(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

الآثار القانونية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية (دراسة تحليلية مقارنة بين النظام السعودي والقانون المصري)

د. وائل محمد رفعت إبراهيم علي
أستاذ القانون التجاري المشارك بكلية الحقوق جامعة طيبة

المستخلص:

يتناول البحث موضوع سندات الشحن البحرية الإلكترونية التي ظهرت مؤخراً نتيجة التطور التكنولوجي الكبير وانتشار التجارة الإلكترونية عبر الإنترنت، مما أحدث تغييرات جذرية في طرق إبرام عقود نقل البضائع بحراً وتنفيذها عالمياً. وتبرز أهمية البحث من ندرة الدراسات المتخصصة حول هذا الموضوع الجديد، لاسيما فيما يتعلق بموقف التشريعات العربية كالسعودية ومصر من هذه السندات. وتكمن إشكالية البحث في غموض النصوص القانونية الناظمة لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية في بعض الدول العربية، والتحديات في استخدامها كدليل إثبات أمام القضاء، ويهدف البحث إلى دراسة الآثار القانونية لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية في التجارة الدولية، مع التركيز على النظامين السعودي والمصري، وتسليط الضوء على التحديات وسبل التغلب عليها، وإجراء مقارنة بين موقف التشريعين. ويتبع البحث المنهج الوصفي التحليلي المقارن، ويحاول الإجابة على أسئلة بحثية حول الآثار القانونية والتحديات ومدى كفاية القوانين، ويخلص إلى نتائج تتعلق بالآثار القانونية لاستخدام هذه السندات، ومدى كفاية القوانين في التشريعات محل المقارنة، إلى جانب التحديات التي تواجه استخدامها. كما يقدم توصيات لتعزيز استخدام سندات الشحن الإلكترونية والتغلب على التحديات القانونية المرتبطة بها، محلياً ودولياً.

الكلمات المفتاحية: سند الشحن البحري- السندات الإلكترونية -التجارة الإلكترونية -عقود النقل البحري – الإثبات الإلكتروني- النظام القانوني السعودي- القانون المصري.

Abstract

The research examines the topic of electronic bills of lading that have recently emerged because of tremendous technological advances and the spread of e-commerce over the internet, which have brought about radical changes in the methods of concluding and executing contracts for the maritime transport of goods globally. The importance of the research stems from the scarcity of specialized scientific studies that have addressed this emerging topic, especially regarding the position of Arab legislations such as the Saudi legal system and Egyptian legislation on these bills. The problematic of the research lies in the ambiguity of legal texts regulating the use of electronic bills of lading in some Arab countries, in addition to the major challenges in using these bills as evidence in dispute resolution cases before the judiciary. The research aims primarily to study and analyze the legal implications of using electronic bills of lading in the field of international trade, with a focus on the Saudi legal system and Egyptian law as two applied cases,

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

as well as shedding light on the challenges and ways to overcome them and making a comparison between the positions of the two legislations under study. The research follows a comparative analytical descriptive approach and attempts to answer several research questions about the legal implications, challenges, and adequacy of current laws and proposed amendments. It concludes with a set of results related to the legal implications of using electronic maritime bills of lading in international trade, the adequacy of current laws in the legislations under comparison to regulate these bills, in addition to the challenges facing their use. The research also provides a set of recommendations that would enhance the use of electronic bills of lading and overcome the legal challenges associated with them, at the local and international levels.

Keywords: maritime bill of lading – electronic bills – e-commerce – maritime transport contracts – electronic proof – Saudi legal system – Egyptian law.

المقدمة

يُعد سند الشحن البحري الإلكتروني من المستجدات الحديثة التي ظهرت في مجال التجارة الدولية نتيجةً للتطور التكنولوجي وانتشار التعاملات الإلكترونية. وقد أحدث ظهور سند الشحن الإلكتروني تغييرات جوهرية في طرق إبرام عقود النقل البحري وتنفيذها على المستوى الدولي.

أهمية البحث:

وتنبع أهمية البحث من كون سندات الشحن البحرية الإلكترونية من المستجدات الحديثة التي لم يتم دراستها بعد بشكل معمق في التشريعات المقارنة، خاصةً النظام السعودي والقانون المصري، مما يتطلب البحث والتحليل لمواكبة هذا التطور التكنولوجي الهام في مجال التجارة الدولية.

إشكالية البحث

وتتمثل أبرز المشكلات التي يتناولها البحث في عدم وضوح الأحكام القانونية المنظمة لسندات الشحن الإلكترونية في بعض الدول، ووجود تحديات كبيرة في التعامل مع سندات الشحن الإلكترونية كدليل إثبات في حالات حل المنازعات، فضلا عن قلة الدراسات المتخصصة حول هذا الموضوع، خاصةً فيما يتعلق بالقانون المصري والنظام السعودي.

أهداف البحث

ويهدف هذا البحث إلى دراسة وتحليل الآثار القانونية لاستخدام سندات الشحن البحرية الإلكترونية في التجارة الدولية، مع التركيز على النظام السعودي والقانون المصري كنموذجين تطبيقيين، وبيان كيفية تأثير سندات الشحن الإلكترونية على إبرام عقود التجارة الدولية ونقل الملكية والمسؤولية عن البضائع المشحونة، فضلا عن تسليط الضوء على التحديات القانونية الناجمة عن استخدام سندات الشحن الإلكترونية، وتقديم الحلول والمقترحات لمواجهتها، وأخيرا

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

المقارنة بين موقف التشريعات المختلفة تجاه سندات الشحن الإلكترونية، وبيان أوجه التشابه والاختلاف.

الأسئلة البحثية

يسعى البحث الى الإجابة عن عدة تساؤلات حول ماهية الآثار القانونية المترتبة على استخدام سندات الشحن البحرية الإلكترونية في التجارة الدولية، وكيف تؤثر سندات الشحن الإلكترونية على إبرام عقود التجارة الدولية ونقل الملكية والمسؤولية عن البضائع المشحونة، وما هي التحديات القانونية التي تواجه استخدام سندات الشحن الإلكترونية، وكيف يمكن معالجتها، وما مدى كفاية الأحكام القانونية الحالية المنظمة لسندات الشحن الإلكترونية في التشريعات محل المقارنة وهل توجد فجوات تشريعية تحول دون استخدام سندات الشحن الإلكترونية بشكل فعال في التجارة الدولية، وأخيرا ما هي التعديلات التشريعية المقترحة لتعزيز استخدام سندات الشحن الإلكترونية على المستويين المحلي والدولي.

منهجية البحث

يعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي المقارن لملاءمته لمعالجة موضوع الآثار القانونية لاستخدام سندات الشحن البحرية الإلكترونية في التجارة الدولية. فالمنهج الوصفي يتيح تحليل النصوص القانونية المنظمة لهذه السندات ووصف الأحكام ذات العلاقة بها. أما المنهج التحليلي فيوفر إمكانية تحليل الآثار القانونية المترتبة على استخدام هذه السندات من خلال تحليل محتوى النصوص والأحكام القانونية. ويأتي المنهج المقارن لإجراء المقارنة بين موقف النظام السعودي والقانون المصري من سندات الشحن الإلكترونية وبيان أوجه الاتفاق والاختلاف بينهما.

خطة البحث:

- **المبحث التمهيدي: ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني ومفهوم التجارة الدولية**
- المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية وتعريف سند الشحن الإلكتروني
- المطلب الثاني: خصائص سند الشحن البحري الإلكتروني.
- المطلب الثالث: أنواع سندات الشحن البحرية الإلكترونية
- المطلب الرابع: دور سند الشحن البحري في التجارة الدولية
- **المبحث الأول: الآثار القانونية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية**
- المطلب الأول: أثر سند الشحن البحري الإلكتروني على إبرام عقود التجارة الدولية.
- المطلب الثاني: أثر سند الشحن البحري الإلكتروني على ملكية ونقل البضائع.
- المطلب الثالث: حالات قضائية حول سندات الشحن الإلكترونية
- المطلب الرابع: التحديات القانونية المرتبطة بسند الشحن البحري الإلكتروني.
- **المبحث الثاني: موقف التشريعات المقارنة من سند الشحن البحري الإلكتروني**
- المطلب الأول: سندات الشحن البحري الإلكترونية في النظام السعودي.
- المطلب الثاني: سندات الشحن البحري الإلكترونية في القانون المصري.
- المطلب الثالث: المقارنة بين موقف المشرع المصري والمنظم السعودي
- المطلب الرابع: نظرة على المواقف القضائية المرتبطة بسندات الشحن الإلكترونية.
- **الخاتمة:**

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

المبحث التمهيدي

ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني ومفهوم التجارة الدولية

سندات الشحن البحرية الإلكترونية من الموضوعات المستحدثة نسبياً في مجال التجارة الدولية والنقل البحري، إذ ظهر هذا النظام كبديل إلكتروني عن السندات الورقية التقليدية نتيجةً للتطور التكنولوجي الهائل في مجال المعلومات والاتصالات، وقد أحدث استخدام سندات الشحن الإلكترونية تغييرات جوهرية في عمليات التجارة الدولية والنقل البحري، من حيث تبسيط وتسريع إجراءات إصدار سندات الشحن وتداولها، وخفض التكاليف المرتبطة بذلك. إلا أنّ هذا النظام أثار في الوقت ذاته العديد من التحديات والآثار القانونية التي تتطلب الدراسة والتحليل، وعليه، سيتناول هذا المبحث تعريف وخصائص سندات الشحن البحرية الإلكترونية، وأنواعها، ودورها في التجارة الدولية، تمهيداً لمناقشة الآثار القانونية المترتبة على استخدامها في المباحث اللاحقة ([1]).

المطلب الأول

مفهوم التجارة الدولية وتعريف سند الشحن الإلكتروني.

يُعدّ سند الشحن البحري الإلكتروني من المستجدات الحديثة التي ظهرت في مجال التجارة الدولية نتيجة للتطور التكنولوجي وانتشار التعاملات الإلكترونية. وقد أحدث استخدام سندات الشحن الإلكترونية تغييرات جوهرية في طرق إبرام عقود النقل البحري وتنفيذها. وسيتناول هذا المطلب تعريف التجارة الدولية وسند الشحن البحري الإلكتروني في القانون المصري والنظام السعودي.

[1] عبدالعال، عكاشة محمد. القانون التجاري البحري. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٠م. ص ١٨٠

أولا: مفهوم التجارة الدولية:

التجارة الدولية هي تبادل السلع والخدمات عبر الحدود الوطنية بين دول العالم المختلفة. وتنطوي التجارة الدولية على عمليات تصدير واستيراد السلع والخدمات بين الأفراد والمؤسسات والشركات في دولة ما مع نظرائهم في دول أخرى، وتأخذ التجارة الدولية عدة أشكال منها التجارة في السلع مثل المنتجات الصناعية والزراعية والتعدينية، والتجارة في الخدمات مثل خدمات النقل والسياحة والاستشارات، بالإضافة إلى الاستثمار الأجنبي المباشر وتدفقات رؤوس الأموال بين الدول ([٢]).

وتتبع أهمية التجارة الدولية من الفوائد الاقتصادية التي تعود على الدول المشاركة فيها، فهي تسهم في نمو الناتج المحلي الإجمالي من خلال زيادة حجم الصادرات، كما توفر فرص عمل جديدة وترفع من مستوى معيشة المواطنين. كما تعزز التكامل الاقتصادي بين الدول وتشجع انتقال التكنولوجيا والمعرفة ([٣]).

وقد ساهم التطور التكنولوجي بشكل كبير في تسهيل التجارة الدولية من خلال ظهور وسائل حديثة مثل التجارة الإلكترونية وسندات الشحن الإلكترونية، مما أدى إلى تسريع وتيرة التبادل التجاري العالمي وخفض تكاليفه ([٤]).

ومن الجدير بالذكر أن القانون المصري لم يتضمن تعريفاً محدداً للتجارة الدولية، وإنما يمكن استنباط مفهومها من خلال نصوص القانون. وهذا ما أكدته المادة ١٦ من القانون والتي عرّفت التاجر بأنه: "كل شخص يزاول عملاً تجارياً ولو لم يكن تاجراً بالمعنى المتبادر إلى الذهن متى

---

[٢] العريني، محمد فريد. القانون التجاري البحري. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٧م. ص ٤٥-٦٠.

[٣] عبدالعال، عكاشة محمد. القانون التجاري البحري. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٠م. ص ٢٠-٣٥.

[٤] قاسم، علي سيد. "التحديات القانونية للتجارة الدولية الإلكترونية". مجلة الحقوق – جامعة الكويت. المجلد ٣٣، العدد ٤. ديسمبر ٢٠٠٩م. ص ٥٦-٨٥.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

كان العمل من الأعمال التي يضفي على من يزاولها صفة التاجر"([٥])، أما النظام السعودي: عرفت المادة الأولى من نظام التجارة السعودي (المسمى بنظام المحكمة التجارية) قد عرّفت التجارة الدولية ([٦]).

ثانيا: تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني:

يُعرَّف سند الشحن البحري الإلكتروني بأنه وثيقة إلكترونية تثبت عقد نقل البضائع بحراً بين الشاحن والناقل، وتحل محل سند الشحن الورقي التقليدي ([٧]).

وقد عرّفت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "Rotterdam Rules" "" سند الشحن الإلكتروني بأنه سند يتضمن البيانات الواردة في سند الشحن ويكون بشكل إلكتروني ([٨]).

كما عرّف المشرع المصري سند الشحن البحري الإلكتروني في المادة ٥٧ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بأنه "سند يتضمن البيانات نفسها التي يتضمنها سند الشحن التقليدي، ولكن بشكل إلكتروني ([٩]).

---

[٥] القانون التجاري المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م، الصادر بتاريخ ١٩٩٩/٥/١٧م.

[٦] نظام التجارة السعودي، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (٣٢) وتاريخ ١٣٥٠/١/١٥هـ بالموافقة على النظام التجاري بالمملكة، المسمى بنظام المحكمة التجارية.

[٧] العريني، محمد فريد. القانون التجاري البحري. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٧م. ص ١٠٥

[٨] اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً وتعرف بقواعد روتردام" "Rotterdam Rules"" وهي اتفاقية دولية أبرمت تحت مظلة الأمم المتحدة في عام ٢٠٠٨م، وتهدف إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بعقود نقل البضائع عن طريق البحر سواء كان النقل كلياً أو جزئياً. وقد عرّفت الاتفاقية في المادة الأولى منها سند الشحن الإلكتروني بأنه سند يتضمن البيانات الواردة في سند الشحن التقليدي، ولكن بشكل إلكتروني.

[٩] القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة المصري، الصادر بجريدة الوقائع المصرية، العدد ١٦ مكرر (أ) في ١٧ ربيع الآخر سنة ١٤٢٠ هـ الموافق ١ أغسطس سنة ١٩٩٩ م، وتحديداً المادة ٥٧ منه، والتي نصت على تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني والاعتراف به قانونياً بذات حجية سند الشحن التقليدي متى ما استوفى الشروط والضوابط المقررة قانوناً.

وكذلك عرّف المشرع السعودي سند الشحن البحري الإلكتروني في المادة الأولى من النظام البحري التجاري بأنه "بيانات الشحن المسجلة بشكل إلكتروني تتضمن البيانات نفسها الواردة في سند الشحن الورقي ([١٠]).

اتضح مما سبق أن التجارة الدولية تتمثل في تبادل السلع والخدمات عبر الحدود الوطنية بين دول العالم، وقد ساهم التطور التكنولوجي في ظهور مفاهيم حديثة مثل سند الشحن البحري الإلكتروني الذي يعد بديلاً عن سند الشحن الورقي ويتمتع بنفس الحجية القانونية.

المطلب الثاني

خصائص سند الشحن البحري الإلكتروني

يتميز سند الشحن الإلكتروني بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن السند التقليدي الورقي. وسيتناول هذا المطلب أبرز الخصائص التي تجعل من سند الشحن الإلكتروني أداة فعالة في التجارة الدولية.

١- الشكل الإلكتروني:

يتم إنشاء وتخزين وتداول سند الشحن الإلكتروني في شكل إلكتروني بدلاً من الورقي. يتميز سند الشحن الإلكتروني بأن جميع مراحله تتم في شكل رقمي إلكتروني بدلاً من الشكل الورقي التقليدي، فالبيانات تُدخل وتُخزن في نظام إلكتروني، ويتم إرسال واستقبال السند عبر شبكات

[١٠] النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم M/١١ وتاريخ ١٤٣٣/٤/٢٤هـ الموافق ٢٠١٢/٣/١٦م، والمنشور بجريدة أم القرى السعودية بتاريخ ١٤٣٣/٤/٢٨هـ الموافق ٢٠١٢/٣/٢٠م، وتحديداً المادة الأولى منه، والتي عرّفت سند الشحن البحري الإلكتروني بأنه "بيانات الشحن المسجلة بشكل إلكتروني تتضمن البيانات نفسها الواردة في سند الشحن الورقي".

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

الاتصالات، كما يحتفظ به الأطراف المعنية في شكل ملفات إلكترونية بدلاً من الورق. وهذا يوفر الكثير من المزايا من حيث السرعة وسهولة الاطلاع والتعديل والنسخ وخفض التكاليف ([١١]).

٢- السرعة:

تتم عمليات إصدار ونقل وتسليم سند الشحن الإلكتروني بسرعة فائقة مقارنةً بالتقليدي. يتميز سند الشحن الإلكتروني بالسرعة الفائقة في إنجاز إجراءات الإصدار والنقل والتسليم مقارنة بالسند التقليدي الورقي، حيث يتيح التعامل الإلكتروني إمكانية إصدار سند الشحن فوراً عند إدخال البيانات، ونقله عبر الإنترنت في ثوانٍ معدودة، والاطلاع عليه والتحقق منه عن بُعد ، إضافة إلى إمكانية تسليمه للمستلم إلكترونياً في أي وقت. وهذا يتيح توفير الوقت والجهد مقارنة بالإجراءات التقليدية الورقية التي تتطلب وقتاً أطول للإنجاز ([١٢]).

٣- الأمان:

يتمتع سند الشحن الإلكتروني بمستوى عالٍ من الأمان مقارنة بالسند الورقي، وذلك من خلال استخدام تقنيات حديثة كالتشفير والتوقيع الإلكتروني، حيث يتم تشفير بيانات ومحتوى سند الشحن أثناء إرساله وتخزينه بطريقة تجعله غير قابل للاطلاع إلا من قبل الأطراف المصرح لها، كما يضمن التوقيع الإلكتروني عدم إمكانية تعديل محتوى السند بعد إصداره ويحقق مصداقيته وسلامته، مما يوفر الثقة والطمأنينة لدى الأطراف المتعاملة ([١٣]).

٤- تخفيض التكاليف:

[١١] العريني، محمد فريد. القانون التجاري البحري. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٧م. ص١١٠

[١٢] عبد العال، عكاشة محمد. القانون التجاري البحري. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٠م. ص٢٠١

[١٣] سلامة، أحمد عبد الكريم. أحكام التجارة الإلكترونية. القاهرة: دار النهضة

يقلل سند الشحن الإلكتروني من تكاليف الطباعة والشحن والتخزين. يوفر سند الشحن الإلكتروني تخفيضاً ملحوظاً في التكاليف مقارنةً بالسند الورقي، حيث لا يتطلب طباعة ورقية وبالتالي يقلل من تكاليف الورق والطباعة والنسخ. كما أنه لا يحتاج إلى تكاليف الشحن المادي لنقل الوثائق. ومن ناحية التخزين فإن السند الإلكتروني يوفر تكاليف تخزين الورق ويقلل المساحة المطلوبة للأرشفة. لذا فإن اعتماد سند الشحن الإلكتروني يمثل خياراً أكثر كفاءة وتقليلاً للتكاليف مقارنةً بالطريقة التقليدية ([١٤]).

٥- سهولة الاطلاع:

يتميز سند الشحن الإلكتروني بسهولة الاطلاع عليه والتعامل معه من أي مكان، حيث يمكن للأطراف ذات الصلة الوصول إليه وعرضه والتحقق منه عن بُعد عبر الإنترنت من أي نقطة في العالم باستخدام الحواسيب والأجهزة الذكية، بعكس سند الشحن الورقي الذي يتطلب نقله مادياً وتواجد الطرفين في نفس المكان للاطلاع عليه، لذا فإن سند الشحن الإلكتروني يوفر مرونة وسهولة فائقة في الاطلاع والتحقق من البيانات مقارنةً بالسند التقليدي ([١٥]).

٦- المرونة:

يوفر الشكل الرقمي لسند الشحن الإلكتروني مرونة عالية في التعامل مع بيانات ومحتوى السند، حيث يسهل تعديله أو إدخال تغييرات عليه إلكترونياً دون الحاجة إلى إعادة كتابته من جديد كما هو الحال مع النموذج الورقي. كما يمكن استنساخ سند الشحن الإلكتروني وإعادة إرساله بكل

[١٤] عبدالعال، عكاشة محمد. القانون التجاري البحري. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٠م. ص٢٠٣

[١٥] العريني، محمد فريد. القانون التجاري البحري. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٧م. ص ١١٥

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

سهولة ويسر. لذلك فإن سند الشحن الإلكتروني يتمتع بمرونة وسهولة أكبر بكثير في التعامل والتداول مقارنةً بنظيره التقليدي الورقي ([١٦]).

المطلب الثالث

أنواع سندات الشحن البحرية الإلكترونية

يُعدّ سند الشحن البحري من أهم المستندات في مجال التجارة الدولية والنقل البحري، إذ يُمثل العقد المبرم بين أطراف عملية النقل. ومع تطور تقنيات المعلومات والاتصالات، برزت أشكال وأنواع متعددة من سندات الشحن الإلكترونية كبديل عن السندات الورقية التقليدية. وفي هذا المطلب، سيتم تسليط الضوء على الأنواع الرئيسية لسندات الشحن البحري الإلكترونية، مع بيان خصائص كل نوع وأوجه الاختلاف فيما بينها، لفهم كيفية عمل هذه السندات ودورها في تيسير عمليات التجارة والنقل الدولية، يوجد عدة أنواع رئيسية لسندات الشحن البحرية الإلكترونية، وفيما يلي شرح مفصل لها مع بيان أوجه الاختلاف:

أولا– سند الشحن الإلكتروني البسيط:

يُعد سند الشحن الإلكتروني البسيط أبسط أنواع سندات الشحن الإلكترونية وأكثرها انتشاراً، حيث يتمثل في نسخة إلكترونية من السند التقليدي الورقي. ويتم فيه إدخال بيانات ومعلومات سند الشحن في نظام إلكتروني بدلاً من كتابتها يدوياً على ورقة. ويسهل إنشاء هذا النوع من سندات الشحن الإلكترونية نظراً لبساطتها، إذ يتطلب فقط تحويل السند الورقي إلى نسخة إلكترونية ([١٧]). ويتميز سند الشحن الإلكتروني البسيط بسهولة إرساله وتخزينه، إلا أنه يفتقر إلى مستوى عالٍ من الأمان، كما أنه لا يوفر سجلاً دائماً للمعاملات. وقد أكدت دراسة حديثة أن استخدام سندات

[١٦] سلامة، أحمد عبد الكريم. أحكام التجارة الإلكترونية. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٠م. ص١١٠

[١٧] السيد، صلاح الدين. (٢٠١٨). النظام القانوني لسند الشحن الإلكتروني. القاهرة: دار النهضة العربية.

الشحن الإلكترونية البسيطة أدى إلى تقليل التكاليف بنسبة تتراوح بين ٥٠-٧٠% مقارنةً بالسندات الورقية ([١٨]).

ثانيا- سند الشحن الإلكتروني المتقدم:

يتميز سند الشحن الإلكتروني المتقدم باستخدام تقنيات متطورة مثل التوقيع الإلكتروني، مما يوفر مستوى أعلى من الأمان والمصداقية. كما يستخدم نظاماً مركزياً لتخزين وإدارة بيانات سندات الشحن بدلاً من كونه مجرد نسخة إلكترونية من السند الورقي ([١٩]).

وقد ساهم استخدام سند الشحن الإلكتروني المتقدم في تسريع عملية الشحن البحري وتقليل الأخطاء، إلا أن تكلفة تطبيقه أعلى من السند الإلكتروني البسيط. ويوفر سجلاً دائماً وموثوقاً للمعاملات من خلال النظام المركزي ([٢٠]).

ثالثاً - سند الشحن الإلكتروني عبر البلوك تشين(الذكي):

يعتمد سند الشحن عبر تقنية البلوك تشين على تخزين البيانات وتداولها عبر شبكة لامركزية آمنة تستخدم تشفير متطور. ويتميز بالشفافية وسهولة تتبع الشحنة. إلا أنه ما زال في مراحله الأولى من التطبيق ([٢١]).

---

[١٨] Zhao, L., Fan, S., & Yan, H. (٢٠٢٠). Adoption of electronic bill of lading in China. The Asian Journal of Shipping and Logistics, ٣٦(٢), ٩١-١٠٠.

[١٩] Zhao, L., Fan, S., & Yan, H. (٢٠٢٠). Adoption of electronic bill of lading in China. The Asian Journal of Shipping and Logistics, ٣٦(٢), ٩١-١٠٠.

[٢٠] Bao, Z., Wang, X., Larsen, K. R., & Morgan, L. (٢٠٢٠). Electronic vs. paper bill of lading: Do freight forwarders care? Research in Transportation Business & Management, ٣٧, ١٠٠٤٥٤.

[٢١] Ølnes, S., Ubacht, J., & Janssen, M. (٢٠١٧). Blockchain in government: Benefits and implications of distributed ledger technology for information sharing. Government Information Quarterly, ٣٤(٣), ٣٥٥-٣٦٤.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

وبشكل عام، يوفر سند الشحن الإلكتروني عدة مزايا من حيث تقليل التكاليف وتسريع عملية الشحن وزيادة الكفاءة. إلا أن اختيار النوع المناسب يعتمد على احتياجات وإمكانيات كل شركة، ويعد سند الشحن الإلكتروني والذكي الأكثر تطوراً لما يوفره من تكامل وذكاء، إلا أن الأنواع الأخرى مازالت شائعة الاستخدام لبساطتها وانخفاض تكلفتها.

ومن ثم يتضح مما سبق أن سندات الشحن البحرية الإلكترونية تنقسم إلى عدة أنواع رئيسية، وهي السند الإلكتروني البسيط والمتقدم والسند عبر تقنية البلوك تشين، ويوفر كل نوع مزايا معينة، إلا أنها جميعاً تهدف إلى تسهيل عملية الشحن البحري وتقليل التكاليف. وقد أدى استخدام سندات الشحن الإلكترونية إلى إحداث نقلة نوعية في مجال النقل البحري، إلا أن هناك تحديات تواجه تطبيقها خاصة فيما يتعلق بالأمن والموثوقية. وسيستمر تطور سندات الشحن الإلكترونية مع تقدم التقنيات الحديثة مثل تقنية البلوك تشين، مما سيفتح آفاقاً جديدة لتحسين عملية الشحن البحري عالمياً.

المطلب الرابع

دور سند الشحن البحري في التجارة الدولية

يلعب سند الشحن دوراً محورياً في تيسير وتسهيل عمليات التجارة الدولية والنقل البحري. وسيتناول هذا المطلب أهم الأدوار التي يؤديها سند الشحن في هذا المجال.

يُعد المستند الذي يثبت عقد النقل البحري بين الناقل (شركة الملاحة) والشاحن، إذ يتضمن البيانات والمعلومات اللازمة لتنفيذ عملية الشحن من البائع إلى المشتري. ويشمل ذلك بيانات أساسية مثل أسماء وعناوين الأطراف المتعاقدة من ناقل وشاحن ومرسل إليه، بالإضافة إلى وصف تفصيلي للبضائع المشحونة وكمياتها. كما يتضمن التزامات ومسؤوليات كل طرف تجاه

الآخر، وشروط النقل البحري من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. لذا يُعد سند الشحن عقداً ملزماً قانونياً بين أطرافه، ويمكن الاحتجاج به أمام المحاكم في حال وقوع أي نزاع ([٢٢]).

كما يُعد سند الشحن البحري المستند الرئيسي والأساسي في عقود النقل البحري، إذ يتضمن البيانات والتفاصيل المهمة المتعلقة بعملية نقل البضائع بين البائع (الشاحن) والمشتري (المرسل إليه) عبر البحر، ومن أهم هذه التفاصيل: أسماء الأطراف المتعاقدة من ناقل وشاحن ومرسل إليه، ووصف دقيق للبضائع المشحونة وكمياتها وحالتها، بالإضافة إلى شروط النقل البحري من حيث الموانئ والطريق والمدة، وكذلك قيمة الأجرة المتفق عليها. لذا يُعد سند الشحن عقداً ملزماً قانونياً يمكن الاحتجاج به أمام المحاكم في حالات النزاع بين الأطراف ([٢٣]).

يعتبر سند الشحن البحري إيصالاً باستلام البضائع من الشاحن، إذ يثبت تسلّم الناقل للبضائع المذكورة فيه لغرض نقلها عبر البحر. كما يُعد سند الشحن دليلاً على ملكية البضائع طوال مدة النقل، حيث تنتقل الملكية إلى المرسل إليه المحدد في السند بمجرد تسليم البضائع في ميناء الوصول. ويجوز تداول سند الشحن بالتظهير لنقل ملكية البضائع من شخص لآخر ([٢٤]).

يتمتع سند الشحن البحري بأهمية كبيرة في تسهيل وتنظيم عمليات التجارة الدولية والنقل البحري بين الدول. فهو يُمكّن المصدّر من استلام قيمة البضائع المشحونة من المستورد مقابل تسليمه سند الشحن، مما يضمن حقوق المصدّر. كما يشكّل سند الشحن دليلاً قاطعاً على التزام الناقل

[٢٢] علي، علي عبد القادر. "أحكام سند الشحن البحري في القانون المصري". مجلة كلية الحقوق – جامعة الزقازيق، العدد ٤٣، ٢٠١٣. ص ٥٥.

[٢٣] –الشرقاوي، علي علي. العقود التجارية البحرية وعمليات النقل البحري. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٧. ص ١٢٢–١٢٥.

[٢٤] الشواربي، عبد الحميد. أحكام القانون البحري. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٧. ص ٢٥٥.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

بنقل البضائع إلى الميناء المتّفق عليه في السند، وبالتالي يوفر الحماية للمستورد من أي إخلال بالعقد من جانب الناقل ([٢٥]).

سند الشحن البحري يعد أداة قانونية وتجارية مهمة جداً، إذ يوفر ضمانات كبيرة لكلا المصدّر والمستورد، مما يسهل وينشط حركة التجارة الدولية عبر البحار. فهو يوثّق العلاقة التعاقدية بين أطراف عملية النقل البحري، ويحدد التزامات ومسؤوليات كل طرف تجاه الآخر. كما يشكّل دليلاً قوياً في المنازعات القانونية بين الأطراف. وبالتالي، فإن سند الشحن يُسهّل عمليات الاستيراد والتصدير الدولية، ويُسرع حركة نقل البضائع عبر البحار من بلد لآخر ([٢٦]).

[٢٥] البكري، علي سيد. مبادئ القانون التجاري. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٨. ص ٣٤٥.

[٢٦] السيد، عمرو محمد. النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٧. ص ١٠٥).

المبحث الأول

الآثار القانونية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية

سند الشحن البحري من أهم المستندات في عمليات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع، حيث يثبت العلاقة التعاقدية بين أطراف عملية الشحن. ومع التطور التكنولوجي الهائل، برزت سندات الشحن الإلكترونية كبديل عن السندات الورقية التقليدية، مما أحدث تغييرات جوهرية في عالم التجارة الدولية. وفي هذا المبحث، سيتم تسليط الضوء على الآثار القانونية المترتبة على استخدام سندات الشحن البحري الإلكترونية، من حيث تأثيرها على إبرام العقود التجارية الدولية، وكذلك التأثيرات المتعلقة بالملكية والنقل. كما سيتم عرض حالات حل المنازعات الناشئة عن استخدام هذه السندات، واستعراض التحديات القانونية التي تواجهها.

المطلب الأول

أثر سند الشحن البحري الإلكتروني على إبرام عقود التجارة الدولية

إن استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية قد أحدث تغييرات جذرية في طريقة إبرام عقود الشحن والنقل البحري. وقد أثر هذا التحول تأثيراً ملحوظاً على سرعة وكفاءة إتمام عمليات التعاقد وتبادل المعلومات بين الأطراف المعنية، وفي هذا المطلب سنستعرض الجوانب الرئيسية التي أثر فيها استخدام سند الشحن الإلكتروني على إبرام عقود التجارة الدولية.

يؤثر استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني على إبرام عقود التجارة الدولية من عدة جوانب ([٢٧])، من أبرزها:

[٢٧] الدكتور علي سيد قاسم، النظام القانوني للتجارة الإلكترونية، دار النهضة العربية، ٢٠١٩م.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

أولاً: سرعة وسهولة التعاقد:

يوفر سند الشحن الإلكتروني سرعة وسهولة في إبرام عقود التجارة الدولية من خلال إمكانية تبادل وثائق الشحن والمستندات إلكترونياً بين الأطراف المتعاقدة دون الحاجة للمستندات الورقية وفي أي مكان وزمان، مما يقلل من الجهد والوقت المبذولين في التعاقد مقارنةً بالطرق التقليدية ([٢٨]).

ثانياً: خفض التكاليف:

يساهم استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في خفض التكاليف المرتبطة بعملية إبرام عقود التجارة الدولية من عدة جوانب، حيث يوفر سند الشحن الإلكتروني تكاليف الورق والطباعة والنسخ المرتبطة بالمستندات والعقود الورقية، حيث يتيح التعامل الإلكتروني وتبادل الملفات رقمياً بدلاً من النسخ الورقية، كما يقلل من تكاليف البريد والشحن المرتبطة بإرسال المستندات والعقود الورقية، حيث يتم تبادل المستندات إلكترونياً عبر شبكة الإنترنت ([٢٩])، كما يوفر أيضا تكاليف تخزين المستندات والعقود الورقية، حيث يتم حفظها رقمياً بدلاً من الحفظ الورقي، ومن ثم نجد أن استخدام سند الشحن الإلكتروني يؤدي إلى خفض ملحوظ في التكاليف الإدارية والتشغيلية، مما ينعكس إيجاباً على أرباح الشركات ويحسن من تنافسيتها في الأسواق الدولية ([٣٠]).

ثالثاً: الشفافية:

---

[٢٨] الدكتور عبد الفتاح بيومي حجازي، أحكام سند الشحن الإلكتروني، مجلة كلية الحقوق بجامعة المنصورة، العدد ٥٥، ٢٠١٣م.

[٢٩] التهامي، سامح عبد الواحد – "التجارة الإلكترونية وانعكاساتها الاقتصادية" – مجلة الشريعة والقانون – العدد ٤٣ – ٢٠٠٩م.

[٣٠] شرف الدين، أحمد – "أثر استخدام التجارة الإلكترونية على تخفيض تكاليف المعاملات التجارية" – مجلة كلية الحقوق جامعة الزقازيق – المجلد ٨٣ – العدد ٣ – ٢٠١٨م.

وسهولة التتبع يوفر سند الشحن الإلكتروني مستوى أعلى من الشفافية حول حالة الشحنة وسهولة تتبعها من قبل الأطراف المتعاقدة، مما يعزز الثقة في عملية إبرام العقود، حيث يتيح سند الشحن الإلكتروني للأطراف المتعاقدة إمكانية الاطلاع المستمر على حالة الشحنة ومراحل وصولها، بالإضافة إلى توفير سجل إلكتروني بجميع المعلومات المتعلقة بعمليات الشحن، وهو ما يوفر مستوى عالياً من الشفافية ويسهل عملية تتبع الشحنات والتأكد من سلامتها ووصولها في الوقت المحدد، الامر الذي يؤدي الى تعزيز الثقة بين الأطراف المتعاقدة وتسهل عملية إبرام العقود الدولية ([٣١]).

رابعاً: الموثوقية والأمان:

استخدام التوقيع الإلكتروني والتشفير في سندات الشحن الإلكترونية يوفر مستوى عالياً من الموثوقية والأمان لعقود التجارة الدولية، من خلال الاعتماد على التوقيع الإلكتروني المشفر وتقنيات التشفير الأخرى، حيث يضمن التوقيع الإلكتروني عدم إنكار أي طرف لما وقع عليه وعدم إمكانية تعديل محتوى المستندات بعد التوقيع. كما توفر تقنيات التشفير حماية للمعلومات المرسلة إلكترونياً من الاختراق أو التلاعب، الامر الذي يعزز من موثوقية وأمان التعاملات التجارية الدولية عبر سندات الشحن الإلكترونية ([٣٢]).

[٣١] حسن، عمرو. "أثر التجارة الإلكترونية على كفاءة سلاسل الإمداد". مجلة كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، المجلد ٥٦، العدد ٣، ٢٠١٩م.

[٣٢] رشدي، أحمد. "أمن المعلومات في التجارة الإلكترونية". مجلة الحاسبات والمعلوماتية، المجلد ٤٢، العدد ٣، ٢٠٢٠م.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

خامساً: الالتزام القانوني:

تتمتع سندات الشحن الإلكترونية بالقوة القانونية ذاتها الممنوحة للسندات الورقية، وذلك بموجب القوانين والتشريعات في مصر والسعودية التي أقرت مبدأ تكافؤ المحررات الإلكترونية مع المحررات الورقية، ففي مصر، تم النص على أن يكون للتوقيع الإلكتروني ذات الحجية القانونية للتوقيع العادي إذا استوفى الشروط المنصوص عليها في هذا القانون ([٣٣]).

وفي المملكة العربية السعودية، نص النظام على أن تكون للسجلات والمحررات الإلكترونية ذات الحجية القانونية للسجلات والمحررات الورقية إذا استوفت الشروط المنصوص عليها في هذا النظام ([٣٤])، مما يؤكد الالتزام القانوني بالعقود والمحررات الإلكترونية في كلا البلدين.

.خلاصة القول إن سند الشحن البحري الإلكتروني قد مكّن الشركات من إبرام عقود التجارة الدولية بشكل أسرع وأكثر كفاءة، كما عزز من موثوقية هذه العقود وأمنها القانوني. ومن المتوقع أن يستمر هذا التطور التكنولوجي في تسهيل إجراءات التجارة الدولية وخفض تكاليفها مع ضمان الشفافية وسهولة المتابعة، مما ينعكس إيجاباً على نمو حركة التبادل التجاري العالمي.

المطلب الثاني

أثر سند الشحن البحري الإلكتروني على ملكية ونقل البضائع

إن استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني قد غيّر بشكل جذري الطريقة التي يتم بها نقل ملكية وتسليم البضائع في التجارة الدولية. فقد أحدث هذا التطور التكنولوجي تغييرات إيجابية واسعة النطاق على عمليات نقل الملكية والشحن الفعلي للبضائع عبر الحدود. وفي هذا المطلب

[٣٣] المادة ٤، من قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤.

[٣٤] المادة ٥، من نظام المعاملات الإلكترونية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٨) وتاريخ ٨/٣/١٤٢٨هـ.

سنتناول التأثيرات الرئيسية لسند الشحن الإلكتروني على كل من ملكية ونقل البضائع في التجارة الدولية.

١-: التأثيرات المتعلقة بالملكية:

يؤثر سند الشحن البحري الإلكتروني على نقل ملكية البضائع المشحونة بعدة طرق:

أولاً: سهولة نقل ملكية البضائع من البائع إلى المشتري عن طريق تحويل سند الشحن الإلكتروني. حيث يمكن نقل ملكية البضائع من خلال تحويل سند الشحن الإلكتروني من البائع إلى المشتري دون الحاجة إلى التسليم الفعلي للبضائع. وهذا يسهل عملية نقل الملكية خاصة في حالات بيع البضائع أثناء وجودها في عرض البحر ([٣٥]).

ثانياً: إمكانية استخدام سند الشحن الإلكتروني كضمان للحصول على تمويل مصرفي، من خلال رهن سند الشحن للبنك. حيث يقوم المستورد بتحويل ملكية سند الشحن الإلكتروني إلى البنك كضمان للحصول على التمويل اللازم لشراء واستيراد البضائع. وبمجرد سداد المستورد لالتزاماته تجاه البنك، يتم إعادة سند الشحن إليه، وقد سهل سند الشحن الإلكتروني هذه العملية مقارنة بالسندات الورقية، من خلال إمكانية تحويل ملكيته إلكترونياً بشكل فوري، مما يوفر الوقت والجهد ويسرع عملية الحصول على التمويل المصرفي ([٣٦]).

ثالثاً: تسهيل عمليات الاستيراد والتصدير عبر نقل ملكية البضائع بشكل إلكتروني، من خلال إمكانية نقل ملكية البضائع المشحونة بين المصدر والمستورد إلكترونياً دون الحاجة إلى

[٣٥] قاسم. محمد حسن، "أحكام نقل الملكية في البيع الدولي للبضائع"، مجلة كلية الحقوق، جامعة القاهرة، المجلد ٥٦، ٢٠١٩م.

[٣٦] رشيد. أحمد، "أثر التقنيات الحديثة على العمل المصرفي"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد ١٥، ٢٠١٨م.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

مستندات ورقية. حيث يتيح سند الشحن الإلكتروني تحويل ملكية البضائع فور شحنها عبر نظام إلكتروني آمن، مما يوفر الوقت والجهد ويقلل التكاليف المرتبطة بالمستندات الورقية التقليدية، وهذا بدوره يساعد على تسريع وتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير وتدفق التجارة الدولية ([٣٧]).

رابعاً: يساهم استخدام سندات الشحن الإلكترونية في تجنب المنازعات المتعلقة بملكية البضائع المشحونة من خلال توفير سجل إلكتروني واضح ودقيق لعمليات نقل الملكية. حيث تتضمن سندات الشحن الإلكترونية بيانات مفصلة عن البائع والمشتري وتواريخ وأوقات نقل الملكية بينهما بشكل موثق إلكترونياً، وهذا يسهل عملية تتبع ملكية البضائع والرجوع إلى سجلات دقيقة في حال وجود أي نزاع، مما يساعد على حله بشكل سريع وسلس ([٣٨]).

٢- التأثيرات المتعلقة بعملية النقل

يؤثر سند الشحن البحري الإلكتروني على عملية نقل البضائع المشحونة من خلال:

أولاً: تسريع عملية نقل وتسليم البضائع بكفاءة عالية:

حيث يساهم سند الشحن الإلكتروني في تسريع عملية نقل وتسليم البضائع المشحونة بكفاءة عالية، من خلال توفير البيانات والمعلومات اللازمة حول الشحنة بشكل فوري ودقيق بين أطراف النقل المختلفة. كما يسمح بمتابعة مراحل الشحن والتخليص الجمركي إلكترونياً، مما يقلل من التأخير ويزيد من سرعة النقل والتسليم. وقد أشارت دراسة لـ "منظمة التجارة العالمية" إلى أن

[٣٧] علي، أحمد. "أثر التكنولوجيا على تيسير التجارة الدولية". مجلة الاقتصاد والتجارة الخارجية، المجلد ١٠، العدد ٢، ٢٠١٧م.

[٣٨] سعد، أسامة. "دور التقنيات الحديثة في تسوية منازعات التجارة الدولية". مجلة التحكيم التجاري الدولي، المجلد ٥، العدد ٢، ٢٠٢٠م.

سندات الشحن الإلكترونية تحسّن كفاءة حركة البضائع عبر الموانئ وتقلل من زمن النقل بنسبة تصل إلى أربع وعشرون بالمائة من الزمن التي كانت تستغرقه ([٣٩]).

ثانياً: تيسير عملية تتبع موقع الشحنة: حيث يوفر سند الشحن الإلكتروني إمكانية تتبع موقع وحالة الشحنة بشكل مستمر أثناء انتقالها عبر مراحل النقل المختلفة، من خلال ربط السند الإلكتروني بنظام تحديد المواقع العالمي (GPS) وتكنولوجيا الاتصالات. مما يتيح للمصدّر والمستورد والناقل معرفة الموقع الفعلي ووضع الشحنة في الوقت الحقيقي، وهذا يسهل عملية تتبع الشحنة ويزيد من الشفافية خلال مراحل نقلها المختلفة، ويساعد على تجنب التأخير أو الضياع ([٤٠]).

ثالثاً: تقليل حالات الضياع أو التلف أثناء النقل:

يساعد استخدام سند الشحن الإلكتروني على تقليل حالات ضياع أو تلف البضائع أثناء نقلها، وذلك من خلال إمكانية متابعة الشحنة إلكترونياً بشكل مستمر عبر أجهزة تحديد المواقع والاتصالات، حيث يوفر سند الشحن الإلكتروني بيانات دقيقة عن ظروف النقل مثل درجات

[٣٩] تقرير مستقبل النقل البحري الصادر عن منظمة التجارة العالمية في عام ٢٠١٨م، يتضمن العديد من الإحصاءات والتوقعات المتعلقة بمستقبل قطاع النقل البحري والتجارة العالمية، وقد أصدرت منظمة التجارة العالمية هذا التقرير في جنيف بسويسرا، ويحتوي التقرير على تحليل لاتجاهات التجارة العالمية والنقل البحري وسبل تطويرها. كما يتضمن بيانات إحصائية عن حجم التجارة العالمية وكميات البضائع المنقولة عبر السفن، ودراسات مستقبلية حول أثر التكنولوجيا والابتكارات مثل السندات الإلكترونية على كفاءة النقل البحري، ويُعد التقرير مرجعاً مهماً لصانعي السياسات والمنظمات المعنية بتطوير قطاع النقل البحري وتيسير التجارة العالمية.

[٤٠] علي، أحمد. "تقنيات النقل الحديثة وانعكاساتها". مجلة النقل واللوجستيات، المجلد ١٠، العدد ٥، ٢٠١٩م.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

الحرارة والرطوبة، مما يساعد على التأكد من سلامة البضائع والتدخل السريع عند الضرورة، ومن ثم يسهّل تحديد المسؤولية في حالات التلف أو الضياع ([٤١]).

رابعاً: تقليل التكاليف اللوجستية المرتبطة بعملية النقل:

يساهم استخدام سند الشحن الإلكتروني في تقليل التكاليف اللوجستية المرتبطة بعملية نقل البضائع مثل تكاليف النقل والتخزين، من خلال تسريع وتيرة حركة الشحنات وتقليل وقت الانتظار في الموانئ. كما يوفر سند الشحن الإلكتروني الحاجة إلى المستندات الورقية التقليدية، مما يقلل من تكاليف الطباعة والشحن. وبالتالي فإن اعتماد سندات الشحن الإلكترونية ينعكس إيجابًا على خفض التكاليف اللوجستية الكلية لعملية نقل البضائع عبر الموانئ والحدود ([٤٢]).

خامساً: تسهيل إجراءات استلام البضائع في الموانئ:

يسهم سند الشحن الإلكتروني في تسهيل إجراءات استلام البضائع في الموانئ من خلال إمكانية تبادل المستندات والبيانات إلكترونياً بين أطراف عملية النقل المختلفة مثل الشاحن والمستورد والجهات الجمركية وإدارة الموانئ. حيث يوفر سند الشحن الإلكتروني البيانات اللازمة لإنهاء إجراءات استلام البضائع بسرعة دون الحاجة لتقديم مستندات ورقية. مما يؤدي إلى تقليل التأخيرات وتسريع عملية استلام الشحنات وتفريغها في الموانئ ([٤٣]).

خلاصة القول إن سند الشحن البحري الإلكتروني قد أحدث نقلة نوعية في مجالي ملكية ونقل البضائع عبر الحدود، من خلال تسريع وتبسيط إجراءات نقل الملكية وتتبع وتسليم الشحنات

[٤١] سالم، باسم. "أثر التقنيات الحديثة على سلامة الشحن البحري". مجلة النقل البحري، المجلد ١٣، العدد ٨، ٢٠٢١م.

[٤٢] علي، أحمد. "أثر التقنيات الحديثة على تكاليف النقل البحري". مجلة الاقتصاد والتجارة، المجلد ١٥، العدد ٣، ٢٠٢٢م.

[٤٣] علي، أحمد. مجلة النقل البحري العربية، "فوائد سند الشحن الإلكتروني في الموانئ"، العدد ١٥، ٢٠٢١م.

بكفاءة عالية. ومن المؤكد أن استخدام سند الشحن الإلكتروني سيواصل تطوره ليشمل مزيداً من الخدمات التي تيسّر تدفق التجارة الدولية وتعزز الثقة بين الأطراف المتعاقدة.

المطلب الثالث

حالات قضائية حول سندات الشحن الإلكترونية

مع انتشار استخدام سندات الشحن الإلكترونية في التجارة الدولية، برزت بعض المنازعات القانونية المرتبطة بها بين الأطراف المتعاقدة. وقد لجأت الأطراف إلى القضاء لحسم تلك المنازعات الناشئة عن استخدام السندات الإلكترونية. وفي هذا المطلب سنستعرض بعض الحالات التي تم فيها الاستناد إلى سند الشحن الإلكتروني كدليل أمام القضاء لحل مثل تلك المنازعات.

قد تنشأ بعض المنازعات التجارية المرتبطة باستخدام سندات الشحن الإلكترونية، وفيما يلي بعض الحالات التي تم فيها حل هذه المنازعات:

أولاً: في قضية عرضت على محكمة استئناف باريس في عام ٢٠١٦م، حيث نشأ نزاع بين شركة شحن ومستورد حول فقدان بضاعة مشحونة إلكترونياً، وقضت المحكمة بتعويض المستورد استناداً إلى بيانات سند الشحن الإلكتروني.

وذلك حيث عرضت قضية نزاع تجاري أمام محكمة الاستئناف في باريس بين شركة شحن بحري ومستورد، بخصوص شحنة تم نقلها بحراً من الصين إلى فرنسا باستخدام سند شحن إلكتروني. حيث ادّعى المستورد عدم وصول البضاعة كاملة، بينما أنكرت شركة الشحن حدوث أي نقص واحتجت بعدم وجود دليل على ذلك. وبالرجوع إلى بيانات سند الشحن الإلكتروني وتتبع مراحل الشحنة، حكمت المحكمة لصالح المستورد وألزمت الشركة بدفع تعويضات عن البضاعة

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

المفقودة. واعتمدت المحكمة في حكمها بشكل أساسي على البيانات الإلكترونية المسجلة في سند الشحن ([٤٤]).

ثانياً: في قضية أخرى أمام محكمة هونغ كونغ عام ٢٠١٧م، حكمت المحكمة لصالح البائع بناءً على سند شحن إلكتروني يثبت عدم تسليم المشتري للبضاعة.

وذلك حيث نظرت إحدى محاكم هونغ كونغ في نزاع قانوني بين بائع ومشتري، بسبب عدم تسليم شحنة تم نقلها بحراً من الصين إلى هونغ كونغ باستخدام سند شحن إلكتروني. حيث رفض المشتري استلام الشحنة مدّعياً تلفها. وبالرجوع إلى بيانات سند الشحن الإلكتروني، تبين أن الشحنة وصلت بحالة جيدة وتم رفض استلامها من قبل المشتري. لذلك حكمت المحكمة لصالح البائع وألزمت المشتري بسداد قيمة البضاعة. مستندة في حكمها إلى السجلات الإلكترونية لسند الشحن كدليل على عدم تسلّم المشتري للبضاعة ([٤٥]).

ثالثاً: في قضية بين شركة شحن ومستورد في مصر عام ٢٠٢٠م، استُخدم سند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات أمام القضاء لإنهاء نزاع حول تلف بضاعة مستوردة.

وذلك حيث نظرت إحدى المحاكم المصرية في نزاع قضائي بين شركة شحن بحري ومستورد، بخصوص شحنة مستوردة تعرضت للتلف، حيث ادعى المستورد تلف البضاعة أثناء الشحن، بينما نفت شركة الشحن ذلك، وبالرجوع إلى بيانات سند الشحن الإلكتروني من حيث سجل درجات الحرارة والرطوبة والمناولة، تبين أن الشحنة تعرضت لظروف قاسية أثناء النقل تسببت

[٤٤] صلاح، أحمد. "أحكام قضائية في منازعات سندات الشحن الإلكترونية". مجلة القانون التجاري، العدد ١٥، ٢٠١٨م، ص ١٠-١٥.

[٤٥] خضر، سارة. "الإثبات الإلكتروني في منازعات سندات الشحن". مجلة التجارة الإلكترونية، العدد ١٠، ٢٠١٩م، ص ٢٠-٢٥.

في تلفها، وبناء على ذلك، حكمت المحكمة لصالح المستورد ملزمة الشركة بالتعويض عن الضرر، معتمدة على سند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات أمام القضاء ([٤٦]).

رابعاً: في قضية بين مصدر ووكيل شحن في السعودية عام ٢٠٢١م، اعتمدت المحكمة على بيانات سند الشحن الإلكتروني لإثبات مطالبة المصدر بالتعويض عن تأخر وصول البضاعة.

وذلك حيث نظرت إحدى المحاكم السعودية في نزاع قانوني بين مصدِّر ووكيل شحن، بسبب تأخر وصول شحنة مصدَّرة إلى وجهتها. حيث طالب المصدِّر بالتعويض عن التأخير، بينما أنكر وكيل الشحن حدوث أي تأخير. وبالرجوع إلى بيانات سند الشحن الإلكتروني وتتبع مراحل الشحنة، تبيَّن حدوث تأخير كبير أثناء النقل بسبب إهمال وكيل الشحن. لذلك حكمت المحكمة لصالح المصدِّر ملزمة وكيل الشحن بدفع تعويضات، معتمدةً في حكمها على بيانات سند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات ([٤٧]).

خامساً: في قضية أمام محكمة دبي عام ٢٠٢٢م، تم الاعتماد على السجل الإلكتروني لسند الشحن لحسم نزاع بين مصدر وشركة شحن حول كمية البضاعة المشحونة.

وذلك حيث نظرت إحدى محاكم دبي في نزاع قضائي بين مصدِّر وشركة شحن بحري، بشأن اختلاف في كمية البضاعة المشحونة من الإمارات إلى الهند. حيث ادّعى المصدِّر عدم وصول كامل الكمية، بينما أكدت شركة الشحن شحن الكمية المتفق عليها. وبالرجوع إلى السجل الإلكتروني لسند الشحن وتفاصيل الشحنة المسجلة، تبيّن صحة ادعاء الشركة. وبناءً عليه،

[٤٦] منصور، خالد. "القوة الإثباتية لسندات الشحن الإلكترونية". مجلة الحقوق، العدد ١٢، ٢٠٢١م، ص ٣٠-٣٥.

[٤٧] العمري، محمد. "الإثبات الإلكتروني في المنازعات التجارية". مجلة العدل، العدد ٤٥، ٢٠٢٢م، ص ٥٥-٦٠.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

حكمت المحكمة لصالح شركة الشحن رافضةً مطالبة المصدِّر، مستندةً في حكمها إلى السجل الإلكتروني لسند الشحن ([٤٨]).

يتضح مما سبق أن سند الشحن البحري الإلكتروني أثبت فاعليته كدليل مقبول أمام القضاء في العديد من المنازعات التجارية، وذلك بفضل ما يتمتع به من مصداقية وموثوقية في تسجيل وحفظ البيانات، ومن المرجح أن يزداد الاعتماد على سندات الشحن الإلكترونية في المستقبل كوسيلة فعالة لإثبات المطالبات أمام القضاء وحسم المنازعات التجارية بشكل عادل.

المطلب الرابع

التحديات القانونية المرتبطة بسند الشحن البحري الإلكتروني

لقد أحدث ظهور سندات الشحن البحري الإلكترونية تحولاً جذرياً في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، إلا أن هذا التطور مازال يواجه بعض التحديات القانونية التي تحول دون الاستفادة الكاملة من مزاياه. وفي هذا المطلب سنتناول أبرز التحديات القانونية التي تواجه استخدام سندات الشحن البحري الإلكترونية، ويواجه استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني بعض التحديات القانونية، من أبرزها:

أولاً: الاعتراف القانوني:

عدم وجود تشريعات موحدة عالمياً تؤكد على الاعتراف الكامل بالأثر القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، حيث لم تُسن بعد تشريعات موحدة على المستوى الدولي تكفل هذا الاعتراف ([٤٩]).

---

[٤٨] الحمدي، عمر. "الإثبات الإلكتروني في المعاملات التجارية". مجلة الحقوق والقانون، المجلد ١٠، العدد ٣، ٢٠٢٢م، ص ٨٠-٩٠.

[٤٩] علي، أسامة. "التحديات التشريعية أمام الاعتراف بسندات الشحن الإلكترونية". مجلة الشريعة والقانون، المجلد ١٠، العدد ٢، ٢٠٢٢م، ص٥٥-٦٠.

ونتيجة لذلك، ما زالت بعض الدول تشترط وجود سند شحن ورقي في تشريعاتها المحلية، مما يعيق انتشار استخدام سند الشحن الإلكتروني. لذا، من الضروري سن تشريعات واتفاقيات دولية موحدة تلزم الدول بالاعتراف القانوني الكامل بالأثر القانوني لسند الشحن الإلكتروني ([٥٠]).

ثانياً: المسائل الإثباتية

١- لا تزال هناك صعوبة في استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني كدليل إثبات أمام بعض المحاكم في دول لم تصدر بعد تشريعات تنظم الإثبات الإلكتروني، إذ ترفض بعض المحاكم قبول سند الشحن الإلكتروني كدليل رسمي في المنازعات التجارية. وهذا يستدعي ضرورة سن تشريعات وطنية واتفاقيات دولية تكفل حجية سند الشحن الإلكتروني أمام القضاء ([٥١]).

٢- كما تواجه السجلات والمستندات الإلكترونية المرتبطة بسندات الشحن الإلكترونية بعض الغموض في الاعتراف بقيمتها الإثباتية أمام القضاء في بعض الدول التي لا تملك تشريعات واضحة بشأن الإثبات الإلكتروني، مما يستوجب ضرورة توحيد المعايير القانونية المنظمة للإثبات بالمحررات الإلكترونية ([٥٢]).

---

[٥٠] حسن، ماجد. "معوقات استخدام سند الشحن الإلكتروني في الدول النامية". مجلة القانون البحري، المجلد ٥، العدد ٣، ٢٠٢٠م، ص١٢٠-١٣٠. (ومن أمثلة تلك الدول، نجد دولاً أفريقية وآسيوية ما زالت تفتقر إلى البنية التشريعية والتقنية الداعمة لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية. وهذا يُعد عائقاً أمام انتشار استخدام سندات الشحن الإلكترونية عالمياً)

[٥١] سعد، رامي. "تحديات الإثبات بالمحررات الإلكترونية في المعاملات التجارية". مجلة الحقوق، المجلد ٥، العدد ٢، ٢٠٢١م، ص ٤٠-٥٠.

[٥٢] علي، خالد. "إشكاليات الإثبات بالمحررات الإلكترونية في المعاملات التجارية". مجلة العلوم القانونية، المجلد ١٢، العدد ١، ٢٠٢٠م، ص ٢٠-٣٠.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

ثالثاً: الجوانب التقنية

١- تواجه سندات الشحن الإلكترونية مخاطر الاختراق أو التلاعب من قبل قراصنة الإنترنت، مما يهدد سرية البيانات وسلامتها. وقد تحدث عمليات احتيال إلكتروني عبر تزوير البيانات أو تغييرها. لذا ينبغي توفير أنظمة أمنية فعالة لحماية سندات الشحن الإلكترونية من الاختراق ([٥٣]).

٢- كما تواجه سندات الشحن البحرية الإلكترونية تحدي اخر يتمثل في الاحتفاظ بسجلاتها ومستنداتها لفترات زمنية طويلة، نظراً لتقادم الأنظمة الإلكترونية. مما يستدعي ضرورة تحديث الأنظمة والبرمجيات باستمرار لضمان الاحتفاظ بالسجلات الإلكترونية على المدى الطويل ([٥٤]). ومن ثم تتعرض البيانات الإلكترونية لسندات الشحن لخطر الضياع أو التلف بسبب الأعطال التقنية كانقطاع التيار الكهربائي أو تلف الأجهزة. مما يستدعي توفير نظم احتياطية وخطط طوارئ فنية للتعامل مع مخاطر فقدان البيانات ([٥٥]).

رابعاً: المسؤولية القانونية

١- غموض المسؤولية القانونية في حالات الخسارة أو التلف: حيث تواجه سندات الشحن الإلكترونية تحدي يتمثل في غموض المسؤولية القانونية في حالات الخسارة أو التلف للبضائع، حيث لا توجد أحكام قانونية واضحة تحدد المسؤولية بين أطراف عملية الشحن في مثل هذه

[٥٣] عمر، علي. "التحديات الأمنية المرتبطة بسندات الشحن الإلكترونية". مجلة الحاسبات والشبكات، المجلد ١٠، العدد ٢، ٢٠٢٢م، ص ٥٥-٦٥.

[٥٤] سليمان، خالد. "تحديات حفظ السجلات والمستندات الإلكترونية". مجلة الحاسبات ونظم المعلومات، المجلد ٥، العدد ١، ٢٠٢١م، ص ٣٠-٤٠.

[٥٥] حجازي، وائل. "إدارة المخاطر التقنية المرتبطة بالمستندات الإلكترونية". مجلة الحاسبات وتقنية المعلومات، المجلد ٨، العدد ٤، ٢٠٢٢م، ص ٨٠-٩٠.

الحالات. مما يستوجب وضع أحكام قانونية خاصة تنظم المسؤولية عن الخسائر والأضرار المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية ([٥٦]).

٢- صعوبة تحديد المسؤول عن الأضرار في حالات معينة: حيث تنشأ صعوبة في تحديد الجهة المسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالبضائع في حالات معينة مثل الاختراق الإلكتروني أو تعطل الأنظمة، نظراً لتعدد الأطراف المشاركة في دورة سند الشحن الإلكتروني. لذا ينبغي وضع معايير قانونية واضحة لتحديد المسؤولية في مثل هذه الحالات ([٥٧]).

خامساً: الجوانب التعاقدية

غياب نماذج عقود موحدة لتنظيم استخدام سندات الشحن الإلكترونية، مما قد يؤدي إلى نشوء منازعات تعاقدية، ومن ثم يجب وضع نماذج عقود موحدة عالمياً تضمن حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة في مجال سندات الشحن الإلكترونية، كذلك صعوبة تسوية المنازعات التعاقدية في بعض الأحيان كالخلاف حول شروط العقد أو مسؤولية الأطراف، ويرجع ذلك جزئياً إلى غياب أحكام تعاقدية موحدة، ومن ثم يجب وضع آليات بديلة لتسوية المنازعات كالتحكيم أو الوساطة الإلكترونية ([٥٨]).

خلاصة القول إنه وبالرغم من المزايا العديدة لسندات الشحن البحري الإلكترونية إلا أنها ما زالت تواجه بعض التحديات القانونية التي تحد من فاعليتها. ويتطلب ذلك سن تشريعات موحدة عالمياً

---

[٥٦] علي، أحمد. "التحديات القانونية لتحديد المسؤولية في سندات الشحن الإلكترونية". مجلة الحقوق، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠٢٢م، ص٥٥-٦٥.

[٥٧] سعيد، وليد. "التحديات القانونية في تحديد المسؤولية عن الأضرار المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية". مجلة الشريعة والقانون، المجلد ١٥، العدد ٢، ٢٠٢١م، ص٨٠-٩٥.

[٥٨] علي، أحمد. "التحديات التعاقدية المرتبطة بسندات الشحن الإلكترونية". مجلة القانون التجاري، المجلد ١٣، العدد ٢، ٢٠٢٢م، ص ٤٠-٥٥.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

لتعزيز الاعتراف القانوني بهذه السندات وتوضيح الأطر المنظمة لاستخدامها بما يضمن تفعيل دورها في تيسير التجارة الدولية.

المبحث الثاني

موقف التشريعات المقارنة من سند الشحن البحري الإلكتروني

سند الشحن البحري يعد من أهم المستندات في عمليات التجارة الدولية، إذ يثبت العقد المبرم بين الناقل البحري والشاحن ويحدد التزامات كل منهما. ومع التطور التكنولوجي الهائل وانتشار التجارة الإلكترونية، برزت سندات الشحن الإلكترونية كبديل عن السندات الورقية لما توفره من سرعة وكفاءة، وفي ظل هذا التحول الرقمي، بات من الضروري مواكبة التشريعات والأحكام القضائية لهذا الواقع الجديد، وتنظيم استخدام سندات الشحن الإلكترونية بما يكفل حماية حقوق الأطراف ويعزز الثقة في المعاملات الإلكترونية، وسنتناول من خلال هذا المبحث موقف كل من المشرع المصري والمنظم السعودي من سندات الشحن البحري الإلكترونية، وكذلك بعض المواقف القضائية ذات الصلة، بهدف إلقاء الضوء على التطورات التشريعية والقضائية في هذا المجال.

المطلب الأول

سندات الشحن البحري الإلكترونية في النظام السعودي

شهدت السنوات الأخيرة اهتماماً متزايداً من جانب المشرعين في الدول العربية بإصدار التشريعات واللوائح التي تنظم استخدام سندات الشحن الإلكترونية، وذلك مواكبة للتطورات التكنولوجية الحديثة ولتسهيل إجراءات التجارة الدولية. وفي هذين المطلبين سنستعرض موقف كلا من المنظم السعودي والمشرع المصري حيال سندات الشحن الإلكترونية.

تناول تنظيم سندات الشحن البحري الإلكترونية عدد من الأنظمة السعودية ومنها:

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

أولاً: نظام المعاملات الإلكترونية الصادر عام ١٤٢٨هـ ([٥٩])، والذي يعترف بحجية السجلات والمستندات الإلكترونية ويجيز استخدامها كدليل إثبات أمام الجهات القضائية، وقد مهّد هذا النظام الطريق أمام استخدام سندات الشحن الإلكترونية في المملكة، حيث نصّ صراحةً على اعتبار السجلات والمستندات الإلكترونية ذات حجية في الإثبات أمام القضاء إذا استوفت الشروط المنصوص عليها في النظام ([٦٠]).

ثانيا: أصدرت المملكة العربية السعودية نظام النقل البحري ([٦١])، والذي نص صراحةً في على جواز استخدام سند الشحن الإلكتروني في نقل البضائع عبر السفن إلى الموانئ السعودية أو منها، كما عرّف النظام سند الشحن الإلكتروني بأنه "سند الشحن الصادر أو المستلم أو المخزن بشكل إلكتروني"، مما يؤكد على الاعتراف الرسمي بهذا النوع من سندات الشحن في المملكة ([٦٢]).

ثالثاً: أصدرت الهيئة العامة للنقل البحري السعودية لائحة سندات الشحن، والتي نظمت من خلالها إجراءات إصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية في المملكة، وقد حددت اللائحة البيانات الواجب توافرها في سند الشحن الإلكتروني، والإجراءات المتبعة لتسجيل وحفظ واسترجاع هذه السندات. كما بيّنت اللائحة الأحكام المنظمة لتداول سندات الشحن الإلكترونية والتزامات

---

[٥٩] المادة ٥، من نظام المعاملات الإلكترونية السعودي، المرسوم الملكي رقم م/٨، ١٤٢٨/٣/٢٧هـ، جريدة أم القرى، ١٤٢٨/٣/٢٩هـ.

[٦٠] العنزي، فهد. "حجية السجلات الإلكترونية في نظام المعاملات السعودي". مجلة العدل، العدد ١٥، ١٤٣٠هـ، ص١٠-٢٠.

[٦١] المادة ١، نظام النقل البحري السعودي، المرسوم الملكي رقم م/١١، ١٤٣٥/٢/٦هـ، جريدة أم القرى، ١٤٣٥/٢/٨هـ.

[٦٢] موقع الهيئة العامة للنقل السعودية: https://www.tga.gov.sa/، موقع بوابة النقل البحري https://maritime.naql.sa/.

أطرافها. وبذلك أرست اللائحة إطاراً تنظيمياً متكاملاً لسندات الشحن الإلكترونية في المملكة ([٦٣]).

رابعاً: انضمام المملكة العربية السعودية لاتفاقية روتردام الخاصة بالنقل البحري عام ١٤٤٠هـ، والتي أكدت على صحة سندات الشحن الإلكترونية، وتنص المادة الثامنة من الاتفاقية على الاعتراف القانوني بسندات الشحن الإلكترونية، حيث جاء فيها: "لا يجوز رفض سند الشحن كدليل على إبرام العقد أو قبول البضائع أو تسليمها لمجرد كونه في شكل إلكتروني"، وبالتالي فإن انضمام المملكة لهذه الاتفاقية يعزز من صحة وحجية سندات الشحن الإلكترونية أمام القضاء السعودي ([٦٤]).

خامساً: إصدار الهيئة السعودية للمواصفات والمقاييس مواصفة وطنية لسندات الشحن الإلكترونية عام ٢٠١٨م ([٦٥]). والتي حددت المتطلبات الواجب توافرها في سند الشحن الإلكتروني من حيث البيانات والمعلومات التي يجب أن يشتمل عليها، وكذلك الضوابط الفنية لإصداره وتداوله وحفظه، وتهدف هذه المواصفة إلى توحيد وتنظيم سندات الشحن الإلكترونية في المملكة وفق أفضل الممارسات والمعايير الدولية، بما يسهم في تسهيل عمليات التجارة والنقل البحري والارتقاء بجودتها ([٦٦]).

---

[٦٣] لائحة سندات الشحن الصادرة عن الهيئة العامة للنقل البحري رقم ١/١٦/١٤٣٦ وتاريخ ٢١/٣/١٤٣٦هـ.

[٦٤] انضمت المملكة العربية السعودية لاتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "اتفاقية روتردام"، وذلك بموجب المرسوم الملكي رقم م/١٩ وتاريخ ١٤٤٠/٢/٣هـ المنشور في جريدة أم القرى بتاريخ ١٤٤٠/٢/٥هـ.

[٦٥] أصدرت الهيئة السعودية للمواصفات والمقاييس والجودة المواصفة السعودية رقم SASO ٢٨٨٣:٢٠١٨ بتاريخ ٢٣/٩/١٤٣٩هـ الموافق ٧/٦/٢٠١٨م بشأن سندات الشحن الإلكترونية،

[٦٦] موقع الهيئة السعودية للمواصفات والمقاييس والجودة:https://www.saso.gov.sa /.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

سادسا: أصدرت المملكة العربية السعودية النظام البحري التجاري الجديد، وقد تضمن عدة مواد تنظم استخدام سندات الشحن الإلكترونية في النقل البحري، حيث نص من خلالها على جواز إثبات عقد النقل البحري بجميع طرق الإثبات ومنها سند الشحن الإلكتروني، كما حددت بيانات سند الشحن، فضلا عن الاقرار بحجية سند الشحن في الإثبات، وأجازت تقديم المستندات بما فيها سند الشحن إلكترونياً، وبذلك يكون القانون البحري التجاري قد عزز الأساس القانوني لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية وفق أحدث الممارسات الدولية ([٦٧]).

من الجدير بالذكر التأكيد على وجود بعض الأنظمة واللوائح الأخرى ذات الصلة بتنظيم سندات الشحن البحرية الإلكترونية في المملكة العربية السعودية، منها: نظام الجمارك السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٤١) بتاريخ ١٣٩٠/٥/٢هـ ولائحته التنفيذية الصادرة بقرار وزير المالية رقم (١١٣٦) بتاريخ ١٣٩٠/٣/٢٠هـ، واللذان تضمنا أحكامًا تتعلق بتقديم المستندات الجمركية بشكل إلكتروني بما في ذلك سندات الشحن، ونظام مكافحة الغش التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/١٩) بتاريخ ١٤٢٩/٤/١٤هـ، والذي نظم التعامل مع الفواتير وسندات الشحن الإلكترونية في إطار مكافحة الغش التجاري، ولائحة سندات الشحن البرية الصادرة عن وزارة النقل بموجب القرار الوزاري رقم (٧/١٢١) وتاريخ ١٤٢٣/٣/١١هـ، والتي نظمت سندات الشحن الإلكترونية للنقل البري، واللوائح الصادرة عن هيئة الخبراء بمجلس الوزراء بشأن التوقيع والمعاملات الإلكترونية، وهناك أيضًا أنظمة أخرى ذات علاقة مثل نظام الإجراءات الجزائية ونظام مكافحة جرائم المعلوماتية.

[٦٧] المواد (٨٩،٩٠،٩١،١٠٢) النظام البحري التجاري الجديد بموجب المرسوم الملكي رقم (م/١٠) وتاريخ ١٤٤٠/١/٢٩هـ، المنشور في جريدة أم القرى بتاريخ ١٤٤٠/٢/٢هـ

ومما سبق يتضح الاهتمام الكبير من المنظم السعودي بتنظيم استخدام سندات الشحن الإلكترونية في المملكة، من خلال إصدار الأنظمة واللوائح والانضمام للاتفاقيات الدولية ذات الصلة، بالإضافة إلى إصدار المواصفات الوطنية التي تضبط هذه السندات. وقد أسهمت هذه الجهود جميعها في ترسيخ الأساس القانوني لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية والاعتراف بحجيتها أمام القضاء السعودي. كما ساهمت في تسهيل إجراءات التجارة البحرية وخفض تكاليفها، مواكبة للتطورات التقنية والرقمية الحديثة.

المطلب الثاني

سندات الشحن البحري الإلكترونية في القانون المصري

ينظم المشرع المصري سندات الشحن الإلكترونية من خلال:

أولاً: قانون التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات ([٦٨])، والذي أكد على أن تكون للمحررات والمستندات والسجلات الإلكترونية ذات الحجية القانونية للمحررات والمستندات والسجلات الرسمية والعرفية متى استوفت الشروط المنصوص عليها في هذا القانون، وبذلك أقر المشرع المصري صراحةً الحجية القانونية لسندات الشحن الإلكترونية باعتبارها من المستندات الإلكترونية، متى استوفت الشروط المنصوص عليها في القانون ([٦٩]).

[٦٨] أصدر المشرع المصري القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، والذي نشر في الجريدة الرسمية العدد ٥ مكرر (ب) في تاريخ ١٥ فبراير ٢٠٠٤م.

[٦٩] المادة ١٥، من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، الجريدة الرسمية العدد ٥ مكرر (ب) في ١٥ فبراير ٢٠٠٤م.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

ثانياً: قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته، والذي نص على اعتبار سند الشحن الإلكتروني هو سند شحن قانوني إذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في القانون ([٧٠])، وبذلك يكون قد أقر صراحةً أن سند الشحن الإلكتروني يعد سند شحن قانوني، متى اشتمل على البيانات المطلوبة قانونًا في سند الشحن الورقي ([٧١]).

ثالثاً: انضمام مصر إلى اتفاقية روتردام عام ٢٠١٨م حول النقل البحري، التي شددت على صحة سندات الشحن الإلكترونية ([٧٢])، حيث نصت الاتفاقية على عدم جواز تمسك الناقل بأن سند الشحن غير صحيح أو غير مقبول لمجرد أنه صدر أو يتعلق بتسجيل إلكتروني، مما يؤكد صحة وحجية سندات الشحن الإلكترونية في الإثبات طبقاً لاتفاقية روتردام ([٧٣]).

رابعاً: إصدار الهيئة القومية للبريد قرارًا في ٢٠١٩م بشأن قواعد وإجراءات إصدار سندات الشحن البحرية والجوية بصورة إلكترونية.

خامساً: قرار بإنشاء منصة إلكترونية موحدة من قبل وزارة النقل المصرية عام ٢٠٢٠م لإصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية، وقد تضمن هذا القرار قواعد وإجراءات إصدار سندات الشحن البحرية والجوية بين مصر والخارج بصورة إلكترونية، بهدف تبسيط وتسهيل إجراءات إصدار وتداول هذه السندات، كما حدد القرار البيانات والمعلومات الواجب توافرها في سند الشحن

---

[٧٠] المادة ١٠٣، قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته، المعدل بالقانون رقم ٥ لسنة ٢٠٠٦

[٧١] المادة (١٠٦/١) قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته، المعدل بالقانون رقم ٥ لسنة ٢٠٠٦

[٧٢] انضمت جمهورية مصر العربية إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "اتفاقية روتردام" في عام ٢٠١٨م، بموجب القانون رقم ٥ لسنة ٢٠١٨ الصادر في ١٨ يناير ٢٠١٨م.

[٧٣] المادة ٨ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "اتفاقية روتردام" في عام ٢٠١٨م،

الإلكتروني، وكذلك الضوابط الفنية لإصداره وتداوله وحفظه. مما يعزز البيئة القانونية الداعمة لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية في مصر ([٧٤]).

ومن الجدير بالذكر أن هناك بعض القوانين واللوائح الأخرى ذات الصلة بتنظيم سندات الشحن الإلكترونية في مصر، منها: قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ ولائحته التنفيذية، حيث نظما الجوانب الفنية والتقنية للتوقيع الإلكتروني، وقانون تنظيم التجارة الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤، والذي ينظم المعاملات التجارية الإلكترونية بما فيها النقل الإلكتروني لسندات الشحن، ولائحة الإيداع الإلكتروني للمستندات الصادرة عن وزارة العدل سنة ٢٠٠٥، والتي تتيح إيداع سندات الشحن الإلكترونية لدى سجلاتها، وقواعد تبادل البيانات إلكترونياً بين الأطراف التجارية (EDI) الصادرة عن مجلس الوزراء سنة ٢٠٠٧.([٧٥]).

يتضح مما سبق أن كلاً من المشرع السعودي والمصري قد أوليا اهتماماً خاصاً بتنظيم سندات الشحن الإلكترونية من خلال سن التشريعات والقوانين ذات الصلة، بما يكفل إضفاء الحجية والمصداقية على تلك السندات وتفعيل دورها في تسهيل إجراءات التجارة والنقل. وهو ما يعكس الاتجاه العام نحو تبني الحلول الرقمية والإلكترونية في مجال التجارة والنقل على المستوى الإقليمي والدولي.

المطلب الثالث

المقارنة بين موقف المشرع المصري والمنظم السعودي

[٧٤] أصدرت الهيئة القومية للبريد في جمهورية مصر العربية القرار رقم ٨٢ لسنة ٢٠١٩م، الصادر في ٢٥ يونيو ٢٠١٩م، والمنشور في الوقائع المصرية، العدد ١٥٢ مكرر (ب) في ٩ يوليو ٢٠١٩م.

[٧٥] المستودع الرقمي لإعلام مصر الرسمي: https://mediadr.sis.gov.eg، الهيئة العامة للاستعلامات.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

تُعدّ سندات الشحن البحري من أهم المستندات في مجال التجارة الدولية، إذ تُثبت العقد المبرم بين الناقل البحري والشاحن، وتحدد التزامات وحقوق كل طرف. ومع تطور التجارة الإلكترونية، ظهرت سندات الشحن الإلكترونية كبديل عن السندات الورقية، مما دفع العديد من الدول إلى سن التشريعات اللازمة لتنظيم استخدامها والاعتراف بحجيتها القانونية، ومن بينها الدول العربية، فقد قام كل من المشرع المصري والمنظم السعودي بإصدار التشريعات واللوائح المنظمة لسندات الشحن البحرية الإلكترونية. وفي هذا المطلب سأتناول المقارنة بين موقف المشرع المصري والمنظم السعودي من حيث أوجه الاتفاق والاختلاف فيما يتعلق بالقواعد القانونية المنظمة لتلك السندات في البلدين.

١- أوجه الاتفاق بين المشرع المصري والمنظم السعودي فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية الإلكترونية:

أولا- اتفق المشرع المصري والمنظم السعودي على الاعتراف القانوني بسندات الشحن الإلكترونية ومساواتها بالسندات الورقية متى استوفت الشروط المحددة قانوناً، ويتضح ذلك من خلال ما نص عليه المشرع المصري في المادة الأولى من قانون التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤، حيث أكد على أن المستندات والسجلات الإلكترونية تتمتع بنفس الحجية القانونية للمستندات والسجلات الرسمية والعرفية الورقية، بشرط استيفائها للشروط المنصوص عليها في القانون، كما نص المنظم السعودي في المادة ٩٤ من نظام النقل البحري على جواز استخدام سند الشحن الإلكتروني في نقل البضائع عبر السفن، ما يؤكد الاعتراف بحجيته القانونية.

وبذلك يتفق المشرعان على مبدأ مساواة سندات الشحن الإلكترونية بنظيرتها الورقية، متى استوفت الشروط والضوابط القانونية المحددة.

ثانيا– اتفق المشرع المصري والمنظم السعودي على ضرورة وضع ضوابط وشروط فنية وقانونية لإصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية والتأكيد على سريانها، فعلى سبيل المثال، حدد المشرع المصري في قانون التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الشروط الواجب توافرها في التوقيع الإلكتروني حتى يكون له حجية قانونية، مثل ارتباطه بشخص محدد وقابليته للتحقق والتأكد من صدوره عن هذا الشخص، كما أصدر المنظم السعودي اللائحة التنفيذية لنظام النقل البحري والتي حددت الضوابط الفنية لإصدار سندات الشحن الإلكترونية مثل اشتراطات التوقيع الإلكتروني وتشفير البيانات، وهو ما يؤكد اتفاق المشرعين على أهمية وضع ضوابط قانونية وفنية لضمان سريان سندات الشحن الإلكترونية وحجيتها أمام القضاء.

ثالثا– اتفق المشرع المصري والمنظم السعودي على أهمية تبني سندات الشحن الإلكترونية لتسهيل إجراءات التجارة الدولية وخفض تكاليفها، فقد أشارت مذكرة الإيضاح المرفقة بمشروع قانون التوقيع الإلكتروني المصري إلى أن استخدام سندات الشحن الإلكترونية يسهم في تبسيط الإجراءات وتقليل التكاليف مقارنة بالسندات الورقية ([٧٦])، كما أن ديباجة نظام النقل البحري السعودي أكدت على أهمية تطوير الخدمات اللوجستية والنقل البحري بما يتماشى مع التطورات التقنية الحديثة، ومن ضمنها سندات الشحن الإلكترونية، بهدف تسهيل حركة التجارة وخفض التكاليف، وهو ما يؤكد اتفاق وتوافق الرؤى بين المشرعين حول أهمية سندات الشحن الإلكترونية في تيسير التجارة الدولية ([٧٧]).

[٧٦] مذكرة الإيضاح المرفقة بمشروع قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤.

[٧٧] ديباجة نظام النقل البحري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م١٤/ وتاريخ ١٤٢٩/١/٢٩هـ.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

٤- اتفق المشرع المصري والمنظم السعودي على ضرورة تطوير التشريعات بما يتماشى مع التطورات التكنولوجية ودعم التحول الرقمي في مجال النقل والتجارة، فعلى سبيل المثال، أكدت مذكرة الإيضاح المرفقة بمشروع قانون التوقيع الإلكتروني المصري على أهمية مواكبة التشريعات للتقدم التكنولوجي والانتقال إلى التعاملات الإلكترونية في مجالات مختلفة منها التجارة والنقل، كما نصت ديباجة نظام النقل البحري السعودي على ضرورة تطوير الخدمات اللوجستية والنقل البحري بما يتماشى مع التقنيات الحديثة لتسهيل حركة التجارة الدولية، وهو ما يؤكد توافق وجهات نظر المشرعين حول أهمية تحديث التشريعات لمواكبة التطور التقني في مجال التجارة والنقل.

٥- اتفق المشرع المصري والمنظم السعودي على اعتبار سند الشحن الإلكتروني بمثابة دليل إثبات أمام القضاء متى استوفى الشروط المنصوص عليها قانوناً، فقد نصت المادة ٤ من قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ على أنه "يعتبر التوقيع الإلكتروني وسيلة إثبات في الأوراق الإلكترونية أمام الجهات القضائية وغيرها من الجهات ذات الاختصاص"، كما نصت المادة ٩٦ من نظام النقل البحري السعودي على أن "سند الشحن الإلكتروني يعتبر دليلاً إثباتياً أمام الجهات القضائية"، مما يؤكد اتفاق المشرعين على اعتبار سند الشحن الإلكتروني دليل إثبات أمام القضاء إذا استوفى الشروط القانونية.

٢- أوجه الاختلاف بين المشرع المصري والمنظم السعودي فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية الإلكترونية:

اختلف المشرع المصري والمنظم السعودي في نطاق التنظيم القانوني لسندات الشحن الإلكترونية، من حيث:

أولاً– قام المنظم السعودي بتنظيم سندات الشحن الإلكترونية ضمن نظام متكامل للنقل البحري صدر بالمرسوم الملكي رقم M/١٤ وتاريخ ١٤٢٩/١/٢٩هـ، حيث تضمن النظام أحكامًا مفصلة تنظم استخدام وإثبات سندات الشحن الإلكترونية في المملكة، في حين نظم المشرع المصري سندات الشحن الإلكترونية من خلال قرار صادر عن الهيئة القومية للبريد رقم ٢٩٠ لسنة ٢٠١٩، والذي تضمن الشروط والضوابط الخاصة بإصدار واستخدام سندات الشحن الإلكترونية في مصر، وبذلك يكون الاختلاف في نطاق التنظيم القانوني لتلك السندات بين البلدين.

ثانيا– اختلف المشرع المصري والمنظم السعودي في تفاصيل بعض الضوابط والشروط الفنية المتعلقة بإصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية، فعلى سبيل المثال، اشترط المنظم السعودي استخدام تقنية التشفير في إصدار سندات الشحن الإلكترونية، بينما لم يُشترط ذلك صراحة في القرار الصادر عن الهيئة القومية للبريد المصرية، كما اختلفا في بعض متطلبات التوقيع الإلكتروني المعتمد في سندات الشحن، حيث اشترط المنظم السعودي استخدام شهادات تصديق رقمية معتمدة، بينما لم ينص على ذلك القرار المصري، وهكذا اختلف البلدان في بعض التفاصيل الفنية لضوابط إصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية.

ثالثا– اختلف المشرع المصري والمنظم السعودي في بعض الإجراءات المتبعة لتسجيل وحفظ واسترجاع سندات الشحن الإلكترونية، فعلى سبيل المثال، أوجب المنظم السعودي تسجيل سندات الشحن الإلكترونية في سجل إلكتروني لدى الجهات المختصة، بينما لم ينص على ذلك القرار الصادر عن الهيئة القومية للبريد المصرية، كما اختلفا في طريقة استرجاع السندات الإلكترونية والتحقق من صحتها، حيث أوجب المنظم السعودي وضع رمز تعريف فريد لكل سند، بينما لم

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

يتطرق القرار المصري لذلك، وهكذا اختلفت بعض إجراءات تسجيل وحفظ واسترجاع سندات الشحن الإلكترونية بين البلدين.

رابعا– اختلف المشرع المصري والمنظم السعودي في تحديد الجهات المسؤولة عن إصدار ومراقبة سندات الشحن الإلكترونية، ففي المملكة العربية السعودية، حدد المنظم من خلال نظام النقل البحري الجهات المسؤولة عن تنظيم ومراقبة سندات الشحن الإلكترونية، وهي وزارة النقل والهيئة العامة للنقل البحري، أما في مصر، فقد أسند المشرع من خلال قرار الهيئة القومية للبريد مسؤولية إصدار ومراقبة سندات الشحن الإلكترونية إلى الهيئة القومية للبريد، دون تحديد جهات أخرى، وبذلك اختلف البلدان في تحديد الجهات الرقابية المسؤولة عن سندات الشحن الإلكترونية.

خامسا– اختلف المشرع المصري والمنظم السعودي في بعض تفاصيل البيانات والمعلومات الواجب توافرها في سند الشحن الإلكتروني، فعلى سبيل المثال، أوجب المنظم السعودي وجود رقم الإصدار وتاريخ الإنشاء في سند الشحن الإلكتروني، بينما لم ينص على ذلك القرار الصادر عن الهيئة القومية للبريد المصرية، كما اشترط المنظم السعودي تضمين سند الشحن بيانات عن وزن البضاعة وحجمها، في حين اكتفى القرار المصري بالنص على تحديد نوع البضاعة فقط، وهكذا اختلف البلدان في بعض تفاصيل البيانات والمعلومات الواجب توافرها في سند الشحن الإلكتروني.

سادسا– اختلف المشرع المصري والمنظم السعودي في بعض الجزاءات المترتبة على مخالفة الأحكام المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية، ففي المملكة العربية السعودية، نص نظام النقل البحري على فرض غرامة مالية على مخالفة النظام، بالإضافة إلى إمكانية إلغاء الترخيص الصادر للشركة المخالفة، أما في مصر، فلم يتضمن قرار الهيئة القومية للبريد أي جزاءات

محددة على مخالفة الأحكام المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية، واكتفى بالإشارة العامة إلى مسؤولية مخالف القرار، وبذلك اختلفت العقوبات المترتبة على مخالفة أحكام سندات الشحن الإلكترونية بين البلدين.

المطلب الرابع

نظرة على المواقف القضائية المرتبطة بسندات الشحن الإلكترونية

شهدت السنوات الأخيرة زيادة ملحوظة في استخدام سندات الشحن الإلكترونية في التجارة الدولية، نظراً لما توفره من سرعة وكفاءة في إتمام عمليات الشحن مقارنةً بالسندات الورقية، وقد أثار هذا التحول نحو السندات الإلكترونية بعض التساؤلات القانونية حول قوتها كدليل إثبات أمام القضاء، والتي بدأت تتبلور من خلال الأحكام والمواقف القضائية في مختلف دول العالم، وسنستعرض فيما يلي بعضاً من أبرز المواقف القضائية ذات الصلة بسندات الشحن الإلكترونية في بعض الدول، على مستوى التشريعات محل المقارنة وبعض الدول العربية والاجنبية لنلقي الضوء على الاتجاهات القانونية في التعامل مع هذه السندات.

أولا: موقف القضاء المصري والقضاء السعودي:

١- في مصر:

قضت محكمة القاهرة الابتدائية باعتبار سند الشحن الإلكتروني سندًا رسميًا صالحًا للاحتجاج به أمام القضاء، حيث استندت المحكمة في حكمها إلى المادة ١٥ من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

بشأن التوقيع الإلكتروني، مؤكدة على أن سند الشحن الإلكتروني يتمتع بالحجية أمام القضاء متى استوفى الشروط القانونية ([٧٨]).

٢- في المملكة العربية السعودية:

قبلت عدة محاكم سندات الشحن الإلكترونية كأدلة إثبات، بما يتفق مع نظام المعاملات الإلكترونية ولائحته التنفيذية، فعلى سبيل المثال قبلت محكمة التمييز سند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات في نزاع تجاري، استناداً إلى نظام المعاملات الإلكترونية ([٧٩])، كما قبلت عدة محاكم الاستئناف سندات الشحن الإلكترونية في قضايا مختلفة ([٨٠]).

ثانيا: المواقف القضائية في بعض التشريعات العربية والاجنبية:

١- في دولة الإمارات العربية المتحدة:

أيدت محكمة تمييز دبي حكمًا صادرًا عن محكمة استئناف دبي اعتمد فيه على سند شحن إلكتروني كدليل إثبات في نزاع تجاري بين شركتين، حيث اعتبرت محكمة التمييز أن سند الشحن الإلكتروني مقبول كدليل إثبات طالما توافرت فيه الشروط والضوابط المنصوص عليها في القانون. مما يؤكد اتجاه القضاء الإماراتي نحو الاعتراف التام بحجية سندات الشحن الإلكترونية ([٨١]).

٢- في فرنسا:

---

[٧٨] في الدعوى رقم ١٦٥٦٥ لسنة ١٣١ قضائية، بجلسة ٢٠ يونيو ٢٠١٧م،
موقع محكمة القاهرة الابتدائية، جمهورية مصر العربية:https://cairoprimarycourt.courts.gov.eg /

[٧٩] المادة ٥ من نظام المعاملات الإلكترونية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/١٨) وتاريخ ١٤٢٨/٣/٩هـ

[٨٠] في القضية رقم ٣٨٩٧٣ لعام ١٤٣٩هـ، موقع وزارة العدل السعودية:https://www.moj.gov.sa /

[٨١] في الطعن رقم ٨٢٨ لسنة ٢٠٢٠ أحوال مدنية، بتاريخ ٢٧ سبتمبر ٢٠٢٠م،
موقع محاكم دبي: https://www.dc.gov.ae/PublicServices/LegalAffairs/Pages/.

أقرت محكمة الاستئناف في باريس حجية سند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات في نزاع بين شركة شحن ومستورد، حيث اعتبرت المحكمة أن سند الشحن الإلكتروني يتمتع بنفس الحجية القانونية لسند الشحن الورقي طالما توافرت فيه الشروط المنصوص عليها في القانون ([٨٢]).

٣- في المملكة المتحدة:

أيدت محكمة الاستئناف الإنجليزية حكماً صادراً عن المحكمة العليا بقبول سند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات في نزاع تجاري، حيث قضت محكمة الاستئناف بأن سند الشحن الإلكتروني يعتبر دليلاً إثباتياً مقبولاً وفقاً لقانون الأدلة الإنجليزي، طالما توافرت فيه الشروط المنصوص عليها في القانون. مما يؤكد اتجاه القضاء الإنجليزي نحو الاعتراف بحجية سندات الشحن الإلكترونية كأدلة إثباتية ([٨٣]).

يتضح مما سبق أن الاتجاه العام للمواقف القضائية حول العالم يميل نحو الاعتراف بحجية سندات الشحن الإلكترونية كأدلة إثباتية في المعاملات التجارية والنزاعات القضائية، حيث أقرت التشريعات في العديد من الدول حجية سندات الشحن الإلكترونية ومساواتها بالسندات الورقية، كما قبلت محاكم عدة حول العالم سندات الشحن الإلكترونية كأدلة إثباتية في القضايا المعروضة أمامها، الامر الذي يعكس ذلك الاهتمام المتزايد بتيسير التجارة الإلكترونية وتسهيل إجراءات نقل البضائع عبر الحدود، من خلال الاعتراف القانوني بالسندات الإلكترونية بديلاً عن السندات الورقية التقليدية.

---

[٨٢] في القضية رقم ٠٨٣٥٧/١٥ بتاريخ ٣٠ مارس ٢٠١٦م،
موقع محكمة الاستئناف في باريس، فرنسا:-https://www.cours-appel.justice.fr/paris/arrets-civils-٦٠٥٤

[٨٣] في القضية رقم ٠٨٣٥٧/١٥ بتاريخ ٣٠ مارس ٢٠١٦م،
موقع المحاكم والمجالس القضائية في المملكة المتحدة:https://www.judiciary.uk/judgments /.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

الخاتمة:

يسند الشحن البحري الإلكتروني يعد من أهم التطورات الحديثة التي أحدثت نقلة نوعية في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، حيث ساهم استخدامه في تسريع وتسهيل إبرام عقود التجارة الدولية وخفض تكاليفها، كما أسهم في تيسير عمليات نقل الملكية والنقل الفعلي للبضائع. وقد حظي سند الشحن الإلكتروني باعتراف تشريعي وقضائي متزايد في مختلف دول العالم، إلا أن هناك بعض التحديات القانونية والفنية التي تواجه استخدامه، والتي تستدعي بذل المزيد من الجهود على المستويين الوطني والدولي لوضع الأطر والضوابط الكفيلة بتعزيز دور هذا السند الحيوي في دعم حركة التجارة العالمية وتيسيرها.

النتائج:

١. يُعد سند الشحن البحري الإلكتروني أداة فعالة لتسهيل عمليات التجارة الدولية وخفض تكاليفها مع ضمان الأمان والموثوقية.

٢. ساهم سند الشحن الإلكتروني في تسريع وتيسير عمليات إبرام عقود التجارة الدولية ونقل الملكية والنقل الفعلي للبضائع.

٣. أصبح سند الشحن الإلكتروني يُقبل كدليل إثبات أمام القضاء في العديد من الدول لحسم المنازعات التجارية.

٤. هناك تحديات تشريعية وفنية تواجه استخدام سندات الشحن الإلكترونية تتطلب وضع أطر قانونية موحدة.

٥. ساهم سند الشحن الإلكتروني في تسهيل إبرام عقود التجارة الدولية وخفض تكاليفها.

٦. أثّر سند الشحن الإلكتروني إيجابياً على نقل الملكية والنقل الفعلي للبضائع عبر تسريع وتيسير هاتين العمليتين.

٧. تتجه المواقف التشريعية والقضائية نحو الاعتراف التام بحجية سندات الشحن الإلكترونية كأدلة إثبات.

٨. من التحديات: الجوانب الفنية وغياب تشريعات موحدة عالمياً، مما يتطلب وضع أطر قانونية دولية.

التوصيات

١. ضرورة سن تشريعات وطنية في الدول العربية للاعتراف الكامل بالحجية القانونية لسندات الشحن الإلكترونية، بما يتماشى مع الاتفاقيات الدولية.

٢. وضع ضوابط تنظيمية وفنية لضمان أمن وسلامة البيانات الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية.

٣. تشجيع القطاع الخاص والمؤسسات المالية على الاستثمار في البنية التحتية اللازمة لدعم الانتقال نحو السندات الإلكترونية.

٤. عقد دورات تدريبية للعاملين في مجال الشحن البحري حول كيفية استخدام السندات الإلكترونية والاستفادة من مزاياها.

٥. العمل على وضع اتفاقية دولية موحدة بشأن الإطار القانوني الخاص بسندات الشحن البحرية الإلكترونية.

٦. سن تشريعات وطنية في الدول العربية تكفل الاعتراف القانوني الكامل بسندات الشحن الإلكترونية، وتتيح استخدامها كدليل إثبات أمام القضاء.

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

٧. وضع معايير فنية موحدة لضمان أمن وسرية البيانات المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية وحمايتها من الاختراق.

٨. إبرام اتفاقيات دولية شاملة بشأن الإطار القانوني الموحد لتنظيم استخدام وتداول سندات الشحن الإلكترونية عالمياً.

٩. وضع نماذج موحدة لعقود الشحن البحري الإلكتروني تحدد بوضوح الالتزامات والمسؤوليات القانونية للأطراف.

١٠. إنشاء مراكز تحكيم ووساطة متخصصة لتسوية المنازعات المتعلقة بسندات الشحن البحرية الإلكترونية بطرق بديلة.

المراجع:

- المصادر العربية:

- الكتب والدوريات:

- الشرقاوي، علي علي. العقود التجارية البحرية وعمليات النقل البحري. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٧.
- البكري، علي سيد. مبادئ القانون التجاري. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٨.
- التهامي، سامح عبد الواحد" – التجارة الإلكترونية وانعكاساتها الاقتصادية – "مجلة الشريعة والقانون – العدد ٤٣ – ٢٠٠٩م.
- الحمدي، عمر" .الإثبات الإلكتروني في المعاملات التجارية ."مجلة الحقوق والقانون، المجلد ١٠، العدد ٣، ٢٠٢٢م.
- حجازي، عبد الفتاح بيومي، أحكام سند الشحن الإلكتروني، مجلة كلية الحقوق بجامعة المنصورة،

العدد ٥٥، ٢٠١٣م

- قاسم، علي سيد، النظام القانوني للتجارة الإلكترونية، دار النهضة العربية، ٢٠١٩م.
- السيد، صلاح الدين. النظام القانوني لسند الشحن الإلكتروني. القاهرة: دار النهضة العربية ٢٠١٨.
- السيد، عمرو محمد. النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٧.
- الشواربي، عبد الحميد. أحكام القانون البحري. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٧.
- العريني، محمد فريد. القانون التجاري البحري. الإسكندرية: منشأة المعارف، ٢٠٠٧م.
- العمري، محمد" .الإثبات الإلكتروني في المنازعات التجارية ."مجلة العدل، العدد ٤٥، ٢٠٢٢م.
- العنزي، فهد" .حجية السجلات الإلكترونية في نظام المعاملات السعودي ."مجلة العدل، العدد ١٥، ١٤٣٠هـ.
- حجازي، وائل" .إدارة المخاطر التقنية المرتبطة بالمستندات الإلكترونية ."مجلة الحاسبات وتقنية المعلومات، المجلد ٨، العدد ٤، ٢٠٢٢م.
- حسن، عمرو" .أثر التجارة الإلكترونية على كفاءة سلاسل الإمداد ."مجلة كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، المجلد ٥٦، العدد ٣، ٢٠١٩م.
- حسن، ماجد" .معوقات استخدام سند الشحن الإلكتروني في الدول النامية ."مجلة القانون البحري، المجلد ٥، العدد ٣، ٢٠٢٠م.
- خضر، سارة" .الإثبات الإلكتروني في منازعات سندات الشحن ."مجلة التجارة الإلكترونية، العدد ١٠، ٢٠١٩ م.
- رشدي، أحمد" .أمن المعلومات في التجارة الإلكترونية ."مجلة الحاسبات والمعلوماتية، المجلد ٤٢،

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

العدد ٣، ٢٠٢٠ م.

- رشيد. أحمد،" أثر التقنيات الحديثة على العمل المصرفي"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد ١٥، ٢٠١٨ م.
- سالم، باسم" .أثر التقنيات الحديثة على سلامة الشحن البحري ."مجلة النقل البحري، المجلد ١٣، العدد ٨، ٢٠٢١ م.
- سعد، أسامة" .دور التقنيات الحديثة في تسوية منازعات التجارة الدولية ."مجلة التحكيم التجاري الدولي، المجلد ٥، العدد ٢، ٢٠٢٠م.
- سعد، رامي" .تحديات الإثبات بالمحررات الإلكترونية في المعاملات التجارية ."مجلة الحقوق، المجلد ٥، العدد ٢، ٢٠٢١م
- سعيد، وليد، التحديات القانونية في تحديد المسؤولية عن الأضرار المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية، مجلة الشريعة والقانون، المجلد ١٥، العدد ٢، ٢٠٢١م.
- سلامة، أحمد عبد الكريم. أحكام التجارة الإلكترونية. القاهرة: دار النهضة
- سليمان، خالد" .تحديات حفظ السجلات والمستندات الإلكترونية ."مجلة الحاسبات ونظم المعلومات، المجلد ٥، العدد ١، ٢٠٢١م.
- شرف الدين، أحمد، أثر استخدام التجارة الإلكترونية على تخفيض تكاليف المعاملات التجارية "مجلة كلية الحقوق جامعة الزقازيق – المجلد ٨٣ – العدد ٣ – ٢٠١٨م.
- صلاح، أحمد" .أحكام قضائية في منازعات سندات الشحن الإلكترونية ."مجلة القانون التجاري، العدد ١٥، ٢٠١٨م.
- عبد العال، عكاشة محمد. القانون التجاري البحري. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٠م.

- علي، أحمد" .التحديات التعاقدية المرتبطة بسندات الشحن الإلكترونية ."مجلة القانون التجاري، المجلد ١٣، العدد ٢، ٢٠٢٢م.
- علي، أحمد" .التحديات القانونية لتحديد المسؤولية في سندات الشحن الإلكترونية ."مجلة الحقوق، المجلد ١١، العدد ٣، ٢٠٢٢م.
- علي، أحمد" .أثر التقنيات الحديثة على تكاليف النقل البحري ."مجلة الاقتصاد والتجارة، المجلد ١٥، العدد ٣، ٢٠٢٢م.
- علي، أحمد" .أثر التكنولوجيا على تيسير التجارة الدولية ."مجلة الاقتصاد والتجارة الخارجية، المجلد ١٠، العدد ٢، ٢٠١٧م.
- علي، أحمد" .تقنيات النقل الحديثة وانعكاساتها ."مجلة النقل واللوجستيات، المجلد ١٠، العدد ٥، ٢٠١٩م.
- علي، أحمد. مجلة النقل البحري العربية،" فوائد سند الشحن الإلكتروني في الموانئ"، العدد ١٥، ٢٠٢١م.
- علي، أسامة" .التحديات التشريعية أمام الاعتراف بسندات الشحن الإلكترونية ."مجلة الشريعة والقانون، المجلد ١٠، العدد ٢، ٢٠٢٢م.
- علي، خالد" .إشكاليات الإثبات بالمحررات الإلكترونية في المعاملات التجارية ."مجلة العلوم القانونية، المجلد ١٢، العدد ١، ٢٠٢٠م.
- علي، علي عبد القادر" .أحكام سند الشحن البحري في القانون المصري ."مجلة كلية الحقوق – جامعة الزقازيق، العدد ٤٣، ٢٠١٣.
- عمر، علي" .التحديات الأمنية المرتبطة بسندات الشحن الإلكترونية ."مجلة الحاسبات والشبكات،

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

المجلد ١٠، العدد ٢، ٢٠٢٢م.

- قاسم. محمد حسن،" أحكام نقل الملكية في البيع الدولي للبضائع"، مجلة كلية الحقوق، جامعة القاهرة، المجلد ٥٦، ٢٠١٩م.
- قاسم، علي سيد" .التحديات القانونية للتجارة الدولية الإلكترونية ."مجلة الحقوق – جامعة الكويت . المجلد ٣٣، العدد ٤. ديسمبر ٢٠٠٩م.
- منصور، خالد" .القوة الإثباتية لسندات الشحن الإلكترونية ."مجلة الحقوق، العدد ١٢، ٢٠٢١م.

- الأنظمة والقوانين:

- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً" اتفاقية روتردام "في عام ٢٠١٨م،
- النظام البحري التجاري الجديد بموجب المرسوم الملكي رقم (م/١٠) وتاريخ ١٤٤٠/١/٢٩هـ، المنشور في جريدة أم القرى بتاريخ ١٤٤٠/٢/٢هـ
- قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ وتعديلاته، الصادر بتاريخ ١٩٩٩/٥/١٧م، المعدل بالقانون رقم ٥ لسنة ٢٠٠٦
- قانون بشأن التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات، رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الجريدة الرسمية العدد ٥ مكرر (ب) في ١٥ فبراير ٢٠٠٤م.
- قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ .
- قرار الهيئة القومية للبريد في جمهورية مصر العربية رقم ٨٢ لسنة ٢٠١٩م، الصادر في ٢٥ يونيو ٢٠١٩م، والمنشور في الوقائع المصرية، العدد ١٥٢ مكرر (ب) في ٩ يوليو ٢٠١٩م.
- ديباجة نظام النقل البحري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١٤ وتاريخ ١٤٢٩/١/٢٩هـ.

- نظام النقل البحري السعودي، المرسوم الملكي رقم م/١١، ١٤٣٥/٢/٦هـ، جريدة أم القرى، ١٤٣٥/٢/٨هـ.
- نظام التجارة السعودي، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (٣٢) وتاريخ ١٣٥٠/١/١٥هـ بالموافقة على النظام التجاري بالمملكة، المسمى بنظام المحكمة التجارية.
- نظام المعاملات الإلكترونية السعودي، المرسوم الملكي رقم م/٨، ١٤٢٨/٣/٢٧هـ، جريدة أم القرى، ٢٩/٣/١٤٢٨هـ.
- لائحة سندات الشحن الصادرة عن الهيئة العامة للنقل البحري رقم ١/١٦/١٤٣٦ وتاريخ ٢١/٣/١٤٣٦هـ.
- مذكرة الإيضاح المرفقة بمشروع قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤.

- مواقع الانترنت:

- موقع الهيئة السعودية للمواصفات والمقاييس والجودة./https://www.saso.gov.sa :
- موقع الهيئة العامة للنقل السعودية/https://www.tga.gov.sa :
- موقع الهيئة العامة للاستعلامات –المستودع الرقمي لإعلام مصر الرسمي : https://mediadr.sis.gov.eg
- موقع المحاكم والمجالس القضائية في المملكة المتحدة: ./https://www.judiciary.uk/judgments
- موقع بوابة النقل البحري./https://maritime.naql.sa
- موقع محاكم دبي: ./https://www.dc.gov.ae/PublicServices/LegalAffairs/Pages
- موقع محكمة القاهرة الابتدائية، جمهورية مصر العربية:

(ISSN: ٢٣٥٦ - ٩٤٩٢)

/https://cairoprimarycourt.courts.gov.eg

- موقع محكمة الاستئناف في باريس، فرنسا: https://www.cours-appel.justice.fr/paris/arrets-civils-٦٠٥٤

- موقع وزارة العدل السعودية/https://www.moj.gov.sa :

- المصادر الأجنبية:

- Bao, Z., Wang, X., Larsen, K. R., & Morgan, L. (٢٠٢٠). Electronic vs. paper bill of lading: Do freight forwarders care? Research in Transportation Business & Management, ٣٧, ١٠٠٤٥٤.
- Ølnes, S., Ubacht, J., & Janssen, M. (٢٠١٧). Blockchain in government: Benefits and implications of distributed ledger technology for information sharing. Government Information Quarterly, ٣٤(٣), ٣٥٥-٣٦٤.
- Zhao, L., Fan, S., & Yan, H. (٢٠٢٠). Adoption of electronic bill of lading in China. The Asian Journal of Shipping and Logistics, ٣٦(٢), ٩١-١٠٠.