

**التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري
الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام
لعام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر**

إعداد

دكتورة / مروة محمد العيسوي

أستاذ القانون التجاري المساعد _ قسم الأنظمة

كلية الشريعة والدراسات الإسلامية جامعة القصيم

ملخص:

يظهر من خلال دراستنا أن سند الشحن الإلكتروني هو أحد مبتكرات التكنولوجيا الحديثة، الذي يمكن أن يقوم بوظائف سند الشحن التقليدي العملية والقانونية، بل يفوق سند الشحن التقليدي في صعوبة التزوير مما يقلل من المنازعات المتعلقة بالاحتيايل البحري الذي يتم عن طريق سندات الشحن التقليدية.

- سندات الشحن الإلكترونية صارت حقيقة واقعة، وجزءاً من النقل البحري الحديث، ومع ذلك فإن استعمال سند الشحن الإلكتروني مازال يثير العديد من الصعوبات العلمية بصفة عامة، والقانونية بصفة خاصة في غياب التنظيم التشريعي على الصعيد الدولي.

- يلزم لانعقاد سند الشحن عدد من الشروط الموضوعية والشروط الشكلية والتي أشرنا لها تفصيلاً.

- نظام البوليرو يعد هو النظام الرائد في مجال سندات الشحن الإلكترونية، ولهذا يزداد استخدامه يوماً بعد يوم.

Abstract:

Through our study, the electronic bill of lading is one of the innovations of modern technology, which can perform the functions of the conventional bill of lading and the legal, rather than the traditional bill of lading in the difficulty of forgery, which reduces the disputes related to maritime fraud through traditional bills of lading.

- Electronic bills of lading have become a reality and part of modern maritime transport. However, the use of electronic bill of lading still raises many scientific difficulties in general, and legal in particular in the absence of international regulation.

- The bill of lading requires a number of substantive conditions and formal conditions, which we have detailed.

- The Bolero system is the leading system in the area of electronic bills of lading, so it is increasingly used day after day.

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

يمثل سند الشحن البحري أهمية عملية وقانونية كبرى في التجارة البحرية الدولية وذلك بعد اتساع حركة التجارة البحرية بين الدول وتطور وسائلها ؛ إذ أمكن لسند الشحن البحري أن يلعب دوراً رئيساً ومهماً في حركة التجارة الوطنية والدولية على السواء بعد أن أصبح أداة لإثبات عقد النقل، وأداة لتمثيل البضاعة وتداولها والائتمان عليها ، بجانب وظيفته الرئيسية وهي كونه أداة لإثبات شحن البضاعة على ظهر السفينة . ولقد وجد سند الشحن البحري أصلاً لإثبات تسلم الرهان البضاعة وتتمام شحنها ولذلك كان يسمى في بعض الأحيان بتذكرة النقل البحري كدليل على كونه إيصالاً كمستند للبضائع المنقولة بحراً شأنه في ذلك شأن تذكرة النقل البري.^(١)

ومع التطور التكنولوجي الذي ساد العالم أواخر القرن الماضي، والذي ما زال مستمراً في مجال الاتصال والمعلومات، وشكل ثورة حملت معها مميزات هامة لحركة التبادل التجاري العالمي وبالأخص لنشاط النقل. هذا التقدم امتد ليشمل الأعمال التي تقوم بها شركات النقل البحري تسهيلاً لحركة التبادل التجاري للبضائع في إطار البيوع البحرية، ذلك أن هذا التطور جاء بمميزات عديدة تتعلق بالسرعة وتخفيض التكلفة التي يستفيد منها الأطراف المرتبطة بتنفيذ عقود البيع البحرية. كما أن سند الشحن لم يكن هو الآخر بمنأى عن تدخل هذه الوسائل فيه، الأمر الذي رتب آثاراً هامة على وظائفه، حيث يمكن التعامل مع هذا السند إلكترونياً ليس من قبل أطرافه فحسب، بل من قبل البنوك كوسيلة ائتمان في تمويل الاعتمادات المستندية.

(١) د. عزيز عبد الأمير العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع (كاف) أو (سيف)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١م، ص ١-٣.

ويتزايد إقبال الأوساط المهنية البحرية على التعامل بسندات الشحن الإلكترونية، وتزايد الاهتمام الدولي بهذه السندات وانفتاح التشريعات الوطنية على نظام تبادل البيانات الإلكترونية، فإن ذلك يحدو بنا إلى التساؤل عن إمكانية قيام سند الشحن الإلكتروني بوظائف التي يقوم بها سند الشحن التقليدي الورقي كأداة لتمثيل البضاعة المشحونة، وبالتالي وهذا هو الأهم مدى قابليته للتداول بالطرق التجارية .

وإذا كانت عملية تبادل بيانات سند الشحن إلكترونيا لا تزال حديثة النشأة نسبياً، إذ لم تتحدد بعد معالمها بصورة نهائية حتى يمكن استصدار أحكام بشأنها^(١)، إلا أن ذلك لا يمنع من الوقوف عند حدود تمثيل سند الشحن الإلكتروني للبضاعة، وذلك على ضوء الأحكام والمقتضيات الوطنية والدولية.

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في مدى إمكانية إدخال سند الشحن البحري الإلكتروني في واقع التعاملات التجارية عن بعد والمعوقات التي تعترضه لاسيما مع غياب التدابير التشريعية في مصر.

منهجية البحث:

نهجنا في بحثنا هذا طريق البحث التحليلي فضلا عن المقارن إن وجدنا في ذلك ما يغني البحث وإن لم نوف المقارنة حقها ولاسيما ان القانون المصري والقضاء لم يتناول هذا الموضوع.

(١) والجدير بالذكر أنه قد تم في وقت سابق ابتكار مجموعة من السندات الإلكترونية إلا أنه قد ثبت قصورها وعدم قدرتها على أداء وظائف سند الشحن التقليدي وال طول محله في الواقع العملي، ويمكن حصر بعض هذه السندات في:- أوراق كشف الطريق البحرية- إيصال بيانات الشحن- نظام تسلم البضائع بمفتاح - تجربة سيدوكس ريجيستري المحدودة. للمزيد من التفصيل راجع: يوسف لحروسي: إثبات عقد النقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية المغربي واتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحرا لسنة ١٩٧٨ - رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص- جامعة الحسن الثاني- عين الشق - السنة الجامعية ١٩٩٨-١٩٩٩- ص ١٩٧ وما يليها.

E-Pontavice du -Le connaissance et l'informatique- DMF ١٩٨٣- p ٣٧٦ et S

وسوف نقسم هذه الدراسة على النحو التالي:

المبحث الأول : ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني ووظائفه

المطلب الأول: ماهية سند الشحن

المطلب الثاني: وظائف وأهمية سند الشحن الإلكتروني وسليباته

الفرع الأول: قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول

الفرع الثاني: قوة سند الشحن الإلكتروني في الإثبات

المبحث الثاني: كيفية إنشاء سندات الشحن البحري الإلكترونية، وآلية عملها

المطلب الأول: كيفية إنشاء سندات الشحن البحري الإلكترونية

الفرع الأول: أطراف سند الشحن البحري الإلكتروني

الفرع الثاني: الشروط الموضوعية لسند الشحن البحري الإلكتروني

الفرع الثالث: الشروط الشكلية لسند الشحن البحري الإلكتروني

المطلب الثاني: آلية عمل سندات الشحن الإلكترونية

الخاتمة.

المبحث الأول:

ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني ووظائفه

يقسم الباحث هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:

المطلب الأول:

ماهية سند الشحن

يتناول الباحث في هذا المطلب مفهوم سند الشحن التقليدي، وماهية سند الشحن الإلكتروني، وموقف الاتفاقيات الدولية منه

أولاً: مفهوم سند الشحن التقليدي:

سند الشحن البحري^(١) وثيقة على شكل مطبوع عادة يملأ كتابة أو بآلة الكترونية يبين فيها أوصاف البضاعة المشحونة وأنها شحنت بحالة ظاهرة جيدة على ظهر سفينة معينة".

وقد عرفت الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج سند الشحن بأنه: "وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله يرتب قبل هذا المتعهد".

ثانياً: موقف اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر

(١) د. محيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي بيت المحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ١٢٧.

استعملت اتفاقية روتردام مصطلح "وثائق النقل" ولم يرد فيها ذكر كلمة

سند الشحن^(١).

وتعتبر الوثائق الإلكترونية من أهم التطورات التي استحدثتها قواعد روتردام في النقل البحري للبضائع، وقد عرفت المادة الأولى من هذه المعاهدة في فقرتها الثامنة عشر المستندات الإلكترونية أو سجل النقل الإلكتروني كما يلي (... 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 الموصولات بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني...).

ثالثاً: تعريف سند الشحن الإلكتروني في الفقه:

لما كان سند الشحن البحري الإلكتروني يتحرر عبر شبكات الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه^(٢) فقد عرف البعض^(٣) سند الشحن الإلكتروني بأنه "نظام يتم من خلاله تبادل بيانات سند الشحن عن طريق حواسيب مرتبطة فيما بينها عبر شبكات الاتصال عن بعد باستعمال

(١) Javier FERNANDEZ, Comparaison des regles se Rotterdam avec les differentes conventions internationaux sur le transport maritime. Memoire UNIVERSITE DE DROIT, D "ECONOMIIE ET DE SSCIIENCES D'AIIIX –Marseille III. FACULTE DE DROIT ET DE SCIIENCES POLIITIIQUES. ٢٠١٠- ٢٠١١. P. ٥٥; Ph.Delebecque, convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entierement ou partiellement par mer et la liberte contratuelle , Annuaire de droit maritime et oceanique (ADMO), ٢٠٠٨, P.١ .

(٢) د. عبد العزيز المرسي حمود "مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات ، جامعة المنوفية، مصر، ٢٠٠٥، ص ١٠.

(٣) رشيد الغزراوي، دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري، ص ٣

نموذج متفق عليه لنقل أو تحويل البيانات، وبذلك يتجرد هذا السند من أي تجسيد مادي بالمقارنة مع سند الشحن التقليدي^(١)

كما عرف جانب من الفقهاء سند الشحن الإلكتروني بأنه السند البحري المحرر عبر شبكة الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه^(٢). ويتفق هذا مع ما ذهبت إليه قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية الموقع عليها في مؤتمر باريس ١٩٩١^(٣). فقد حرصت هذه القواعد على مسايرة التطور التكنولوجي وتبسيط الإجراءات لاستبدال سند الشحن الورقي بسند الشحن المرسل بين الأطراف المعنية عن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لتنظيم الإرسال الإلكتروني لسندات الشحن دون التدخل في محتوى تلك السندات، وذلك لإعمال قواعد سند الشحن البحري الإلكتروني^(٤).

(١) وهذا التعريف من خلال تعريف نظام تبادل البيانات الإلكترونية الذي أورده البند (٢) من المادة (٢) الخاصة بالتعريف من قانون التجارة الإلكترونية النموذجي الذي اعتمده لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي Uncitral في دورتها ٢٩ بموجب التوصية رقم ١٦٢/٥١ بتاريخ ١٦ دجنبر ١٩٩٦، حيث جاء فيه «يراد بمصطلح تبادل البيانات الإلكترونية نقل المعلومات إلكترونياً من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات»، كذلك عرفت اللجنة البحرية الدولية CMI نظام تبادل البيانات إلكترونياً في القواعد الخاصة بمستندات الشحن الإلكترونية بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد.

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

(٣) فقد قامت اللجنة بوضع لائحة من ٨ مواد، وقدمت نظام جديد للتغلب على مشكلات إثبات ملكية البضائع من خلال الوسائل الإلكترونية.

(٤) د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الشهابي للطباعة والنشر، بدون سنة نشر، ص ٤٠٩.

المطلب الثاني

وظائف وأهمية سند الشحن الإلكتروني

وسلبياته

يقسم هذا المطلب إلى فرعين على النحو التالي:

الفرع الأول:

قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول

النظام التقليدي لوثائق النقل ينقسم إلى وثائق قابلة للتداول وأخرى غير قابلة للتداول فإن هذا التقسيم موجود أيضاً في النظام الإلكتروني لسندات النقل التي يمكن أن تكون اسمية.^(١)

كما يمكن أن تكون قابلة للتداول^(٢)، وعلى كل حال فإن في إقرار هذه الوثائق أهمية عملية لا يستهان بها، حيث إنها تقضي على المشكلة الكلاسيكية المتمثلة في وصول البضائع إلى ميناء التفريغ قبل وصول مستنداتها عن طريق البريد، أو عن طريق المناولة اليدوية، مما يجعل الشحنة عرضة للتلف أو الهلاك بسبب بقائها

(١) في هذا الخصوص المادة ١ فقرة ٢٠ تعرف سند النقل الإلكتروني غير قابل للتداول بأنه (...)
سجل لنقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول) إذا واصلوا
المعاهدة هنا قد اتبعوا فكرة الاستبعاد لتعريف سند النقل الإلكتروني الاسمي فكل ما لا يعتبر سند
إلكترونيًا قابلاً للتداول هو سند اسمي وكان النص يجعل من القابلية للتداول القاعدة والاستثناء هو
عدم القابلية للتداول ولا يخفى ما لهذا الأمر من أهمية على الصعيد التجاري.
(٢) إذ تنص المادة الأولى فقرة ١٩ على أن: "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يعني كل سجل
إلكتروني ("أ" يدل بعبارة مثل لأمر أو قابل للتداول أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون
المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر
المرسل إليه، ولا يذكر فيها صراحة أنه غير قابل للتداول أو ليس قابلاً للتداول."
"ب" وفي استخدامه بمقتضيات الفقرة ١ من المادة ٩."

معرضة لعوامل التعرية في المستودعات أو على رصيف الميناء^(١). كما أن هذا النظام سيوفر الوقت والجهد بشكل كبير ويساهم في تلافى التعقيدات الناتجة عن استخدام النماذج الورقية مما يؤدي إلى رفع كفاءة النقل الدولي وازدهار التجارة الدولية بشكل عام^(٢).

من جهة أخرى، فإنه بالرغم من أن هذه الاتفاقية قد أقرت صراحة نظام السندات الإلكترونية، إلا أنه ما زالت تنتظر باستحياء إلى هذه الوثائق، ذلك أن المادة ٨ فقرة أ قد نصت على أنه (يجوز تسجيل أي شيء تقتضي هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن).

إذاً لا يمكن إصدار السند الإلكتروني دون تراضي الطرفين، وبداهة فإن هذا التراضي ليس هو التراضي المطلوب لانعقاد العقد وإنما تراضي الأطراف على أن يفرغ المحتوى في سند إلكتروني والاتفاق على استعمال هذا السند، فإذا توافر هذا الركن كان للسند الإلكتروني ذات القيمة القانونية للسند العادي من حيث الإصدار والسيطرة عليه إذا توافرت الشروط المنصوص عليها في المادة (٩) من الاتفاقية^(٣).

(١) فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٩ الحسنات والإيجابيات. مجلة أخبار النقل البحري. السنة ١٥. العدد ٨. الإسكندرية مصر. ص ٦.

(٢) المذكرة الاسترشادية الصادرة عن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بمناسبة ورشة العمل المنعقدة بشأن تحليل وتحديد إيجابيات وسلبيات قواعد روتردام ٢٠٠٩ لصياغة رؤية عربية حيال الانضمام إليها المنعقدة في مقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، ص ٢٠.

(٣) إذ تنص المادة (٩) من هذه الاتفاقية على أن: "١- يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

أ- طريقة إصدار ذلك السند وإحالاته إلى حائز مقصود. ب- تأكيد أن سلامة السند الإلكتروني لم تمس. ج- الكيفية التي يمكن للحائز أن يثبت أنه هو الحائز. د- الطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، هـ- فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية....

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

كما يجدر الإشارة هنا إلى أن قواعد روتردام بالرغم من طابعها التقدمي، إلا أنها لم ترغب في هدم التقاليد البحرية الراسخة منذ أمد بعيد^(١)، فالوثائق الورقية مازالت محتفظة بمكانها وغير مهددة بالإلغاء، بل إن المعاهدة قد جعلت الاستعمال الإلكتروني لوثائق النقل طريقة بديلة للوسائل التقليدية المعروفة ولأطراف حرية الاختيار بين هذه الطريقة أو تلك، مع ضرورة احترام القيود المفروضة على كل طريقة، وفوق ذلك فإن المادة ٣٥ قد أعطت للأطراف مكنة استعمال سندات نقل إلكترونية أو عادية حتى في الحالات التي يقتضي فيها العرف أو الممارسات التجارية أو حتى الاتفاق على عدم استخدام سندات نقل.^(٢)

وكل ما سبق يعكس النمط التشريعي المتقدم الذي عالجت به القواعد الجديدة سندات النقل، والذي يتناغم مع التعديلات المقررة لرفع الدعوى.

طرق تداول سند الشحن:

تنص المادة ٢٠٣ من قانون التجارة البحرية المصري على أن:

- ١ - يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله .
- ٢ - ويكون النزول عند سند الشحن الاسمي باتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق.
- ٣ - ويكون سند الشحن المحرر لأمر قابل للتداول بالتظهير ، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية ، ويسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ويتم تداول سند الشحن المحرر لحاملة بالمناولة.
- ٤ - ويجوز النص في سند الشحن على حظر حوالة أو تداوله."

(١) Javier FERNANDEZ, Ibid. P ٥٧.

(٢) فاستخدام الوسائط الإلكترونية وفقاً لقواعد روتردام لم يعد مقتصرًا على مستندات النقل بل أنه امتد لأكثر من ذلك، حيث أنه من الجائز استعمال هذه النماذج حتى لتوجيه الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات... الخ وفقاً لنص المادة (٣) بشرط أن يكون هذا الاستخدام خاضعاً لموافقة الأطراف المرسل والمرسل إليه.

ومن هذا النص يتضح أنه يجوز أن يكون سند الشحن باسم شخص معين أو
لأمر أو للحامل :

١- سند الشحن الاسمي:

قد يكون سند الشحن باسم شخص معين، وسند الشحن الاسمي غير قابل للتداول بالطرق التجارية، ويلزم لانتقاله إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية، أي قبول الناقل للحوالة وإبلاغه وليس للناقل تسليم البضاعة إلا للشخص المذكور في السند أو الشخص الذي انتقل إليه السند بطريقة الحوالة.

ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرد اسمه في السند لا بوصفه شاحناً ولا بوصفه شاحناً أو مرسلًا إليه أو محالاً له ما لم يخلص من محتويات الوثيقة ذاتها أن المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

٢- سند الشحن لأمر: هي الأكثر استعمالاً، فيكفي إضافة لأمر أمام اسم المرسل إليه لكي يتم تداول وثيقة الشحن مثل الكميالة بالتظهير، والعميد روديار قال بإمكانية اتخاذ وثيقة الشحن التي لا تحمل عبارة لأمر شكل وثيقة الشحن لأمر طالما لا تحمل هذه العبارة (non à ordre).^(١)

وعملياً يوجد هذا النوع من الوثائق ولكن القضاء لم يتطرق لمثل هذه الحالات حتى وإن كان الحل الذي قال به العميد روديار مقبول قانونياً.

وثيقة الشحن لأمر هي مهمة في عدد من العمليات التجارية الدولية، وذلك أن بعض البضائع تباع عادة بسهولة وبشكل متعاقب بتظهيرات متتابعة مثل النفط والمحروقات.

(١) R. Rodiere , Traité général de droit maritime, affrètement et trans port, t^٢, n : ٤٨٢, p ٩ et ١١١.

فوثيقة الشحن أداة ضرورية لا غنى عنها في التجارة، لأنها تحمل سلسلة من التظاهرات، والمرسل إليه صاحب الحقوق التي تمنحها إياها الوثيقة (ملكية البضائع) هو من المفروض الذي له الحق في التسليم، ويكون آخر مظهر له.^(١) كما أن آخر مظهر له هو من له صفة رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل ولكن ممكن له أن يقتسم هذه الصفة مع الشاحن عندما يصيب هذا الأخير ضرر بسبب التنفيذ الخاطئ للنقل.^(٢)

٣- سند الشحن لحامله: في الأصل هي الوثيقة التي تحمل عبارة لحاملها، وهذا ليس الواقع العملي دائماً فالغالب أن وثيقة الشحن لحاملها تأخذ شكل وثيقة شحن لأمر ولكن لا تحمل أية إشارة للمرسل إليه وهي في هذه الحالة وثيقة شحن لأمر ولكن على بياض.

ومن الممكن أن تتحول وثيقة الشحن لأمر إلى وثيقة شحن لحاملها فيكفي تظهيرها دون تحديد أي اسم للمظهر له.

ويتم تداول وثيقة الشحن لحاملها بالمناولة العادية (من اليد إلى اليد) وحامل أصل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي تمنحها السند.^(٣)

والجدير بالذكر أن محكمة النقض قد قضت بالآتي: " خطابات الضمان التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن و لكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن ، و التي يتعهد الشاحن بمقتضاها بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند

(١) انظر: المادة ٧٨٤ من القانون البحري الجزائري.

(٢) pierre bonassies, christainscapel, droit maritime, lg dj ٢٠٠٦, page ٦٢٩ , n°٩٨١

(٣) محمد بهجت عبد الله، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٤-٢٠٠٥، ص ٩٠.

الشحن إذا ما تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض و ذلك مقابل أن يسلمه الناقل سند الشحن نظيفاً و خالياً من هذه التحفظات فيسهل للشاحن التعامل على البضاعة بسند الشحن و الحصول بمقتضاه على الائتمان من البنوك ، هذه الخطابات - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - باعتبارها حجة على عاقدتها وحدهما - الشاحن والناقل- ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملي سندات الشحن ، لا مخالفة فيها لمعاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل طالما أن المقصود بها دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن، ولم تتضمن اتفاقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية و لم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير و إدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن".^(١)

الفرع الثاني:

قوة سند الشحن الإلكتروني في الإثبات

عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي والكتابة ليست شرطاً لصحته يترتب على إغفالها البطلان كما أنه عقد تجاري يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات. وقد استقر العرف البحري على استعمال سند الشحن البحري كأداة إثبات عقد نقل البضائع بطريقة البحر،^(٢)

ولم ترغب قواعد روتردام في هدم التقاليد البحرية الراسخة منذ أمد بعيد.^(٣) ومن هذه التقاليد ما ورد في تعريف اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ لسند الشحن- السابق الإشارة إليه- بوصفه وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن

(١) الطعن رقم ٣٣٩ لسنة ٤٠ ق، جلسة ٢٣-٠٦-١٩٧٥، مكتب فنى ٢٦، صفحة رقم ١٢٤٧.

(٢) رزيقة عزوز، عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجبلالي بونعامه خميس مليانة، ٢٠١٥، ص ب.

(٣) Javier FERNANDEZ, Ibid. P ٥٧.

وجود في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن لحامله.^(١)

وقد تضمنت المادة (١٩٩) من قانون التجارة البحرية المصري، ما يلي: "

- ١- يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند شحن .
- ٢- ويجوز للناقل أن يسلم الشاحن إيصالاً بتسليم البضائع قبل شحنها .
- ٣ - ويستبدل سند الشحن بهذا الإيصال بناء على طلب الشاحن بعد وضع البضائع في السفينة .

٤- وللشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن".^(٢)

لذلك قضت محكمة النقض المصرية بأن: " أوجب الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن على الناقل استلام البضائع وأخذها في عهده ، وأن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند الشحن متضمناً مع بياناته المعتادة بيانات أوردتها في البنود " أ ، ب ، ج " من تلك الفقرة ".^(٣)

كما تنص المادة (٢٠٠) من ذات القانون على أن: " يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص:

- أ- أسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم .

(١) انظر: الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ .
(٢) وهو ما أكدت عليه أيضاً المادة ٧٤٨ من القانون البحري الجزائري بقولها: " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيود بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

(٣) الطعن رقم ١٤٥ لسنة ٣٨ ق، جلسة ١٧-٠٤-١٩٧٣، مكتب فني ٢٤، صفحة رقم ٦١٦.

ب - صفات البضاعة كما دونها الشاحن ، وعلى الاخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما فى ذلك فى حالة الأوعية الموضوعه فيها .

ج - أسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه .

د - أسم 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 التى حررت منه .

ح - حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية".

ومما سبق يتضح للباحث لسند الشحن حجية بين الطرفين (الناقل والشاحن) سواء لإثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة فى وثيقة الشحن وفى التاريخ المبين فيها؛ لذلك يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ ، وتكون نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التى حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل.^(١)

غير أنه تجدر الإشارة إلى أن هذه الحجية بين الطرفين ليست مطلقة بل يجوز إثبات عكس بيانات السند فالناقل أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضائع الواردة فيها، وإذا كانت القواعد العامة تقضى بأنه لا يجوز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة

(١) انظر: الفقرة (٣) من المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية المصري.

إلا بالكتابة، فإن هذه القواعد لا تطبق في المواد التجارية ومن ثمة يجوز إثبات عكس
بيانات سند الشحن بكافة طرق الإثبات.

والمقصود بالغير هنا هو كل شخص يكون طرفاً في رابطة قانونية تجعل له
مصلحة تتصل بواقعة الشحن وطبيعة البضاعة المشحونة وكميتها.

ويجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصلحته أن يتمسك
بالبيانات الواردة في السند في مواجهة طرفي العقد (الناقل والشاحن) ولا يجوز لأي
من هذين الطرفين الادعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات
عكسها.

كما يجوز للغير إذا كانت مصلحته تتفق وإثبات عكس ما جاء في وثيقة
الشحن من بيانات أن يقيم الدليل على ذلك، فوثيقة الشحن بالنسبة له مجرد واقعة
مادية يجوز إثبات عكسها بكافة الطرق، وتطبيقاً لذلك فإنه إذا قام نزاع بين الشاحن
(البائع) والمرسل إليه (المشتري) بسبب عدم تسليم هذا الأخير البضاعة أمكن للأول
أن يستند إلى سند الشحن في إثبات قيامه بتنفيذ التزامه بالتسليم وإن كانت البضاعة
مؤمناً عليها من مخاطر البحر والهلاك أو تلف فيكون إثبات تعرض البضاعة للخطر
بتقديم سند الشحن وللغير أن يقيم الدليل على عكس ما جاء في سند الشحن بكافة
طرق الإثبات وأخيراً سند الشحن حجة في الإثبات بما ورد فيه، لا بين أطرافه فحسب
بل في مواجهة الغير كذلك يجوز إثبات عكس ما جاء فيه بكافة الطرق.^(١)

بيانات وشكل سند الشحن:

(١) مصطفى كما طه، أساسيات القانون البحري الجديد-دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات
الكلبي الحقوقية، ٢٠٠٦م، ص ٣٠١.

وفقاً لنص المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية المصري السابق الإشارة إليها، فإن أبرز البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن البحري، ما يتعلق بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها، وعناصر الرحلة الواجب إتمامها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها وهو ما بينه الباحث على النحو التالي:

١- بيان هوية الأطراف:

سند الشحن كسائر العقود الأخرى التي لا بد أن يتضمن اسم وعنوان المتعاقدين بشكل واضح، وكذلك اسم المرسل إليه وعنوانه. وإذا تعدد الناقلين يجب كتابة اسمهم على السند.

وقد جرت العادة على كتابة اسم الناقل في الأعلى على جهة اليمين من الوثيقة.^(١)

٢- بيان بعناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها:

من البيانات الجوهرية التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن، فيما يتعلق بعناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها:

- تعيين السفينة التي سوف تقوم بعملية النقل، حتى يسهل على الشاحن والمرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة والاستلام عند ميعاد وصولها لسحب البضاعة.^(٢)

(١) أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية - دراسة نظرية وتطبيقية، طبعة ٢٠٠٠، بدون دار نشر، ص ٢٨.

(٢) انظر: الفقرة (٣) من المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية المصري. والجدير بالذكر أنه إذا لم تعين السفينة في سند الشحن فنكون أمام السند لأجل الشحن، والذي من مزاياه:

- أنه بإمكان الشاحن إرسال السند إلى المرسل إليه قبل شحن البضاعة؛
- عدم قدرة شركات النقل على تعيين السفينة التي ستنتقل البضاعة؛
- بإمكان الناقل المطالبة بأجرة النقل دون انتظار شحن البضاعة.
إلا أن سند الشحن يرسم الشحن أظهر عيوباً كثيرة فمن بيده هذا السند لا يعرف أن توجد البضاعة وليست لديه أية وسيلة لتحقيق مما إذا كانت البضاعة قد شحنت أم لا ولا من تاريخ وصول البضاعة. أحمد غنيم، المرجع السابق، ص ٢٥.

- تحديد ميناء الشحن^(١) - كمكان لاستلام البضائع - وميناء التفريغ،^(٢) أي وميناء الوصول كمكان للتسليم.^(٣)
- قيمة أجرة الحمولة، إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق فيها.^(٤)

٣- بيان البضائع الواجب نقلها^(٥)

الجدير بالذكر أن الناقل ليس ملزماً بأن يثبت في سند أو سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كما أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه؛

لذا فقد قضت محكمة النقض بأن: " أوجببت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن على الناقل استلام البضائع وأخذها في عهده ، وأن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند الشحن متضمناً مع بياناته المعتادة بيانات أوردتها في البنود " أ ، ب ، ج " من تلك الفقرة ، ثم نصت على ما يأتي " ومع ذلك فليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كما أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً ، أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها " مما مؤداه - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن مثل هذا التحفظ الذي يدونه الناقل في سند الشحن تدليلاً على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة إليه أو بصحة البيانات المدونة عنها بسند الشحن لا يعتد به، ولا يكون له اعتبار في رفع مسؤوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليه إلا إذا كانت لديه أسباب جديّة للشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من ذلك، ويقع عبء إثبات جديّة

LIEU DERECEPTION (١)

DESTINATION PINALE (٢)

(٣) انظر: الفقرة (هـ) من المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية المصري.

(٤) انظر: الفقرة (و) من المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (١٥/١/ك) من قواعد هامبورغ.

(٥) انظر: الطعن رقم ١٢٤ سنة ٢٥ ق ، جلسة ١١ / ٢ / ١٩٦٠ ، مكتب فنى ١١ ، صفحة رقم ١٣٧ .

أسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة هذه البيانات على عاتق الناقل".^(١)

سلبيات سند الشحن الإلكتروني:

بالرغم من مزاياه الكثيرة التي يوفرها استعمال نظام تبادل البيانات الإلكترونية EDI بالنسبة لسند الشحن، سواء في تمكين الأطراف من تبادل بيانات السند إلكترونياً أو في تحقيق السهولة والسرعة المطلوبة في مجال التجارة الدولية والبيوع البحرية خاصة، ومع أن سندات الشحن الإلكترونية أصبحت الآن مطلباً ملحاً، فإن هناك بعض السلبيات التي تحد من فعالية هذا النظام، بحيث تكون سندات الشحن والبيانات التي يتم تبادلها إلكترونياً عرضة لبعض المخاطر سواء منها العفوية أو العمدية. لذلك سنتوقف عند أهم المخاطر التي يتعرض لها سند الشحن الإلكتروني (أولاً) ثم لوسائل تفادي هذه المخاطر (ثانياً).

أولاً - المخاطر التي يتعرض لها سند الشحن الإلكتروني

تتصرف هذه المخاطر التي يتعرض لها سند الشحن الإلكتروني إلى مخاطر الخطأ الذي قد يتعرض لها هذا السند المعالج آلياً، ثم مخاطر الغش في نقل وتبادل بياناته.

١- **مخاطر الخطأ:** تختلف مصادر الخطأ التي تهدد سلامة وصحة بيانات سند الشحن الإلكتروني، فهناك الخطأ البشري والخطأ الفني والخطأ الذي يرجع إلى عوامل خارجية طبيعية.

أ- **الخطأ البشري:** ويعتبر الخطأ الأكثر وقوعاً لارتباطه بعملية إدخال البيانات، أو المعلومات إلى الحاسب الآلي حيث تعتمد هذه العملية في الغالب على الإدخال اليدوي، ويطلق على القائم بهذه العملية اسم المبرمج Programmeur الذي قد

(١) الطعن رقم ١٤٥ لسنة ٣٨ ق، جلسة ١٧-٠٤-١٩٧٣، مكتب فني ٢٤، صفحة رقم ٦١٦.

يقع في خطأ في تصميم البرنامج أو في المعلومات الموضوعة به أو في تشغيله. وقد يتمثل الخطأ في ربط البرنامج بالحاسب الآلي وفي نقل المعلومة أو البيان إليه^(١).

ولما كان الناقل هو الذي يقوم بتحرير وإصدار سند الشحن التقليدي بناء على البيانات المقدمة إليه من قبل الشاحن، فهو من يقوم كذلك بالنسبة لسند الشحن الإلكتروني بإدخال تلك البيانات إلى الحاسب الآلي ومعالجتها في إطار برنامج خاص. وأثناء هذه العملية قد يقوم الناقل بتغذية الحاسب بالبيانات بكيفية غير صحيحة، أو قد يقوم باستعمال البرنامج وفق تحليل أو تسلسل خاطئ ينتج عنه معالجة خاطئة للبيانات. وعموماً فإن الأخطاء المحتملة وقوعها في مثل هذه الأحوال لا تخرج عن كونها أخطاء بسيطة ناتجة عن إهمال الناقل مزود الخدمة في إطار علاقته بمستعملها الشاحن^(٢).

ب- الخطأ الفني: ويراد به الخطأ الناتج عن خلل الحاسب الآلي، وهو ما يعبر عنه بالعطب التقني الذي ليس لمشغل نظام البيانات الإلكترونية دخل فيه^(٣). والملاحظ أنه بفضل التطور التكنولوجي، فإن الأخطاء التي يمكن أن تحدث نتيجة لعيوب في الأجهزة أو في أنظمة الحاسب الآلي أصبحت قليلة.

ج- الخطأ الخارجي: ويعود لأسباب مرتبطة بالوسط أو البيئة، بحيث أن الأجهزة والبرامج من الممكن أن تظالها أو تؤثر فيها البيئة المحيطة بها كالحرارة أو الرطوبة أو الأتربة فضلاً عن وجود مؤثرات كهرومغناطيسية أو اهتزازات خارجية، وهي عوامل

(١) خديجة قبيل، الكتابة الإلكترونية دراسة مقارنة - رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة - جامعة محمد الخامس - أكادال - الرباط- السنة الجامعية ٢٠٠٥-٢٠٠٦، ص ٢٧.

(٢) وتمكن إجمال الأخطاء التي تترتب عنها المسؤولية في: حدوث إهمال في وضع التصميمات الفنية لنظام التبادل الإلكتروني للبيانات، حدوث إهمال في تشغيل أو استخدام النظام، الإهمال في استيعاب القدرات الإنتاجية للنظام، التقاعس عن استخدام النظام في الوقت الذي كان يتعين استخدامه. انظر: فاروق ملش: النقل المتعدد الوسائط، الإسكندرية ١٩٩٥، ص ٤٦٥.

(٣) **محبوبة بوفضيلة، المرجع السابق، ص ٥٩.**

طبيعية من شأنها أن تؤثر على البيانات أو المعطيات المبرمجة في الحاسب الإلكتروني.

٢- مخاطر الغش المعلوماتي

يمكن أن يتحقق ذلك بمعرفة أي شخص ينجح في الدخول على أي نظام معلوماتي خاص بحاسب آلي، ثم يستعمله لحسابه مستغلاً في ذلك وسائل الاتصال عن بعد التي تسهل هذا الدخول المخالف أو ما يطلق عليه القرصنة. فبالنسبة لنظام تبادل البيانات الإلكترونية يمكن للقرصنة التوصل إلى المعلومات أو البيانات الخاصة بسند الشحن الإلكتروني واختراق الخصوصية وسرية البيانات بسهولة، وذلك راجع إلى أن التطور المذهل للحاسب الآلي ونظمه ووسائل الاتصال، يصاحبه تقدم أعظم في أساليب التديس والغش المعلوماتي، سيما وأن مرتكبي هذه الأفعال ليسوا أشخاص عاديين، بل هم متخصصين في علوم الكمبيوتر^(١).

وإذا ما كان من الممكن الحد من مخاطر الغش المعلوماتي، وذلك من خلال حصر انتقال البيانات الإلكترونية في إطار خط اتصال واحد يربط أجهزة الحاسب (شبكة مغلقة)، أي قصر نظام تبادل بيانات سند الشحن الإلكتروني فقط بين الحواسيب التي يملكها كل من مشغل النظام الناقل ومستعمليه والشاحن والمرسل إليه^(٢)، فإن ذلك لا يمنع من استخدام السيئ لمن يملك الدخول إلى هذا النظام ونقص بذلك الشاحن بصورة خاصة الذي بإمكانه التلاعب ببيانات سند الشحن الإلكتروني قبل إرساله إلى المرسل إليه المشتري إضراراً بهذا الأخير، الذي يكتشف بعد تلقي البضاعة أنها غير مطابقة لبنود عقد البيع أو تخفي عيباً أو خصاصاً لا تعبر عنه الرسالة أو السند الإلكتروني، الأمر الذي يؤكد مدى أهمية التنظيم القانوني لمسؤولية أطراف سند الشحن الإلكتروني ونظام تبادل المعطيات الإلكترونية عموماً.

(١) وقد تصدى المشرع الجنائي في العديد من الدول العربية لهذه الأفعال بالتجريم.
(٢) مازن جلال خيربك: وثيقة الشحن الإلكترونية : حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه بقوة، ص ٢، مقال منشور على الموقع الإلكتروني [www. Iqtissadiaya.com/archives-detail.asp](http://www.Iqtissadiaya.com/archives-detail.asp)

ثانياً: وسائل تفادي سلبات سند الشحن الإلكتروني

من أهم التحديات التي يواجهها سند الشحن الإلكتروني وكذا نظام تبادل البيانات الإلكترونية بصورة عامة، هي مسألة أمن المعلومات وعدم توفر ضمانات كافية تحمي مستعملي هذا النظام الجديد والتعامل معه بكل ثقة واطمئنان. وكما هو معلوم فإن شبكة الانترنت تمتاز بطابعها اللامادي وعنصرها الدولي المفتوح، بالتالي يمكن للكافة الدخول إلى الأنظمة المعلوماتية والاطلاع على مضمونها، بما في ذلك إمكانية إطلاع الغير على مضمون سند الشحن المتبادل إلكترونياً مع ما قد يصاحب ذلك من تغيير في محتواه أو تحويره، وذلك من الأمور الهينة. لذلك تطلب العمل أولاً ضمان سلامة بيانات السند من التغيير والتوقي من تدخل الغير غير المشروع بمضمونه، وثانياً التأكد من هوية الطرف المقابل المرسل إليه.

وقد ظهرت العديد من الطرق الفنية لحماية تبادل البيانات الإلكترونية وضمان سرية المعلومة وأمانها من الاستعمالات التديسية أو الغش المعلوماتي عند نقلها عبر الشبكة، ولعل أهمها ما يعرف بتقنية التشفير Cryptographie. وتتمثل هذه التقنية في إدخال تعديلات على البيانات عند إرسالها إلى جهة معينة أو تحويلها إلى رموز غير ذات معنى، بحيث إذا ما تم الوصول إليها من قبل أشخاص غير مخول لهم بذلك لا يستطيعون فهمها واستغلالها. ولهذا تنطوي تقنية التشفير بكل بساطة على تحويل النصوص العادية الواضحة إلى نصوص ومشفرة غير مفهومة، وهي مبنية على مفهوم أساسي مفاده أن كل بيان مشفر يحتاج إلى فكّه وإعادةه إلى وضعه الأصلي، لذلك تستخدم مفاتيح سواء في تشفير البيانات المرسلّة أو في فكّ تشفيرها من قبل صاحبها المسموح له بتسلمها، وتستند هذه المفاتيح على صيغ رياضية معقدة في شكل خوارزميات، وترتكز قوة وفعالية التشفير على نوعية الخوارزميات المعتمدة وطول المفتاح الذي يقاس بعدد الأرقام الضرورية لبنائه^(١).

(١) محجوبة بفضيلة: حجية سند الشحن البحري التقليدي والمعلوماتي (الإلكتروني)، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمّقة، جامعة الحسن الثاني عين الشق، السنة الجامعية ١٩٩٨ و ١٩٩٩، ص ٥٩؛ مازن جلال خيربلك: وثيقة الشحن الإلكترونية: حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه =

وقد كانت عملية التشفير تتم بواسطة مفتاح سري يعتمد لتشفير البيانات وفي نفس الوقت لفك تشفيرها وترجمتها إلى وضعها الأصلي، باستخدام نفس المفتاح السري، وهذا ما يعبر عنه بالتشفير المتناظر وهو عملية جد مفيدة من حيث قدرتها على تحويل محتوى البيانات الأصلية إلى معلومات غير مفهومة، ولكن تعدد ملكية المفتاح السري لا تجعل المتعاملين في مأمن من إمكانية الحصول عليه من قبل جهات غير مرخص لها في استخدامه لفك تشفير البيانات^(١). ولتفادي مشكل التوزيع غير الآمن للمفاتيح في مجال التشفير تم استحداث التشفير اللامتناظر، فعوضاً عن استخدام مفتاح واحد يستخدم التشفير اللامتناظر مفتاحين اثنين مرتبطين بعلاقة رياضية عند بنائهما، أحدهما عام وهو متاح لبعض الجهات لكنه يبقى سرا للجماهير ومفتاح خاص وهو مفتاح شخصي غير معروف إلا للمرسل إليه ويقتصر استخدامه على حل شفرة البيانات المشفرة بالمفتاح العام^(٢). فوق هذه الطريقة التي تقدم أقصى درجات الأمان المعلوماتي يمكن للشاحن المرسل أن يقوم بتشفير بيانات سند الشحن الإلكتروني عن طريق المفتاح العام وإرساله عبر البريد الإلكتروني إلى المرسل إليه الذي بمجرد تلقيه هذا السند يمكنه فك شفرة بياناته عن طريق استخدام المفتاح الخاص به.

=بقوة، ص ٢، مقال منشور على الموقع الإلكتروني. www.Iqtissadiaya.com/archives-detail.asp
(١) عبد المجيد ميلاد: تشفير البيانات والتوقيع الإلكتروني أحسن ضمان لتأمين سرية المبادلات الإلكترونية وسلامتها، ص ١، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: www.abdelmajid-milet.com
(٢) د. عبد الفتاح بيومي حجازي: النظام القانوني لحماية التجارة الإلكترونية: الكتاب الأول: نظام التجارة الإلكترونية وحمايتها مدنياً، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٢، ص ٢٧١..

المبحث الثاني :

إنشاء سندات الشحن البحرية الإلكترونية، وآلية عملها

يرتب عقد النقل التزاماً على الشاحن بأن يعهد البضاعة إلى الناقل ليتمكنه من نقلها وان يدفع له الأجرة المتفق عليها. وينشئ التزاماً على الناقل أن يقبل البضاعة المتفق على نقلها وتسليمها في المكان والزمان المتفق عليه، وسيتفق الطرفان تثبيت ذلك في متن سند الشحن.

وحيث يحل سند الشحن محل عقد النقل الذي يسلمه الناقل إلى المرسل إليه بناء على طلب المرسل عند شحن البضاعة فيترتب على الشاحن والناقل التزامات متبادلة، فسوف يتناول الباحث في هذا المبحث كيفية إنشاء سندات الشحن البحري الإلكترونية، وآلية عملها في المطلبين التاليين:

المطلب الأول

إنشاء سندات الشحن البحري الإلكترونية

يقسم الباحث هذا المطلب إلى الفروع الثلاث التالية:

الفرع الأول

أطراف سند الشحن البحري الإلكتروني

يبرم عقد النقل البحري بين شخصين يريد الأول نقل البضاعة له أو لغيره يسمى الشاحن، والثاني يلتزم بالقيام بنقلها يسمى الناقل. وهذا الأخير قد يكون مستأجراً لسفينة أو مالكها سواء أكانت مجهزة أم غير مجهزة، ويسمى في كل الأحوال

ناقلًا مادام هو الذي يتعهد بالنقل، أما المرسل إليه فهو الشخص المطلوب تسليم البضاعة إليه^(١).

يعني هذا أن طرفي سند الشحن هما الناقل والشاحن. فعقد النقل يبرم بين الشاحن والناقل، أما الرهان فهو وإن كان يوقع على سند الشحن إلا أنه ليس طرفاً في عقد النقل، ويقتصر دوره على كونه ممثلاً للناقل في عقد النقل البحري. فهو لا يرتبط بعلاقة مباشرة مع الشاحن بل يقوم بتنفيذ عقد النقل بوصفه تابعاً للناقل وممثلاً له، فهو المكلف بتنفيذ عقد النقل لصالح الناقل، وتقع الالتزامات على عاتق الأخير^(٢).
يتبين لنا هنا أن هناك أفراد يتصلون بسند الشحن، ويمكن إجمالهم في الآتي^(٣):

١ - الناقل:

هو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً، ويمكن أن يشمل مصطلح الناقل مقدم البضائع أو متعهد الوسائط الذي يتعاقد من الباطن مع ناقل بحري لإنجاز مرحلة النقل البحري^(٤). وهو الأمر الذي أقرته قواعد المادة (١٩٨) من قانون التجارة البحرية المصري الذي تنص على سريان أحكام الفصل الثاني فيه على عقد النقل البحري سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أو مجهزاً أو مستأجراً لها.

٢ - الناقل الفعلي:

وفقاً لأحكام المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية هامبورج يقصد بالناقل الفعلي كل شخص يكون الناقل عهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل،

(١) د. فؤاد العواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٩٢، ص ٩.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٣) T.NIKAKI, A New International Regime for Carriage of Goods by Sea, Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves?, Berkeley Journal of International Law, Vol.٣٠, Issue ٢, ٢٠١٢, P.٣٠٣

(٤) د. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٧٠.

كما يشمل كل شخص آخر عهد إليه الناقل بهذا التنفيذ. وقد أفردت اتفاقية هامبورج المادة العاشرة منها لتنظيم مسئولية الناقل الفعلي على خلاف الحال في قواعد اتفاقية بروكسل.

٣- الشاحن:

خلت اتفاقية بروكسل، وكذلك قانون التجارة البحرية المصري من وضع تعريف للشاحن، إلا أن اتفاقية هامبورج وضعت في المادة الأولى الفقرة الثانية منها تعريفه له، فعرفته بأنه كل شخص أبرم أو أبرم باسمه أو نيابة عنه عقد نقل للبضائع بحرًا مع الناقل أو أي شخص آخر قام بتسليم البضائع للناقل سواء أتم ذلك التسليم بواسطته أم باسمه أم نيابة عنه، وكانت تلك البضائع تتعلق بعقد النقل البحري^(١).

٤- المرسل إليه:

عرفته المادة الأولى الفقرة الرابعة من اتفاقية هامبورج على أنه ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضائع.

ويذكر المرسل إليه عادةً من ضمن بيانات عقد النقل البحري، إلا أن الراجح هو أن المرسل إليه ليس طرفاً في سند الشحن، إلا أنه له حقوق ناتجة عن عقد النقل. وقد ذهبت محكمة النقض المصرية في حكم لها إلي أن المرسل إليه يعد ذا شأن في سند الشحن يتكافأ مركزه- حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل- ومركز الشاحن، وأن الشاحن يرتبط به منذ ارتباط الأخير به^(٢).

ورغم هذا فإننا نتفق مع الرأي الفقهي الراجح القائل بأن المرسل إليه ليس طرفاً في عقد النقل، بموجب سند شحن، ويبقى الطرفين الأصليين هما الشاحن والناقل، أما بقية الحقوق الخاصة بأطراف أخرى كالحقوق والالتزامات الخاصة

(١) T.NIKAKI, P.R., P.٣١٠

(٢) مجموعة المبادئ القانونية التي أقرتها محكمة النقض في خمس سنوات ١٩٧٠-١٩٧٥، الطعن رقم ٥١ لسنة ٣٦ق، جلسة ١٤/٤/١٩٧٠، سنة ٢١، ص ٥٩٨.

بالمرسل إليه، فهي تستند إلى نص قانوني يقر هذا، ويتفق هذا مع نص المادة ٢/٢٠٧^(١)، والمادة (٣/٢١٠)^(٢) من قانون التجارة البحرية المصري. حيث يعتبر المرسل إليه من الغير في بعض أحكامه، إلا إذا كان هو الشاحن ذاته، وإذا كان الناقل والشاحن هما طرفا عقد النقل فإن الذي يوقع على سند الشحن هو الناقل أو ما ينوب عنه دون حاجة لتوقيع الشاحن.

الفرع الثاني

الشروط الموضوعية لسند الشحن البحري الإلكتروني

نصت المادة (٨٩) من القانون المدني المصري على أنه "يتم العقد بمجرد أن يتبادل طرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين، مع مراعاة ما يقرره القانون فوق ذلك من أوضاع معينة لانعقاد العقد". فبمجرد تلاقي الإرادتين يظهر العقد محققاً لآثاره، وأهم أثر لعقد النقل البحري هو تغيير مكان الشيء ونقله من جهة إلى أخرى بموجب مستند يثبت عقد النقل، ويعد سند الشحن قرينة على تسلم الناقل للبضاعة محل النقل^(٣)، ويتبين في هذا السند وصف البضاعة وبياناتها، وقد استمر تطور هذا السند ليخرج من صورته التقليدية ليظهر في شكله الإلكتروني.

ووفقاً لهذا السند الإلكتروني يتفق الناقل والشاحن على تبادل البيانات إلكترونياً، فيرد في سند الشحن البحري الإلكتروني أوصاف وشروط البضاعة المشحونة محل التعاقد. ولاحظ هنا أن هذا السند لا يرد فيه أشخاص يتصلون بعملية النقل كريان السفينة مثلاً، فهو ليس طرفاً في عقد النقل البحري، إلا أنه من أشخاص السفينة، ويتصل بمالكها للتداول بأمور النقل، ولكن توقيعه على سند الشحن هو مجرد

(١) تنص المادة ٢/٢٠٧ من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "ويعتبر المرسل إليه الذي

صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه".

(٢) تنص المادة ٣/٢١٠ من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "ويعتبر المرسل إليه الذي

صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه".

(٣) J.SENEKAL, The Electronic Bill of Lading, A Legal Perspective, ٢٠١٠،

.See at, <http://dspace.nwu.ac.za>, ١٤-١٠-٢٠١٢.

تمثيل للناقل فهو مجرد ممثل له، كما أن المرسل إليه ليس طرفاً في سند الشحن، وأيضاً وكيل النقل فيسري عليه أحكام الوكالة، ولا يعد طرفاً في سند الشحن البحري^(١).

ويمكننا القول بأن إبرام عقد النقل البحري يتطلب تلاقى الإيجاب والقبول من طرفي العقد، وهما الشاحن والناقل من دون غيرهما على ما يرد عليه الالتزام بنقل البضاعة. فيصدر الإيجاب الذي يقابله ويتلقى معه القبول وعلم الموجب، أما إذا كان التعاقد عبر الوسائل الإلكترونية فيجوز أن يتم التعاقد بين وسائط إلكترونية مؤمنة، ويكون التعاقد صحيحاً وناقداً منتجاً لآثاره القانونية دون النظر لوسائل إبرامه الإلكترونية^(٢). يجوز أن يكون التعبير عن الإيجاب والقبول جزئياً أو كلياً بواسطة المراسلة الإلكترونية، ولا يفقد العقد صحته أو قابليته للتنفيذ بمجرد أنه تم بواسطة مراسلة إلكترونية واحدة أو أكثر.

وقد ذهب جانب من الفقه . وبحق . إلى أنه يتم إبرام العقد عبر الوسائل الإلكترونية، بأن يصدر الإيجاب ويقابله القبول وعلم الموجب في ذات الوقت مع عدم اتحاد المكان. ولهذا يصح إبرام السند بالوسائل الإلكترونية، فالأطراف اتحداً زماناً لا مكاناً، ولم يعد هناك مجالاً للخلاف الفقهي حول صحة إبرام العقود إلكترونياً. ويضاف لتوافر الإيجاب والقبول ضرورة تمتع أطراف السند بالأهلية القانونية للتعاقد، وكذلك توافر الضمانات الإلكترونية للتيقن من وجود الإيجاب والقبول الإلكتروني بصفة قانونية وتقنية صحيحة، ككلمات السر والشفرات وغيرها^(٣).

ومن أهم البنوك الإلكترونية التي وضعت نظاماً خاصاً لسندات الشحن البحري الإلكترونية بنك Sea Docs، حيث يعد وسيطاً مركزياً لاستقبال سندات الشحن

(١) T.NIKAKI, P.R., P.٣١٠

(٢) J.SENEKAL, P.R., P.١٣

(٣) M.GISLER and Others, Legal Aspects of Electronic contracts, ٢٠٠٠,

See at, <http://ceur-ws.org/Vol-٣٠/paper٧.pdf>, ١١-١٠-٢٠٠٩

الإلكترونية وتسجيلها. بالإضافة لمكتب التسجيل الذي وضعه نظام مشروع البوليفرو، وتضمن كل هذه الأنظمة والبنوك ضمانات للتعامل بموجب سند الشحن الإلكتروني.

الفرع الثالث

الشروط الشكلية لسند الشحن البحري الإلكتروني

تعد الكتابة والتوقيع من أهم الشروط الشكلية لنشأة السند الإلكتروني ومن بينها سند الشحن البحري الإلكتروني، ويضاف إليها الشروط القانونية الأخرى.

أ- الكتابة:

تعتبر الكتابة شرطاً لإثبات التصرفات القانونية في أغلب التشريعات المقارنة، ولا يحول هذا دون حق الأطراف في اختيار الشكل الذي يتم به الكتابة، إذ لا يوجد شكل ثابت لها، ولا يشترط الكتابة في وسيط ورقي، ولا يستلزم إتباع شكل معين أو أسلوب كتابة معين. ما يشترط القانون هذا. ليمنح السند قوة الإثبات في مواجهة أطرافه والغير^(١).

ولابد وأن نوضح هنا أن تفسير مصطلح مستند يمتد ليشمل المستند الإلكتروني، ذلك أن المستند لغوياً لا يقتصر على شكل معين، وإنما يشمل الكتابة بمفهومها التقليدي والكتابة عن طريق الوسائل الإلكترونية.

ولا يشترط أن تتم الكتابة بالطريقة اليدوية التقليدية. فيمكن إبرامها بطرق إلكترونية. فالغرض من استلزامها أن يأخذ العقد شكلاً معيناً، ليس المقصود منه الدعامة الورقية بذاتها. وإنما تعد الدعامة الورقية وسيلة لإثبات المعلومات عليها، فكل المطلوب هو كون الكتابة مقروءة بسهولة مع إمكانية الرجوع إليها ونقلها ونسخها^(٢).

(١) د. عبد العزيز المرسي حمود، المرجع السابق، ص ١٥.

(٢) J.WITTMANN, Electronic contracts, ٢٠٠٧, See at, (٢)
www.wdwlaw.ca/electronic_contracts_١١١٠, ١-٢-٢٠١٠

ويتعين علينا أن نوضح هنا أن الكتابة الإلكترونية قد تتضمن ميزات تقنية تضمن سلامتها وصحتها، وقد تتجاوز الضمانات التي تتمتع بها الكتابة اليدوية، فلا يوجد تلازم بين فكرة الكتابة والورق بمعناه التقليدي.

ورغم هذا فهناك رأي فقهي يرى صعوبة إضفاء القوة الثبوتية على المستند الإلكتروني. وخاصةً في مجال المراسلة الإلكترونية من خلال البريد الإلكتروني وغرف الدردشة، إذ أنها لا تترك أثراً مكتوباً له نفس طبيعة المستند الورقي^(١). فالكتابة الإلكترونية وفقاً لهذا الرأي هي عبارة عن مجموعة من الحروف والأرقام والإشارات التي تدل على معنى معين، وتكون ثابتة على دعامة قوية، وهي الدعامة الورقية التي تحتوي على بيانات معينة يذيلها توقيع يدوي من جانب أطراف المستند^(٢).

ويمكن الرد على الرأي السابق بأن الغاية من استلزام أن يكون للعقد شكلاً معيناً ليس المقصود به الدعامة الورقية بذاتها، وإنما تعد الدعامة الورقية وسيلة لتثبيت المعلومات عليها، فكل ما في الأمر يجب أن تكون الكتابة مقروءة بسهولة مع إمكانية الرجوع إليها ونقلها واستخراج نسخ منها^(٣). ومن ثم يجب التخلي عن المفهوم التقليدي للمستند، والأخذ بفكرة الكتابة الإلكترونية فلا يوجد تلازم بين فكرة الكتابة والورق بمعناه التقليدي، ولا يوجد أساس حقيقي لرفض الكتابة الإلكترونية سوي مجرد الخوف من إمكانية التبدل والتحريف، فكل هذا يمكن تجنبه من خلال توفير سبل الأمان التقنية الكاملة لحماية المستند الإلكتروني.

وأيضاً تفادياً للإشكاليات الخاصة بإثبات المستند الإلكتروني يمكن تحديد شخص ثقة (موثق إلكتروني) يكون عمله مراقبة وفحص مضمون الوثائق والبيانات التي يتم تبادلها بين أطراف العلاقة القانونية الإلكترونية، وتخزين المعلومات بشكل

(١) M.MARIANNE, The Electronic Signatures in Global and National, (١)

Virginia Journal of law and technology, Summer ٢٠٠١, P. ٦٣.

M.MARIANNE, P.R., P. ٦٤ (٢)

T.SMEDINGHOFF, The Legal Challenges of Implementing Electronic (٣)

Transactions, Uniform Commercial Code Law Journal, Vol. ٤١, No. ٣٠,

٢٠٠٨, P. ١٢٣

إلكتروني منضبط يكفل الرجوع إليها عندما يُراد التحقق منها في أي وقت من قبل الأطراف المتعاقدة^(١).

ويوضح الباحث هنا أن الاتجاه الحديث في الفقه القانوني ذهب إلى المساواة بين الكتابة الإلكترونية والكتابة اليدوية، وهو ما فعلته غرفة التجارة الفرنسية في مجال تنظيم المعاملات الإلكترونية بين التاجر والمستهلك، عندما اعتمدت العقد النموذجي الذي أشار إلى قيام الكتابة الإلكترونية بنفس وظيفة الكتابة اليدوية لإعداد المستند الإلكتروني^(٢).

ب- التوقيع:

يؤدي التوقيع وظائف عدة منها تعيين هوية الشخص، وإقرار الموقع بما هو مدون في السند، وحصول الرضا، والالتزام بما هو مكتوب وموقع عليه من قبل الشخص ذاته. فالتوقيع هو حجر الزاوية في بناء أي سند، ومن بين هذه السندات سند الشحن البحري الإلكتروني، إلا أن التوقيع هنا يأخذ صورة إلكترونية.

وقد ذهبت التشريعات المقارنة إلى إفراد تنظيمًا قانونيًا مستقلاً للتوقيع الإلكتروني باعتباره أحد تطبيقات المستند الإلكتروني، وترك باقي التطبيقات للتنظيم العام المعني بالمعلومات الإلكترونية، ومن بين هذه القوانين: القانون الإنجليزي والقانون الأمريكي^(٣).

(١) J. WITTMANN, P.R., P. ٢٣

(٢) وهناك من التشريعات المقارنة التي ساوت بين الكتابة الإلكترونية والكتابة الورقية كما هو الحال في القانون التركي الصادر في فبراير ٢٠٠٤، وكذلك القانون السنغافوري ٢٠٠٧، ولمزيد من التفصيل راجع على الإنترنت:

https://www.fdic.gov/regulations/compliance/manual/pdf/X-٣.١.pdf, ٤-٤-٢٠١٠

(٣) S.BIYTHE, Digital Signature Law of the United Nations, European Union United Kingdom and United States, Richmond Journal of Law and Technology, Vol. ٦, Issue ٢, ٢٠٠٥, P. ٦

وقد أورد المشرع المصري في نص المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية ما يفيد شرعية الوسائل الأخرى غير الكتابة في الاعتراف بما ورد في سند الشحن من بيانات، فوفقاً لهذا النص يعترف المشرع المصري بالتوقيع الإلكتروني للاعتداد بصحة البيانات الواردة في سند الشحن.

وهذا يعني أن الاعتراف بالتوقيع يخفي في طياته الاعتراف المسبق بسند الشحن الإلكتروني، لأنه لا يمكن استحداث نص تشريعي للاعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون الاعتراف بالسند الذي تم التوقيع عليه^(١). مما يعني أن القانون المصري لا يقف عائقاً أمام تطبيق اتفاقية هامبورج على سند الشحن الإلكتروني.

ولا يختلف الأمر كثيراً في القانون الفرنسي، فقد نصت المادة ١٠٦ من قانون التجارة الفرنسي على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، بما في ذلك الوسائل الإلكترونية بشرط أن تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الإلكترونية. وبتطبيق ذلك على سند الشحن الإلكتروني بوصفه حجة في إثبات عقد النقل، وفي إثبات استلام الناقل للبضائع من يد الشاحن. فإنه يشترط للاعتداد به توافر الضمانات الكافية حتى يتسنى الاعتراف به بوصفه سنداً للشحن، وهو ما يمكن تحقيقه من خلال ضمان عدم التلاعب في البيانات الخاصة بالسند من خلال تشفير السند، ووضع رقم كودي سري خاص به لا يعلمه إلا الناقل والشاحن^(٢).

وقد حرص المشرع الإنجليزي على وضع قاعدة خاصة بسند الشحن الإلكتروني عام ١٩٩٢ يسمح بقبوله أمام القضاء، ولا يكفي هذا النص وحده، بل لابد من قواعد منظمة له خاصةً علي ضوء مشروع بوليرو^(٣).

(١) د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ١٠٢.

(٢) P.BAZIN, An Outline of the French Law on Digital Evidence, Digital Evidence and Electronic, Signature Law Review, Vol.٥, ٢٠٠٦, P.١٧٩

(٣) J.SUNDARAM, P.R., P.٤

ويأتي هذا متسقاً مع ما أقرته قواعد الإثبات في القانون الإنجليزي الصادرة عام ١٩٩٥، حيث أعطت الحجية القانونية لكل سند يصدر من المستخرجات الإلكترونية. كما أصبح التوقيع الإلكتروني دليلاً مقبولاً أمام المحاكم، كما لو كان مستنداً ورقياً^(١).

وقد حرصا البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي علي إصدار توجيهاً برقم ١٩٩٩/٩٣ حددا فيه الإطار القانوني للتوقيع الإلكتروني الذي يجب أن تعتمده الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية، كي يسمح لها بتنمية المعاملات التجارية المأمونة^(٢).

ويعد التوقيع الإلكتروني وسيلة إلكترونية يمكن بمقتضاها تحديد هوية الشخص المنسوب إليه التوقيع مع توافر النية لديه في أن ينتج آثاره القانونية. وقد عرفته المادة الأولى من القانون المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بالتوقيع الإلكتروني بأنه "ما يوضع على محرر إلكتروني، ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها، ويكون لها طابع متفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميزه عن غيره". ويتقارب هذا التعريف مع ما ورد في القانون الفرنسي والإنجليزي والألماني^(٣).

ولم تشترط اتفاقية هامبورج أن يكون التوقيع بخط اليد، بل أجازت أيضاً يكون التوقيع بأي طريقة آلية أو إلكترونية^(٤). فقد نصت المادة (٢/٣٨) من قواعد روتردام على أنه "يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، وحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني، ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني".

(١) S.BIYTHE, P.R., P.١٢

(٢) A.BAROFKY, The European Commission's Directive on Electronic Signature, Boston College, International and Comparative Law Review, Vol.٢٤, Issue١, ٢٠٠٠, P.١٢٣

(٣) S.BIYTHE, P.R., P.١٣

(٤) M.MARIANN, P.R., P.٧٠

ويأتي هذا متسقاً مع ما سعت إليه قواعد روتردام ٢٠٠٨ في محاولتها لمواكبة المستجدات الحديثة في مجال النقل البحري، والتخلي عن استعمال الأوراق واستخدام الوسائل الإلكترونية. فقد نصت على استعمال الوثائق الإلكترونية، بالإضافة إلى الوثائق الورقية التقليدية، مثل سجل النقل الإلكتروني، والخطاب الإلكتروني. ويعد التعاقد الإلكتروني من أهم المستجدات في عالم التجارة الدولية، فهو نظام عالمي يتميز بالسرعة والدقة وقلّة التكاليف، وكذلك السرية، ولهذا جاءت قواعد روتردام منظمة للمستندات الإلكترونية في محاولة منها لوضع أطر للتعامل الإلكتروني في مجال النقل البحري^(١). فقد نصت المادة ٨ من قواعد روتردام على أن أي وثيقة للنقل البحري يمكن تسجيلها إلكترونياً، ويكون لها ذات القوة الثبوتية للمستند الورقي.

ويمكننا هنا أن نشير لبعض الصور الخاصة باستعمال وسيلة إلكترونية للتوقيع، ومنها:

- الضغط على فأرة جهاز الكمبيوتر في خانة تفيد الموافقة على مضمون رسالة البيانات.
 - التوقيع اليدوي على شاشة الجهاز.
 - التوقيع البيومتري الذي يعتمد على بصمات أصابع أو شبكية العين.
- ويلاحظ علي كافة التشريعات المقارنة أنها كانت تتوسع في الوسائل التي تصلح لإجراء التوقيع الإلكتروني، وذلك بغية توفير مرونة أكبر في مجال التجارة الإلكترونية. ولكنها من جانب آخر حاولت أن تكفل نوع من الضمانة والحماية لاستخدام التوقيع الإلكتروني، فقد أعطت التشريعات المقارنة فاعلية للتوقيع الإلكتروني، من خلال ضرورة توثيق هذا التوقيع من خلال ما يُعرف بالتوثيق الإلكتروني أو هيئات التوثيق^(٢).

(١) د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٦٥.

(٢) D.FABER, P.R., P. ٢٢٦.

ج- الشروط القانونية:

نصت المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحري المصري على مجموعة من البيانات التي يتعين أن يتضمنها سند الشحن البحري، وهي: مكان وتاريخ إصدار الوثيقة، اسم الناقل، والمرسل، والمرسل إليه والوكيل بالعمولة إن وجد وعناوينهم، مكان القيام ومكان الوصول وصف البضاعة وعدد طرودها. ويضاف لذلك البيانات الأخرى ومنها عدد النسخ الأصلية للوثيقة، الموعد المعني لمباشرة النقل، قيمة الشيء محل عقد النقل، أجرة النقل، المصروفات، وتوقيع الناقل أو من ينوب عنه.

ويتفق هذا مع ما نصت عليه المادة (١/٣١) من اتفاقية روتردام من أنه "يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، ولإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة من المادة (٣٦)، واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن، واسم المرسل إليه إن وجد، واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد".

المطلب الثاني

آلية عمل سندات الشحن الإلكترونية

بذلت الدول محاولات حديثة لتطوير أنظمة الرسائل الإلكترونية منذ بداية الثمانينيات من القرن الماضي فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية، حيث تبني مصرف Chase Monhatta مشروع Sea Docs^(١) الذي يكون فيه المصرف وسيطاً مركزياً لاستقبال مستندات الشحن إلكترونياً، وتسجيل التحولات التي تجري عليه^(١).

(١) هذا المشروع استخدم المصرف كمكتب تسجيل مركزي أو بوصف أكثر دقة لهذه الحالة كمستودع، حيث يودع الشاحن سند الشحن الورقي لدى المصرف، لمزيد من التفصيل: E.GREINER, EDL and Tradition Bill of Lading, Faculty of Law, University of Cape Town, ١٩٩٧, P. ٤ ومكتب Sea Docs فضلاً عن كونه مستودع لحماية سندات الشحن البحرية، وتسليم إلى الأطراف الذي يدعى، فهو في النهاية أنه صاحب الحق بتسليم الشحنة، راجع: =

وبدأت التجربة عام ١٩٧٦، وكان الهدف المرجو هو الوصول لسند شحن إلكتروني في مجال قطاع البترول، ولم تدم التجربة أكثر من عام وفشلت، ورغم هذا مازال البعض يرى أنها تجربة ناجحة بين مصرف Chase Monhatta، والجمعية الدولية لأصحاب ناقلات البترول المستقلة INTER TANKO، حيث كونا معاً مشروع Sea Docs Registry Limited، ومقره في لندن^(٢).

وقد حاول المشروع تسهيل تجارة البترول، فمن المعروف أن جميع صفقات البيع الخاصة به تتم أثناء شحنه بالبحر، والتوثيق الورقي بطيء جداً، فوجدت ضرورة للبحث عن بديل لسند الشحن الورقي^(٣). وهذا المشروع استخدم المصرف كمكتب للتوثيق والتسجيل يقوم بهذا الدور من خلال الشاحن بإيداع سند الشحن الورقي لديه، ولدى مكتب Sea Docs. بالإضافة لكونه مشروع لحماية سندات الشحن، فهو يعمل وكيلاً للأطراف المعنية بصفقة الشحن^(٤).

ويسري النظام وفقاً للخطوات الآتية:

١. إصدار الناقل سند شحن ورقي يودع لدى مكتب Sea Docs، ويقوم الأخير بضمان السند وحمايته.

=E.MUTHOW, The Impact of EDI on Bills of Lading, A Global Perspective on the Dynamics, Faculty of Law, University of Cape Town, ١٩٩٧, P.٢٦

ويعمل هذا النظام إلكترونياً من وقت إيداع سندات الشحن الورقية لدى مكتب التسجيل وبعدها كانت العمليات جميعها تتم إلكترونياً، إلا أنه لم يكن نظام إلكتروني لتبادل البيانات لأن وسائل الاتصال بين المتعاملين كانت تتم عن طريق التلكس، ولم تكن هناك مشاكل حقيقية للنظام، إلا أنه فشل في جذب عدد كبير من التجار والمؤسسات المالية لضمان استمرار وجوده.

J.HIRE, New Attempts at Electronic Documentation in Transport (١)

Bolero, The End of the Experiment, The Feigning of the Future?, Master, Faculty of Law, University of Cape Town, ٢٠٠١, P.٩.

M.DUBOVEC, The Problems and Possibilities for Using Electronic (٢)

Bills of Lading as Collateral, Arizona Journal of International and

.Comparative Law, Vol.٢٣, No.٢, ٢٠٠٦, P.٤٤٠

E.MUTHOW, P.R., P.٣٠ (٣)

J.HARRE, P.R., P.١٦ (٤)

٢. يقوم البنك بتسليم الشاحن شفرة إلكترونية Code، يزود بها المظهر إليه (المشتري)، ويرسل إشعار للمكتب يخبره بنية التحويل، ويقوم المشتري بإبلاغ المكتب بقبول التحويل من خلال مطابقة الشفرة المرسله إليه.

٣- يقوم المكتب بتسجيل اسم المشتري بوصفه المالك الجديد، وعند وصول الشحنة إلى ميناء التفريغ، يرسل المكتب شفرة التعريف للناقل (عملياً للربان)، وأيضاً يرسلها إلى المشتري الأخير لسند الشحن، بوصفه مالكا للسلع التي له حق استلامها بواسطة الشفرة المرسله إليه.

وكان هذا النظام يعمل إلكترونياً من لحظة الإيداع، وما تلتها من عمليات، ورغم هذا لم يكن هذا النظام إلكترونياً بالمعنى الحقيقي. فقد كانت وسائل الاتصال بين المتعاملين تتم عن طريق التلكس^(١). ولم يكتب لهذا النظام النجاح، وأهم أسباب فشله هو الخوف من المنافسة، وعدم ضمان سرية معلومات التجار. وعلى الرغم من فشل هذا النظام إلا أنه أثبت إمكانية استخدام سندات الشحن الإلكترونية.

وفي عام ١٩٩٠ ظهرت محاولة ثانية من قبل اللجنة البحرية الدولية CMI^(٢)، حيث قامت اللجنة بوضع قواعد لسندات الشحن الإلكترونية. فكرست اللجنة عملها لتسهيل التجارة البحرية والنقل الدولي وتحسينهما، وهذه القواعد ذات طبيعة اختيارية لا يكون لها أي نفاذ إلا بدمجها في عقود أطرافها^(٣).

وصيغت هذه القواعد في ١١ مادة بينت آلية العمل بسندات الشحن الإلكترونية، وكيفية تداولها، ولكن هذه القواعد خلت من أي قواعد خاصة بالإيجاب والقبول. ونظراً لعدم كفاءتها في المجال التطبيقي، وظهور صعوبة التداول

(١) M.DUBOVEC, P.R. P. ٤٤٨

(٢) Comite Maritime International

(٣) E.MUTHOW, P.R., P. ٢٦

الإلكتروني، فقد باءت بالفشل جهود اللجنة إلا أنها لعبت دوراً مهماً في ظهور مشروع البوليرو. (١)

ويهدف مشروع البوليرو Bolero Project إلى توفير نظام آمن لمستندات التجارة الإلكترونية، ويستبدل هذا النظام المستندات الورقية التجارية المختلفة، ومنها سندات الشحن بسلسلة من الرسائل الإلكترونية Electronic Messages، مع وضع الضوابط اللازمة التي جاءت في شكل مجموعة قواعد لكل مستخدم نظام البوليرو فيما يسمى بكتاب القواعد Rules Book (٢).

وتوفر هذه القواعد الإطار القانوني اللازم لتمكين جميع مستخدمي النظام من الحصول على ذات النتائج المتحققة من استخدام المستندات الورقية. وتكمن أهمية قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية CMI في النظام الذي وصفته لتحقيق إمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني.

وتقدم القواعد نظاماً يقوم على أساس أن المفتاح الخاص الذي ينقله الناقل إلى حائز سند الشحن الإلكتروني يسمح لحائزه أن ينقل حيازته للبيانات الواردة في السند الإلكتروني إلى شخص آخر.

ووفقاً لهذا النظام يتم التخلص من المفتاح الخاص، ويتم عمل مفتاح خاص جديد للحامل الجديد، وبهذا الشكل يكون الحامل الأخير للبيانات الإلكترونية هو الحائز الوحيد للمفتاح الخاص به، وهو وحده الذي يستطيع ممارسة جميع الحقوق

(١) البوليرو هو مشروع تجريبي موله جزئياً الاتحاد الأوروبي عام ١٩٩٤، وهو بنين قانون التجارة الدولية، وُدشن عام ١٩٩٩، ويديره Bolero International Limited هو مشروع مشترك بين Society for World Interbank, Financial Transactions، لمزيد من التفاصيل، انظر:

M.WINNIE, Lading without Bills, How Good is the Bolero Bill of Lading
.Australia, Bond Law Review, Vol. ١٢, Issue ٢, ٢٠٠٠, P. ٢٠٦

M.WINNIE, (٢)
P.R., P. ٢٢٠.

التي يخولها له سند الشحن الإلكتروني. ومن خلال هذا فإن أي إمكانه لتنازع سندات الشحن الإلكتروني يتم استبعادها بواسطة هذا المفتاح الخاص^(١).

وينشئ مشروع بوليو. الذي يستند إلى قواعد اللجنة البحرية الدولية _ سجلاً مركزياً تسجل فيه بالترتيب جميع العمليات وجميع الرسائل الإلكترونية. فعلى عكس قواعد اللجنة البحرية الدولية لا يقوم أطراف عقد النقل البحري بالاحتفاظ بالسجل، بل يودع لدى جهة محايدة. فعندما يريد الشاحن إبرام عقد النقل، فهو يحدد إلكترونياً للناقل جميع سمات ومواصفات البضائع، فيقوم الناقل بعمل البيانات الإلكترونية التي يملأ بها الخانات المعتادة في سند الشحن التقليدي ثم يودعها في السجل الإلكتروني المركزي^(٢). وبالتالي فإنه من الممكن للمستخدمين المسموح لهم بالاطلاع على هذه البيانات مراجعة هذه البيانات الإلكترونية، وتعديلها. ومن ثم يكون من حق حامل السند المذكور الذي سجل اسمه في السجل المركزي أن يتداول سند الشحن الإلكتروني.

ويتحقق الأمان لهذا النظام بواسطة هيئة الاعتماد التي تسلم للمستخدمين توقعات إلكترونية تمكنهم من اعتماد الرسائل الإلكترونية ومراجعة محتواها. ومن خلال هذا النظام يمكن لأطراف عقد النقل تداول سند الشحن والتصرف في البضائع، وهي في الطريق، وذلك بفضل الأمان والسرية التي تحققهم طريقة التبادل الإلكتروني للبيانات، التي تضمن أن هناك شخص واحد فقط يمكنه ممارسة حقوقه.

تظهير سند الشحن الإلكتروني:

حرصت قواعد بوليو على وضع تنظيم فني وقانوني يكفل إيداع سند الشحن لدى جهة محايدة يتم إخطارها أولاً بأول بكل التغيرات التي قد تطرأ على ملكية البضائع، وذلك عن طريق الرسائل الإلكترونية التي ترد إلى هذه الجهة من أصحاب

M.DUBOVEC, P.R.,

(١)

P. ٤٤٨.

M.DUBOVEC, P.R.,

(٢)

P. ٤٤٩.

الشأن، ويستمر التداول على هذا النحو إلى أن يتضح الطرف الذي يستحق تسلم البضائع، فتقوم هذه الجهة بتسليمه البضائع.

وهكذا تمكنت منظمة بوليرو من وضع أداة قانونية وتقنية تكفل الأمان والحفاظ على السرية الكاملة للبيانات الإلكترونية^(١). ورغم تخلي سند الشحن الإلكتروني عن الشكل التقليدي الذي يتم به التداول، وهو التظهير بالمعنى الحرفي، فإنه يمكن تداول السند بوسائل أخرى تؤدي إلى ذات النتائج التي يؤدي إليها التداول بالتظهير. ومن خلال هذا نجد أن قواعد البوليرو حاولت وضع نظام متكامل من خلاله يتم تداول سند الشحن البحري الإلكتروني.

وفي سابقة تشريعية استحدثت جمهورية كوريا في سياق عملية إصلاح تشريعي مادة في قانونها التجاري تتيح استخدام سندات الشحن الإلكترونية، وهي المادة ٨٦٢ من قانون التجارة الكوري المعدلة للقانون ٩٧٤٦ لسنة ٢٠٠٧ والصادرة في ٣ أغسطس ٢٠٠٤، والتي نصت على المساواة القانونية بين سند الشحن الورقي وسند الشحن الإلكتروني. وألحقت هذا التعديل بمرسوم رئاسي صدر في ٤ أغسطس ٢٠٠٨، وما يعنينا هنا هو ما نصت عليه المادة ٢/٨ من المرسوم الرئاسي حيث نصت على أنه يجوز لحائز سند الشحن الإلكتروني أن يظهر السند بأن يبعث إلى مشغل السجل الإلكتروني رسالة يبلغه فيها نيته نقل ملكية السجل الإلكتروني، وعلى الناقل أن يبين في الرسالة معلومات المحال إليه ورقم التعريف المشفر لسند الشحن الإلكتروني الذي خصصه مشغل السجل للسند^(٢).

آلية عمل نظام البوليرو:

سبق نظام البوليرو محاولة اللجنة البحرية CMI، وإذ كان لحامل سند الشحن حق السيطرة على البضائع وحق تحويل السند، وحامل السند هو الوحيد الذي له تجاه

J.HARE,

(١)
P.R., P.٢٣
M.DUBOVEC, P.R., P.٤٥٢ (٢)

الناقل الحقوق الآتية: أن يطالبه بتسليم البضائع وتسمية المرسل إليه أو استبداله بأي طرف آخر بما في ذلك الشاحن نفسه. وعند نقل حق السيطرة والتحويل يتم التعامل من خلال مفتاح خاص Private Key. هذا المفتاح خاص بكل حامل متعاقب ولا يمكن للحامل نقله، ويعمل كل من الحامل والناقل على ضمان أمن المفتاح الخاص، ويكون الناقل ملزماً بإرسال تأكيد برسالة إلكترونية للحامل الأخير الذي صدر له المفتاح الخاص، وينبغي أن يكون المفتاح الخاص مستقلاً ومميزاً عن أية وسائل مستخدمة للتحقق من عقد النقل وحماية أية كلمة مرور، والتعرف على هوية المستخدم والدخول في شبكة المعلومات الدولية من خلال أجهزة الكمبيوتر^(١). ويتم تسليم البضائع وفقاً لهذه القواعد بموجب إشعار يقدمه الناقل إلى الحامل يتضمن المكان المتوقع للتسليم وزمانه، وبموجب هذا الإشعار يتم حصول المرسل إليه على مفتاحه الخاص.

وكانت هذه القواعد هي البداية لقواعد بوليو، فقد اعتمدت عليها قواعد بوليو بصفة أساسية. وتتخلص قواعد نظام بوليو في وجود مكتب تسجيل مركزي يحتوي على شعبتين أحدهما تتلقى الرسائل من الأطراف، ويمررها إلى الطرف الآخر المعنى، وهذه الشعبة تحتفظ بسجل حملة السندات الإلكترونية، والشعبة الثانية تهتم بعمليات التحقق من الرسائل المرسلة من الأعضاء إذ يحتفظ بالمفتاح العام للمستخدم للتحقق من الرسائل^(٢).

ويقوم النظام التشفيري على أن يكون لكل مستخدم وعضو مفتاحان أحدهما خاص والآخر عام. والمفتاح الخاص يكون له سمة خاصة لكل عضو، وهو الذي

G.CHANDLER, International Efforts Towards the Facilitation of (١)
<https://www.ic.gc.ca/eic/site/ecic-> Electronic Commerce, See at
P.٨, ١٢-١٠-٢٠١٠, ceac.nsf/eng/gv٠٠٣٧٨.html

E.GREINER, (٢)
P.R., P.٦

يحتفظ بسريته، بينما المفتاح العام معروف لكل المستخدمين، وعن طريقه يستطيع مكتب التسجيل التحقق من الرسائل^(١).

ويلى هذا استلام الناقل الشحنة بتعليمات إلكترونية، وينشئ سند شحن Bolero Bill of Lading، عندما يوقع الناقل السند إلكترونياً، ويعاد إلى الناقل عن طريق مكتب التسجيل، يقوم مكتب التسجيل بمراجعة التوقيع الإلكتروني للناقل والتحقق منه، ويتم إنشاء سند شحن إلكتروني مسجل وله رقم كودي ويمرر إلى الشاحن، وحال تأكيد الشاحن قبول سند التسجيل، ويقبول الحامل الجديد لسند الشحن الإلكتروني يصبح هو الحامل الجديد. وهكذا فإن مكتب التسجيل يحتفظ في سجل خاص إلكتروني بكل الصفقات فيما يتعلق بسند شحن البوليريو الصادر، حتى يكون من السهل معرفة الحامل النهائي، وقد تم تعديل هذا النظام بحيث أصبح للناقل الحق في القيام بتظهيرات لاحقة لسند الشحن بوليريو^(٢).

ويمكننا القول في النهاية بأن نظام البوليريو يعد هو النظام الرائد في مجال سندات الشحن الإلكترونية، ولهذا يزداد استخدامه يوماً بعد يوم.

J.SUNDARAM, Paperless Trading in Shipping Practice, See at, (١)
<http://www.martiminelegal.com>, P.٢٢, ١٢-١٠-٢٠١٧.

E.GREINER, (٢)
P.R., P.٦

الخاتمة

يظهر من خلال دراستنا أن سند الشحن الإلكتروني هو أحد مبتكرات التكنولوجيا الحديثة، الذي يمكن أن يقوم بوظائف سند الشحن التقليدي العملية والقانونية، بل يفوق سند الشحن التقليدي في صعوبة التزوير مما يقلل من المنازعات المتعلقة بالاحتيايل البحري الذي يتم عن طريق سندات الشحن التقليدية.

وقسمت هذه الدراسة إلى مبحثين تناول في الأول ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني ووظائفه وسليباته ومخاطره، أما في المبحث الثاني فقد استعرض كيفية إنشاء سندات الشحن البحري الإلكترونية، وآلية عملها، وأوضح فيه أطراف سند الشحن البحري الإلكتروني، والشروط الموضوعية والشروط الشكلية اللازمة لوجوده.

وقد توصلنا إلى النتائج والتوصيات الآتية:

١- النتائج:

- سندات الشحن الإلكترونية صارت حقيقة واقعة، وجزءاً من النقل البحري الحديث، ومع ذلك فإن استعمال سند الشحن الإلكتروني مازال يثير العديد من الصعوبات العلمية بصفة عامة، والقانونية بصفة خاصة في غياب التنظيم التشريعي على الصعيد الدولي.

- استعملت اتفاقية روتردام مصطلح "وثائق النقل" ولم يرد فيها ذكر كلمة سند الشحن، إلا أن الوثائق الإلكترونية تعتبر من أهم التطورات التي استحدثتها قواعد روتردام في النقل البحري للبضائع، وقد عرفت المادة الأولى من هذه المعاهدة في فقرتها الثامنة عشر المستندات الإلكترونية أو سجل النقل الإلكتروني كما يلي (... 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 الموصولات بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني (...).

سند الشحن الإلكتروني هو "السند البحري المحرر عبر شبكة الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه".

- يلزم لانعقاد سند الشحن عدد من الشروط الموضوعية والشروط الشكلية والتي أشرنا لها تفصيلاً.

- نظام البوليفيرو يعد هو النظام الرائد في مجال سندات الشحن الإلكترونية، ولهذا يزداد استخدامه يوماً بعد يوم.

٢- التوصيات:

- نهيب بالمشروع المصري وضع نصاً تشريعياً خاصاً بسند الشحن الإلكتروني، وهذا النص يحصر حالات التنازع في حالات عدم وجود تنازع بين القواعد المادية في اتفاقية بروكسل وهامبورج وروتterdam والقانون المصري.

- نرى أنه للنهوض بسندات الشحن الإلكترونية، يجب اعتماد التوقيع الإلكتروني في ظل الإطار القانوني المنظم له، لتوثيق سند الشحن الإلكتروني وإسبغه بالحجية القانونية، فضلاً عن ضمان أمن وسرية البيانات التي يحتويها أثناء الإرسال، والحد من الاستعمالات التدلّيسية والغش المعلوماتي، كذلك يجب اعتماد وسائل الدفع الإلكترونية والاتجاه الدائم إلى توفير سبل الأمان لها.

- ضرورة إحياء الثقافة القانونية البحرية باصدار ونشر أو المساعدة في اصدار ونشر المؤلفات القانونية ذات الصلة بقوانين النقل البحري وخاصة السوابق القضائية البحرية المصرية والعربية والاجنبية.

المراجع

- أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية - دراسة نظرية وتطبيقية، طبعة ٢٠٠٠، بدون دار نشر.
- خديجة قبّال، الكتابة الإلكترونية دراسة مقارنة - رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة - جامعة محمد الخامس - أكادال - الرباط - السنة الجامعية ٢٠٠٥-٢٠٠٦.
- رزيقة عزوز، عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي بونعامة خميس مليانة، ٢٠١٥.
- د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠م.
- د. عبد الفتاح بيومي حجازي: النظام القانوني لحماية التجارة الإلكترونية: الكتاب الأول: نظام التجارة الإلكترونية وحمايتها مدنياً، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٢م.
- د. عبد العزيز المرسي حمود "مدى حجبية المحرر الإلكتروني في الإثبات"، جامعة المنوفية، مصر، ٢٠٠٥.
- عبد المجيد ميلاد: تشفير البيانات والتوقيع الإلكتروني أحسن ضمان لتأمين سرية المبادلات الإلكترونية وسلامتها، ص ١، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: www.abdelmajid-milet.com
- د. عزيز عبد الأمير العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع (كاف) أو (سيف)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١م.
- د. فاروق ملش: النقل المتعدد الوسائط، الإسكندرية ١٩٩٥.

- د. فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لسنة ٢٠٠٩ الحسنات والإيجابيات. مجلة أخبار النقل البحري. السنة ١٥. العدد ٨. الإسكندرية مصر
- د. فؤاد العواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٩٢.
- مازن جلال خيربك: وثيقة الشحن الإلكترونية : حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه بقوة، مقال منشور على الموقع الإلكتروني www.Iqtissadiaya.com/archives-detail.asp
- د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي بيت المحكمة ، بغداد. ٢
- محجوبة بوفضيلة: حجية سند الشحن البحري التقليدي والمعلوماتي (الإلكتروني)، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، جامعة الحسن الثاني عين الشق، السنة الجامعية ١٩٩٨ و ١٩٩٩.
- محمد بهجت عبد الله، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٤-٢٠٠٥.
- د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، ٢٠٠٥م.
- مصطفى كما طه، أساسيات القانون البحري الجديد-دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٦م.
- يوسف لحروسي: إثبات عقد النقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية المغربي واتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ - رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا في القانون الخاص- جامعة الحسن الثاني- عين الشق - السنة الجامعية ١٩٩٨-١٩٩٩.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- A.BAROFSKY, The European Commission's Directive on Electronic Signature, Boston College, International and Comparative Law Review, Vol.٢٤, Issue١, ٢٠٠٠.
- P.BAZIN, An Outline of the French Law on Digital Evidence, Digital Evidence and Electronic, Signature Law Review, Vol.٥, ٢٠٠٦.
- J.HIRE, New Attempts at Electronic Documentation in Transport Bolero, The End of the Experiment, The Feigning of the Future?, Master, Faculty of Law, University of Cape Town, ٢٠٠١.
- G.CHANDLER, International Efforts Towards the Facilitation of Electronic Commerce, See <https://www.ic.gc.ca/eic/site/ecic-ceac.nsf/eng/gv٠٠٣٧٨.html> ,at
- Ph.Delebecque, convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entierement ou partiellement par mer et la liberte contractuelle , Annuaire de droit maritime et oceanique (ADMO), ٢٠٠٨.
- E.GREINER, EDL and Tradition Bill of Lading, Faculty of Law, University of Cape Town, ١٩٩٧,
- J.SUNDARAM, Paperless Trading in Shipping Practice, See at, <http://www.martiminellegal.com>
- M.DUBOVEC, The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral, Arizona Journal of International and Comparative Law, Vol.٢٣, No.٢, ٢٠٠٦
- E.MUTHOW, The Impact of EDI on Bills of Lading, A Global Perspective on the Dynamics, Faculty of Law, University of Cape Town, ١٩٩٧
- M.WINNIE, Lading without Bills, How Good is the Bolero Bill of Lading Australia, Bond Law Review, Vol.١٢, Issue ٢, ٢٠٠٠.