***Dirasat*: Shari'a and Law Sciences, Volume 50, No. 2, 2023**

Deanship of Scientific Research

Regulating the Electronic Sea Bill of Lading in Jordanian Law: A Comparative Study of its Feasibility

***Mousa Ibrahim Mousa Nassar* [1]*, *Derar Hussein Ahmad Al-Daboubi* [2]**

[1] Master of law, Al-Ahliyya Amman University, Jordan.

[2] Private Law Department, Faculty of Law, Al-Ahliyya Amman University, Jordan.

Received: 5/1/2022
Revised: 18/9/2022
Accepted: 18/1/2023
Published: 1/6/2023

* *Corresponding author:*
nassar.mousa@yahoo.com

Citation: Nassar, M. I. M., & Al-Daboubi, D. H. A. (2023). Regulating the Electronic Sea Bill of Lading in Jordanian Law: A Comparative Study of its Feasibility. *Dirasat: Shari'a and Law Sciences*, *50*(2), 118–132.
https://doi.org/10.35516/law.v50i2.333

© 2023 DSR Publishers/ The University of Jordan.

This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY-NC) license https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/

Abstract

Objectives: The study aims to demonstrate the extent to which the provisions of the electronic bill of lading can be regulated in Jordanian law, clarify the extent to which the electronic bill of lading is authoritative in proof, and indicate the areas of contradiction between the general provisions of the bill of lading in the Jordanian law and the Hamburg Treaty.

Methods: The study adopted both inductive and comparative approaches by reviewing and analyzing texts of international documents and related Jordanian laws and comparing them, in addition to analyzing court rulings that examined traditional and electronic bills of lading disputes.

Results: The study found that the Jordanian legislator did not organize provisions related to the electronic bill of lading, and the necessity to amend Article 13 of the Jordanian Evidence Law to grant authenticity to the electronic bill of lading. The results also confirmed the specificity and comprehensiveness of the provisions added by the Rotterdam Rules of 2008 by addressing the practical aspects related to the circulation of the electronic transport record and indicating the authoritativeness of the electronic bill of lading in proving the trading operations contained therein as per the rules of Bolero.

Conclusions: The study recommends that the Jordanian legislature address the need to amend the texts of the Jordanian Electronic Transactions Law and clarify the provisions of Article 12 to reduce confusion. Additionally, **it** recommends amending Article 13 of the Evidence Law and Article 18 of the Electronic Transactions Law to align with the specificity of the electronic bill of lading contained in international documents.

Keywords: E-commerce, Sea shipping, Carriage of goods by sea, Electronic bill of lading.

مدى إمكانية تنظيم أحكام سند الشحن البحري الإلكتروني في القانون الأردني: دراسة مقارنة

***موسى ابراهم موسى نصار*[1]*، ضرار حسين احمد الدبوبي[2]**

[1] ماجستير في الحقوق، جامعة عمّان الأهلية، الأردن.

[2] قسم القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة عمّان الأهلية، الأردن.

ملخّص

الأهداف: هدفت الدراسة إلى بيان مدى إمكانية تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني في التشريع الأردني، ومدى حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات، وإلى بيان مواطن التناقض بين الأحكام العامة لسند الشحن في نصوص القانون الأردني ومعاهدة هامبورغ. كما تهدف إلى التعرف إلى مدى إمكانية المشرع الأردني من موائمة أحكام معاهدة روتردام للنقل البحري، وقواعد بوليرو لتنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني ضمن المنظومة التشريعية الأردنية.

المنهجية: تم اتباع المنهجين الإستقرائي والتحليلي المقارن؛ من خلال استعراض وتحليل نصوص الوثائق الدولية والقوانين الأردنية -ذات العلاقة- وإجراء المقارنة فيما بينها. إضافةً إلى تحليل أحكام المحاكم التي نظرت في نزاعات سندات الشحن التقليدية والإلكترونية.

النتائج: توصلت الدراسة إلى عدم قيام المشرع الأردني بتنظيم أحكام خاصة بسند الشحن الإلكتروني، وإلى ضرورة تعديل نص المادة 13 من قانون البينات الأردني؛ لإضفاء الحجية على سند الشحن الإلكتروني. وتبين أن هنالك حاجة لموائمة قانون المعاملات الإلكترونية مع أحكام المادة 13 من اتفاقية هامبورغ. وأكدت النتائج تخصص وشمولية الأحكام التي أضفتها قواعد روتردام لسنة 2008 بمعالجتها للجوانب العملية المتعلقة بتداول سجل النقل الإلكتروني وبيانها حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عمليات التداول الواردة عليه؛ كما في قواعد بوليرو.

الخلاصة: توصي الدراسة بأن يتولى المشرع الأردني مسألة تعديل نصوص قانون المعاملات الإلكترونية الأردني، وإزالة بعض مظاهر اللبس الحاصل حول أحكام المادة 12. كما أوصت عى أهمية تعديل نص المادة 13 من قانون البينات ونص المادة 18 من قانون المعاملات الإلكترونية بما يتماشى مع خصوصية سند الشحن الإلكتروني الواردة في الوثائق الدولية.

الكلمات الدالة: التجارة الإلكترونية، الشحن البحري، النقل البحري، سند الشحن الإلكتروني.

المقدّمة:

تحتل التجارة البحرية حيزاً كبيراً في بيئتي التجارة الدولية والإقتصاد العالمي، وقد دأبت الوثائق الدولية والتشريعات المقارنة على إيجاد القواعد القانونية -المواكبة للتطورات التي يشهدها العالم- في مختلف المجالات، وقد تعددت الوثائق المستخدمة في عمليتي الشحن والنقل البحري الدولي، حيث برز سند الشحن بصورته الورقية (التقليدية) في تدوين وحفظ حقوق الأطراف المتعاقدة في عمليات النقل البحري، كما أدى هذا السند دوراً كبيراً في ازدهار عملية النقل البحري للبضائع؛ من خلال الدور الفعال في إثبات عمليتي استلام وتسليم البضائع، وإثبات عمليات تداول البضائع المنقولة التي يمثلها سند الشحن ذاته، بالاضافة لدوره في إثبات حالة البضائع المشحونة، إضافةً إلى حجيته في الإثبات قبل أو بعد نشوء أي نزاع حول ملكية البضائع. (Wiedenbach, 2015).

وفي ظل اجتياح الثورة التكنولوجية والرقمية لمجال النقل البحري، كان لا بد من أن تتأثر الوثائق المستخدمة فيها بالتبادل الإلكتروني للبيانات، الأمر الذي أدى إلى ظهور سند الشحن البحري بصورته الإلكترونية الحديثة التي كانت ثمرةً للجهود الدولية المبذولة في حماية حقوق الأطراف، والحقوق الناشئة عند التعاقد على نقل البضائع بحراً، فظهرت العديد من المحاولات التطبيقية للتعامل بسند الشحن الإلكتروني، وتبعها محاولات لتقنين أحكام قانونية خاصة به، الأمر الذي أسفر عنه ظهور العديد من القواعد والاجراءات المتعلقة بتنظيم تداول سند الشحن الإلكتروني.

وعلى الصعيد الوطني، فقد حرص المشرع الأردني على تطوير التشريعات المتعلقة بالتجارة الإلكترونية، لكن الجدل يثور حول مدى قدرة التشريعات الوطنية المنظمة لأحكام سند الشحن البحري (التقليدي)، ومدى قدرة النصوص القانونية -التي تنظم الوثائق الإلكترونية- في تنظيم تداول سند الشحن الإلكتروني ومدى حجيته في الإثبات، الأمر الذي استدعي إلقاء الضوء على القوانين الأردنية في هذا المجال، وتحليل مدى إمكانية تطبيق أحكامها على المسائل المتعلقة بسند الشحن الإلكتروني؛ من خلال المقارنة مع أبرز الوثائق والتطبيقات الدولية الناظمة لسند الشحن الإلكتروني.

مشكلة الدراسة

لم تنسجم القواعد الوطنية -الناظمة لسندات الشحن- مع تلك المنصوص عليها في الوثائق الدولية، كذلك الأمر في نصوص القانون الأردني فيما بينها، وفي ظل لجوء الصناعات العالمية للعمل بسندات الشحن الإلكتروني، ثار الجدل حول المدى الذي يمهد تداول سندات الشحن الإلكترونية في القانون الأردني، وكذلك الحال في الوثائق الدولية، مما يتطلب تفصلاً في آلية العمل بسند الشحن الإلكتروني في الوثائق والعمليات التي أجريت باستخدام سند الشحن الإلكتروني، ستقوم الدراسة ببحث مسألة خضوع سندات الشحن الإلكترونية للأحكام الواردة في القوانين الأردنية النافذة؛ كقانون المعاملات الإلكترونية الأردني لسنة 2015، وغيره من القوانين، وإتاحة المجال أمام الاجتهادات الفقهية لبحث مسألة حجية وقيمة هذه السندات حال عرضها أمام القضاء، وكذلك الحال فيما يتعلق بالتعامل بها عوضاً عن السند التقليدي، وما قد يرافق ذلك من إشكالات نظرية وعملية.

أهداف الدراسة:

1. بيان مدى إمكانية تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني في القانون الأردني.
2. مدى حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات استلام وتسليم وتداول البضائع وانتقال ملكيتها.
3. بيان مواطن التناقض بين الأحكام العامة لسند الشحن في نصوص القانون الأردني ومعاهدة هامبورغ المصادق عليها من قبل الأردن.
4. مدى إمكانية المشرع الأردني من موائمة أحكام معاهدة روتردام للنقل البحري، وقواعد بوليرو لتنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني، ضمن المنظومة التشريعية الأردنية.

أهمية الدراسة:

تنبثق أهمية الدراسة من كونها تناولت مسألة قانونية حديثة النشأة، وهي توجه العالم نحو التبادل الإلكتروني للبيانات، وفي ذات الوقت معالجة مسألة غياب النصوص القانونية الناظمة لسند الشحن الإلكتروني في التنظيم التشريعي الأردني، وإزالة التناقض بين أحكام قانون التجارة البحرية الأردني، ومعاهدة هامبورغ فيما يخص أحكام تداول سند الشحن.

منهج الدراسة:

ستقوم الدراسة باتباع المنهجين الإستقرائي والتحليلي المقارن؛ من خلال استعراض وتحليل نصوص الوثائق الدولية والقوانين الأردنية -ذات العلاقة- وإجراء المقارنة فيما بينها، إضافةً إلى تحليل أحكام المحاكم التي نظرت في نزاعات سندات الشحن التقليدية والإلكترونية؛ للوصول إلى نتائج واضحة تمكن الباحث من اقتراح الحلول اللازمة لها.

المبحث الأول: أحكام سند الشحن البحري الإلكتروني في الوثائق الدولية

ثابرت العديد من الجهات الدولية، على تقنين وتنظيم العمل بسند الشحن البحري الإلكتروني؛ مواكبةً منها للتطورات التكنولوجية التي أدخلت إلى العمليات التجارية حديثاً، الأمر الذي أثار الجدول حول مدى تنظيم هذه الوثائق لتفاصيل العمل بسند الشحن الإلكتروني، ومدى حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات، الأمر الذي سيتم تفصيله من خلال هذا المبحث.

المطلب الأول: التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني في الاتفاقيات والتطبيقات الدولية

ظهرت على الساحة الدولية العديد من المحاولات والتطبيقات لتنظيم العمل بسند الشحن الإلكتروني، برز من خلالها دور اللجنة البحرية الدولية في صك وثيقة ناظمة لأحكام سند الشحن الإلكتروني، وتبعها بعد ذلك تجربة بوليرو في إرساء العمل بسند الشحن الإلكتروني، وتخلل ذلك الدور الكبير لوثائق الأونسيترال في تناول أحكام سند الشحن الإلكتروني من المنظور التشريعي.

أ. سند الشحن الإلكتروني وفقاً لقواعد الأونسيترال

كان لجهود الأونسيترال الدور في إرساء العديد من الأحكام القانونية على مستوى العالم، والمتعلقة بالمجالات التجارية عامةً والمجالات التجارية الإلكترونية والتجارية البحرية بوجه خاص، وكنتيجة لهذه الجهود، ظهرت على الساحة التشريعية الدولية العديد من الوثائق المهمةالتي جرى تنظيمها من خلال لجنة الأونسيترال، مِن ضِمنِها:

1. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ 1978).

حيث جاء في متنها التعريف بسند الشحن البحري بأنه: "وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها"(قواعد هامبورغ، 1). (محكمة النقض المصرية، 1963/366)

ويستنتج من ذلك أن الاتفاقية لم تحدد شكلاً محدداً لسند الشحن البحري من حيث كونه إلكترونياً أو ورقياً، كما أنها تضمنت النص على (وثائق النقل)، وأشارت إلى إمكانية تَدَخُل النظام الإلكتروني في إصدار سند الشحن البحري من خلال نصها على أنه: "يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن... أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو *إلكترونية* أخرى".(قواعد هامبورغ، 3/14). ويلاحظ من النص، وعلى الرغم من شُحّ الموارد الإلكترونية في تاريخ صدور الاتفاقية، وصعوبة التواصل الإلكتروني آنذاك، إلا أن نصوص الاتفاقية قد جاءت بصورة عامة تترك مجالاً لا بأس به من أجل تنظيم أحكام سند الشحن بأية صورة لاحقة وهي الصورة الإلكترونية هنا.

2. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً 2008؛ (قواعد روتردام).

حيث جاءت قواعد روتردام معاجلةً للعديد من المسائل المتمثلة بتطور التجارة وتدخل عنصر التكنولوجيا والتقنية الرقمية في عقود النقل البحري، واستندت هذه القواعد -في أحكامها العامة- على الاتفاقيات الدولية السابقة والمنظمة للعلاقات والمعاملات القانونية في هذا المجال، ولعل أبرزها قواعد بروكسل لسنة 1924 وقواعد لاهاي وقواعد لاهاي فيسبي، حيث أنها وبخلاف غيرها من اتفاقيات النقل البحري، كانت قد نظمت القواعد المتعلقة بعقود النقل البحري المنجزة من خلال وثائق النقل الإلكترونية، وقد شكلت الاتفاقية عنصراً محورياً هاماً على صعيد الوثائق الدولية الناظمة لأحكام سند الشحن الإلكتروني، حيث قُسِّمَت هذه القواعد إلى 18 فصلاً، وكان أبرز ما تميزت به القواعد تنظيمها لأحكام التعامل بسجلات النقل الإلكترونية.

وأدخلت القواعد العديد من المفاهيم الجديدة في حقل التجارة البحرية، وأفادت بأنه وفي حال صدور مستند ورقي قابل للتداول واتفق الطرفان على استبداله بسند إلكتروني (سجل نقل إلكتروني)، فيجب أن يقوم الحائز الشرعي للمستند بتسليمه إلى الناقل، وعلى الأخير أن يقوم بإنشاء سجل نقل إلكتروني، يتضمن فيه بنداً يفيد الاستعاضة عن المستندات الورقية (السابقة) بسجل النقل الإلكتروني، والذي يلغي بدوره المستند السابق (الورقي)، والعكس جائز في حالة الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني بآخر ورقي. (قواعد روتردام، 10). (شكري، 2012).

وهنا يبرز دور الاتفاقية في إجازة التعامل بالمستندات الورقية؛ مراعاةً منها للتشريعات النافذةالتي منحت صلاحية من خلال نصوصها لإرادة الأطراف في تحديدهم نوع المستندات المستخدمة لإتمام عملية النقل سواءً أكانت ورقية أم إلكترونية.(قواعد روتردام. 35).(الرشيد، 2019). وفي خضم اتفاق الأطراف على عملية نقل البضائع بحراً باستخدام سجلات النقل الإلكترونية، فقد اشترطت هذه الاتفاقية ضرورة احتواء السجلات على بند بعنوان عقد النقل البحري، يحتوي على معلومات يجب على الشاحن توفيرها للناقل قدر المستطاع، والتي تشمل: وصفاً وافياً بالبضاعة، وعلامات البضاعة، وكمية وعدد ووزن البضاعة، إضافةً لبيان الحالة الظاهرة للبضاعة وترتيبها، ويشار هنا إلى إعادة تأكيد الإتفاقية على إحدى مسؤوليات الناقل التي وردت سابقاً في قواعد هامبورغ؛ التي مفادها أن يقوم الناقل ببذل عناية معقولة (معتادة) لدى بيانه لحالة البضائع فور استلامها من الشاحن. (قواعد هامبورغ، 16). (قانون التجارة البحرية الأردني،202). وكذلك على الشاحن أن يقدم بيانات تتعلق بالناقل كاسمه وعنوانه وتاريخ

استلامه للبضائع، أو استلامها من قِبل المخول عنه بذلك، وكذلك عدد نسخ مستند الشحن إن كان قابلاً للتداول، وبيانات المرسل إليه، أو الحائز كاسمه وعنوانه واسم السفينة ومكان الاستلام والتسليم، بما في ذلك ميناء التحميل والتفريغ. (قواعد روتردام، 36). (محكمة التمييز الأردني. 2017/1730).

وفي تحديد هوية الناقل، عالجت الإتفاقية عدة حالات قد تنشأ عن عدم تحديد الهوية، أو حالة تعارض البيانات الدالة على هوية الناقل في ذلك (قواعد روتردام، 37). ولدى الانتهاء من تدوين البيانات المتوفرة للطرفين في سجل النقل الإلكتروني، يقوم الناقل البحري أو من ينوب عنه بالتوقيع على سجل النقل الإلكتروني بتوقيعه الإلكتروني وفقاً لأحكام القانون.

(قواعد روتردام، 38) (Shope L, 2021).

وعادت الاتفاقية لمعالجة أي نقص في البيانات المقدمة في بند "تفاصيل العقد" الواردة في المادة 36 منها، بحيث لا تتأثر صحة سجل النقل الإلكتروني في حال عدم الدقة في بيان أحد تفاصيل العقد، وفي حال وجود تاريخ دون بيان لمدلوله في سجل النقل الإلكتروني. وبالتالي، نكون هنا بصدد حالتين:

الأولى، اعتبار التاريخ الموجود على أنه تاريخ تحميل كافة البضائع على متن السفينة، وذلك بشرط أن يكون مضمون سجل النقل الإلكتروني قد اشتمل ودلَّ على تحميل تلك البضاعة على متن السفينة، أما الحالة الثانية، فتعتبر التاريخ المدون هو تاريخ استلام الناقل أو من ينوب عنه للبضاعة، شريطة أن يكون مدلول السجل قد أشار لعدم تحميل البضاعة على متن السفينة. (قواعد روتردام، 39). وترى الدراسة أن لهذا النص العديد من المدلولات المهمة، وهي أنه يوجب على الناقل أن يتأكد من كافة بيانات السجل الإلكتروني، ويتأكد كذلك من التاريخ المدون ومدلوله؛ لأن ذلك يقيم قرينة على استلامه للبضاعة، أو تحميلها على متن السفينة، الأمر الذي يعني دخول مسؤولية البضاعة وسلامتها إلى عهدة الناقل مما يرتب بدء قيام مسؤوليته حال تضرر البضاعة أو فقدانها.

وللناقل أن يتحفظ على البيانات المقدمة له، شريطة أن يكون متيقناً من تقديم الشاحن لبيانات مضللة، أو وجود أسبابٍ وجيهة للتحفظ، بشرط أن تكون هذه الشكوك تتعلق بالبيانات الجوهرية.(شكري،2012). إضافةً إلى إمكانية تحفظ الناقل على أية بيانات مقدمة له تتعلق بحالة وضع البضائع في عربات أو حاويات -عندما لا تتوفر للناقل الوسائل المعقولة لفحص هذه البضائع- وله هنا أن يبدي المعلومات التي عجز عن التحقق منها شريطة قيام أسباب وجيهة له، تدفعه للاعتقاد بوجود بيانات غير صحيحة، وله أن يدرج تلك الأسباب بشكل دقيق في سجل النقل الإلكتروني، وهذا كله ينصب في مصلحة الناقل من حيث إعفاءه من مسؤوليته عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة(شكري، 2012). (قواعد روتردام، 40)، الأمر الذي نظمه المشرع الأردني في المادة 202 والمادة 214 من قانون التجارة البحرية.

وفي إطار معالجة الاتفاقية لأحكام سند الشحن الإلكتروني، فقد أوردت شرطاً لقيام سند الشحن بصورته الإلكترونية، حيث نصت على وجوب توافر التراضي لدى الأطراف بتفريغ البيانات المتعلقة بالنقل في سند شحن إلكتروني (بسجل النقل الإلكتروني). (قواعد روتردام، 8).كذلك ما عرفته الاتفاقية بحق السيطرة، والذي يُثبَت إما للشاحن أو الشاحن المستندي أو شخص ثالث يحددانه، وعند إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يكون لصاحب الحق في السيطرة الصلاحية في توجيه التعليمات للناقل، وعلى الأخير أن يبادر لتنفيذها؛ شريطة ألا تنطوي هذه التعليمات على تغيير في عقد النقل(قواعد روتردام، 50)، ويحق لصاحب الحق في السيطرة تغيير شخص المرسل إليه لشخص آخر، وفي ذلك تلافت الاتفاقية مسألة وقوع الأطراف ضحايا للغش أو الإحتيال التجاري؛(دكداك،2013). بحيث أنه لو وصل إلى علم صاحب الحق في السيطرة أن المرسل إليه أصبح معسراً، فسيحرص صاحب الحق في السيطرة على تغيير شخص المرسل إليه؛ حتى لا يقع في مشاكل متعلقة بإعسار المرسل إليه، وعليه فلصاحب الحق في السيطر أن يرسل تعليمات جديد للناقل ليقوم الأخير باتباعها.

وقد أتاحت الاتفاقية لصاحب الحق في السيطرة أن يحيل الحق إلى شخص آخر، على أن يقوم المحيل بإخطار الناقل ذلك، ليصبح الأخير ملزماً بحدود الإتفاقية تجاه المحال إليه الجديد فيما يتعلق باتباع الناقل لتعليماته.(قواعد روتردام، 51/1/ب). وعليه، فإن طرفا عقد النقل وفقاً لاتفاقية روتردام هما الشاحن والناقل؛ اللذان يتفقان من خلال المراسلات الإلكترونية(العيسوي،2018)، أو المادية، على إبرام عقد النقل البحري من خلال سجل النقل الإلكتروني، بحيث يقوم الناقل بتدوين كافة البيانات المطلوبة ويرسلها عبر عنوانه الإلكتروني إلى عنوان الشاحن الإلكتروني، ليؤكد الأخير موافقته على ما ورد في رسالة البيانات الإلكترونية ليتم التعاقد بناء عليه ويصبح سجل النقل الإلكتروني نافذاً، وفي حال كان سجل النقل الإلكتروني قابلاً للتداول وتغيرت ملكيته من حائز إلى آخر، فيجب أن يصل ذلك لعلم الناقل من خلال إخطاره إلكترونياً بالعملية، ويكون صاحب حق السيطرة مسؤولاً عن ذلك، ويقوم الناقل بإشعار الحائز الأخير لسجل النقل إلكترونياً بموعد الوصول وتسليم البضاعة، وعلى الحائز أن يبرز سجل النقل الإلكتروني ليستلم البضاعة من الناقل.(قواعد روتردام، 51،52).

3. قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية 1996.

تناول القانون التعريف بالمصطلحات المهمة فيه والتي كان من ضمنها رسالة البيانات ونظام المعلومات وغيرها، وفي اشتراط الكتابة فقد

أضفى القانون آثاراً قانونية على رسالة البيانات الإلكترونية، وهي نفس تلك الآثار القانونية المتمخضة عن الكتابة التقليدية، بشرط إمكانية الرجوع على محتوى الرسالة والاطلاع عليهالاحقاً، وذلك وفقاً لأحكام خاصة (قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية،6). (ابو الهيجاء، 2017)، الأمر الذي تأثر به المشرع الأردني بشكل ظاهر في نصوص قانون المعاملات الإلكترونية الأردني.(قانون المعاملات الالكترونية الأردني، 7).

وتناولت أحكام قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية كذلك التوقيع على رسالة البيانات واشترطت لصحته أن يتم تعيين هوية صاحب التوقيع والتدليل على موافقته لما يرد من معلومات في رسالة البيانات. (قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية،7)، ونظمت أحكام هذا القانون كذلك آلية إنشاء العقد إلكترونياً باستخدام رسالة البيانات وكيفية إصدار الإيجاب والقبول، والأحكام المتعلقة بذلك.(قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية، 8-15).

أما فيما يتعلق بعقد النقل البحري والوثائق الخاصة به، فقد أفرد القانون في جزئه الثاني تنظيماً لها، وتضمنت عدة أمور، كان من أهمها: إضفاء صفة الشرعية القانونية على كافة الوثائق المخصصة والمعدة لغايات إتمام عملية النقل البحري وشحن البضائع التي من ضمنها كافة المراسلات والبيانات والتعهدات والإيصالات متضمنة بذلك سند الشحن البحري الذي يصدر بصورة إلكترونية ويقوم مقام السندات الورقية؛ ما دام أنه لم يخالف أحكام المواد السابقة؛ من حيث سهولة استرجاع المعلومات الواردة فيه وتخزينها بشكل يسهل الرجوع إليه(قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية، 16،17).

4. قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لسنة 2001.

حيث نص على تطبيق أحكامه حيثما يستخدم توقيع إلكتروني في المجالات التجارية، مع عدم الإخلال بحقوق المستهلكين المشرعة. (أبو الهيجاء،2017) وتناول القانون تعريفاً بالتوقيع الإلكتروني والجهة المحايدة المشار إليها "بمقدم خدمات التصديق". وشددت أحكام القانون على ضرورة قيام الموقع بحماية توقيعه وعدم تمكين غيره من الحصول عليه دون إذنه. ومتى تولَّدَ الشك لدى صاحب التوقيع الإلكتروني بوجود أية شبهة تتعلق باستحواذ غيره على توقيعه، أوجبت أحكام القانون قيام صاحب التوقيع بإشعار مقدم خدمات التصديق بذلك؛ لكي يتمكن الأخير من ممارسة الصلاحيات المفروضة له وفقاً لأحكام القانون. (قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الالكترونية،2).

ومِنَ المسجل لهذا القانون، إتاحته المجال أمام الأنواع المختلفة للتواقيع الإلكترونية دون قصرها على نوع معين؛ شريطة اتفاق الأطراف على ذلك، ودون وجود أي مانع في القانون المتفق على تطبيقه للنوع المعين من التوقيعات الإلكترونية. (قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الالكترونية،5/12).

ويلاحظ أن القانون لم يضع حلولاً عمليةً كافيةً لحماية التوقيع الإلكتروني في حال استخدامه بصورة غير مشروعة، سواءً أكان عن طريق استعمال غير صاحبه له أو استخدامه في وسائل غير مشروعة. ناهيكَ عن عدم توفير الحماية الجزائية لأصحاب التوقيعات.

ب. سند الشحن الإلكتروني وفقاً لقواعد اللجنة البحرية الدولية

يتلخص مشروع اللجنة في تداول البيانات بطريقة إلكترونية عبر شبكة الإنترنت، ومن أبرز المزايا التي أتى بها المشروع هي مسألة عدم تعدد النسخ في سند الشحن الإلكتروني (اليحيائي، 2012)، وتكونت قواعد المشروع من إحدى عشرة مادة تناولت عدة مسائل، أبرزها: مجال تطبيق القواعد والمعلقة على موافقة الأطراف، وإحلال أحكام وثائق الأمم المتحدة بما لا يخل بقواعد اللجنة، وتمت الإشارة لسند الشحن الإلكتروني "برسالة الإيصال الإلكترونية"، وأضفت القواعد السرية على كافة الوثائق المتصلة بعقد النقل البحري؛ باستثناء تلك التي لا بد من ظهورها للعلن، (Beecher,2006) أو التي تكون محلاً لنزاع الأطراف ولا يتم الإطلاع عليها إلا من قبل نظام المراقبة الإلكترونية، واشترطت القواعد ولنفاذ رسالة الإيصال ضرورة احتوائها على البيانات المطلوبة في سند الشحن التقليدي، مع وجود مفتاح خاص؛ يتفق الأطراف على تحديديه بالرموز (أحرف وأرقام)؛ لتشفير معاملاتهم بغرض حمايتها والولوج إليها بواسطته، وتتمحور عملية الشحن في القواعد حول قيام الناقل -وفور تسلمه البضاعة من الشاحن- بإرسال رسالة الإيصال إلى البريد الإلكتروني الخاص بالشاحن؛ يخطره فيها ببيانات عملية الشحن ليقوم الشاحن بإرسال رسالة تأكيد للناقل والتي بموجبها تثبت ملكية السند والبضاعة للشاحن، ويكون لمالك رسالة الإيصال وحده الحق في المطالبة بتسلم البضاعة بمواجهة الناقل، كما له الحق الحصري في تحديد المرسل إليه ونقل حق التحكم للغير، وتوجيه الناقل حول أية مسألةٍ تتعلق بالبضاعة بما يتوافق مع أحكام عقد النقل المبرم. ويكون ذلك من خلال قيام مالك رسالة الإيصال بإشعار الناقل نيته في نقل حق التحكم بالرسالة والبضاعة إلى شخص آخر، ليقوم الناقل على إثره بإرسال كافة البيانات المشار إليها في المادة 4 من قواعد اللجنة -باستثناء المفتاح الخاص- إلى الشخص المنوي نقل حق التحكم إليه. ويقوم ذلك الشخص -في حال موافقته على نقل حق التحكم إليه- بإخطار الناقل قبوله النقل، وبعدها يقوم الناقل بإلغاء المفتاح الخاص السابق وإصدار مفتاح خاص جديد ليرسله بعد ذلك للمالك الجديد فقط، وفي حال رفض ذلك الشخص نقل حق التحكم إليه أو مرور مدة معينة دون استلام الناقل لرده، تبقى رسالة الإيصال على حالها؛ كسند يحكم العلاقة بين مالكه الحالي والناقل دون تغيير للمفتاح الخاص الذي تم تزويده لمالك

السند الحالي، وعلى الناقل أن يُشعِر مالك سند الشحن الإلكتروني بالمكان والتاريخ المنوي تسليم البضاعة فيهما، ويقع على عاتق مالك السند أن يَضْمَنَ الشخص المرسل إليه وأن يوجهَ الناقل إليه عن طريق المراسلات المحمية بالمفتاح الخاص بينهم، وبخلاف ذلك يكون مالك السند هو المرسل إليه وتنتقل له أعباء استلام البضاعة وما يلحقها من آثار تتعلق بالناقل والبضاعة (نصار، 2021).

ويقوم الناقل حينها بتسليم البضاعة للمرسل إليه بموجب التوجيهات التي استلمها من الشاحن (مالك السند أو حامله)، ولدى تحقق عملية التسليم يتم إلغاء المفتاح الخاص بين الناقل والشاحن لتحقق عملية الشحن، وفي حال أن طرأ أي نزاع أو إشكال حول عملية النقل، فيكتفي الناقل بإثبات بذله العناية المعقولة. ودرءاً لنشوب أي نزاع لاحق، اشترطت القواعد أن يتفق الأطراف على تحديد قانون واجب التطبيق في عقد النقل والمتجسد هنا برسالة الإيصال الإلكترونية، وفي حال وجود أي تعارض بين أحكام القواعد أو أية أحكام أخرى فتكون السطوة لأحكام قواعد اللجنة.

ج. سند الشحن الإلكتروني وفقاً لنظام بوليرو

يتلخص النظام بمحاكاته سند الشحن الإلكتروني بالسند التقليدي)الورقي)الذي يهدف إلى استحداث نظام إلكتروني متخصص بسند الشحن؛ يعمل على توثيق سندات الشحن الإلكترونية وحفظها، وظهر على إثر ذلك نوعين من سندات الشحن الإلكترونية، الأولى قابلة للتداول والأخرى غير قابلة للتداول، ويتم ذلك عن طريق موقع إلكتروني يعمل كوسيط تمر المعاملات من خلاله ويقوم المَوقع بتوثيقها تباعاً، مع الحرص على سرية البيانات وأمنها، والذي يحقق للسجلات المخزنة في الموقع الوسيط حجية في الإثبات لدى المحاكم، (S.F. Du,2005) وتحرص الهيئة في بوليرو على توفير السرعة والدقة في استقبال وتسليم الوثائق بين الأطراف وتتحمل بدورها المسؤولية عن أي خطأ في إطار ذلك (العبيدي، 2020)، وقد مهد النظام لمسألة تداول السندات إلكترونياً وانتقالها من حائزٍ إلى آخر.

يقوم النظام الإلكتروني المستخدم في خدمة بوليرو بتسجيل تاريخ ووقت كل عملية تظهير على السند، مما يسهل معرفة ملكية السند في سلسلة التظهيرات، ليجنب المتعاملين فيه من الوقوع في إشكاليات التظهير الأسبق لإثبات أحقيتهم في ملكية السند.(Chuah,2013) ويتضمن نظام العمل وجود مكتب مركزي للتسجيل (مكتب التسجيل المركزي) ويحتوي على قسمين، الأول يستقبل الرسائل من الأطراف المعنيين (المرسل) ومن ثم يرسلها إلى (المرسل إليه) بعد التأكد من صحة الوثائق المقدمة وهوية الأطراف، والقسم الآخر يتولى التأكد والتحقق من صحة الرسائل المرسلة من القسم الأول (Al-Rshoud,2004)، ويتم ذلك وفق نظام تشفير خاص بنظام بوليرو يتم بموجبه منح كل مستخدم وعضو مفتاحان إلكترونيان الأول خاص والآخر عام، والمفتاح الخاص لكل عضو يجب أن يتميز عن مفاتيح الأعضاء الآخرين، الأمر الذي يتطلب من كل عضو المحافظة على سرية مفتاحه الخاص، أما المفتاح العام فيكون بحوزة كافة المستخدمين ومن خلاله يقوم مكتب التسجيل بالتحقق والتأكد من الرسائل عن طريق أقسامه، ليقوم الناقل باستلام البضاعة بناءً على تعليمات إلكترونية من خلال استخدام المفتاح الخاص به (Chuah,2013).

ويتميز النظام بكونه يقوم على مراعاة الجانب الفني والقانوني؛ من خلال وجود ما يعرف بكُتَيِّب قواعد بوليروBolero Rulebook الذي يتفق مستخدموا نظام بوليرو على اتباعه، (Ma,2000) وتتم عملية استخدام النظام، من خلال إيداع سند الشحن الإلكتروني لدى جهة محايدة تدعى بالسجل الإلكتروني -التابعة لمكتب التسجيل المركزي، فيتم إشعار الأخير فور حصول أي تغيير على ملكية البضاعة من خلال مراسلات إلكترونية تتم بين أطراف عملية النقل بتوسط السجل الإلكتروني بينهم، ويشتمل السجل على آلية تقوم بحفظ جميع التصرفات التي ترد على سند الشحن الإلكتروني، وكذلك من خلال ما يعرف بسجل الملكية (Title Registry) الذي يساهم في دعم ميزة حفظ التصرفات الواردة على السند، فيقوم هذا النظام الآلي بالتعامل مع أي تصرف يرد على سند الشحن كأنه تصرف جديد، من خلال فصل التعامل الأخير عن الذي سبقه، أي أن هذا النظام قادر على إثبات سلسلة التظهيرات الواردة على سند الشحن الإلكتروني بصفته وسيطاً محايداً، الأمر الذي يدعم الثقة والسرعة في الحصول على البيانات. (Goode, 2010)

وقد أثبت المشروع جدواه في الجانب العملي ومن خلال تجاربه المُوَثَّقة، حيث وفَّرَ الأمان والخصوصية للمعاملات وتبادلها، فأصبح ومن شبه المستحيل أن تتعرض الوثائق المودعة فيه للتزوير أو التلف والضياع(محمد، 2011)، ناهيك عن وجود إشعار الاستلام للوثيقة الإلكترونية التي أزالت الغموض في تحديد لحظة تلاقي الإيجاب بالقبول، أو عدم معرفة الموجب بحقيقة إطلاع من وُجه إليه الإيجاب على عرضه (ايجابه)، فلدى إصدار الإيجاب عن طريق الرسالة الإلكترونية يقوم الموقع الإلكتروني بإجراء الإخطار التلقائي إلى الموجب وإلى جِهَة التصديق، بما يفيد تمام الإستلام وخضوع المعاملة الجارية بينهم للأحكام العامة للتعاقد (Ghrflo,2001).

ومن الجدير بالذكر، أن مكتب التسجيل في بوليرو يقوم بحفظ كافة المعلومات المتعلقة بسند الشحن إلكترونياً، وتتم كافة تلك المعاملات باستخدام مفتاح خاص مشفر، يكون مثبتاً للحامل الأخير للسند والناقل، ويكون مكتب التسجيل المركزي هو الوسيط والمسؤول عن تغيير ونقل هذا المفتاح للأطراف؛ حتى يضمن سرية العملية وحقوق الأطراف (علي الدين، 2015)، وعليه فإن نظام بوليرو يمكن الأطراف من إثبات عملية تداول السند من خلال قيدها في السجل الخاص بها ومن خلال تثبيت تاريخ كل عملية.

المطلب الثاني: حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات

تلعب مسألة إثبات سند الشحن الإلكتروني بما يحمله من تفصيلات، مسألةً مهمة في الواقع العملي، حيث إن دور سند الشحن في إثبات ملكية البضائع التي يمثلها، وتثبيت عمليات التداول التي حصلت من خلاله، هو ما ميز السند عن غيره من الوثائق المستخدمة في عمليات النقل عامةً، وعمليات النقل البحري بشكل خاص، الأمر الذي سيتم بحثه تباعاً. (Han, 2008)،(محكمة التمييز،2010/2948).

أولاً: مدى قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول وفقا للوثائق الدولية

تبرز أهمية سند الشحن الالكتروني كأداة اثبات يستند اليها أطراف عقد النقل البحري في عدة مسائل مهمة تمس حقوق أطراف التعاقد، وكذلك حقوق الغير الذين قد يتأثروا بمثل هذا التعاقد. وقبل الخوص في حجيته كأداة للاثبات لابد من البحث في مدى مقدرة هذا السند بأن يصبح أداة قابلة للتداول:

1- مدى إمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني في إثبات وفقاً لأحكام قواعد اللجنة البحرية الدولية:

حرصت قواعد اللجنة البحرية على منح سند الشحن الإلكتروني ذات الحجية التي يتمتع بها سند الشحن التقليدي في إثبات عمليات تداوله(قواعد اللجنة البحرية، 11)، حيث حصرت الحق في تداول سند الشحن الإلكتروني للحائز الذي يحوز المفتاح الخاص بعملية الشحن والذي له وحده الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة في ميناء الوصول، وهو من له الحق في نقل ملكية السند الإلكتروني أثناء الرحلة البحرية كذلك؛ أي نقل حق ملكية البضائع -موضوع هذا السند- إلى مرسل إليه جديد، أو أن يقوم بنقل حق السيطرة والمفتاح الخاص لحائز جديد، شريطة إشعار الناقل بذلك، ليقوم الأخير بتغيير المفتاح الخاص.(قواعد اللجنة البحرية، 7/أ)، وللحائز وحده توجيه التعليمات للناقل حول معلومات الحائز الجديد أو المرسل إليه؛ بما يفيد ثبوت تداول السند عن طريق إبراز هذه الإشعارات الإلكترونية في حال الحاجة، وقد أكدت المادة السابعة من قواعد اللجنة ذلك وشددت في الفقرة (د) على أن أحكام تداول سند الشحن التقليدي سارية بمواجهة الأطراف في سند الشحن الإلكتروني(قواعد اللجنة البحرية، 7/د).

2- إمكانية تداول (سجل النقل الإلكتروني) وفقاً لقواعد روتردام:

منحت قواعد روتردام سجل النقل الإلكتروني -القابل للتداول- حجية في الإثبات تماثل تلك الحجية التي يتمتع بها مستند النقل الورقي(علي الدين، 2015)، وهذا ما نصت عليه المادة 8 من هذه الإتفاقية والتي تضمنت النص على ثبوت حجية الوثائق الإلكترونية كما في المستند الورقي(قواعد روتردام، 8/ب).

وبقراءة نص المادة 36 من اتفاقية روتردام، يتضح بأن الاتفاقية حددت شروطاً قانونية من الواجب توافرها في سند الشحن الإلكتروني والتي يجب تضمينها بقدر المستطاع في سجل النقل الإلكتروني؛ ليتساوى السجل مع مستند الشحن التقليدي من حيث الحجية وإثبات صحة التعاقد كنتيجة لتوافر البيانات الجوهرية(Alba,2009).(Al-Marzouqi,2017)، وتتمثل آلية تداول سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، من خلال الإشعارات المتبادلة بين الشاحن والناقل، وكذلك الغير الذي قد يكون حائزاً لسند الشحن الإلكتروني أو مالك حق السيطرة، عن طريق استخدام ذات النظام في كل عملية.

ثانياً: حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل وتسليم البضائع واستلامها في الوثائق الدولية

1. حجية رسالة الإيصال الإلكترونية في قواعد اللجنة البحرية الدولية:

بما أن الناقل ملزم بإشعار الشاحن إلكترونياً فور تلقيه للبضائع المراد نقلها؛ من خلال بيان تفاصيل وحالة البضائع وإبداء التحفظات عليها -إن وجدت- (محكمة صلح حقوق شمال عمّان، 2016/2370)، فإن الحجة ستقوم هنا بمواجهة الناقل على أن الأخير قد استلم البضاعة، وحينها تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع؛ كونها قد أصبحت في عهدته(قواعد اللجنة البحرية، 4)، وأشارت المادة الخامسة من القواعد، أنه وحال قيام الناقل بالإشارة إلى البيانات والشروط المتفق عليها في عقد النقل، فإن تلك البيانات والشروط ستصبح جزءًا من سند الشحن البحري، الأمر الذي يفيد كون سند الشحن أداةً في إثبات الأحكام الواردة في عقد النقل البحري. (قواعد اللجنة البحرية، 5) وقد أتاحت قواعد اللجنة لأطراف عقد النقل، أن يحددوا اتفاقيةً دولية أو أكثر، تسري أحكامها بمواجهة الأطراف؛ لغايات إتمام عملية النقل البحرية، (قواعد اللجنة البحرية، 6)، الأمر الذي سيخضع الأطراف لأحكام هذه الوثائق الدولية المعينة التي تضمن لهم حقوقهم وتعالج أحكام سند الشحن الإلكتروني، إذا ما تم تنفيذ عملية النقل البحرية من خلاله.

ووفقاً لقواعد اللجنة، فيقوم سند الشحن الإلكتروني بإثبات حقيقة تلقي حائز السند إشعاراً من الناقل بموعد وصول البضاعة والمكان المتفق عليه؛ من خلال المراسلات وباستخدام المفتاح الخاص للعملية الذي يوجب على الحائز أو المرسل إليه استلام البضاعة من الناقل وفقاً للمتفق عليه؛ شريطة إبراز ما يثبت هويتهم للناقل البحري، وبمجرد تمام التسليم فيتم إلغاء المفتاح الخاص الذي بإلغاءه يثبت تمام عملية التسليم. (قواعد اللجنة البحرية،9)

وبتفحص الفقرة الثانية من المادة 9 من قواعد اللجنة، تُلاحظ الدراسة أن قواعد اللجنة قد أغفلت تنظيم مسألة قيام الناقل البحري -عن سوء نية- بإلغاء المفتاح الخاص، الأمر الذي يفيد بدوره تمام عملية تسليم البضاعة التي لم يتم تسليمها لصاحب الحق في استلامها فعلياً، مما يلقي بعبئ إثبات عدم استلام البضاعة على عاتق صاحب الحق في الاستلام، مما يشكل صعوبةً لدى صاحب الحق في استلام البضاعة.

ومن الجوانب المميزة لأحكام قواعد اللجنة البحرية في هذا السياق ما تضمنته المادة 11 منها، التي نظمت مسألة عدم نفاذ أية دفوع يبديها أي من الأطراف على عدم حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات، وتكون بهذا الموقف قد وضحت قوة وحجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات، حيث أكدت ذات المادة أيضاً على نفاذ أحكام سند الشحن التقليدي على أحكام سند الشحن الإلكتروني.

2. حجية سجل النقل الإلكتروني وفقاً لقواعد روتردام:

أضفت قواعد روتردام ذات الأحكام المتعلقة بمستندات الشحن الورقية على أحكام سجل النقل الإلكتروني، ومنحت كذلك القوة والحجية لسجل النقل الإلكتروني في إثبات تسلم الناقل للبضاعة. (عبابنه، 2015)، واشترطت الاتفاقية عدم سريان أيةَ دفوع يبديها الناقل في مواجهة بيانات السجل الإلكتروني -وإن خالفت ما جاء في سجل النقل الإلكتروني- ولا يقبل أيضاً أي دليل يقدمه الناقل بمواجهة المرسل إليه؛ يثبت من خلاله خلاف ما ورد في السجل الإلكتروني، شريطة أن يكون المرسل إليه حسن النية. (قواعد روتردام، 41)، كما أتاحت هذه الاتفاقية للناقل عدم تسليم البضاعة للمرسل إليه حال رفض الأخير تقديم إقراره بتسلم البضاعة.(قواعد روتردام، 44)، وفي حال كان سجل النقل الإلكتروني قابلاً للتداول، فللناقل عدم تسليم البضاعة لحائز السجل إذا لم يقم الأخير بتقديم ما يثبت هويته كحائز شرعي للسجل، وعلى الناقل أن يرسل إشعاراً للمرسل إليه يفيد وصول البضاعة حسب المتفق عليه، ويقوم هذا الإشعار بإعفاء الناقل من مسؤوليته في عقد النقل البحري، شريطة أن يعود الناقل على صاحب حق السيطرة، أو الشاحن، أو الشاحن المستندي في ذلك، ودون تلقيه لتعليماتٍ جديدة بهذا الشأن من أي منهم. (قواعد روتردام، 45).

ويلغى سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول فور تسليم البضاعة لحائزه، وبالمقابل يلغى سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول بمجرد تسليم البضاعة إلى المرسل إليه (قواعد روتردام، 47)، الأمر الذي اتجهت إليه أحكام قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية. (قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية،14).

المبحث الثاني: التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني بين التشريع الأردني والوثائق الدولية

قام المشرع الأردني بإصدار العديد من التشريعات الوطنية الناظمة لأحكام السند الإلكتروني، دونما تخصيص أية نصوص قانونية تتعلق بسند الشحن البحري الإلكتروني، إضافةً إلا المصادقة على العديد من الاتفاقيات الدولية بهذا الصدد، إلا أن التساؤل –مدار البحث- يدور حول مدى توافق أحكام التشريعات الأردنية مع الدولية، ومدى إمكانية إثبات وإنفاذ أحكام سند الشحن البحري الإلكتروني في التشريعات الوطنية.

المطلب الأول: أحكام سند الشحن الإلكتروني بين التنظيم التشريعي الأردني والوثائق الدولية

لم يشترط قانون التجارة البحرية الأردني من أجل نفاذ وثيقة الشحن أن تكون مطبوعةً ورقياً، إلا أنه ولغايات إعمال وظيفة سند الشحن كوثيقة إثبات لعقد النقل البحري، (محكمة التمييز، 2018/787) فقد نص المشرع على وجوب تضمين وثيقة الشحن بالبيانات الإلزامية المهمة لتثبت عقد النقل،(قانون التجارة البحرية الأردني، 200)، وهذا الموقف يشبه ما تبنته قواعد روتردام بشأن نسخ مستند الشحن(قواعد روتردام، 36/2/د)، مما يلفت النظر إلى أن قواعد روتردام قد سلكت ذات السبيل في تحديد أحكام نسخ سند الشحن الورقي دون تحديد لعددها -على غرار موقف المشرع الأردني- وكذلك فإن قواعد روتردام قد أنكرت استصدار عدة نسخ لسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وهذا ما انتهجته قواعد اللجنة البحرية؛ من خلال عدم تنظيمها لمسألة تعدد نسخ رسالة الإيصال الإلكترونية(اليحيائي،2012)، (Grivin, 2002).

ولا يوجد في قانون التجارة البحرية الأردني ما يمنع من الأخذ بوثيقة الشحن الإلكترونية، وهذا ما يمكننا أن نستشفه مما ورد في ذات القانون(قانون التجارة البحرية الأردني، 119)، فلم يوجب القانون على الربان أن يحمل وثيقة الشحن بشكلها الورقي، مما يُمَكِّن الاستدلال على إمكانية تنظيم سند الشحن الإلكتروني بصيغة خطية؛ ما دامت البيانات التي فيه مدونة بشكل صحيح وبالصيغ الواضحة والمتعارف عليها.

الأمر الذي يستدل عليه من مضمون قانون المعاملات الإلكترونية الأردني والذي أقر بحجية السند الإلكتروني في الإثبات؛ مادامت تتحقق فيه إمكانية القراءة والثبات والاستمرارية(أبو الهيجاء، 2017)، وهذا يسير مع ما اتجه إليه القانون النموذجي للأونسيترال بشأن التجارة الإلكترونية في المادة 6. والنهج المستشف من القانون الأردني بشأن حجية السند الإلكتروني ينسجم أيضاً مع ذلك الذي تبناه القانون النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل في المادة 36.

بالرجوع لقواعد هامبورغ -التي صادقت عليها المملكة الأردنية- نجد أن القواعد قد نصت على أهم عناصر سند الشحن البحري في متنها، (Al0Daboubi,2019)، فيستخلص هنا عدم اشتراط الاتفاقية إصدار سند الشحن بشكل ورقي، بل يكفي أنه يمكن قراءة مضمون السند، وضمان

استمراريته بحيث يمكننا الإطلاع على مضمونه في أي وقت، وكذلك مسألة ثباته؛ بألا يكون قابلاً للتحريف والتغيير، فبالمحصلة؛ يقوم السند على تجسيد عقد النقل البحري، إضافةً إلى إمكانية تداول السند ونقل ملكيته لحامل آخر.

وما يؤيد هذا التصور هو نص المادة 14 من اتفاقية هامبورغ، على جواز التوقيع على سند الشحن بأية طريقة مشروعة مع إمكانية إثباته بالوسائل الإلكترونية، مما أفسح المجال أمامنا للتعامل بسند الشحن الإلكتروني؛ فلا يتصور أن يتم التوقيع الإلكتروني على وثيقة مطبوعة مسبقاً، الأمر الذي يقتضي أن تكون هذه الوثيقة موجودةً بصيغة إلكترونية على قاعدة البيانات الإلكترونية؛ أي أنه يصح التعامل بسند الشحنٍ الإلكتروني وفقاً لما تقتضيه هذه الاتفاقية، وتكون الوثيقة بما اشتملت عليه من البيانات الإلزامية والتواقيع الإلكترونية نافذةً وصحيحة، ولا يمكن دحضها بمجرد الدفع بانعدام وجودها المادي.

لكن وبالرجوع إلى أحكام التشريعات الأردنية الوطنية، نجد أن انطباق أحكام السند الإلكتروني على أحكام سند الشحن البحري الإلكتروني لا يمكن الأخذ بها على إطلاقها، حيث تضمنت نصوص قانون المعاملات الإلكترونية الأردني، ضوابطاً من شأنها الوقوف بوجه ذلك، فقد يقول قائل بعدم وجود ما يمنع من العمل بسند الشحن البحري الإلكتروني في التشريعات الأردنية؛ مادام أن سند الشحن البحري الإلكتروني يتمتع بما يتمتع به السند الإلكتروني؛ من صفات وبأنه من أحد الأوجه التطبيقية للسند الإلكتروني، إلا أن الأحكام الواردة في قانون المعاملات الإلكترونية قد حالت دون إخضاع سند الشحن البحري الإلكتروني لأحكام السند الإلكتروني، وهذا ما سيتم بيانه لاحقاً في الدراسة.

ويمكننا في خضم ذلك، الاستشهاد ببعض النصوص التي تضمنها قانون المعاملات الإلكترونية الأردني من أجل معالجة بعض المسائل العملية الخاصة بسند الشحن الإلكتروني، وذلك بالرجوع إلى نطاق تطبيق هذا القانون والتعريفات المهمة المدرجة فيه، وكذلك الأحكام العامة التي تضمنها، ولعل من أبرز تلك التعريفات، تعريفه لرسالة المعلومات الإلكترونية والسجل الإلكتروني والوسيط الإلكتروني والمفتاح الخاص والمفتاح العام، (قانون المعاملات الإلكترونية الأردني، 2) فتلك المصطلحات تتشابه إلى حد كبير مع ما تم إيراده في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية، (القدومي، 2005)، كذلك تتطابق مع تلك الواردة في كل من قواعد اللجنة البحرية الدولية وقواعد روتردام. ويمكننا أيضاً الاستشهاد بنص آخر لقانون المعاملات الإلكترونية الأردني -من أجل دعم الاعتقاد بتنظيم سند الشحن البحري الإلكتروني في ظل القانون الأردني- حيث تم النص على الاعتراف بالسندات الإلكترونية بنص المادة السادسة من قانون المعاملات الإلكترونية الأردني، ولكن لاكتساب السند الإلكتروني حجيته في الإثبات لابد من تحقق الشروط التالية:

أ. إمكانية الاطلاع على معلومات السجل الإلكتروني.

ب. إمكانية تخزين السجل الإلكتروني والرجوع إليه في أي وقت من إحداث أي تغيير عليه.

وبلا شك فإن مَن لَهُ سلطة الإطلاع على تلك الوثائق إضافةً لأصحاب العلاقة؛ هي الجهات الرسمية التي يُشترط لإتمام المعاملة أن تطَّلِعَ عليها؛ وقد يكون ذلك لغايات الإثبات في المحاكم الوطنية، أو حتى لدائرة الجمارك؛ لإتمام معاملات التخليص الجمركي(اتفاق الاعتراف المتبادل بالمشغل الاقتصادي المعتمد بين الدول أعضاء الاتفاقية العربية المتوسطية للتبادل الحر "اتفاقية أغاديرة"،5/ب)، أو في إثبات المعاملات البنكية(قانون البنوك الأردني، 92)، أو غيرها من الجهات الرسمية.

وترى الدراسة بأن اتجاه المشرع الأردني في الاعتراف بالسند الإلكتروني وانسجامه مع الوثائق الدولية يسهل المهمة أمام متولي نظر النزاع المتعلق بسند الشحن البحري الإلكتروني؛ لحل النزاع المعروض لديهم وفقاً للأحكام العامة المذكورة في قانون المعاملات الإلكترونية، ويمهد أيضاً لإيجاد نواة لنص يُنظم أحكام سند الشحن الإلكتروني.

أما فيما يتعلق بمسألة الإيجاب والقبول، فقد اتجهت الوثائق الدولية وعلى رأسها قواعد روتردام إلى بيان آلية إصدار الإيجاب الإلكتروني المنشئ لسند الشحن البحري الإلكتروني(عبابنة، 2009) وذلك من خلال إرسال الناقل رسالة إلكترونية للشاحن تفيد تلقيه البضاعة التي ينوي نقلها للمكان المتفق عليه؛ حيث يؤكد الشاحن ذلك بموجب رسالة إلكترونية ترسل للناقل عن طريق البريد الإلكتروني لتسري آثار السند الإلكتروني تجاه أطرافه، ومن ذلك، ما جاء في المادة الأولى من اتفاقية روتردام(شكري، 2012)، ونجد توجه المشرع الأردني لأحكام مشابها لما تبنته قواعد روتردام، من خلال نص المادة 9 من قانون المعاملات الإلكترونية الأردني على دور الرسالة الإلكترونية كأداة للإيجاب او القبول.

ويُسَجَّل للمشرع الأردني معالجته لمسألة إخطار الناقل أو المُرسِل -للرسالة الإلكترونية- بوصول الرسالة الإلكترونية أو الإيجاب الإلكتروني إلى المرسل إليه وتحميل الأخير لبياناتها؛ من خلال نص المادة 12 من قانون المعاملات الإلكترونية.(أبو الهيجاء،2019) فيستخلص من هذه المادة، أن استجابة المرسل إليه للمُرسِل تكون من خلال إعلام الأخير للأول تسلمه الرسالة، أو أن المرسل يعلق أثر رسالة المعلومات على شرط تسلمه إشعاراً من المرسل إليه يفيد استلام الرسالة، وفي حالة أخرى يقوم المُرسِل بالطلب من المرسل إليه ارسال اشعار اليه يفيد بالاستلام، وإذا لم يستجب الأخير لذلك، يقوم المُرسِل بتوجيه تذكير محدد المدة للمرسل إليه يفيد بضرورة إشعاره بالإستلام، وأما إذا انتهت المدة -دون استجابة المرسل إليه- فتعد رسالة المعلومات لاغية. إلا أنه ومن الأجدى نفعاً أن يستغني المشرع الأردني عن هذا النص ويتبنى ماجاء به مشروع بوليرو، بأن يتم إشعارِ المُرسِل بتلقي

المُرسَل إليهِ لرسالة المعلومات مباشرة فور تحميل الرسالة من قبل المرسل إليه، دون حاجة لأن يشترط المرسل على المرسل إليه إرسال مثل هذا الإشعار ودون توجيه تذكير بذلك، وفي ذلك تحقيق للإستقرار في المعاملات.

لكنه ووفقاً لذات القانون، وبالأخص ما جاء في المادة 13 منه (أبو الهيجاء،2017) نجد تعارضاً تشريعياً لدى التطبيق العملي، ويجب الإستعاضة عن ذلك بتوحيد أحكام تلقي المرسَل إليه للرسالة الإلكترونية على النحو الذي يحل إشكالية بيان الإستلام لرسالة المعلومات من عدمها.

أما مكان انعقاد العقد الإلكتروني -وفقاً للتشريعات الأردنية النافذة- فيكون هو موقع إصدار القبول؛ أي المكان الذي عقد فيه العقد -مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك- بسبب عدم اجتماع الأطراف في مكان واحد وللحاجة إلى تحديد مكان التعاقد (القضاة، 2009) خصوصاً بأنه -وعلى الأغلب- يكون الأطراف في دولٍ مختلفة عند إبرامهم للعقود الإلكترونية، لذلك يلعب قانون الإرادة الدور المهم في بيان الآثار القانونية لما بعد عملية التعاقد، الأمر الذي اتفقت عليه العديد من أحكام المحاكم الأردني (المطالقة، قندح، 2010). (محكمة التمييز، 1990/1202).

وقد اشترط قانون المعاملات الإلكترونية الأردني عدة شروط يجب توافرها لصحة التوقيع الإلكتروني، وحدد جهة مختصة في توثيق التوقيع الإلكتروني(قانون المعاملات الإلكترونية، 15،16)،ويلاحظ هنا تأثر المشرع الأردني بما جاءت به أحكام الوثائق الدولية. (دراوشة، 2018)

وقام المشرع الأردني بإصدار نظام يتكفل بتوضيح آلية إنشاء جهات لتصديق شهادات التوثيق الإلكترونية (نظام ترخيص واعتماد جهات التوثيق،2014)، إلا أن الأمر لم يلقَ أي تطبيق على أرض الواقع حتى اليوم، ويشَبِهُ البعض (الرواشدة، 2019)، جهات توثيق التوقيع الإلكتروني بكاتب العدل الإلكتروني الذي من وظيفته التأكد من هوية الأطراف ونسبة التواقيع إليهم بالشكل الذي يضفي المشروعية والأمان لكلا طرفي العقد الإلكتروني، والذي قد يتمثل في سند الشحن الإلكتروني هنا، إلا أن المشرع الأردني مازال في صمت حيال النص على عقوبة استعمال التوقيع الإلكتروني الخاص بالغير، حيث إن جريمة التزوير، أو السرقة، أو الإحتيال وغيرهم؛ لا يمكن أن يتم تطبيقها على واقعة الإنتفاع من التوقيع الإلكتروني الخاص بالغير بسوء نية. (النوايسة، 2010) وقد يدفع البعض بخلاف ذلك؛ بناءً على أحكام قانون الجرائم الإلكترونية الأردني(قانون الجرائم الإلكترونية الأردني، 3،4،5)، إلا أن القانون السابق، كان قد كفل حماية الدخول إلى البيانات الإلكترونية -والتي يعد التوقيع الإلكتروني إحدى صورها- فقط. ولضمان الثقة بالعمليات الإلكترونية من الناحية القانونية، يجب أن يتم الحرص على سلامة المعلومات وسريتها وصحتها، (Al-Tarawneh,2015)، وهذا يتطلب وجود نصوصٍ تشريعية فعالة تضمن ذلك. والواقع الأردني يواجه عدة أشكال من المعيقات؛ مثل عدم إلمام ذوي العلاقة بكيفية عمل النظام الإلكتروني لسند الشحن -من حيث استلام وتسليم البضائع ونقل حق ملكية البضائع للغير؛ أثناء الرحلة البحرية- في ظل العمل بسند الشحن البحري الإلكتروني، كذلك مسألة عدم تفعيل دور جهات التوثيق الإلكترونية حتى اللحظة، وغيرها العديد من الإشكالات.

المطلب الثاني: حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات بين التنظيم التشريعي الأردني والوثائق الدولية

أشارت العديد من نصوص الوثائق الدولية إلى ضرورة الإشارة إلى عقد النقل البحري ضمن بنود سند الشحن الإلكتروني، بما يضفي بدوره القرينة القاطعة لتمثيل سند الشحن الإلكتروني لعقد النقل البحري بما جاء فيه، بالإضافة إلى النص على أحكام تداوله، وذلك على غرار التشريع الأردني، وتفصيل ذلك تباعاً.

أولاً: سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات التداول في التشريع الأردني

سبق وأن تمت الإشارة إلى أن المشرع الأردني لم ينظم أحكام سند الشحن الإلكتروني بشكل دقيق، لذلك لابد من تحليل النصوص القانونية ذات العلاقة بتداول السندات الإلكترونية بشكل عام، للوقوف على مدى إمكانية تداول سند الشحن البحري الإلكتروني، وباستقراء النصوص القانونية ذات العلاقة، نجد بأن آلية انتقال الحق في ملكية السند الإلكتروني-بشكل عام- يمكن التوصل إلى ملامحها بدايةً؛ من خلال المادة الثانية من قانون المعاملات الإلكترونية، حيث تم تعريف التوقيع الإلكتروني بما يمكن الاستفادة من أحكامه في إطار تظهير وتداول سند الشحن الإلكتروني. (أبو الهيجاء، 2017)

كذلك تناول القانون تعريف المفتاحين العام والخاص وصاحب التوقيع.

وعليه، فإن مثل تلك التعريفات -التي أدرجها المشرع- أدخلت مفاهيماً جديدة في المنظومة التشريعية التي تشكل مجاراة لما اتجهت إليه الوثائق الصادرة عن الأونسيترال فيما يخص تنظيم البيئة التجارية الإلكترونية، إلا أن تلك التعريفات لا تكفي، ولا بدَ من تنظيم آلية عمل سند الشحن الإلكتروني وتداوله والتوقيع الإلكتروني فيه، كذلك كيفية استخدام المفتاحين العام والخاص في هذا السياق، حيث قام المشرع الأردني بإحالة أحكام تداول السند الإلكتروني إلى تلك الأحكام الواردة في قانون التجارة، (قانون المعاملات الإلكترونية، 18). (قانون التجارة، 141)، واستثنى أيضاً شرط الكتابة لتسري أحكام التداول في قانون التجارة على تداول السندات الإلكترونية الخاضعة للمفهوم الوارد في قانون المعاملات الإلكترونية خلافاً عما اتجهت إليه الوثائق الدولية وعلى رأسها قواعد روتردام التي منحت -وبشكلٍ صريح- الكتابة الإلكترونية حجية الإثبات عند تداول سجل النقل الإلكتروني بصورتيه.

وفي نص المادة 18 من قانون المعاملات الإلكترونية مخالفة صريحة لما تنص عليه القواعد القانونية المنظمة لصور الكتابة؛ لأن الكتابة الإلكترونية تعد صورة من صور الكتابة وفقاً للمفهوم الحديث للكتابة، الأمر الذي قد يحدث لُبساً فيما يتعلق بتداول سند الشحن الإلكتروني في الواقع العملي.

استخدمت المادة 18 كذلك مصطلح "الساحب"، والذي قد يحصر المقصود بالسند الإلكتروني في هذا القانون بأحكام سند السحب الإلكتروني، وهذا لا يتطابق مع مفهوم تداول سند الشحن الإلكتروني، (Bradgate, 2005)، لأن سند السحب يعتبر ورقة تجارية تخضع لمبادئ قانونية لا يخضع إليها سند الشحن البحري؛ كقاعدة تضامن الموقعين وتطهير الدفوع وغيرها من القواعد التي لا تنطبق على سند الشحن البحري الإلكتروني. (القضاة، الزيادات، 2009)، (Al-Daboubi,2019)، وتناول المشرع أيضاً وفي المادة 20 من قانون المعاملات الإلكترونية مسألة تداول السند الإلكتروني بشكل عام، حيث نصت تلك المادة على: "يتمتع المدين بسند إلكتروني قابل للتحويل بالحقوق والدفوع نفسها التي يتمتع بها المدين بسند ورقي قابل للتداول". والملاحظ من قراءة النص، أن المشرع الأردني قد أشار إلى أطراف السند الإلكتروني بالنظر إلى العلاقة التي تربط الدائن بالمدين، دون ذكر لمصطلحات مثل الشاحن والمظهر والمظهر إليه، والناقل والمرسل إليه، الذين يعتبرون أشخاص التداول الجوهرية في سند الشحن البحري، ناهيك عن استخدم مصطلح "التحويل"، وهذا بالمحصلة لن يحيط بكافة ملامح وصور التداول لسند الشحن البحري الإلكتروني.

وبالعودة لأحكام المفتاحين العام والخاص، نجد أن المشرع لم يفرد لهما نصوصاً توضح سبل استخدامهما، بل أشار قانون المعاملات الإلكترونية في المادة 15 منه على أن يكون المفتاح الخاص خاضعاً لسيطرة صاحب التوقيع، وذلك من أجل حماية التوقيع الإلكتروني فقط.

ثانياً: حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل وتسليم البضائع واستلامها في التشريع الأردني والوثائق الدولية

يمكننا تحري مدى حجية سند الشحن الإلكتروني في التشريعات الأردنية من خلال عدة أمور؛ أولها تعريف قانون المعاملات الإلكترونية للسند الإلكتروني". (أبو الهيجاء، 2017). ومن ثم الرجوع إلى نص المادة 13 من قانون البينات الأردني،(القانون المعدل لقانون البينات الأردني، 2017). وبما أن الأحكام السابقة أضفت الحجية التي تتمتع بها السندات العادية على تلك التي تتمتع بها السندات الإلكترونية، فيمكن الاستدلال منها على ما يلي:

- مساواة السند الإلكتروني للسند الورقي من حيث الحجية في الإثبات: فبالرغم من أن تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني لم تتم بشكل صريح في قانون المعاملات الإلكترونية، إلا أن تعريف السجل الإلكتروني والسند الإلكتروني ضمن المادة الثانية من قانون المعاملات الإلكترونية يقودنا إلى إمكانية القياس بينهما وبين أحكام سند الشحن البحري الإلكتروني.
- حجية أي سند تتوقف على صحة التوقيع عليه، وهذا لا يتحقق إلا إذا دلّ التوقيع على شخص موقعه؛ بما يثبت قبوله عما صادق عليه، وهذا ما أشار إليه قانون المعاملات الإلكترونية.(قانون المعاملات الإلكترونية، 7/أ)، (أبو الهيجاء، 2017)، وأما حجية التوقيع الإلكتروني، فقد أشارت إليها اتفاقية هامبورغ - والتي تعتبر بمرتبة أعلى من تلك التي يحتلها القانون العادي (المحكمة الدستورية، 2020/1) بنص المادة 14 منها، وبما أن قواعد هامبورغ تعد جزءًا من التشريعات الأردنية، فيكون المشرع الأردني قد أقر أيضاً بحجية التوقيع الإلكتروني الوارد في سند الشحن الإلكتروني، إلا أن قواعد هامبورغ لا تكفي في هذا السياق؛ لكون المشرع الأردني لم يمهد المجال نحو إنفاذ أحكام سند الشحن الإلكتروني –كما سبقت الإشارة- وباللجوء إلى نصوص قانون المعاملات الإلكترونية -التي تنظم أحكام السند الإلكتروني بشكل عام- إضافة للإستعانة بالأحكام ذات العلاقة في قانون البينات الأردني، قد نتمكن من القياس على تلك النصوص المشتركة من أجل استنباط أحكام قانونية تصلح لتنظيم وإثبات مسألة قيام عقد النقل المتجسد بسند الشحن البحري الإلكتروني، وكذلك الأحكام المتعلقة باستلام وتسليم البضاعة بالاستناد لنصوص المادتين: 198، 201 من قانون التجارة البحرية الأردني.
- أقر المشرع الأردني بحرية اتفاق التجار -فيما بينهم- على وسائل أخرى للإثبات، (قانون البينات، 72) مما يعني إمكانية الإثبات من خلال الوسيلة الإلكترونية؛ كسند الشحن البحري الإلكتروني؛ الأمر الذي أكده نص المادة 51 من قانون التجارة الأردني.(Al-Daboubi,2019)، (حكم الغرفة الاقتصادية، 2020/147)
- وباستقراء أحكام المادة 13 من قانون البينات الأردني، اشترط المشرع ولإضفاء الحجية القانونية على رسائل البريد الإلكتروني -وما ماثلها من وسائل اتصال حديثة- أن تقترن بشهادة مُصدرها –وهي التوقيع هنا- كذلك تناولت الفقرة ب من المادة السابقة حالة عدم اقتران حجية رسائل البريد الإلكتروني بشهادة مُصدرها، فهل تنطبق احكام الفقرة على "وسائل الإتصال الحديثة" أم تقتصر على البريد الإلكتروني؟ وما المقصود بوسائل الإتصال الحديثة المماثلة لرسالة البريد الإلكتروني؟

وبالعودة لنص الفقرة ج من المادة 13 نجد، تعارضاً آخر، فهل لمن نُسِب إليه سند إلكتروني وأراد أن ينفي عن نفسه ما جاء به، أن يقوم بإثبات عدم مصادقته أو توقيعه عليه؟ الأمر الذي لا يتصور حدوثه وفقاً لما جاء في الوثائق الدولية -والتي حرصت على حماية الأطراف من أية عملية تمس حقوقهم في استخدامهم للسندات الإلكترونية- ونخص بالذكر ما جاء في المادة الثامنة من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لسنة 2001.

كما عالجت قواعد روتردام هذه المسألة بنص المادة 38 منها، وأشارت إلى أن صحة التوقيع الإلكتروني للناقل تقوم بمجرد ارتباطه بسجل التقل الإلكتروني -والذي يحدد هوية صاحبه؛ الذي يتمتع وحده بالقدرة على إنشاء التوقيع وعدم تغيير البيانات الواردة في السند الإلكتروني بعد التوقيع عليها؛ لضمان سلامة السند- (عريقات، 2015) وهذا ما جاء كذلك ضمن المادة 7 من قانون الأونسيترال النموذجي(أبو الهيجاء، 2017)، وقد استندت إحدى الأحكام القضائية في حكمها –بهذا الصدد- على الأحكام العامة الواردة في مجلة الأحكام العدلية، الأمر الي نستشف منه التعارض الوارد في التشريعات الأردنية، وخلوها من إضفاء الحجية على سند الشحن البحري الإلكتروني (محكمة صلح حقوق غرب عمّان، 2017/544).

الخاتمة

بعد استعراض موجز لأبرز المسائل التي أثيرت حول العمل بالصورة الإلكترونية لسند الشحن، ومدى الحاجة للاستعاضة به عن سندات الشحن التقليدية، بالنظر إلى المزايا التي يوفرها سند الشحن الإلكتروني، وإمكانية حمايته وتطوير منظومة في إطار ذلك، وقد بينت الدراسة بعض المعضلات والمعرقلات التي ستطرأ لدى إسقاط الأحكام الواردة في الوثائق والتجارب الدولية لسندات الشحن الإلكترونية في حيز المعاملات في الأردن. وعليه؛ خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

النتائج:

1. لم يقم المشرع الأردني -حتى هذه اللحظة- بتنظيم أحكام خاصة بسند الشحن الإلكتروني إلا أن في مصادقة المشرع الأردني على بعض الاتفاقيات الدولية، وبوجود نصوص قانوني التجارة وقانون التجارة البحرية، وإصدار المشرع لقانون المعاملات الإلكترونية رقم 15 لسنة 2015 سيساهم في استحداث نصوص وطنية متخصصة بسند الشحن الإلكتروني؛ شريطة إجراء بعض التعديلات على أحكام قانون البينات وقانون المعاملات الإلكترونية.

2. الحاجة لموائمة التشريعات الوطنية مع الأحكام ذات العلاقة الواردة في اتفاقية هامبورغ، فيما يتعلق بنص المادة 18 من قانون المعاملات الإلكترونية، ونص المادة 13 من قانون البينات الأردني؛ اللذان يتعارضان مع أحكام الفقرة 3 من المادة 14 من قواعد هامبورغ؛ في مسألة نسب السند لمن أصدره والدفوع التي يقدمها لنفي ذلك، وكذلك تعارض نصوص قانون التجارة البحرية مع قاوعد هامبورغ، بما يشكل حاجزاً أمام سريان أحكام سند الشحن الإلكتروني.

3. تخصص وشمولية الأحكام التي أضفتها قواعد روتردام لسنة 2008 بمعالجتها للجوانب العملية المتعلقة بتداول سجل النقل الإلكتروني (سند الشحن الإلكتروني) مع إبقائها على مستندات الشحن الورقية، وكذلك في بيان حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عمليات التداول الواردة عليه.

التوصيات:

1. توصي الدراسة بأن يتولى المشرع الأردني مسألة تعديل نصوص قانون المعاملات الإلكترونية الأردني، وإزالة بعض مظاهر اللبس الحاصل حول أحكام المادة 12 منه في مسألة تعليق المنشئ لأثر "الرسالة الإلكترونية" على استلام إشعار بالاستلام من المرسل إليه؛ حتى لا تتعرض عملية الشحن البحرية للبضاعة -باستخدام سند الشحن الإلكتروني- إلى أي تأخير أو إضرار في البضاعة.

2. تعديل نص المادة 13 من قانون البينات ونص المادة 18 من قانون المعاملات الإلكترونية بما يتماشى مع خصوصية سند الشحن الإلكتروني الواردة في الوثائق الدولية.

3. تقترح الدراسة أن تقوم الجهة التشريعة المتخصصة بمحاولة تبني الأحكام الواردة في قواعد روتردام لسنة 2008، وبالأخص تلك المتعلقة بإضفاء الحجية التي يتمتع بها سند الشحن الورقي على أحكام سند الشحن الإلكتروني.

4. تبني المبادئ والأحكام العامة الواردة في قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لسنة 1996، بالشكل الذي يمهد الطريق لأحكام سند الشحن الإلكتروني، وماجاء قي قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لسنة 2017، وكذلك ماجاء في قواعد اللجنة البحرية الدولية لسنة 1990، فيما يتعلق باستعمال المفتاحين الخاص والعام، بالإضافة لأحكام نظام بوليرو العملي فيما يتعلق بإنشاء مكتب تسجيل مركزي خاص بحفظ العمليات الواردة على سندات الشحن الإلكترونية؛ من بيان لتاريخها ومصدرها، وتتبع النظام الإلكتروني لآخر حائز لسند الشحن الإلكتروني.

المصادر والمراجع

أبو الهيجاء، م. (2017). *عقود التجارة الإلكترونية*. (ط1). عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

دراوشة، ص. (2018). المسؤولية المدنية لجهات توثيق التوقيع الإلكتروني "دراسة تحليلية مقارنة". *مجلة جرش للبحوث والدراسات*، 19(1)، 15.

دكداك، ص. (2013). السعي لتوحيد قواعد النقل الدولي البحري للبضائع "قراءة في قواعد روتردام". *مجلة الفقه والقانون*، (6)، 174 – 175.

الرشيد، أ. (2019). نطاق تطبيق قواعد روتردام. *مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية*، 6(1)، 130.

الرواشدة، ع. (2016). التنظيم القانوني للتوقيع الإلكتروني: في ضوء قانون المعاملات الإلكترونية الأردني رقم 15 لسنة 2015 "دراسة مقارنة". *مجلة العلوم القانونية والسياسية*، 6(2)، 184.

شكري، ب. (2012). *بحوث في التأمين*. (1) عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع. 591 إلى 596.

العبيدي، م. (2020). *التنظيم القانوني لوثائق البيوع الدولية "دراسة مقارنة"*. (ط1). بيروت: مكتبة زين الحقوقية والأدبية.

عبابنة، ع. (2009). خصوصية الايجاب والقبول في التعاقد الإلكتروني " دراسة مقارنة بين القانون الأردني والبحريني". *المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية*، 1(1)، 21.

عبابنه، م. (2015). *أحكام عقد النقل*. (ط2). عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

عريقات، ع. (2015). حجية التوقيع الإلكتروني في الإثبات". *المجلة العربية للدراسات الشرعية والقانونية - معهد الملك سلمان للدراسات والخدمات الاستشارية*، (2)، 43-45.

علي الدين، ر. (2015). النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية "دراسة على ضوء قواعد تنازع القوانين". *مجلة البحوث القانونية والإقتصادية - جامعة المنصورة كلية الحقوق*، (57)، 317-322.

العيسوي، م. (2018). التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر. *حولية كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية: جامعة الأزهر - كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية-*، 2(34)، 789.

القدومي، ع. (2005). *أثر قانون المعاملات الإلكترونية الأردني على عمليات البنوك، رسالة دكتوراة*، جامعة عمان العربية، الأردن.

القضاة، ز. (2009). الجوانب القانونية للتعاقد والدفع الإلكتروني في التجارة الإلكترونية. *مجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية*، 1(3)، 87، 168.

محمد، م. (2011). التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقاً للقانون البحري القطري والاتفاقات الدولية. *المجلة القانونية والقضائية - وزارة العدل القطرية - مركز الدراسات القانونية والقضائية*، (2)، 174-175.

المطالقة، م. (2010). دور الإرادة في تحديد قانون العقد الإلكتروني (Will To determine the law of e contract). *رابطة الأدب الحديث*، 59، 243.

نصار، م. (2021). *مدى إمكانية تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني في ظل التشريع الأردني "دراسة مقارنة"*، *رسالة ماجستير*، جامعة عمّان الأهلية، الأردن.

النوايسة، ع. (2010). مدى توفير حماية جزائية للتوقيع الإلكتروني ومعطياته في القانون الأردني "دراسة مقارنة". *المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية*، 2(2)، 9.

اليحيائي، س. (2012). *سند الشحن الإلكتروني وفقاً للقانون العماني، رسالة ماجستير*. كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، عُمان.

نقابة المحامين الأردنيين. (2022). موقع قرارك، https://qarark.com/.

الطعن رقم 366 لسنة 27 قضائية - محكمة النقض المصرية الصادر بجلسة 23-05-1963.

الحكم رقم 1202 لسنة 1990 - محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 13-05-1991.

الحكم رقم 2948 لسنة 2010 – محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 19-07-2010.

الحكم رقم 544 لسنة 2017 - محكمة صلح حقوق غرب عمّان الصادر بتاريخ 16-04-2017.

الحكم رقم 1730 لسنة 2017 - محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 21-06-2017.

الحكم رقم 787 لسنة 2018 - محكمة التمييز بصفتها الحقوقية الصادر بتاريخ 19-03-2018.

الحكم رقم 2370 لسنة 2016 - محكمة صلح حقوق شمال عمّان الصادر بتاريخ 13-11-2016.

قرار رقم 2020/1 - المحكمة الدستورية الأردنية المنشور بتاريخ 11/05/ 2020 في العدد 5640 من الجريدة الرسمية.

الحكم رقم 147 لسنة 2020 - الغرفة الاقتصادية – عمّان الصادر بتاريخ 25-02-2021.

قانون التجارة الأردني رقم 12 لسنة 1966، الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 1910 بتاريخ 30/03/1966 على الصفحة 472.
قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972، الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 2357 بتاريخ 06/04/1972 على الصفحة 698.
قانون المعاملات الإلكترونية الأردني رقم 15 لسنة 2015، الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 5341 بتاريخ 17/05/2015 على الصفحة 5292.
قانون البينات الأردني رقم 30 لسنة 1952، الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 1108 بتاريخ 17/05/1952 على الصفحة 200.
قانون الجرائم الإلكترونية الأردني رقم 27 لسنة 2015، الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 5343 بتاريخ 2015/06/01 على الصفحة 5631.
قانون البنوك الأردني رقم 28 لسنة 2000، الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 4448 بتاريخ 01/08/2000 على الصفحة 2950.
نظام ترخيص واعتماد جهات التوثيق الإلكتروني وتعديلاته رقم 11 لسنة 2014، الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 5264 بتاريخ 16/01/2014 على الصفحة 181.
اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) لسنة 1978، الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، بتاريخ 31-03-1978.
قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لسنة 1996.
اتفاقية الأمم المتحد المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحري كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) لسنة 2008، الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، بتاريخ 11 -12- 2008.
قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية (2001).
قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لسنة 1996.
اتفاق الاعتراف المتبادل بالمشغل الاقتصادي المعتمد بين الدول أعضاء الاتفاقية العربية المتوسطية للتبادل الحر "اتفاقية أغادير" لسنة 2016.

References

Alba, M. (2009). The use of electronic records as collateral in the Rotterdam Rules: future solutions for present needs. *Unif. L. Rev*., 14, 801.

Al-Daboubi, D. (2019). *To what extent does the marine carrier Influence the passing of ownership and risk in international sales? "A critical analysis of the international instruments and Jordanian Law*", PhD Thesis, Royal Holloway, University of London, UK.

Al-Marzouqi, M. M. (2018). The Documentary Scope of the Carriage of Goods by Sea Articles Under the Qatari Maritime Law and International conventions. *Int'l Rev. L.*, 153.

Al-Rshoud, A. (2004). The Electronic Bill of Lading. *Journal of Law- Kuwait University*, (2), 28.

Altarawneh, R. (2015). *Risk Management in Electronic Contracts: A comparative study between the Jordanian Electronic Transaction Act and Singapore Electronic Transaction Act, Master Thesis*, Mutah University, Jordan..

Beecher, S. (2006). Can the Electronic Bill of Lading Go Paperless. *International Lawyer's Journal*, 40(3), 636.

BOLERO. (2022). Platform, Retrieved from: https://www.bolero.net/rulebook-and-title-registry/

Bradgate, R. (2005). *Commercial Law*. (3rd ed.). London: Oxford University Press.

Chuah, J. (2013). *Law of International Trade*. (5th ed.).London: Sweet & Maxwell Thomson Reuters.

CMI (2022). Publications and Documents, Retrieved from: https://comitemaritime.org/publications-documents/

Du Toit, S. F. (2005). The evolution of the bill of lading. *Fundamina: A Journal of Legal History*, *2005*(11), 12-25.

Ghrflo, F. (2001). *New Attempts at Electronic Documentation in Transport Bolero The end of the experiment, the beginning of the future?, L.L.M Thesis,* University of Cape Town.South Africa.

Goode, R., and Mckkendrick,E. (2010). *Goode on Commercial* Law. (4th ed.). London: Penguin UK.

Grivin,S. (2002). Carriage by Sea: The Sea Transport Documents Act 2000 in Historical and Comparative Perspective. *South African Law Journal*, (119), 13.

Han, L. (2008). A Study on the Liability of the Carrier and the Actual Carrier for Delivery of Goods without a B/L in China. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 39(2), 275.

Ma, W. (2000). Lading Without Bills – How Good is the Bolero Bill of Lading in Australia?. *Bond Law Review*,12 (2), 210.

Rules for Electronic Bills of Lading, CMI 1990.

Shope, M. L. (2020). The bill of lading on the blockchain: an analysis of its compatibility with international rules on commercial transactions. *Minn. JL Sci. & Tech.*, *22*, 163.

United Nations.(2022). United Nations Commission On International Trade Law (UNCITRAL), Retrieved from: https://uncitral.un.org/en.

Wiedenbach, L. (2015). *The Carrier's liability for deck cargo*. (1st ed.). New York: Springer, Berlin, Heidelberg.