إبراهيم البيه، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية، مكتبة الجلاء المنصورة ١٩٩٣م.
- محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ٢٠١٦م.
- محمد أبو زيد، تحديث قانون الإثبات . مكانة المحررات الإلكترونية بين الأدلة الكتابية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٢م.
- محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة ١٩٧٨م.
- مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى، القاهرة ١٩٥٢م.
- نادية معوض، القانون التجاري البحري الإماراتي، كلية الدراسات العليا، جامعة الشارقة ٢٠١٤م.
- بحوث ومقالات في مجالات ودوريات ومؤتمرات علمية:
- أحمد السعيد شرف الدين، حجية المحررات الإلكترونية في الإثبات، أعمال ندوة "النظم والقواعد القانونية للتجارة الإلكترونية"، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر ٢٠٠٨م.
- أحمد شرف الدين، حجية المحررات الإلكترونية في الإثبات، ورقة عمل مقدمة في النظم والقواعد القانونية للتجارة الإلكترونية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة ٢٠٠٨م.
- أحمد عبد الفضيل محمد، القانون واجب التطبيق في منازعات التحكيم البحري الدولي، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة المنصورة، العدد ٥٧، أبريل ٢٠١٥م.
- أسامة روبي عبد العزيز الروبي، المشكلات الإجرائية للتوقيع الإلكتروني أمام القضاء المدني: دراسة مقارنة بين القوانين المصري والفرنسي والعُماني والإماراتي، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، العدد ٢ المجلد ٢٣، يوليو ٢٠١٥.
- تامر محمد الدمياطي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تقديم خدمات التوقيع الإلكتروني . دراسة تحليلية مقارنة، مجلة مصر المعاصرة، مجلد ١٠٣، العدد ٥٠١، يناير ٢٠١١.
- حسام الدين كامل الأهواني، الحماية القانونية للحياة الخاصة في مواجهة الحاسب الإلكتروني، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، المجلد ٣٢، العدد الثاني، يوليو ١٩٩٠م.
- حسام الدين كامل الأهواني، حماية أنشطة البنوك من مخاطر استخدام الحاسب الحاسبات الإلكترونية، ورد ضمن مجموعة أبحاث الجوانب القانونية الناجمة عن استخدام الحاسب الآلي في المصارف، اتحاد المصارف العربية ١٩٩٩م.

- **حسين الماحي**، نظرات قانونية في التجارة الإلكترونية، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، العدد ٣١، أبريل ٢٠٠٢م.
- **رشا على الدين**، النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية: دراسة على ضوء قواعد تنازع القوانين، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة المنصورة، العدد ٥٧، أبريل ٢٠١٥م.
- **شريف محمد غنام**، التزامات الشاحن ومسئوليته في قواعد روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر: دراسة مقارنة، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، المجلد ١٩، العدد الأول.
- **على سيد قاسم**، بعض الجوانب القانونية للتوقيع الإلكتروني، مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق جامعة القاهرة، العدد ٧٢ لسنة ٢٠٠٢م.
- **محمد أحمد جستنيه**، مدى حجية التوقيع الإلكتروني في عقود التجارة الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة ٢٠٠٥م.
- **محمد فريد العريني**، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، الإسكندرية ٢٠٠٧م، ص ١٦٦ وما بعدها.
- **هشام علي صادق**، نطاق تطبيق القانون البحري الجديد في مسائل نقل البضائع واتفاقيات التحكيم المتعلقة بها: دراسة تحليلية في ضوء المبادئ العامة لتنازع القوانين وأحكام معاهدتي بروكسل لسنة ١٩٢٤م ونيويورك لسنة ١٩٥٨م، المجلة المصرية للقانون الدولي، الصادرة عن الجمعية المصرية للقانون الدولي، المجلد رقم (٤٥) لسنة ١٩٨٩م.

ثانياً- مراجع باللغة الأجنبية.

- Amelia H. Boss, The International Commercial Use of Electronic Data Interchange and Electronic Communications Technologies, The Business Lawyer, Vol. 46, No. 4, 1991, pp. 1787-1802.
- Athanassios Nicholas Yiannopoulos, Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and Edi Systems, Kulwer Law International, London 1995.
- Caprioli E. A, Le crédit documentaire : évolution et perspectives, Litec 1992.
- Chester D. Hooper, Carriage of goods and charter parties, Tulane Law Review, June 1999, volume 73, p.17.

- David A. Bury, electronic bills of lading: a never-ending story? Tulane Maritime Law Journal, Winter 2016, volume 41, p.204.
- Emmanuel T. Laryea, Paperless shipping documents: an Australian perspective, Tulane Maritime Law Journal, Winter 2000, volume 25, No.1, p.255-256.
- George F. Chandler, maritime electronic commerce for the twenty-first century, Tulane Maritime Law Journal, Summer 1998, volume 22, p.470.
- Helen Atkinson, Electronic bill of lading is coming soon, Journal of Commerce, June 1999, volume 5, p.1.
- Helen Atkinson, Electronic bills of lading near; APL offers encrypted service that nearly eliminates paper documentation. But going purely electronic concerns some shippers, Journal of Commerce, January 2002, p.24.
- John Livermore and Krailerk Euarjai, electronic bills of lading: a progress report, Journal of Maritime Law and Commerce, January 1997, volume 28, p.56.
- L. Guinotte, La signature électronique après les lois du 20 octobre 2000 et du 9 juillet 2001, Journal des tribunaux, 121e année- N° 6063, belge, 14 septembre 2002, p.556.
- L. Guinotte, La signature électronique après les lois du 20 octobre 2000 et du 9 juillet 2001, Journal des tribunaux, 121e année- N° 6063, belge, 14 septembre 2002, p.556.
- Laurent FEDI, Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXIe siècle- Synthèse du Colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010, Revue de droit des transports, n° 9, Septembre 2010, étude 9, p.2.
- Marek Dubovec, The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral, Arizona Journal of International & Comparative Law, Spring 2006, volume 23, p.443.

- Meiring de Villiers, Computer viruses and civil liability: A conceptual framework, Tort Trial & Insurance Practice Law Journal, Vol. 40, No. 1, Fall 2004, p.124.
- Michelle Jean-Baptiste, Créer et Exploiter un commerce électronique, édition Litec, juin 1998.
- Patricia Cordier, Connaissance maritime, Editions du juris-classeur, 15 Juillet 2009, Fascicule. 1260, p.3.
- Philippe GARO, Dématérialisation documentaire et transport maritime : Situation actuelle et perspectives, édition Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports, institut de Droit International et de la Logistique, 2013, N° 66, p.7.
- Philippe GARO, La dématérialisation documentaire maritime une réalité juridique désormais concrète, Chambre Arbitrale Maritime de paris, Gazette de la Chambre, numéro 24, Hiver 2010/2011, p.1.
- Pierre Bonassies et Christian Scapel, Traité de droit maritime, 3e édition, Librairie générale de droit et de jurisprudence 2016, n°987, p.758 et suivant.
- Richard Brett Kelly, The CMI charts a course on the sea of electronic data interchange: rules for electronic bills of lading, Tulane Maritime Law Journal, Spring 1992, volume 16, issue 2, p.351.
- Sabena Hashmi, The Rotterdam rules: a blessing?, Loyola Maritime Law Journal, Spring 2012, volume 10, p.235.
- Stephen Mason, electronic signatures in practice, Journal of High Technology Law, 2006, volume 6, p.156.
- Stephen Mason, electronic signatures in practice, Journal of High Technology Law, 2006, volume 6, p.156.
- Susan Beecher, can the electronic bill of lading go paperless?, International Lawyer, Fall 2006, volume 40, p.632.
- Thierry Piette-Coudol, Échanges électroniques, Certification et Sécurité, Litec 2000.

- Tony Seideman, transforming the paper chain; Logistics providers remain wary about the level of security available in electronic documentation, Journal of Commerce, june 2003, p.28.
- W. H. van BOOM, Certain legal aspects of electronic bills of lading, European Transport Law, volume 32, No. 1, 1997, p.9.
- Winnie Ma, Lading Without Bills – How Good is the Bolero Bill of Lading in Australia?, The Bond Law Review 2000, Volume 12, Issus 2, Article 6, p.206.

ثالثاً- أحكام القضاء:

- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ١٩٠٩، لسنة ٥٩ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٧/٦/٢٠٠٦م.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٤٢٨٩، لسنة ٦٤ قضائية، تاريخ الجلسة ١٠/١٠/٢٠١١م.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ١٥٠٩١، لسنة ٨٠ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٧/١٢/٢٠١١م، مكتب فني ٦٢، ص ١٠٥٩.
- محكمة القاهرة الاقتصادية، دائرة أولى اقتصادي، الطعن رقم ٤١ لسنة ٢٠١٣ قضائية، بتاريخ ٣١/١/٢٠١٥م.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٧٣٩، لسنة ٤٩ قضائية، تاريخ الجلسة ١٨/١١/١٩٨٣، مكتب فني ٣٤، الجزء الثاني، ص ١٧٢٠.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٣٤٦، لسنة ٦٦ قضائية، تاريخ الجلسة ١١/١١/٢٠٠٢م.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٢٣٥، لسنة ٤٣ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٥/١٢/١٩٧٨، مكتب فني ٢٩، الجزء الثاني، ص ٢٠٢٣.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٢٤٥، لسنة ٤٠ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٣/٦/١٩٧٥، مكتب فني ٢٦، الجزء الثاني، ص ١٢٤٧.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٣٢٠، لسنة ٣١ قضائية، تاريخ الجلسة ٢٢/٣/١٩٦٦، مكتب فني ١٧، الجزء الثاني، ص ٦٢٧.
- محكمة النقض المصرية، طعن مدني رقم ٢٤٥، لسنة ٣٠ قضائية، تاريخ الجلسة ١٤/١٢/١٩٦٥، مكتب فني ١٦، الجزء الثالث، ص ١٢٤٩.
- محكمة النقض بإمارة أبو ظبي، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم ٣٩٣ لسنة ٢٠١٠ قضائية، بتاريخ ١١/١١/٢٠١٠م، مكتب فني ٤، الجزء الثالث، ص ١٢٦٩.

- Cour de cassation, Première Chambre civile, Audience publique du jeudi 30 septembre 2010, N° de pourvoi : 09-68555.
- Cour de cassation, Première Chambre civile, Audience publique du mardi 13 février 2001, N° de pourvoi : 99-13589.
- Hall v. Cognos Limited, Hull Industrial, Tribunal Case No 1803325/97.
- Sea-Land Serv., Inc. v. Lozen Int'l, LLC., 285 F.3d 808 (9th Cir. 2002).
- Toghiyany v. Amerigas Propane, Inc., 309 F.3d 1088 (8th Cir. 2002).

رابعاً- قوانين ولوائح وقرارات ومؤتمرات دولية:

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨م).
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ ١٩٧٨م).
- القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات.
- القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨م.
- قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م.
- قانون الإثبات المصري رقم (٢٥) لسنة ١٩٦٨م والمعدل بالقانون رقم (١٨) لسنة ١٩٩٩م.
- اتفاقية بروكسل ١٩٢٤م الخاصة بسندات الشحن، واتفاقية هامبورج ١٩٧٨م للنقل البحري للبضائع.
- قانون الأونسيتال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي لعام ١٩٨٥م وتعديلاته عام ٢٠٠٦م.
- قانون الأونسيتال النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧م.
- اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤م بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، الصادرة بالقرار الوزاري رقم ١٠٩ لسنة ٢٠٠٥م، والمنشور بالوقائع المصرية العدد ١١٥ (تابع)، بتاريخ ٢٥ مايو سنة ٢٠٠٥م.
- المرسوم بقانون رقم (٥٥) لسنة ٢٠١٨م بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول البحري.

- قانون التجارة الإلكترونية الفرنسي رقم ٢٣٠/٢٠٠٠ الصادر بتاريخ ١٣ مارس ٢٠٠٠م وقانون الثقة في الاقتصاد الرقمي رقم ٥٧٥/٢٠٠٤ الصادر بتاريخ ٢٢ يونيو ٢٠٠٤م، للتوفيق بين مسائل التجارة الإلكترونية والتجارة البحرية.
- قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات رقم (١٧٥) لسنة ٢٠١٨م.
- قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩م.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بعنوان "التجارة الإلكترونية وخدمات النقل الدولي"، وثيقة رقم TD/B/COM.3/EM.12/2، جنيف، بتاريخ ٢٦-٢٧ سبتمبر ٢٠٠١م، ص ٩ وما بعدها.
- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le commerce électronique et les services de transports internationaux, TD/B/COM.3/EM.12/2, Genève, 26-28 septembre 2001.
- Décret n° 2017-1416 du 28 septembre 2017 relatif à la signature électronique.
- (EU) No 910/2014 of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal market and repealing Directive 1999/93/EC.
- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, Comité Maritime International.
- The Electronic Communications Act 2000; Electronic Identification and Trust Services for Electronic Transactions Regulation 2016 (No. 696).
- UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records 2017.
- Electronic Data Interchange—Preliminary Study of Legal Issues Related to the Formation of Contracts by Electronic Means, Report of the Secretary General, United Nations Commission on International Trade Law, 23rd Session, U.N. Doc. A/CN.9/333 (1990).
- Trade Electronic Data Interchange Systems, European Model EDI Agreement, prepared by the Commission of the European Communities (December 1990).

- Electronic Data Interchange—Report of the Secretary General, United Nations Commission on International Trade Law, 24th Session, U.N. Doc. A/CN.9/350 (1991).
- BOLERO's Rulebook.

خامساً- مواقع إلكترونية:

- Simon Streat, Fraud or deception using bills of lading can be eliminated through digitization, Bolero News, 13th July 2018. Available at: <http://www.bolero.net/fraud-or-deception-using-bills-of-lading-can-be-eliminated-through-digitisation/>
- Comité Maritime International, Rules for Electronic Bills of Lading 1990. Available at: <http://comitemaritime.org/Rules-for-Electronic-Bills-of-Lading/0,2728,12832,00.html#>
- International Chamber of Commerce, The legal status of electronic bills of lading, A report for the ICC banking commission, 2018, p.6. Available at: <https://iccwbo.org/publication/legal-status-electronic-bills-lading/>
- The United Nations rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport. Available at: <https://www.unece.org/cefact/edifact/welcome.html>
- The Baltic and International Maritime Council. Available at: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history#>
- Evergreen Launches New Electronic Documentation Function in Partnership with Bolero International. See: <http://www.bolero.net/hsbc-to-accelerate-global-supply-chain-finance-with-matched-electronic-purchase-orders-2/>
- Bill of Lading Electronic Registry Organization (BOLERO): <http://www.businessdictionary.com/definition/Bill-Of-Lading-Electronic-Registry-Organization-BOLERO.html>.