

Transformations in Maritime Transport in the Digital Age: A Legal Study of the Electronic Bill of Lading in the United Arab Emirates”

Amna Saleh Shamis Alkindi
University of Sharjah
U20106099@sharjah.ac.ae

Nazzal Mansour Kisswani
University of Sharjah
nkisswani@sharjah.ac.ae

Accepted Date: 16/10/2025.

Publication Date: 1/4/2026.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Abstract

This research addresses the nature of electronic bills of lading in light of Emirati legislation, by defining, describing its functions, mechanisms, establishment, parties involved, and its significance as a new means of proving maritime transport contracts. It also discusses the substantive and formal conditions of such documents, with the research problem lying in the absence of national legislative rules regulating them, and the adequacy of the provisions of (the Electronic Transactions and Trust Services Law No. (46) for the year 2021) in addressing them in the UAE, along with the UAE Maritime Trade Law. The research adopts an analytical and comparative approach and consists of a set of findings, among which are:

1. The role of electronic bills of lading has evolved to become a tool for proving both transport and shipping contracts, culminating in being a credit instrument representing the goods. Therefore, possessing it indicates possession of the goods, resulting in the same legal consequences as possession of the goods themselves.

2. Both traditional and electronic bills of lading serve the same purpose, and electronic maritime bills of lading can perform the same role as traditional bills of lading in proving contractual transactions.

Keywords: Electronic Bills of Lading, Electronic Transactions, Maritime Law

تحولات النقل البحري في العصر الرقمي "دراسة قانونية لسند الشحن الإلكتروني
في الإمارات"

نزال منصور الكسواني**
جامعة الشارقة

nkisswani@sharjah.ac.ae

آمنة صالح الكندي*
جامعة الشارقة

U20106099@sharjah.ac.ae

تاريخ النشر: 2026/4/1.

تاريخ القبول: 2025/10/16.

المستخلص

تناول هذا البحث بيان ماهية سند الشحن الإلكتروني في ضوء التشريع الإماراتي، من خلال البحث في تعريفه، ووظائفه، وآلياته، وإنشائه، وبيان أطرافه، وأهميته؛ كونه وسيلة جديدة في إثبات عقد النقل البحري. كما تطرق إلى الشروط الموضوعية والشكلية لهذا النوع من السندات، وتمثلت مشكلة البحث في غياب القواعد التشريعية الوطنية المنظمة له، ومدى كفاية نصوص (قانون المعاملات الإلكترونية وخدمات الثقة رقم (46) لسنة 2021م) في معالجته في دولة الإمارات، وقانون التجارة البحري الإماراتي، واعتمد البحث على المنهج التحليلي، والمقارن، واختتم البحث بمجموعة من النتائج من أبرزها:

1. تطوّر دور سند الشحن الإلكتروني حتى أصبح أداةً لإثبات عقد النقل والشحن معاً، وانتهى بكونه أداة ائتمان تمثل البضائع؛ وعليه، فإنّ حيازته تدلّ على حيازة البضائع، وينتج عنها نفس النتائج القانونية المترتبة على حيازة البضائع نفسها.
 2. إنّ سند الشحن التقليدي والإلكتروني يحققان الهدف نفسه، ويمكن أن يؤدي سند الشحن البحري الإلكتروني الدور نفسه، الذي يؤديه سند الشحن التقليدي، في إثبات التصرفات التعاقدية.
- الكلمات المفتاحية:** سند الشحن الإلكتروني، المعاملات الإلكترونية، القانون البحري.

* طالب ماجستير
** أستاذ مشارك دكتور

مقدمة

Introduction

شهد القرن العشرين تقنيات مبتكرة وسريعة، مع تغييرات جوهرية في التبادل التجاري العالمي؛ إذ أصبحت التجارة الإلكترونية موضع اهتمام وجذب للكثيرين؛ مما أدى إلى ضرورة وجود تغييرات تنظيمية. وقد أدت التحولات الإلكترونية إلى تبادل البيانات إلكترونياً في التجارة الدولية، وبخاصة في النقل البحري؛ حتى يكون هناك نوع من التسهيل في التجارة البحرية.

لا يمكن فصل التحول الرقمي في قطاع النقل البحري عن سياق أوسع يتمثل في مفاعل الثورة الصناعية الرابعة التي أعادت تشكيل مفاهيم المعاملات التجارية والقانونية على حدٍ سواء. فقد فرضت تقنيات مثل: الذكاء الاصطناعي، وسلاسل الكتل (البلوك تشين)، وإنترنت الأشياء، تحديات جديدة أمام النظم القانونية التقليدية، لا سيما في مجالات الإثبات، والتوقيع، والأمن السيبراني. وأصبح من الضروري أن تتفاعل البنية القانونية مع هذا الواقع التكنولوجي المتسارع، من خلال إصدار تشريعات مرنة تستوعب التغيير، وتوفّر بيئة قانونية آمنة للمعاملات الرقمية، خاصة في القطاعات الحيوية كالنقل البحري.

وانطلاقاً من رؤية "نحن الإمارات 2031"، التي تسعى إلى ترسيخ مكانة الدولة كمركز عالمي رائد في الاقتصاد الرقمي والخدمات الذكية، يُعدّ التحول الرقمي في قطاع النقل البحري أحد المسارات الحيوية لتحقيق هذا الهدف الوطني. إذ ترتبط الكفاءة اللوجستية والقدرة على استخدام التقنيات الحديثة مثل: البلوك تشين، والتوقيع الرقمي في المعاملات البحرية، بمستوى التنافسية العالمية للدولة، وجاذبيتها للاستثمارات الأجنبية. ومن هذا المنطلق، فإنّ تطوير الإطار القانوني لسند الشحن الإلكتروني يُعدّ خطوة إستراتيجية تدعم محاور الرؤية، وتُعزز جاهزية الدولة للتحولات التكنولوجية المقبلة.

وقد كان لظهور التبادل الإلكتروني للبيانات تأثيرٌ كبيرٌ على نمو وتطور التجارة الدولية، خاصة مع استحداث سندات الشحن الإلكترونية. غير أنّ الانتقال من نظام سندات الشحن التقليدية إلى نظيرتها الإلكترونية استلزم معالجة عدد من المسائل الإجرائية المهمة.

ولا خلاف في أنّ سند الشحن يُعدّ وثيقة النقل بحرًا، الذي يمثل الضمان القانوني بين من يقوم بنقل البضاعة، وبين المنوط بالشحن إلى المرسل إليه، ومن المعلوم أنّ سند الشحن هو إيصالٍ بتسليم البضائع، يُسلمه قائد السفينة للشاحن في ميناء الشحن، وقد تطور دوره حتى أصبح أداةً لإثبات عقد النقل والشحن معًا، وانتهى بكونه أداة انتمان

تمثل البضائع؛ ولذلك فإنَّ حيازته تدلُّ على حيازة البضائع، وينتج عنها نفس النتائج القانونية المترتبة على حيازة البضائع نفسها.

ولا شك في أنَّ سند الشحن يعد وثيقة قانونية مهمة في النقل البحري؛ إذ يلعب دوراً مزدوجاً كإيصال استلام وكعقد نقل يحدد حقوق والتزامات كل من الشاحن والناقل. كما يُعد أداة قابلة للتداول تمنح حاملها الحق في تسلُّم البضاعة عند الوصول، مما يجعله وثيقة محورية في العمليات التجارية والمالية المرتبطة بالنقل البحري، ويُستخدم أيضاً كوسيلة إثبات أمام القضاء في حال وقوع نزاعات. وتطورت وظيفة سند الشحن ليصبح أداة لإثبات عقد النقل والشحن في آنٍ واحد، مما جعله أداة ائتمان تمثل البضائع. وفي هذا السياق، تُعد حيازة السند بمثابة حيازة للبضائع نفسها، وتحمل نفس الآثار القانونية.

ويحق لصاحب السند الإلكتروني تسلُّم وتسليم البضائع عبر التعرف عليه وقبوله باستخدام الوسائل الحديثة، وقد تم الاعتراف به قانونياً في دولة الإمارات باعتباره سنداً قانونياً.

بالرغم من صدور قانون التجارة البحري الإماراتي رقم (43) لعام 2023م، إلا أنه تناول السند الإلكتروني في مادة واحدة فقط- تتعلق بحجيته. على صعيد الاتفاقيات الدَّولية، وعملت الدول على وضع اتفاقيات لتنظيم الملاحة البحرية بشكل عام، والمعاملات الإلكترونية بشكل خاص. وفي عام 1921م، نظمت الجمعية البحرية الدَّولية اجتماعاً لتعزيز التنسيق بين الناقلين من خلال تطوير نموذج موحد لسند الشحن. بعد ذلك بثلاث سنوات في 1924م، تم التوقيع على اتفاقية "لاهاي"، أو "بروكسل"، التي استهدفت توحيد القوانين المتعلقة بسندات الشحن. وفي عام 2008م، قدمت قواعد "روتterdam" إطاراً قانونياً معاصراً يلبي التطورات التكنولوجية والمتطلبات التجارية الحديثة في مجال النقل البحري.

أولاً: أهمية البحث **The Importance Of Research**

تبرز أهمية هذا البحث من خلال توظيف سندات الشحن الإلكترونية كأداة رئيسية لإثبات عقود النقل البحري، وبخاصة مع التزايد المستمر في التعاملات المستخدمة لهذه الوسيلة، وذلك في ظل التقدم التكنولوجي الكبير الذي نعيشه اليوم.

ثانياً: إشكالية البحث **Research Problem**

تكمن إشكالية البحث في عدم وجود تشريعات وطنية تنظم سندات الشحن الإلكترونية، مما يستلزم البحث القانوني لمعالجة هذا الفراغ. ويشمل تحديد الإطار القانوني الخاص بسندات الشحن الإلكترونية على مستوى دولة الإمارات، وكذلك ضمن الاتفاقيات الدَّولية. وتنفرد عن ذلك أسئلة عدة:

1. ما وظائف وآليات سند الشحن الإلكتروني؟
2. ما الشروط الموضوعية والشكلية لسند الشحن الإلكتروني؟
3. هل يؤدي سند الشحن الإلكتروني الدور نفسه الذي يؤديه سند الشحن التقليدي، في إثبات التصرفات التعاقدية؟
4. هل سند الشحن الإلكتروني يفي بوظائف سند الشحن الورقي؟
5. ما القوانين التي تُطبَّق على سند الشحن الإلكتروني في دولة الإمارات؟
6. هل الاتفاقيات الدوليّة المتعلقة بالملاحة البحرية المتاحة حاليًا تنطبق على سندات الشحن الإلكترونيّة؟

إنَّ غياب تنظيم تشريعي تفصيلي لسندات الشحن الإلكترونيّة في دولة الإمارات لا يقتصر أثره على الجانب النظري، بل ينعكس بشكل مباشر على الممارسات التجارية واللوجستية اليومية. فقد يؤدي هذا الفراغ إلى تعطيل الإجراءات الجمركية، وتأخير الإفراج عن البضائع؛ نتيجة غياب الاعتراف الرسمي بالحيازة الرقمية، أو الشك في صحة السند الإلكتروني. كما يفتح المجال أمام النزاعات القضائية بشأن ملكية الشحنة، أو صحة توقيع المستند، مما يرهق النظام القضائي، ويضعف الثقة في البيئة الاستثمارية. ومن ثمّ، فإنَّ وجود إطار قانوني واضح يحدُّ من هذه الإشكالات، ويوفر بيئة قانونية أكثر استقرارًا وتماشياً مع متطلبات التجارة البحرية الرقمية.

ثالثاً: أهداف البحث Research Aims

تكمن أهداف البحث فيما يأتي:

1. توضيح وظائف وآليات سند الشحن الإلكتروني.
2. ذكر الشروط الموضوعية والشكلية لسند الشحن الإلكتروني.
3. ذكر القوانين التي تُطبَّق على سند الشحن الإلكتروني في دولة الإمارات.
4. مراجعة الأنظمة القانونية الوطنية والدولية المتعلقة بالتجارة الإلكترونية، وسند الشحن الإلكتروني، وحصراً نواحي القصور الحالية، بالرغم من الجهود الوطنية، والدولية؛ لتطوير عمل الشحنة، والناقلين البحريين.
5. عرض وتقييم وجهات نظر الفقهاء، والقضاء، بشأن قبول سند الشحن الإلكتروني باعتباره بديلاً لسند الشحن التقليدي.

رابعاً: منهج البحث Research Methodology

يعتمد البحث على المنهج التحليلي، والمقارن، من خلال شرح النصوص القانونية للتشريعات الإماراتية ذات الصلة بالسند الإلكتروني، بالإضافة إلى مقارنة بالتشريعات الأخرى كالقانون البحري المصري رقم 4 لسنة 2005 والاتفاقيات الدولية.

خامساً: خطة البحث Research Plan

تكون هذا البحث من مبحثين، وخاتمة، على النحو الآتي:

المبحث الأول: ماهية سند الشحن الإلكتروني.

المبحث الثاني: إنشاء سند الشحن الإلكتروني.

الخاتمة: وفيها أهم نتائج البحث وتوصياته.

المبحث الأول**The First Chapter****ماهية سند الشحن الإلكتروني****The Nature of Electronic Bill of Lading**

يُعدُّ سند الشحن الإلكتروني أحد مخرجات تقنيات الاتصال التي تم استحداثها في عصرنا الحالي، والتي لا تختلف بمفهومها ومدلولها القانوني عن أيّ وثيقة إلكترونية، يتم التعامل بها عبر وسيط إلكتروني، إذ تسود التكنولوجيا في كافة جوانب الحياة العملية، وبرزت الحاجة إلى تحديث الأدوات والوثائق التجارية لتواكب هذا التطور المستمر. من بين هذه الوثائق، يأتي سند الشحن الإلكتروني باعتباره تطوراً طبيعياً لسند الشحن التقليدي، مما يعكس التحولات الجذرية في قطاع النقل واللوجستيات. ويؤدي سند الشحن الإلكتروني، -الذي يُعرف أيضاً بأنه نظير رقمي للوثيقة الورقية التقليدية- دوراً محورياً في التجارة البحرية الدولية؛ إذ يُستخدم لإثبات ملكية البضائع، وتفاصيل الشحن والتسليم، بطريقة مؤتمتة وآمنة.

هذه الوثيقة الإلكترونية لا تسهل -فقط- عملية تتبع وإدارة الشحنات بكفاءة عالية، بل تساعد -أيضاً- في تقليل الأخطاء البشرية، وتقديم حلول فعّالة للتحديات التي تواجهها الأساليب التقليدية. كما تعزز سندات الشحن الإلكترونية من الشفافية والسرعة في المعاملات التجارية عبر الحدود، مما يعكس تطور القطاعات التجارية نحو بيئة أكثر رقمنة وتكاملاً. وما دامت الكتابة تتنوع بين كتابة عادية على الورق، وكتابة إلكترونية في صورة رسالة بيانات، أصبح السند الإلكتروني هو البديل المتاح؛ إذ يمكن إرسال السند الإلكتروني بسهولة وسرعة من خلال الشبكة العالمية دون اللجوء إلى الوثائق الورقية التقليدية. ويشتمل هذا السند على المعلومات ذاتها الموجودة في السند التقليدي، بالإضافة إلى بعض البيانات الإضافية التي تتعلق بالتكنولوجيا الحديثة⁽¹⁾.

المطلب الأول

The First Section

تعريف سند الشحن الإلكتروني ووظائفه

Definition of Bill of Lading and its Functions

في البداية نضع بين يدي القارئ تعريف سند الشحن التقليدي؛ وهو ذلك "السند الذي يسلمه الناقل، أو من يمثله، بناءً على طلب الشاحن، وموقع من الناقل، أو الرُّبَّان، على تسلمه البضاعة المنقولة عن طريق البحر، وبذلك يمكن اعتباره سنداً للاستلام والحياسة"⁽²⁾.

خلت التشريعات العربية، والوطنية، من تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني، وقد حاول فقهاء القانون وضع تعريف لهذا النوع من السندات مستنديين على بعض الاتفاقيات الدولية، إلى أن صدرت اتفاقية (روتterdam) عام 2008م، ووضعت تعريفاً له، كما كان لها دور في تنظيم إجراءات استخدام سجل النقل الإلكتروني، سواء كانت هذه السجلات قابلة للتداول، أو غير قابلة للتداول، كما كان للقانون النموذجي الصادر عن (الأونسترال) دور عندما أصدر القانون الخاص بالسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل عام 2017م؛ وعليه، سيُقسَّم هذا المطلب إلى فرعين، كما يلي:

الفرع الأول

The First Subsection

تعريف سند الشحن الإلكتروني

Definition of Electronic Bill of Lading

نجد أن أغلب التشريعات العربية والأجنبية⁽³⁾ لم تعرّف سند الشحن الإلكتروني بشكلٍ واضح، إلا أن المشرع الإماراتي عرف المستند الإلكتروني في المادة الأولى من قانون المعاملات الإلكترونية وخدمات الثقة لسنة 2021 بأنه "أي وثيقة أو رسالة أو بيان يتم إنتاجه أو تخزينه أو نقله أو استلامه باستخدام تقنيات المعلومات، وذلك عبر أي وسيلة إلكترونية، بشرط أن يكون قابلاً للاسترجاع بطريقة مفهومة وواضحاً أشارت المادة نفسها إلى أن المعاملات الإلكترونية تشمل العقود التي يتم إصدارها كلياً أو جزئياً بشكل إلكتروني". ويُستنتج من ذلك أن المشرع الإماراتي لم يضع تعريفاً لسند الشحن الإلكتروني، إلا أن ذلك لا يمنع من تطبيق القانون على سند الشحن البحري الإلكتروني باعتباره مستنداً إلكترونياً⁽⁴⁾.

وقد عرفته اللّجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا (الإسكوا) بأنه: "وثيقة إلكترونية تقوم بنفس وظائف سند الشحن الورقي، حيث تُستخدم كدليل على شحن البضائع، وكعقد للنقل، وأداة قانونية لتسليم البضاعة إلى المستلم المحدد إلكترونياً".

في حين عرفه القانون النموذجي للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسترال) بشأن النقل الإلكتروني بأنه: "مستند رقمي معترف به قانونياً، يستخدم في النقل البحري، ويعمل كإثبات لاستلام البضائع ويوثق حقوق المرسل إليه، مما يسمح بالتعامل مع عمليات الشحن بوسائل إلكترونية موثوقة"⁽⁵⁾.

وعرفه جانب من الفقه بأنه: "مستند إلكتروني يصدر عبر منصات رقمية معتمدة، يثبت ملكية البضاعة، ويسمح بنقلها إلكترونياً دون الحاجة إلى مستندات ورقية، مما يسهم في تقليل التكاليف، وتسهيل الإجراءات اللوجستية"⁽⁶⁾.

كما عرّف سند الشحن الإلكتروني من قِبَل آخرين بأنه وثيقة رقمية أو مجموعة من رسائل البيانات التي يصدرها الناقل إلكترونياً إلى المرسل، تتضمن تأكيداً على وجود عقد للنقل، واستلام البضائع من قبل الناقل، وكذلك الشروع في عملية الشحن⁽⁷⁾.

يتضح من التعريفات المتعددة لسند الشحن الإلكتروني – سواء تلك المستمدة من الاتفاقيات الدولية (كالأونسترال وروتدرام)، أو ما ورد على لسان الفقهاء – أن جميعها تشترك في نقاط جوهرية، وتختلف في مدى إبرازها للوظائف القانونية والتقنية للسند. كما أن التعريفات السابقة تبرز السند بوصفه وثيقة إلكترونية تحظى باعتراف قانوني، وتؤدي دوراً إثباتياً رئيساً في عقد النقل، وهو بذلك يرسخ وظيفة الحجية القانونية للسند في البيئة الرقمية. في المقابل، ركز تعريف الإسكوا على الوظيفة الإجرائية والعملية لسند الشحن، من حيث كونه أداة لنقل ملكية البضائع وإثبات شحنها، وهو ما يعزز قيمته في البيئة اللوجستية.

أما التعريفات الفقهية الحديثة، فقد سعت إلى إبراز بُعد جديد في سند الشحن الإلكتروني يتمثل في كونه مستنداً قابلاً للتداول الإلكتروني، الأمر الذي يطرح تساؤلات قانونية مهمة بشأن مدى تطابق هذا التداول مع أحكام الحيابة الفعلية المنصوص عليها في القوانين البحرية التقليدية. كما أن بعض التعريفات أظهرت أهمية استخدام المنصات الرقمية المعتمدة كشرط لصحة الإصدار والتداول، مما يدخل عنصراً تقنياً يجب أن يكون محل تنظيم قانوني صريح، وهو ما لا يزال غائباً عن بعض التشريعات، ومنها الإماراتية.

وبالرجوع إلى تعريف المشرع الإماراتي للمستند الإلكتروني – دون تحديد دقيق لسند الشحن الإلكتروني – يلاحظ أن التشريع تعامل مع السند ضمن فئة أوسع من "السجلات الإلكترونية" أو "رسائل البيانات". وبالرغم من شمولية هذا التعريف، إلا أن غياب تعريف نوعي خاص بسند الشحن الإلكتروني في القانون البحري الإماراتي رقم 43 لسنة 2023، قد يُضعف من مستوى الحماية القانونية والتفسير القضائي

المستقر لهذا السند في حال النزاع، وبخاصة فيما يتعلق بحجته في الإثبات، وآلية تداوله، وتحديد حائزه الشرعي.

لذلك، فإن غياب تعريف دقيق في القانون الإماراتي يتطلب، في سبيل سدّ هذا الفراغ، الاعتماد على التعريفات الواردة في القواعد النموذجية الدوليّة، مثل: اتفاقية روتردام، وقواعد الأونسترال، إلى حين استكمال المنظومة التشريعية الوطنية. وينبغي أن يتضمن أي تعريف تشريعي مستقبلي العناصر الآتية: (1) الصفة الإلكترونيّة للسند، (2) صلاحيته لنقل الملكية أو إثباتها، (3) قابليته للتداول، (4) ارتباطه بعقد النقل البحري وإثبات الاستلام.

وبالرغم من عدم تطرّق المشرّع في القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023م إلى تعريف سند الشحن الإلكتروني، إلا أنّ المادة (163) في الفقرة (1) أشارت إلى أنه: "يجوز إصدار سند الشحن بأيّ من الوسائل الإلكترونيّة"، كما أشارت الفقرة (2) إلى خضوع سند الشحن الإلكتروني إلى الأحكام المقررة لحجية سند الشحن التقليدي نفسها، ويترتب عليها ما يترتب على سند الشحن الورقي من آثار. وأشارت الفقرة (3) من المادة ذاتها إلى شروط الاعتراف بحجية سند الشحن الإلكتروني على النحو الآتي⁽⁸⁾:

أ. أن تُستخدم وسيلة تتيح تحديد الشخص الذي يحق له قانوناً حيازة السند.
ب. أن تكون الوسيلة المعتمدة في إصدار أو تداول السند مؤمنة بما يكفي لضمان سلامته من التلاعب.

ج. أن توفر الوسيلة إمكانية لحائز السند لإثبات امتلاكه له بطريقة موثوقة
أما بالنسبة للاتفاقيات الدوليّة؛ فقد نصت المادة (2) من (قانون (الأونسترال) النموذجي بشأن التجارة الإلكترونيّة لسنة 1996م على تعريف رسالة البيانات بأنها مجموعة من المعلومات يتم إعدادها أو إرسالها أو استلامها أو حفظها عبر وسائل إلكترونية أو صوتية أو تقنيات مشابهة، وتشمل -كمثال لا حصراً- أنظمة التبادل الإلكتروني للبيانات، وخدمات البريد الإلكتروني، والبرق، والتلكس، وكذلك النسخ الورقية الناتجة عنها.

ومن الجدير بالذكر، أنّ قانون (الأونسترال) أشار في المادة (17) إلى مستندات النقل معتبراً أن الأفعال الواردة في المادة (16)، وهي الأفعال المرتبطة بنقل البضاعة التي تتم باستخدام الكتابة، تطبق على الأفعال التي تنفذ باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر.

في حين اعترفت اتفاقية (روتterdam) في المادة (8) بسند الشحن الإلكتروني الذي سُجّل فيه ما اتفق عليه بين الأطراف (الناقل والشاحن).

بالإضافة إلى ذلك؛ تعدُّ الوثائق الإلكترونية من أهم التطورات التي استحدثتها قواعد (روتريدم) في النقل البحري للبضائع، وقد عرّفت المادة الأولى من هذه المعاهدة في فقرتها (الثامنة عشر) المستندات أو سجلات النقل الإلكترونية تلك البيانات التي تُضمّن في رسالة واحدة أو عدة رسائل يصدرها الناقل عبر وسيلة إلكترونية، استناداً إلى عقد النقل، وتشمل كذلك أية معلومات أخرى يتم ربطها بسجل النقل الإلكتروني بشكل منطقي، سواء عن طريق مرفقات أو وسائل ربط إلكترونية أخرى، في وقت الإصدار أو بعده، بحيث تُعدّ هذه المعلومات جزءاً لا يتجزأ من سجل النقل الإلكتروني⁽⁹⁾. ومن جانب آخر؛ عرفته اتفاقية (هامبورغ) في المادة الأولى بأنه: "وثيقة يثبت من خلالها عقد النقل البحري، وتسلم الناقل للبضائع، وتحميلها، ويتعهد بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة بتسليمها لشخص معين، أو تحت الإذن، أو لحامله". ويتضح من ذلك؛ أنّ الاتفاقية لم تحدد شكل سند الشحن فيما إذا كان ورقياً أو إلكترونياً، إلا أنه يفهم من تعريف الكتابة بأنها تشمل (البرقية، والتلكس)، ونرى أنها جاءت على سبيل المثال وليس الحصر؛ مما يعني أن الاتفاقية أتاحت المجال لأي تطور تكنولوجي. كما أشارت المادة (14) في الفقرة (3) إلى إمكانية استخدام النظام الإلكتروني في إصدار سند الشحن البحري⁽¹⁰⁾.

الفرع الثاني

The Second Subsection

وظائف سند الشحن الإلكتروني

Functions of the Electronic Bill of Lading

بعد صدور قواعد "روتريدم" لعام 2008م أصبح لسند الشحن الإلكتروني قبول على الصعيد الدولي؛ إذ تسعى إلى مواكبة آخر التطورات في مجال التجارة الدولية، وظهور تكنولوجيا المعلومات، والتخلي عن استخدام الورق، واستبدالها بالوسائل الإلكترونية؛ إذ نصت كلٌّ من المادتين (9) و (10) من الاتفاقية على استخدام الوسائل الإلكترونية بالإضافة إلى السندات الورقية، مثل: الخطاب الإلكتروني، وسجل النقل الإلكتروني⁽¹¹⁾.

ومن هنا، يجدر بنا توضيح وظائف سند الشحن الإلكتروني في هذا الفرع كما يأتي:

1. سند الشحن الإلكتروني دليل على وجود عقد النقل:

وهذه الوظيفة هي الوظيفة الرئيسية لسند الشحن الإلكتروني إذا كان قد تم تحرير عقد نقل مسبق، أو إذا كان قد تم تدوينه في مشاركة الإيجار، ومن ثمّ تبرز الأهمية العملية لسند الشحن الإلكتروني؛ إذ لا يقتصر على كونه دليل ثبوت شحن البضاعة فحسب، بل يكون ممثلاً لعقد النقل، وغالباً ما يكون الوسيلة الوحيدة لإثبات ذلك العقد⁽¹²⁾.

وتعدُّ سندات الشحن الإلكترونية ممثلة لعقد النقل، ودليلاً لإثباته؛ أخذاً بآخر التطورات التجارية من حيث الاعتماد على سندٍ، أو وثيقةٍ واحدة في النقل بدلاً من الوثيقتين، وبناءً على ما جرت عليه القواعد القانونية، التزم واضعو قواعد السندات الإلكترونية بالنهج ذاته؛ إذ من غير المقبول إرسال سنيين إلكترونيين عن الموضوع ذاته؛ لذا استُعين بسند الشحن الإلكتروني ليقوم بوظائفه المتعددة، ومن ضمنها أن يكون دليلَ إثباتٍ لعقد النقل، وهذا ما يُستفاد من المادة (11) من قواعد اللّجنة البحرية الدوليّة CMI لسندات الشحن الإلكترونيّة⁽¹³⁾.

وقد نصت المادة (5) من قانون المعاملات الإلكترونيّة وخدمات الثقة لسنة 2021م على أن الشكل الإلكتروني للمستند لا يؤثر سلباً على قوته القانونية أو قابليته للتنفيذ. كما أن البيانات المدرجة في المستندات الإلكترونيّة تحتفظ بقيمتها القانونية، طالما أمكن الاطلاع على تفاصيلها ضمن النظام الإلكتروني المُعتمد من الجهة المُنشئة، وتم توضيح وسيلة الوصول إليها في المستند ذاته. ويؤكد القانون أن استخدام المستندات الإلكترونيّة يتطلب موافقة الأطراف المعنية، والتي يمكن الاستدلال عليها من خلال أي تصرف يُعبّر عن القبول الضمني أو الصريح لهذا النمط من التعاقد.

وكذلك ما جاء في نصّ المادة الأولى من اتفاقية (روتردام) لنقل البضائع عن طريق البحر أن سجل النقل الإلكتروني هو عبارة عن مجموعة من البيانات التي يصدرها الناقل باستخدام وسيلة إلكترونية، بناءً على عقد النقل، سواء أُدرجت في رسالة واحدة أو عدة رسائل، وتشمل أيضاً أية معلومات أخرى ذات صلة يتم ربطها بالسجل بشكل منطقي، سواء عند الإصدار أو بعده، لتُعتبر جزءاً لا يتجزأ منه. ويُستخدم هذا السجل لإثبات أن الناقل أو من ينوب عنه قد استلم البضائع بموجب عقد النقل، وكذلك لإثبات وجود العقد ذاته أو تضمين تفاصيله.

ووفقاً لنظام السندات الإلكترونيّة المتقدم شرحه، والذي يتفق بشكل تام مع قواعد قانون المعاملات الإلكترونيّة الإماراتي، يستلزم أن يكون مكتوباً وأنَّ السند الإلكتروني، أو المحرر الإلكتروني، لا يقل في الإثبات والدلالة على ما جاء فيه من حقوقٍ والتزاماتٍ عن نظيره من السندات الورقية، بل إنَّ أنصار السندات الإلكترونيّة يرون فيه المستقبل؛ لأنه أسرع وأوثق، وهي عناصر ضرورية جداً في التجارة، كما أنه قد تلافي السلبات في السندات الورقية، خصوصاً ما كان يظهر من تعدد النسخ⁽¹⁴⁾.

2. سند الشحن الإلكتروني هو سند تملك:

بموجب سند الشحن الإلكتروني، يتفق الناقل والشاحن على تبادل المعلومات بشكل إلكتروني⁽¹⁵⁾، ويتمثل جوهر العقد في وصف البضائع المرسلّة وحالتها، ويكون هذا

الوصف محور الالتزامات والحقوق بين الطرفين وَفَقًا للقانون، ويتم تفويض تسليم الشحنة إلى المتسلّم وَفَقًا للشروط المذكورة في السند الإلكتروني⁽¹⁶⁾. ويتم اعتماد سند الشحن -التقليدي، أو الإلكتروني- باعتباره وثيقة تُثبت ملكية البضائع، ما لم يتم التحفظ على هذه الوثيقة). ويجب أن يكون سند الشحن صالحًا قانونيًا، ويمنح حامله حق تسلّم البضائع، والتصرف فيها، وذلك حتى يتم تحويل سند الشحن إلى سند ملكية. ويتطلب ذلك تحديد البضاعة بشكلٍ كافٍ، وواضح، بالإضافة إلى إمكانية تداول سند الشحن⁽¹⁷⁾.

3. سند الشحن الإلكتروني أداة لإثبات استلام البضائع:

يُحدّد سند الشحن التزامات أطراف عقد النقل وحقوقهم؛ لذلك يتعيّن التوقيع عليه. وأُوجبت اتفاقية (روتردام) توقيع سند الشحن الإلكتروني إلكترونيًا من الناقل، أو من ينوب عنه؛ إذ يُوضح التوقيع بشكلٍ إلكترونيّ هوية الشخص الموقع، مع احتمال فقد سجل النقل الإلكتروني لكل فعالية في حال اتفق الناقل والشاحن على تبديله بمستند نقل آخر قابل للتداول، أو العكس⁽¹⁸⁾.

ومن المعلوم؛ أنّ سند الشحن يتضمن حالة البضاعة، والاتفاق على دفع الأجرة، فإذا تضمّن سند الشحن دفع الأجرة من قِبَل المُرسَل إليه، فإنّه هو الذي يدفع الأجرة عند وصول الشحنة إليه، ومطابقة أوصاف البضاعة، وشروطها التي أُدرجت على سند الشحن الذي تسلّمه، وإذا كان بوساطة وسيلة الاتصال، فالكتابة ستكون إلكترونية، ويُقدّم المُرسَل إليه هذا السند الإلكتروني إلى الناقل عند وصول البضاعة لتسلّمها، فإذا كان سند الشحن الذي حرّره الناقل قد تسلّمه الشاحن سواءً عن الطريق المادي، أو بالوسيلة، فيعتبر الشاحن أنه قد أبرم عقد النقل المتعلق بالبضاعة، وقام بشحنها، وقد تسلّم المُرسَل إليه نسخة ثالثة من العقد، والتي يتمكن بموجبها من تسلّم البضاعة⁽¹⁹⁾.

4. سند الشحن الإلكتروني أداة لتمثيل البضائع:

تجدر الإشارة إلى أنّ سند الشحن الإلكتروني لا يستطيع أن يمثل البضاعة ما لم تتوافر فيه مجموعة من الشروط الموضوعية التي يفرضها الوضع القانوني والمادي للبضاعة. فإذا تحققت هذه الشروط في السند، فإنّ حيازة السند تعد مساوية لحيازة البضاعة نفسها، حتى وإن كانت في حيازة الناقل. وهذه الشروط تتضمن ضرورة أن يحدد السند البضاعة تحديدًا واضحًا يجعلها مخصصة ومميزة عن البضائع المماثلة الأخرى، وأن يكون السند قابلاً للتداول التجاري، سواء بالتظهير إذا كان سندًا لأمر، أو بالمناولة إذا كان للحامل⁽²⁰⁾.

وهذا يعني أن نقل السند كافٍ لنقل الحقوق المثبتة فيه دون الحاجة إلى أي إجراء آخر. كما يجب أن يكون السند نافذًا على الناقل الذي أصدره، وأن يمنح الشخص المرسل إليه

الحق في المطالبة بتسليم البضاعة التي تم توصيفها في السند. ولا يمكن تحقيق ذلك إلا إذا كان السند موقعاً من الناقل؛ إذ إنه بدون توقيع الناقل لا يعدُّ سند الشحن حجة على من أصدره، ولا يمكن التمسك به ضده⁽²¹⁾.

المطلب الثاني

The Second Section

آليات سند الشحن الإلكتروني

Mechanisms of the Electronic Bill of Lading

تبذل الدول جهوداً حثيثة لتطوير أنظمة الرسائل الإلكترونية المتعلقة بسندات الشحن، وكان أول نظام لإدارة سجل الشحن الإلكتروني (SEADOCS)؛ إذ تم استخدام سجل مركزي، وتم -كذلك- إيداع سندات الشحن الورقية الأصلية. كما أنشئ النظام باعتباره حلاً وسطاً بين الوثائق الورقية التقليدية والنظام الإلكتروني الكامل، وقد تم تشغيل السجل من قِبَل بنك (Chase Monhatta) من خلال إبلاغ جميع أطراف الصفقة). ولم يكن هذا النظام نظاماً آلياً بالكامل؛ إذ كان المصرف يتواصل مع المستخدمين عن طريق (التلكس) بعد تسلم بوليصة الشحن الورقية الأصلية. ولم يتمكن (SEADOCS) من اجتياز المدة التجريبية، ومع ذلك، لم يكن هذا بسببه؛ ولكن لمشاكل ذات طبيعة عملية⁽²²⁾.

ورغم هذا؛ ما زال البعض يجد أن التجربة التي تمت بين مصرف (Chase Monhatta)، و (الجمعية الدولية لأصحاب ناقلات البترول المستقلة) (INTER TANKO)⁽²³⁾، باءت بالنجاح؛ إذ أسسوا مشروع (Sea Docs Registry Limited)، الكائن في لندن⁽²⁴⁾.

ونظراً لأن جميع صفقات بيع البترول تُعقد أثناء شحنه بالبحر، وأن التوثيق الورقي يأخذ وقتاً طويلاً، فقد شعر المشرع بالحاجة إلى إيجاد ما يحل محل سند الشحن التقليدي⁽²⁵⁾، وعليه استعان بالمصرف باعتباره مكتباً للتوثيق والتسجيل، يقوم بهذا الدور من خلال الشاحن، بإيداع سند الشحن الورقي لديه، ولدى مكتب (Sea Docs)؛ إضافة إلى كونه مشروعاً لتوفير الحماية لسندات الشحن، فهو بمثابة وكيل للأطراف المعنية بالصفقة⁽²⁶⁾.

ويتألف النظام من خطوات عدة، تُسهّل عملية تبادل سندات الشحن الورقية بشكل إلكتروني، وهي⁽²⁷⁾:

1. يقوم الناقل بإصدار سند شحن ورقي، وتسليمه لمكتب (Sea Docs) للضمان والحماية.

2. يسلم المصرف الشاحن شفرة إلكترونية "Code"، يتسلمها المشتري، ويخبر المكتب بنية التحويل، وعلى المشتري تبليغ المكتب بقبوله للتحويل عن طريق إجراء مماثلة للشفرة المرسلّة إليه.

3. يقوم المكتب المختص بتسجيل اسم المشتري الجديد كمالك رسمي للسند، وعند وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، يتم إرسال رمز تعريفي (شفرة) إلى ربان السفينة وكذلك إلى المشتري النهائي، لتمكينه من إثبات ملكيته للسلع واستلامها باستخدام هذا الرمز.

وفي عام 1990 اتخذت اللجنة البحرية الدولية (CMI)؛ خطوة مهمة نحو تنظيم سندات الشحن الإلكترونية، وذلك بوضع مجموعة قواعد تهدف إلى تطوير وتيسير إجراءات التجارة البحرية والنقل الدولي. ومع ذلك، فإن هذه القواعد ذات طابع اختياري ولا تُطبق إلا إذا تم إدماجها صراحة ضمن العقود المبرمة بين الأطراف⁽²⁸⁾. وقد جاءت القواعد في إحدى عشرة مادة، توضّح آلية استخدام وتداول سندات الشحن الإلكترونية، إلا أنها لم تتضمن نصوصاً صريحة تُنظّم عناصر التعاقد الأساسية، كالإيجاب والقبول. وأظهر التطبيق العملي محدودية فعاليتها، وصعوبات في استخدامها وتداولها، مما أدى إلى إخفاقها، رغم إسهامها في تمهيد الطريق لظهور مشروع "بوليرو"⁽²⁹⁾.

ويهدف مشروع (البوليرو) لتأمين نظام العمل بمستندات التجارة الإلكترونية؛ إذ تُستبدل المستندات الورقية التجارية المختلفة بواسطة نظام إلكتروني متكامل، يعتمد على سلسلة من الرسائل الإلكترونية.

ويُعدُّ وضع الضوابط والقواعد اللازمة لنظام (البوليرو) خطوةً مهمةً في الاعتماد على هذا النظام في تداول المستندات التجارية الإلكترونية. وتُسهم هذه الضوابط في توحيد الإجراءات والمعايير، والتقليل من الخطأ البشري الناجم عن عدم وجود قواعد محددة وموحدة. كما تسهم في تحسين سرعة التجارة الإلكترونية وكفاءتها، وتقليل العوائق التي تواجه الأطراف المشاركة فيها⁽³⁰⁾.

وتُسهم قواعد اللّجنة البحرية الدوليّة (CMI) في توفير الإطار القانوني المنشود لإتاحة الفرصة لكل مستخدم للنظام من حصوله على النتائج المرجوة من استخدام المستندات الورقية. وتُركّز أهمية هذه القواعد على تطوير نظام يسمح بتداول سندات الشحن الإلكترونية بسلاسة وأمان. ويتم تطبيق هذا النظام عن طريق استخدام تقنية التشفير؛ إذ تُشفّر البيانات بواسطة المفتاح الخاص قبل إرسالها، ويمكن -فقط- لحائز المفتاح الخاص فك تشفيرها، والوصول إلى البيانات الموجودة داخلها. وبذلك يتم توفير الأمان اللازم للبيانات المرسلّة، وحمايتها من الوصول غير المصرّح به. ويساعد هذا النظام

في تسهيل عملية تداول المستندات التجارية الإلكترونية، وتحقيق كفاءة عالية في هذا المجال⁽³¹⁾.

وفقاً لهذا النظام، يتم إلغاء المفتاح الخاص السابق، وإنشاء مفتاح خاص جديد يرتبط بالحائز الجديد لسند الشحن الإلكتروني. وبذلك، يصبح هذا الحائز هو الشخص الوحيد الذي يمتلك القدرة التقنية والقانونية على استخدام السند ومباشرة الحقوق المنصوص عليها فيه. وتُعد هذه الآلية وسيلة فعّالة لمنع أي ازدواج أو نزاع حول ملكية السند، حيث يتم تأمين الحيازة عبر حصرية الوصول إلى المفتاح الخاص الجديد⁽³²⁾.

وقد أُطلق مشروع (بوليرو) القائم على قواعد اللّجنة البحرية الدوليّة؛ بهدف إنشاء سجل مركزي، يوثّق جميع العمليات، والرسائل الإلكترونية، وفقاً لترتيب زمني. وبالرغم من أنّ هذا التنظيم يختلف عن القواعد التي تعمل بها اللّجنة البحرية الدوليّة، إلا أنّ أطراف عقد النقل البحري لا يحتفظون بسجلاتهم، بل يودعونها لدى جهة محايدة. وعند رغبة الشاحن في تأمين عقد النقل، يقوم بتحديد خصائص البضائع ومواصفاتها إلكترونياً، ويُدجّل الناقل البيانات الإلكترونية في حقول السند التقليدي، ثم يودعها في السجل الإلكتروني المركزي⁽³³⁾. إنّ هذا النظام الإلكتروني لسند الشحن يمثل تطوراً نوعياً؛ إذ يتفوق على الأساليب التقليدية في مجال التعامل مع السندات الورقية. ويُمكن لأطراف عقد النقل الاستفادة من إمكانية توثيق وتبادل البيانات الإلكترونية بكفاءة وسرعة، من حيث اختصار كثير من الوقت، وتقليل التكاليف المالية. كما يُمكن للمستخدمين الاعتماد على هذا النظام في تقليل الخسارة، والسرقة، أو التأخير في تسليم البضائع؛ إذ يتيح لهم الوصول الفوري إلى معلومات محدّثة بشأن حالة الشحنة في أي زمان ومكان، مما يعزز الشفافية، ويقلل من حدوث المشكلات اللوجستية⁽³⁴⁾.

المبحث الثاني

The Second Chapter

إنشاء سند الشحن الإلكتروني

Creation of the Electronic Bill of Lading

من الثابت أنّ عقد النقل البحري لا يثبت في أغلب القوانين البحرية المقارنة إلا بالكتابة، وهذا الحكم يسري على النقل البحري بوجه عام، سواء كان نقلاً للبضائع، أو نقلاً للأشخاص⁽³⁵⁾، وفي مجال البضائع يتم إثبات عقد النقل في وثيقة تُسمّى بـ "سند الشحن البحري"، وهو (الصك الذي يصدر من الناقل البحري إلى الشاحن عند تسلّم البضائع منه، ودوره يفوق مجرد إثبات عقد النقل؛ فهو يمثل البضاعة، فيتم تداولهما عبر تداوله)⁽³⁶⁾.

المطلب الأول

The First Section

أطراف سند الشحن الإلكتروني

Parties to the Electronic Bill of Lading

من المتفق عليه؛ أنّ عقد النقل البحري⁽³⁷⁾ يُبرم بين شخصين، أحدهما هو الشاحن، والثاني يسمى الناقل⁽³⁸⁾، ويُعدُّ سند الشحن الإلكتروني عقداً يُبرم بين الناقل والشاحن⁽³⁹⁾، ومن المهم الإشارة إلى أن توقيع الربان على سند الشحن لا يجعله طرفاً في عقد النقل، إذ تقتصر وظيفته على تمثيل الناقل في سياق النقل البحري. ولا تربطه علاقة قانونية مباشرة مع الشاحن، بل يؤدي مهامه باعتباره موظفاً تابعاً للناقل، ومكافئاً بتنفيذ التزامات العقد نيابةً عنه. وبالتالي، فإن المسؤولية القانونية تقع على عاتق الناقل ذاته، وليس على الربان⁽⁴⁰⁾.

وهذه نبذة عن أطراف سند الشحن الإلكتروني، أو الأطراف التي تتصل بسند الشحن الإلكتروني⁽⁴¹⁾:

1. الناقل:

الناقل هو الطرف الرئيس الذي يتعهد بنقل البضاعة بحراً من ميناء إلى آخر. وفي ظل السندات الإلكترونية، امتدت مسؤوليته لتشمل ضمان صحة البيانات الرقمية، واعتماد الوسائط المؤمّنة لتفادي العبث بالمحتوى الإلكتروني للسند، بما ينسجم مع قواعد الثقة الرقمية وحجية المحررات الإلكترونية. كما أن الناقل يكون مسؤولاً عن أي ضرر ناتج عن اختراق بيانات السند، بما في ذلك ضياع حق الحيازة أو تعطيل إجراءات التسليم.

ويمكن تعريف "الناقل" بأنه: "كل شخص أبرم عقداً، أو أبرم باسمه عقداً مع الشاحن لنقل البضائع"⁽⁴²⁾، ويمكن أن يعرف "الناقل" كمقدم البضائع، أو متعهد الوسائط الذي يتعاقد مع ناقل بحري؛ بغرض إنجاز خطوة النقل البحري⁽⁴³⁾. وقد أكدت معاهدة (بروكسل) لعام 1924م، على الالتزامات التي يجب على الناقل البحري القيام بها⁽⁴⁴⁾.

وقد نصت المادة (9) من اتفاقية روتردام 2008 على أنه: "إذا استُخدمت وسائل إلكترونية... فإن السجل الإلكتروني يجب أن يحظى بنفس الحجية القانونية للسند الورقي، شريطة التحقق من موثوقية وسيلة الاتصال الإلكترونية المستخدمة"⁽⁴⁵⁾.

كما تبني قانون المعاملات الإلكترونية الإماراتي لعام 2021 ذات المبدأ، حيث أكد على أن البيانات الواردة ضمن النظام الإلكتروني لمنشئها، إذا كانت قابلة للاطلاع وتوثق سلوك الموافقة، تتمتع بالحجية القانونية الكاملة⁽⁴⁶⁾.

الناقل الفعلي⁽⁴⁷⁾:

أما بالنسبة للناقل البحري فنُعد قواعد هامبورغ من أولى الأطر القانونية التي تناولت مفهوم "الناقل الفعلي" أو "الناقل البديل"، وذلك انسجاماً مع الممارسات الواقعية التي تُظهر صعوبة إتمام عملية النقل بكاملها من قبل شخص واحد فقط. وبناءً عليه، أصبح من الضروري التفرقة بين الناقل المتعاقد – أي الطرف الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن – والناقل الفعلي الذي يُوكل إليه تنفيذ النقل، سواء بشكل جزئي أو كامل، بالإضافة إلى تدخل أطراف تابعة أو منفذة أخرى تُسهم في تنفيذ العملية." "أما في مجال نقل الأشخاص، فقد عرّفت اتفاقية غوادالاخارا الطرف المنفذ بأنه الشخص الذي لا يُعد طرفاً مباشراً في عقد النقل، إلا أنه يتولى مسؤولية تنفيذ الرحلة، كلياً أو جزئياً، نيابة عن الناقل المتعاقد. وقد تبنّت اتفاقية وارسو المفهوم ذاته، حيث وصفت الناقل الفعلي بأنه الجهة التي تنفّذ الرحلة بموجب تفويض من الناقل المتعاقد، وتُطبّق عليه نفس القواعد القانونية المقررة للناقل الأصلي، وهي ذات الرؤية التي كرّستها لاحقاً اتفاقية مونتريال."

"وفيما يخص اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع (CMR)، فقد أكدت على أن مسؤولية الناقل تمتد لتشمل تصرفات موظفيه ومن يعملون تحت إشرافه، وكذلك أي أطراف أخرى يعتمد عليها في تنفيذ النقل. طالما أن هؤلاء الأشخاص يمارسون مهامهم في إطار العملية المتفق عليها، فإن الناقل يظل مسؤولاً عن أفعالهم، بما في ذلك أفعال الناقل البديل أو الفعلي.

وبالتالي، فإن منظومة النقل الحديثة أصبحت تعتمد على تقسيم الأدوار بين أطراف متعددة، من بينها الناقل المتعاقد الذي يرتب الاتفاق، والناقل الفعلي الذي يضطلع بالتنفيذ، مما يستوجب تنظيمًا قانونياً يوازن بين أطراف العلاقة ويحدد المسؤوليات بدقة في حال وقوع ضرر أو إخلال بالعقد⁽⁴⁸⁾.

2. الشاحن:

يتعهد الشاحن في عقد النقل البحري بتسليم البضائع إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليه، أو وفقاً للعرف السائد في ميناء الشحن. وفي حال تأخر تنفيذ هذا التعهد، يجب على الشاحن دفع تعويض كاملٍ للناقل، بالإضافة إلى النفقات التي يتكبدها الناقل لتهيئة السفينة للنقل⁽⁴⁹⁾.

وفي جميع الحالات، يكون على الشاحن تحمل التزامات الشحن؛ إذ يتعهد الناقل بإرسال السفينة إلى الميناء الذي اتفق عليه لإتمام عملية الشحن، ويتحمل الشاحن مسؤولية إخطار الناقل بأنواع البضائع الخطرة التي يمكن أن تتسبب في الضرر للسفينة، أو

الحمولة، أو للأطراف الأخرى. ويجب على الناقل اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان سلامة البضائع، والسفينة، والأطراف الأخرى المعنية⁽⁵⁰⁾.

وبناءً على ذلك؛ إذا لم تتم عملية الشحن في المدة الزمنية المتفق عليها في العقد، أو وفقاً للعرف، يُمنح الشاحن مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية المحددة، ويُفرض على الشاحن تحمل تكاليف تأخير الشحن. ويُحدّد تعويض يومي يُدفع للناقل خلال هذه المهلة الإضافية. وفي حال عدم إتمام الشحن خلال هذه المهلة الإضافية الأولى، يُمنح الشاحن مهلة أخرى لا تتجاوز المدة الأصلية، ويتحمل الشاحن تكاليف تأخير الشحن. ويُحدّد تعويض يومي يكون أعلى من التعويض الذي يُدفع خلال المهلة الأولى بنصفه. ويُدفع هذا التعويض دون المساس بحقوق الناقل في الحصول على أيّ تعويضات أخرى يحق لها⁽⁵¹⁾.

وهل يُعدّ المُرسَل إليه طرفاً في سند الشحن أم لا؟ تُشير المادة (4/172) من قانون النقل البحري الإماراتي إلى أن المُرسَل إليه، الذي يُذكر اسمه أو يصدر السند لأمره من طرف آخر، يُعامل على أساس أنه في حكم الشاحن، ما لم يكن هو نفسه الشاحن الأصلي. هذا النص يُعطي المُرسَل إليه مركزاً قانونياً خاصاً في سياق تنفيذ الالتزامات التعاقدية، دون أن يُضفي عليه صفة الطرف الأصيل في عقد الشحن ذاته.

وبحسب اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لعام 1978، يُعرف المُرسَل إليه بأنه الشخص الذي يحق له استلام البضائع عند وصولها إلى وجهتها النهائية، وهو بذلك يُعد من أصحاب الحقوق المباشرة الناتجة عن عملية النقل، دون أن يكون طرفاً مباشراً في العقد الأصلي بين الشاحن والناقل⁽⁵²⁾.

ذهبت محكمة النقض المصرية إلى موقف موسّع، معتبرة أن المُرسَل إليه له مركز قانوني مهم في إطار سند الشحن، وأن وضعه يعادل في بعض الحالات مركز الشاحن نفسه، خصوصاً عندما يكون الشاحن قد رتب الأمور القانونية لمصلحته منذ بداية التعاقد⁽⁵³⁾.

وتنص المادة (2/207) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "يعتبر المُرسَل إليه الذي صدر السند باسمه، أو لأمره من الغير، في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه".

ويتفق الباحثان مع النصوص القانونية السابقة، ومع الرأي الفقهي الراجح القائل بأنّ المُرسَل إليه لا يُعتبر طرفاً في سند الشحن بالمعنى التقليدي، لأنه لم يُبرم العقد مع الناقل، إلا أنه يتمتع بحقوق مستمدة من هذا العقد، بحكم كونه المستفيد النهائي من تنفيذه. وتلك الحقوق تُمكنه من المطالبة باستلام البضاعة، أو إثارة المسؤولية حال وقوع إخلال⁽⁵⁴⁾.

المطلب الثاني

The Second Section

الشروط الموضوعية والشكلية لسند الشحن الإلكتروني

Substantive and Formal Conditions of the Electronic Bill of Lading

الفرع الأول: الشروط الموضوعية لسند الشحن البحري الإلكتروني

Substantive Conditions of the Electronic Maritime Bill of Lading

القاعدة العامة في العقود تنصُّ على أنَّ العقد يكتمل بمجرد التوصل إلى اتفاق بين الأطراف؛ إذ يجب أن يكون الاتفاق مبنياً على إرادة حرة وواعية من جميع الأطراف المعنية، دون وجود أيّ ضغوط، أو تهديدات، ويعتبر عقد النقل من العقود الرضائية التي يكفي التراضي لانعقادها، ولا يشترط القانون شكلاً معيناً يفرغ فيه العقد، عكس العقود الشكلية التي يتوجب لانعقادها شكل معينٌ يحدد النظام؛ إذ يعدُّ العقد ساري المفعول فور التوصل إلى اتفاق بين الناقل والشاحن، دون الحاجة إلى إجراءات، أو أركان شكلية أخرى. وبموجب هذا العقد، يتعهد الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر عن طريق البحر، مقابل أجرٍ محددٍ، ومتفقٍ عليه، ويكون العقد ساري المفعول بمجرد توافق الأطراف على هذه الشروط، وقد أكدَّ التشريع على هذا المبدأ؛ إذ تعدُّ الاتفاقية بين الناقل والشاحن كافيةً لانعقاد العقد، دون الحاجة إلى إجراءات شكلية إضافية. ومن المهم الإشارة إلى أنَّ هذا لا يعني عدم الحاجة إلى الالتزام بالشروط والأحكام المنصوص عليها في العقد، وكذلك الالتزام بالقوانين والأنظمة المعمول بها في مجال النقل البحري.

وقد (جاء في الفقرة (1) من المادة (10) من قانون المعاملات الإلكترونية رقم (46) لسنة 2021م) الآتي: " 1. لأغراض التعاقد يجوز التعبير عن الإيجاب والقبول بشكل إلكتروني".

ومن خلال النص السابق:

تبيّن لنا أنَّ أهم ما يُميز العقد الإلكتروني⁽⁵⁵⁾ أنَّ التعاقد يتم بين طرفين عن طريق وسائل الاتصال التكنولوجية عن بُعد؛ إذ لا يوجد مجلس حقيقي يجمعهما. ويتم تبادل الإيجاب والقبول بشكل إلكتروني، وفي حال تم توقيع العقد عبر الشبكة العنكبوتية، يكون التبادل بين الطرفين من خلالها، مما يجعل مجلس العقد حُكمياً افتراضياً⁽⁵⁶⁾. ولا يختلف الإيجاب والقبول الإلكترونيين كثيراً عن التقليديين، إلا أنَّ لهم خصوصيةً نابعة من وسيلة التعبير عنهما، مع الحفاظ على جوهرهم، والخطوط الأولية المصاغة

في النظرية العامة للعقود التقليدية، وعلى أساس أنّ الإيجاب والقبول الإلكتروني يقعان عبر شبكة المعلومات الدّولية، سواء بطريقة مسموعة، أو غير مسموعة ومرئية في آن واحد، أو بالبريد الإلكتروني من خلال إرسال رسالة بيانات إلكترونية للتعبير عن الإرادة في حال الإيجاب أو القبول⁽⁵⁷⁾.

تنص المادة (6) من قانون المعاملات الإلكترونية لسنة 2021 على أنه إذا كان أي تشريع معمول به داخل الدولة يشترط الاحتفاظ بسجل أو مستند أو بيانات معينة لأغراض قانونية أو تنظيمية، فإنه يمكن الوفاء بهذا الشرط من خلال حفظها بصيغة إلكترونية، شرط الالتزام بما يلي:

- أن يتم الاحتفاظ بالمستند الإلكتروني بنفس الهيئة التي تم إنشاؤه أو إرساله أو استلامه بها.
 - أن تظل البيانات المحفوظة متاحة للاستخدام والاسترجاع لاحقاً.
 - أن تُحفظ المعلومات المرتبطة بتحديد مصدر المستند، والجهة المستقبلية له، بالإضافة إلى وقت وتاريخ الإرسال والاستلام، إن توفرت.
- ولا يشمل هذا الالتزام المعلومات التي تُنتج تلقائياً بحكم تقنيات الإرسال والاستلام، دون تدخل مباشر من الأطراف. كما يجيز القانون لأي طرف الاستعانة بخدمات جهة خارجية لتنفيذ هذا الالتزام، بشرط مراعاة المتطلبات القانونية المنصوص عليها. وأخيراً، يمكن للجهات الحكومية فرض اشتراطات إضافية لحفظ المستندات الإلكترونية التي تدخل ضمن اختصاصها، بشرط عدم مخالفة أحكام هذا القانون. ووفقاً لهذا السند الإلكتروني، يتفق الناقل والشاحن على تبادل البيانات إلكترونياً، ويتم تضمين وصف وشروط البضائع المشحونة في سند الشحن الإلكتروني وفقاً للاتفاق المبرم بين الطرفين. ويجب الانتباه إلى أنه لا يُذكر في سند الشحن أي أشخاص آخرين مثل: ربان السفينة؛ إذ إنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل البحري، بل هم فقط- ممثلون للناقل، أو وكلاء النقل الذين يتولون التواصل مع مالك السفينة للتعامل في أمور النقل. كما يجب الإشارة إلى أنّ الوكيل الذي يتم إرساله إلى الشاحن ليس طرفاً في سند الشحن، وبما أنّ وكيل النقل يعمل بوصفه ممثلاً للناقل، فإنه لا يعدّ طرفاً في سند الشحن البحري⁽⁵⁸⁾.

وإذا نظرنا إلى سند الشحن الإلكتروني؛ نجد أنه ينعقد بتلاقي الإيجاب والقبول من طرفي سند الشحن الإلكتروني "الشاحن والناقل"، سواء تم التعاقد بطريقة مسموعة، أو مسموعة ومرئية في آن واحد، أو عن طريق البريد الإلكتروني، بإرسال رسالة بيانات إلكترونية للتعبير عن إرادة الإيجاب أو القبول.

كما يجب أن يتمتع الأطراف بالقدرة على تنفيذ التزاماتهم المتعلقة بالتعاقد الإلكتروني، وهذا يعني: تنفيذ العمليات الإلكترونية، بما في ذلك الدفع الإلكتروني، والتسليم

الإلكتروني، ويجب أن تكون على دراية تامة بالأنظمة، والمعايير القانونية، والتقنية المتعلقة بالتعاقد الإلكتروني، التي تختلف باختلاف الدول والقوانين الوطنية، والالتزام بها بشكل كامل، ويتحقق من خلال تلبية هذه الشروط التعاقد الإلكتروني بصفة قانونية، ويعزز من خلاله الثقة في التجارة الإلكترونية، ويسهل العمليات التجارية بين الأطراف.

الفرع الثاني: الشروط الشكلية لسند الشحن البحري الإلكتروني

Formal Requirements of the Electronic Maritime Bill of Lading

تُعدُّ الكتابة والتوقيع شرطين أساسيين لنشأة السند الإلكتروني شكلياً، ومن ثمَّ، فإنهما يمثلان -أيضاً- أساساً لسند الشحن البحري الإلكتروني. هذان الشرطان يشكلان الركن الأول والضروري لصحة هذه الوثائق قانونياً، ولكن بالإضافة إلى هذين الشرطين، هناك عدد من الشروط القانونية الأخرى التي يجب توافرها لضمان تحقيق الغرض القانوني من السند وإعطائه الصفة القانونية المعتمدة. وسنستعرض هذه الشروط بالتفصيل، موضحين كيف تُسهم كل منها في تكوين سند الشحن البحري الإلكتروني بشكل قانوني سليم.

(1) الكتابة:

أوضحت المادة (7) من القانون رقم (46) لسنة 2021م بشأن المعاملات الإلكترونية على أنه: "إذا اشترط أيُّ تشريع نافذ في الدولة في أيِّ معلومة، أو بيان، أو مستند، أو سجل، أو معاملة، أو بَيِّنة، أن يكون مكتوباً، أو نصَّ على ترتيب نتائج معينة على عدم الكتابة، فإنَّ هذا الشرط يعدُّ متوفراً في المستند الإلكتروني إذا كانت المعلومات التي يتضمنها محفوظةً بشكلٍ يتيح استخدامها والرجوع إليها".

وتأسيساً على ذلك؛ يعتمد التشريع الإماراتي على الكتابة لإثبات التصرفات القانونية في الغالب، ويمكن كتابة سند الشحن بأي شكل يتفق عليه الأطراف، ولكن يجب الالتزام بالشروط القانونية، والتجارية، المتعلقة بصحة وصدق السند وصرفه؛ إذ لا يوجب تدوينه على وسيط ورقي، ولا يستلزم اتباع شكل معين، وأسلوب كتابة محدد، لتمنح السند قوة الإثبات في مواجهة طرفيه والغير، لكنَّ المطلوب أن تكون الكتابة سهلة ومقروءة، ويمكن الرجوع إليها، ونقلها، ونسخها.

ولا شك في أنَّ الفقه القانوني يشهد اتجاهاً حديثاً، يتمثل في المساواة بين الكتابة الإلكترونية واليدوية. وقد تبنت (غرفة التجارة الفرنسية) هذا الاتجاه في بلورة المعاملات الإلكترونية بين كل من التاجر والمستهلك، وذلك عبر اعتمادها للعقد

النموذجي الذي يؤكد أنّ الكتابة الإلكترونية تؤدي نفس وظيفة الكتابة اليدوية في إعداد المستندات الإلكترونية⁽⁵⁹⁾.

2) التوقيع:

تنص المادة (8) من قانون المعاملات الإلكترونية على أن اشتراط وجود توقيع أو ختم على مستند أو سجل بموجب أي تشريع نافذ في الدولة، أو اشتراط ترتيب آثار قانونية على غياب ذلك التوقيع أو الختم، يمكن اعتباره متحققاً في الحالات التالية:

- إذا تم استخدام وسيلة تثبت هوية الشخص، وتُظهر نيته أو موافقته على مضمون البيانات الواردة في المستند الإلكتروني.
 - إذا استوفت الوسيلة المستخدمة أحد الشرطين التاليين:
 - أن تكون الوسيلة معتمدة للغرض الذي أنشئ أو أرسل من أجله المستند الإلكتروني.
 - أن تُحقق الغرض المقصود من تحديد الهوية وإثبات القصد، سواء بشكل مستقل أو مدعومة بوسائل إثبات إضافية.
- كما يجيز القانون لأي شخص اللجوء إلى أي وسيلة توثيق إلكتروني، طالما لم يُقرر القانون نصاً يخالف ذلك.

وفي ضوء النص السابق يتضح؛ أنّ التوقيع شرط أساس على الاوراق الرسمية، والعرفية، فالورقة الرسمية يشترط فيها أن تتضمن توقيع ذوي الشأن، وأن تكون صادرة من موظف عام، أما العرفية التي تصدر وتوقع من الأفراد لا الموظف العام، فلم يشترط القانون لصحتها سوى توقيعها ممن تنسب إليه؛ ليلتزم بما جاء فيها⁽⁶⁰⁾.

ويعدّ التوقيع تعبيراً عن رضا الملتزم، ومن هنا اكتسب أهميته؛ إذ يُعدّ الرضا شرطاً جوهرياً لحصول العقد⁽⁶¹⁾، ويمكن القول بأن: "التوقيع أهم عنصر في المحرر أو الورقة العرفية، والأمر الذي ينسب الورقة إلى الشخص الذي يراد الاحتجاج عليه بها؛ فالورقة الموقعة بخط اليد تعيّن عن رضا صاحبه ونيته في التعاقد، فبدون التوقيع لا يوجد سوى مشروع ورقة، أو مجرد بداية حجة"⁽⁶²⁾.

كما أنّ التوقيع⁽⁶³⁾ هو أحد العناصر الرئيسية التي تحدّد هوية الشخص الذي يقوم به، كما يقوم بإقرار ما هو مدوّن في الوثيقة، ويؤكد رضا الشخص الموقع عليها، والتزامه بما جاء فيها. ويمثّل التوقيع الأساس الذي يقوم عليه أيّ سند، بما في ذلك سند الشحن البحري الإلكتروني، ولكن يأخذ هذا التوقيع صورةً إلكترونية بدلاً من صورته التقليدية الورقية⁽⁶⁴⁾، أو ما يطلق عليه اسم "التوقيع الإلكتروني".

ويمكن القيام بعملية التوقيع الإلكتروني من خلال استخدام وسائل إلكترونية متنوعة؛ مثل: النقر على زر الموافقة في الحاسوب لتأكيد الموافقة على المضمون الذي يظهر

في الشاشة، أو استخدام القلم الإلكتروني للتوقيع مباشرةً على الشاشة، أو التوقيع (البيومتري) يعتمد على بصمات الأصابع، وشبكية العين، وغيرها من الوسائل التي تسمح بإنشاء توقيع إلكتروني فعّال وآمن.

ومما لا شك فيه؛ أنّ التوقيع الإلكتروني له أهمية كبيرة في المعاملات المالية للأشخاص الطبيعيين، أو المعنويين، الأمر الذي أدى إلى انتشاره بشكل سريع في الدول المتقدمة، ومن بعدها الدول النامية، وقد جاء هذا كردّ فعلٍ لتلبية الحاجات التي أصبحت ملحةً لتسيير المعاملات في الوقت الحاضر، الذي يتميز بوسائل الاتصال والخدمات المستجدة⁽⁶⁵⁾.

وقد عرّف المشرّع الإماراتي التوقيع الإلكتروني في المادة الأولى من قانون المعاملات الإلكترونية وخدمات الثقة بأنه: "توقيعٌ مكوّنٌ من حروفٍ، أو أرقامٍ، أو رموزٍ، أو صوتٍ، أو بصمةٍ، أو نظام معالجة ذي شكل إلكتروني، وملحق أو مرتبط منطقياً برسالة إلكترونية وممهور بنية توثيق أو اعتماد تلك الرسالة".

وقد نصت الفقرة 2 من المادة (157) من القانون التجاري البحري الإماراتي على أنه: "يكون لسند الشحن بما يتضمنه من بيانات وشروط عامة وخاصة بالنقل حجة في الإثبات في عقد النقل بين الناقل والشاحن وفي مواجهة الغير"، وبموجب هذا النص، يتم الاعتراف بصحة البيانات الموجودة في سند الشحن الإلكتروني بواسطة التوقيع الإلكتروني. وهذا يعني: أنّ "الاعتراف بالتوقيع الإلكتروني يشمل الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني؛ لأن القانون لا يمكن أن يعترف بالتوقيع الإلكتروني إلا إذا كان معترفاً بالسند محل التوقيع". وحينئذٍ لا يوجد أي عائق في تطبيق اتفاقية (هامبورغ) على سند الشحن الإلكتروني وفقاً للقانون الإماراتي⁽⁶⁶⁾.

الخاتمة

Conclusion

أولاً: النتائج Results

1. إنَّ سند الشحن يُعدُّ وثيقة النقل بحرًا، بمثابة ضمان قانوني بين الناقل، وبين المنوط بالشحن إلى المرسل إليه.
2. تطوَّر دور سند الشحن الإلكتروني حتى أصبح أداةً لإثبات عقد النقل والشحن معًا، وانتهى بكونه أداة انتمان تمثل البضائع؛ وعليه، فإنَّ حيازته تدلُّ على حيازة البضائع.
3. لم يُشر القانون البحري الإماراتي رقم (43) لعام 2023م، إلى هذا السند الحديث إلا في مادة واحدة متعلّقة بحجية السندات، ويمكن أن يؤدي هذا السند الدور نفسه الذي يؤديه سند الشحن التقليدي، في إثبات التصرفات التعاقدية. وبالرغم من عدم تطرّق المشرّع في القانون البحري الإماراتي رقم (43) لسنة 2023م إلى تعريف سند الشحن الإلكتروني، إلا أنَّ المادة (163) في الفقرة (1) أشارت إلى أنه: "يجوز إصدار سند الشحن بأيّ من الوسائل الإلكترونية"، كما أشارت الفقرة (2) إلى خضوع سند الشحن الإلكتروني إلى الأحكام المقررة لحجية سند الشحن التقليدي نفسها، ويترتب عليها ما يترتب على سند الشحن الورقي من آثار. وأشارت الفقرة (3) من المادة ذاتها إلى شروط الاعتراف بحجية سند الشحن الإلكتروني.
4. يتضح أن الإمارات اعتمدت السند الإلكتروني كآلية قانونية حديثة في النقل البحري، مما منحه قوة إثباتية وتداولية تضاهي السند الورقي، معززةً بذلك سرعة وشفافية المعاملات وتقليل مخاطر التزوير والتأخير. ورغم هذا التقدم التشريعي، يبقى نجاح التطبيق العملي مرهوناً بتطوير البنية الرقمية وتعزيز التعاون بين الجهات البحرية والمصرفية والقضائية لضمان فعالية أوسع للسند الإلكتروني في دعم التجارة البحرية الدولية.

ثانياً: التوصيات Recommendations

1. نقترح على المشرع الإماراتي أن يصدر قانون خاص أو فصل مستقل في قانون المعاملات البحرية ينظّم سند الشحن الإلكتروني، على الرغم من وجود إشارات في قانون المعاملات الإلكترونية الإماراتي لسندات إلكترونية، إلا أن إصدار نص قانوني خاص بسند الشحن الإلكتروني – على غرار سند الشحن الورقي – سيمنح الأداة الإلكترونية حجية مستقلة ويعزز الثقة القانونية والتجارية بها.

2. نوصي بانضمام دولة الإمارات رسمياً إلى اتفاقية روتردام 2008، أو على الأقل تبني قواعدها بشكل تشريعي داخلي، خاصة فيما يتعلق بمفهوم "السجل الإلكتروني القابل للتداول" وآليات نقل السيطرة، وذلك لتسهيل الاعتراف المتبادل دولياً بالسندات الإماراتية الإلكترونية.
3. نقترح على المشرع أن ينص على خصائص تقنية إلزامية تضمن أن من يحوز سند الشحن الإلكتروني يتمتع بـ"السيطرة" القانونية عليه، مع اعتماد آليات تحقق فنيّة مثل التوقيع الرقمي، وختم التوقيت الزمني، وتقنيات blockchain لتتبع الحيازة.

الهوامش
Endnotes

- (1) محمد إبراهيم موسى، **سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول**، (الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005م)، ص: 65.
- (2) دحماني محمد الصغير، **مدى خضوع سند الشحن البحري للقانون الصرفي**، مجلة القانون العقاري والبيئة، 2022م، المجلد 10، عدد 1، ص: 93.
- (3) مثل: دول الخليج العربي، والأردن، ومصر، والولايات المتحدة الأمريكية، وبريطانيا، وفرنسا.
- (4) المادة 2 من قانون المعاملات الإلكترونية وخدمات الثقة الإماراتي لسنة 2021م.
- (5) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، **القانون النموذجي بشأن النقل الإلكتروني**(الأونسترال)، 2017م.
- (6) أحمد السعدي، **سندات الشحن الإلكترونية وأثرها على التجارة الدولية**، مجلة القانون البحري والتجارة الدولية، مجلد 12، العدد 3، ص: 45.
- (7) عباس إسكندر عبد التميمي، **سند الشحن الإلكتروني**، مجلة جامعة المنصورة، 2021، ص: 7.
- (8) القانون الاتحادي رقم (43) لسنة 2023 في شأن القانون البحري.
- (9) مروة محمد العيسوي، **التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر**، مجلة كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات، 2018م، جامعة الإسكندرية، المجلد 34، عدد 2، ص: 767.
- (10) نصت المادة (14) فقرة (3) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع – قواعد (هامبورغ) لسنة 1978 بأنه " 3- يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتنقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن". انظر أيضاً: موسى إبراهيم موسى نصار و ضرار حسين أحمد الدبوبي، **مدى إمكانية تنظيم أحكام سند الشحن البحري الإلكتروني في القانون الأردني: "دراسة مقارنة"**، مجلة دراسات: الشريعة والقانون، المجلد 50، عدد 2، ص: 118 – 132.
- (11) انظر: رشا علي الدين، **النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية**، مجلة جامعة المنصورة، 2015م، العدد (57)، ص 309.
- (12) فايز نعيم رضوان، **القانون البحري وفقاً للقانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة**، (دبي: مطبعة البيان)، ص: 269. انظر أيضاً اسماء أحمد رشيد، **نطاق تطبيق قواعد روتردام**، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، 2019م المجلد 16، العدد 1، ص 120
- (13) وقد كان نص المادة (11) من سندات الشحن الإلكترونية:
"Electronic data is equivalent to writing. the carrier and the shipper and all subsequent parties utilizing these procedures agreed that any national or local law, custom or practice requiring the contract of carriage to be evidenced in writing and signed, is satisfied by the transmitted and confirmed electronic data residing on computer data storage media displayable in human language on a video screen or as printed out by a computer. in agreeing to adopt these rules, the parties shall be taken to have agreed not to raise the defense that this contract is not in writing".

- (14) سعيد بن أحمد بن سعيد البحيائي، سند الشحن الإلكتروني وَفَقًا للقانون العماني، رسالة ماجستير، (عمان: جامعة السلطان قابوس، 2012م)، ص: 64-65.
- (15) 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.30, Issue 2, 2012, P.310.
- (16) مجيد حميد العنبيكي، *سندات الشحن وتطور أساليب النقل البحري*، مجلة العلوم القانونية، 1988م، المجلد 7، عدد 1 و2، جامعة بغداد، ص: 48.
- (17) المرجع السابق، ص: 310.
- (18) أنور مطاوع منصور محمد، دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، (جامعة أسيوط: كلية الحقوق)، ص: 163-164.
- (19) عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني -دراسة مقارنة، مجلة الرافدين للحقوق، 2012م، المجلد 15، عدد 55، ص: 121.
- (20) بغض النظر عن سند الشحن الاسمي الذي لا يمثل البضاعة، ولا يقبل التداول إلا وَفَقًا لإجراءات الحوالة المدنية، راجع بهذا الشأن الفصل (246) من قانون التجارة البحرية المغربية.
- (21) رشيد الغزراوي، دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري، مجلة القضاء التجاري، 2013م، عدد 2، ص: 112.
- (22) Ibid.
- (23) International Association of Independent Tanker Owners.
- (24) رشا علي الدين، مرجع سابق، ص: 315.
- (25) Zhipeng Cui, Pengfei Zhang, 2022 “Using Electronic Bill of Lading as a Solution for Delivering Cargo without Presentation of the Original Bill of Lading V9 Issue 11, Page 37.
- (26) رشا علي الدين، مرجع سابق، ص: 315.
- (27) M.DUBOVEC, *The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral*, Arizona Journal of International and Comparative Law, Vol.23, No.2, 2006, P.448.
- (28) Ibid.
- (29) قواعد CMI لسندات الشحن الإلكترونية منشورة على (الإنترنت): <http://www.comitemaritime.org>، تاريخ الزيارة: 2023 /5/22.
- (30) رشا علي الدين، مرجع سابق، ص: 317-318.
- (31) المرجع نفسه، ص: 317-318.
- (32) المرجع نفسه، ص: 317-318.
- (33) المرجع نفسه، ص: 317-318.
- (34) مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص: 800.
- (35) محمد جابر أحمد بن جبر الشامسي، النظام القانوني لمسئولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، (الإسكندرية: كلية النقل البحري والتكنولوجيا، 2010)، ص: 22.
- (36) محمود سمير الشراقي، القانون البحري، (القاهرة: دار النهضة العربية، 1992م)، ص: 628.
- (37) يُعد عقد النقل البحري من العقود الملزمة للجانبين؛ إذ يترتب على الناقل البحري التزامًا محدودًا؛ هو إيصال البضاعة سليمة إلى المرسل إليه، في الوقت المحدد كما اتفق عليه، وكما يحدد

العرف، وعند عدم تحقيق هذه النقطة؛ كأن تصل البضاعة في وقت متأخر، أو وصولها معيبة، أو عدم وصولها بسبب الهلاك، فيعتبر الناقل مسؤولاً، ووجب عليه التعويض، ومسؤوليته عن البضاعة تبقى قائمة ما دامت البضاعة تحت حيازته، أي: من يوم تسلّمها ووضعها في السفينة إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه. انظر: هشام فرعون، القانون البحري، (دمشق: مطبعة الكرم، 1975-1976م)، ص: 210، ومدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، 2015م، عدد 3، ص: 205.

(38) فؤاد العواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشاركات الإيجار، (بغداد: دار الحرية للطباعة، 1992م)، ص: 9.

(39) بسبب سلسلة من الأحداث والتطورات التي وقعت في العقدين الماضيين، يعدُّ الناقل البحري الطرف الأقوى في عقد، ويحتل موقعاً قانونياً مهماً؛ لخصوصية هذا النوع من العقود. ويتساءل الناقل البحري في هذا السياق عن مسائل؛ مثل: الهلاك، والإتلاف، والتأخير. انظر: محمد جابر أحمد بن جبر الشامسي، مرجع سابق، ص: 15.

(40) انظر: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون البحري والجوي، (القاهرة)، ص: 102-103، ومروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص: 786.

(41) مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص: 786 – 788.

(42) عرفت المادة (5/1) من قواعد (روتردام) الناقل بأنه: "الشخص الذي يُبرم عقد النقل مع الشاحن"، وعرفته المادة (1/1) من قواعد (لاهاي) بأنه: "مالك أو مستأجر السفينة، الذي يُبرم عقد نقل مع الشاحن"، كما عرفته المادة (1/1) من قواعد (هامبورغ) بأنه: "كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقداً مع شاحن لنقل البضائع بطريق البحر"، ومن الملاحظ أنّ تعريف قواعد (روتردام) للناقل لا يثير أيّ التباس عند المشاركين في عملية النقل؛ لأن مصطلح "الناقل" يظهر بعض أوجه الشبه مع أشخاص يتصرفون بصفة أصلية لحسابهم في معرض تنفيذ عقد النقل البحري، أو يعهدون إلى غيرهم للقيام بهذه الأعمال بالوكالة أو النيابة عنهم، فقد يكون الناقل هو مالك السفينة، أو مستأجرها، أو الوكيل بالعمولة، أو أيّ شخص أبرم عقد النقل مع الشاحن ممن لهم صفة في إبرام هذا العقد.

(43) مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص: 786.

(44) إذ سردت المادة الثالثة من المعاهدة هذه الالتزامات التي يمكن أن تنحصر في ثلاث: أ. الالتزام ببذل المهمة الكافية قبل السفر، أو عند البدء فيه؛ لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر. ب. الالتزام بشحن البضائع المنقولة، وتشوينها، ورسبها، ونقلها، وحفظها، والعناية بها، وتفريغها، بما يلتزم لذلك من عناية ودقة. ج. الالتزام بسند الشحن متضمناً مع بياناته المعتادة: علامات البضاعة، وعددها، أو كميتها، أو وزنها، وحالتها، وشكلها الظاهر. للمزيد من التفاصيل عن التزامات الناقل البحري انظر: محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، (الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، 2005م)، ص: 39، وفاروق ملش، التزامات الناقل البحري على ضوء قانون التجارة البحرية الجديد، مجلة الجمعية البحرية المصرية، 1994م، عدد 6، 5، ص: 7، ومحمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2004-2005م)، ص: 171، وهاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، (دار الجامعة الجديدة، 2002م)، ص: 256، ومحمود سمير الشراوي، القانون البحري، (القاهرة: دار النهضة العربية، 1992م)، ص: 628.

(45) United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), Article 9, 2008.

(46) قانون المعاملات الإلكترونية وخدمات الثقة، دولة الإمارات العربية المتحدة، 2021، المادة 5.

(47) حنان عبد العزيز مخلوف، النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام

- 2009م"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، 2019م، المجلد 31، عدد 2، جامعة بني سويف، ص: 3.
- (48) حنان عبد العزيز مخلوف، مرجع سابق، ص: 34.
- (49) يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، (القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية، 2013م)، ط1، ص: 17.
- (50) المرجع نفسه، ص: 17.
- (51) يوسف حسن يوسف، مرجع سابق، ص: 17.
- (52) المادة (4/1) من اتفاقية هامبورغ، لسنة 1978م.
- (53) مجموعة المبادئ القانونية التي أقرتها محكمة النقض في خمس سنوات 1970-1975م، الطعن رقم 51 لسنة 36ق، جلسة 1970/4/14م، سنة 21، ص: 598.
- (54) مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص: 787.
- (55) خالد ممدوح إبراهيم، إبرام العقد الإلكتروني "دراسة مقارنة"، (مصر: دار الفكر الجامعي، 2006م)، ص: 1.
- (56) عبد الحميد بادي، الإيجاب والقبول في العقد الإلكتروني، رسالة ماجستير، (الجزائر: جامعة الجزائر 1، 2011-2012م)، ص: 9.
- (57) عبد الحميد بادي، مرجع سابق، ص: 9.
- (58) رشا علي الدين، مرجع سابق، ص: 327.
- (59) رشا علي الدين، مرجع سابق، ص: 331.
- (60) عبد الحليم فؤاد الفقي، جريمة تزوير التوقيع الإلكتروني، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2016م)، ص: 32.
- (61) عمر أوزيان، مدى إمكانية استيعاب نصوص الإثبات في ظهير الالتزامات والعقود للتوقيع الإلكتروني، مجلة القضاء والقانون، 2008م، عدد 155، ص: 12.
- (62) نور الدين الناصري، المعاملات والإثبات في مجال الاتصالات الحديثة، (مطبعة النجاح الجديدة، 2007م)، ط1، ص: 26-27.
- (63) للمزيد من التفاصيل حول تعريف التوقيع: أيمن سعد سليم، التوقيع الإلكتروني "دراسة مقارنة"، (القاهرة: دار النهضة العربية، 2004م)، ص: 21، وثروت عبد الحميد، التوقيع الإلكتروني: ماهيته، مخاطره، كيفية مواجهتها، مدى حججه في الإثبات، (المنصورة: النيل للطباعة، 2001م)، ص: 20، ومحمد حسام محمود لطفي، الإطار القانوني للمعاملات الإلكترونية، دراسة في قواعد الإثبات في المواد المدنية والتجارية مع إشارة خاصة لبعض البلدان العربية، (2002م)، ص: 33، وطعن رقم 2105 لسنة 51 ق جلسة 1999/5/22م، مجموعة المكتب الفني، ص: 42، 171، ومحمود ثابت محمود، حجج التوقيع الإلكتروني في الإثبات، مجلة المحاماة بجمهورية مصر العربية، 2002م، عدد 2، ص: 621.
- (64) رشا علي الدين، مرجع سابق، ص: 331.
- (65) أيمن علي حسين الحوئي، التوقيع الإلكتروني بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص: 7.
- (66) فايز نعيم رضوان، الوجيز في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، (الشارقة: الآفاق المشرقة ناشرون، 2021م)، ص: 196-171.

المصادر

References

- I. M.DUBOVEC.(2006). *The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral*, *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Vol.23, No.2.
- II. OLUWASEUNO. AJAJA. (2015). “*ELECTRONIC BILLS OF LADING An easier way to sea carriage*”, <file:///C:/Users/101839/Downloads/SSRN-id2707960.pdf>.
- III. T.NIKAKI.(2012). *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.30, Issue 2.
- IV. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules).(2008). Article 9.
- V. Zhao, L., & Hu, Y .(2021) .Legal Challenges and Opportunities in the Implementation of Electronic Bills of Lading: A Comparative Study.*Journal of Maritime Law and Commerce*, 52(1).
- VI. Zhipeng Cui, Pengfei Zhang. (2022). “*Using Electronic Bill of Lading as a Solution for Delivering Cargo without Presentation of the Original Bill of Lading*, V9. Issue 11.