حدود فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي

The Limits of the Effectiveness of Electronic Substantive Rules in Governing International Electronic Bills of Lading

أ. **وليد سيف قاسم حُمادي:** باحث دكتوراه، قسم القانون الدولي الخاص، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء، صنعاء، اليمن.

Mr. Waleed Saif Qasim Humady: *Ph.D. Researcher, Department Private International Law, Faculty of Sharia and Law, Sana'a University, Yemen.*

Email: alwaledfirest@gmail.com

DOI https://doi.org/10.56989/benkj.v6i11.2198

تاريخ الاستلام: 2026-09-21 تاريخ القبول: 2026-10-13 تاريخ النشر 2026-11-01

الملخص:

يتناول هذا البحث حدود فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي، في ضوء تعدد مصادر هذه القواعد وتفاوت طبيعتها القانونية ونطاق تطبيقها. ويهدف إلى تحديد المسائل التي تنظمها هذه القواعد مباشرةً فيما يتصل بالاعتراف بالسجل الإلكتروني القابل للتحويل والسيطرة عليه وتداوله، وتمييزها عن المسائل القانونية الأخرى التي قد يثيرها السند ولا يحسمها التنظيم الإلكتروني وحده. كما يعتمد البحث المنهجين التحليلي والمقارن، من خلال تحليل بعض الصكوك الدولية والتشريعات الوطنية ذات الصلة، وبيان أثر القواعد ذات التطبيق الضروري والعلاقة الوظيفية بين القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد. وتبرز القيمة المضافة للدراسة في تجاوزها مرحلة إثبات التكافؤ الوظيفي للسند، لتقديم إطار منهجي يوزع الاختصاص التشريعي بين الصكوك الدولية الحديثة والمناهج التنازعية التقليدية. وخلص البحث إلى أن فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية نسبية، ومحددة بنطاق كل أداة قانونية وشروط تطبيقها؛ فالاعتراف بالسند الإلكتروني وتنظيم السيطرة عليه وتداوله لا يعنيان بالضرورة تنظيم جميع الآثار العقدية والعينية والضمانية المترتبة عليه، ولا يستلزمان إخضاع جميع المسائل التي يثيرها لقانون واحد. كما أن اختلاف طبيعة مصادر التنظيم وقوتها الإلزامية يحول دون افتراض وجود نظام موضوعي موحد يستوعب جميع تلك المسائل. ويوصي البحث بتطوير التشريع الوطني المنظم للنقل البحري بما يضمن الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني وتنظيم شروطه وآثاره، مع تنسيق هذا التنظيم مع القواعد المتعلقة بعقد النقل والحقوق المتصلة بالبضاعة، والإبقاء على دور قواعد الإسناد والقواعد ذات التطبيق الضروري في الحدود التي يقررها القانون.

الكلمات المفتاحية: القواعد الموضوعية الإلكترونية؛ سند الشحن الإلكتروني؛ القواعد ذات التطبيق الضروري؛ قواعد الإسناد؛ القانون الواجب التطبيق.

Abstract

This article examines the limits of the effectiveness of electronic substantive rules in governing international electronic bills of lading, in light of the diversity of their sources and the differences in their legal nature and scope of application. It aims to identify the matters directly governed by these rules concerning the recognition, control, and transfer of electronic transferable records, and to distinguish them from other legal issues arising from a bill of lading that cannot be resolved by electronic rules alone. The study adopts analytical and comparative approaches, examining relevant international instruments and national legislation, as well as the effect of overriding mandatory rules and the functional relationship between electronic substantive rules and conflict-of-laws rules. The study's added value lies in moving beyond the mere establishment of the functional equivalence of electronic bills of lading to propose a methodological framework for allocating regulatory competence between modern international instruments and traditional conflict-of-laws approaches. The study concludes that the effectiveness of electronic substantive rules is relative and limited by the scope and conditions of application of each legal instrument. Recognizing an electronic bill of lading and regulating its control and transfer do not necessarily govern all the contractual, proprietary, and security-related effects arising from it, nor do they require all issues associated with it to be governed by a single law. Moreover, differences in the nature and binding force of the relevant regulatory sources preclude the assumption that a uniform substantive regime exists to comprehensively address all such issues. The study recommends updating national maritime legislation to recognize electronic bills of lading and regulate their requirements and legal effects, while coordinating this framework with the rules governing contracts of carriage and rights relating to the goods. It also recommends preserving the role of conflict-of-laws rules and overriding mandatory rules within the limits established by law.

Keywords: Electronic substantive rules; Electronic bill of lading; Overriding mandatory rules; Conflict-of-laws rules; Applicable law.

المقدمة:

يشهد النقل البحري والتجارة الدولية توسعًا متزايدًا في استخدام الوسائط الرقمية، وفي مقدمتها سند الشحن الإلكتروني، ولا تقتصر الوظائف القانونية لهذا السند على إثبات تسلّم البضاعة أو واقعة النقل، بل قد يؤدي وظيفة مستند الشحن القابل للتداول، بما يتيح لحامله الشرعي ممارسة الحقوق التي يقررها القانون بشأن البضاعة، وقد أفرز هذا التحول مسائل دقيقة في القانون الدولي الخاص، ليس لأن قواعد الإسناد التقليدية صُممت للتعامل مع الدعامة الورقية وحدها، بل لأن البيئة الإلكترونية تثير صعوبات خاصة تتصل بتحديد السيطرة على السجل الإلكتروني، ومكانه القانوني، وآثار تداوله عبر الحدود.

وقد أسهمت هذه الصعوبات في بروز ما يُعرف بالقواعد الموضوعية الإلكترونية، التي تعالج بعض المسائل مباشرةً من خلال مبادئ من بينها التكافؤ الوظيفي، غير أن الاعتراف بالسند الإلكتروني وتمكينه من أداء وظائفه لا يحسمان بالضرورة جميع الآثار العقدية والعينية والضمانية المرتبطة به؛ وهو ما يثير التساؤل عن حدود فاعلية هذه القواعد وعلاقتها بمناهج التنظيم الأخرى.

ولأغراض هذه الدراسة، يقتضي التمييز المنهجي بين المصادر المتعددة للقواعد الموضوعية الإلكترونية من حيث قوتها الإلزامية وشروط تطبيقها؛ وهو تقسيم تحليلي لا يقرر تساوي المصادر في القوة القانونية أو شروط التطبيق؛ فالاتفاقيات الدولية لا تكتسب قوتها الإلزامية إلا في مواجهة الدول التي صادقت عليها أو انضمت إليها، في حين أن القوانين النموذجية لا تتمتع بنفاذ ذاتي، بل تكتفي بإطار تشريعي استرشادي يتطلب تبنيًا تشريعيًا ليصبح ملزمًا. أما التشريعات الوطنية، فتكون ملزمة حصرًا ضمن النطاق الإقليمي والموضوعي للدولة التي أصدرتها. في حين تستمد القواعد المهنية والتعاقدية قوتها الملزمة، من حيث الأصل، من اتفاق الأطراف صراحةً على تطبيقها، محكومةً بحدود القانون الواجب التطبيق. كما يقتضي التمييز بين القواعد الموضوعية المباشرة التي تضع تنظيمًا موضوعيًا للنزاع، والقواعد ذات التطبيق الضروري التي تتدخل لفرض أحكامها حمايةً لمصالح الدولة، فلكل منهما أساس ووظيفة مختلفان، وكلتاهما بمعزل عن منهج الإسناد التقليدي.

وتأسيسًا على ذلك، تتحدد منطلقات هذه الدراسة من خلال بيان أهميتها، ومشكلتها وتساؤلاتها وأهدافها، ومنهجيتها، ومصطلحاتها، وخطتها، على النحو الآتي:

مشكلة البحث وتساؤلاته:

تتمحور مشكلة البحث حول مدى قدرة القواعد الموضوعية الإلكترونية على استيعاب التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي؛ ذلك أن الاعتراف بالسجل الإلكتروني وتنظيم تداوله والسيطرة عليه يصطدم بارتباط السند بحقوق موضوعية وعلاقات عقدية وضمانية خارجة عن

بنيته الرقمية من جهة، وبتعدد مصادر هذه القواعد وتباين نطاق سريانها الدولي والوطني من جهة ثانية، فضلاً عن تدخل القواعد ذات التطبيق الضروري وقواعد الإسناد في ضبط وحكم المسائل المتصلة بالسند من جهة ثالثة.

وتتبلور هذه المشكلة في **التساؤل الرئيس الآتي: إلى أي مدى تستطيع القواعد الموضوعية الإلكترونية تنظيم الأحكام القانونية لسند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي، وما حدود فاعليتها في مواجهة المسائل التي تخرج عن نطاقها الموضوعي أو التي تتدخل فيها قواعد قانونية أخرى؟**

ويتفرع عن هذا التساؤل الرئيس التساؤلات الفرعية الآتية:

1. ما المسائل والعلاقات القانونية التي تتجاوز الوظيفة الإلكترونية لسند الشحن الإلكتروني وتخرج عن نطاق التنظيم المباشر للقواعد الموضوعية الإلكترونية؟
2. إلى أي مدى يختلف نطاق تطبيق القواعد الموضوعية الإلكترونية باختلاف مصادرها بين الاتفاقيات والصكوك الدولية والتشريعات الوطنية المقارنة؟
3. ما أثر القواعد ذات التطبيق الضروري في الحد من فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية وتقييد سلطان الإرادة في البيئة الرقمية؟
4. ما طبيعة العلاقة الوظيفية بين القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد في استكمال التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني؟
5. هل يقتضي تعدد المسائل القانونية التي يثيرها سند الشحن الإلكتروني إخضاعه لقانون واحد، أم يتحدد القانون الواجب التطبيق بحسب الطبيعة القانونية لكل مسألة على حدة؟

أهداف البحث:

يسعى البحث إلى الإجابة عن التساؤل الرئيس والتساؤلات المتفرعة عنه من خلال تحقيق الأهداف الآتية:

1. بيان المسائل القانونية التي تتجاوز الوظيفة الإلكترونية للسند ولا تستوعبها القواعد الموضوعية الإلكترونية بصورة مباشرة.
2. تحديد نطاق فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني في ضوء تعدد مصادرها الدولية والوطنية وتفاوت نطاق سريانها.
3. الكشف عن أثر القواعد ذات التطبيق الضروري وضوابطها في الحد من نطاق إعمال القواعد الموضوعية الإلكترونية والقواعد التعاقدية.
4. تأصيل طبيعة التكامل والتوزيع الوظيفي بين القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد في تنظيم المسائل الخارجة عن نطاق التنظيم الإلكتروني.

5. إرساء الأساس المنهجي الذي يتحدد بموجبه القانون الواجب التطبيق على المسائل القانونية المختلفة التي يثيرها سند الشحن الإلكتروني ذو الطابع الدولي.

أهمية البحث:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من زاويتين متكاملتين على الصعيدين النظري والعملي:

الأهمية النظرية (العلمية): تتجلى في سعي الدراسة إلى رسم الحدود الفاصلة بين الوظيفة الإلكترونية لسند الشحن – التي تحكمها القواعد الموضوعية الإلكترونية بصورة مباشرة – وبين العلاقات والمراكز القانونية الموضوعية المتصلة بالسند والبضاعة وعقد النقل التي تتجاوز تلك الوظيفة؛ كما تبرز هذه الأهمية في تأصيل العلاقة بين مناهج القانون الدولي الخاص في البيئة الرقمية، وبيان كيفية توزيع الاختصاص التشريعي بين القواعد الموضوعية الإلكترونية، والقواعد ذات التطبيق الضروري، وقواعد الإسناد، بعيداً عن افتراض خضوع السند الإلكتروني بمجمله لقانون واحد.

الأهمية العملية (التطبيقية): تظهر في تقديم معيار منهجي واضح يعين القضاء وهيئات التحكيم والمتعاملين في التجارة البحرية الدولية على تحديد القانون الواجب التطبيق على المسائل المتعددة التي يثيرها سند الشحن الإلكتروني، بما يعزز اليقين القانوني ويمنع تضارب الأحكام. وتتضاعف هذه الأهمية العملية بالنسبة للمشرع الوطني ولا سيما المشرع اليمني وبعض التشريعات العربية في ظل بقاء تنظيم سند الشحن البحري قائماً على الدعامة الورقية التقليدية، وانحصار التنظيم التشريعي للسندات الإلكترونية في نطاق العمليات المالية والمصرفية؛ مما يستدعي استجلاء حدود القواعد الموضوعية الإلكترونية تمهيداً لتحديث البنية التشريعية الوطنية بما يواكب الاتفاقيات الدولية الحديثة.

الدراسات السابقة والقيمة المضافة للبحث:

حظي موضوع سند الشحن الإلكتروني باهتمام متزايد في الفقه القانوني الحديث، وتعددت الدراسات التي حاولت تأصيل أحكامه، ومن أبرزها:

1. دراسة التميمي (2021) بعنوان "سند الشحن الإلكتروني"، ودراسة إسماعيل (2021) بعنوان "التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني": ركزت هاتان الدراستان على بيان ماهية السند الإلكتروني ووظائفه، وتأصيل مبدأ التكافؤ الوظيفي، مع تحليل الإطار القانوني الناظم للسند في ظل اتفاقية روتردام وبعض التشريعات الوطنية المقارنة.

2. دراسة رفعت (2024) بعنوان "الآثار القانونية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية": تناولت هذه الدراسة الجوانب العملية والآثار القانونية المترتبة على استخدام السند الإلكتروني بديلاً عن السند الورقي، مع التركيز على حجيته في الإثبات وتسهيل حركة التجارة.

أوجه الاختلاف والقيمة المضافة (محل مساهمة البحث الحالي): على الرغم من الأهمية العلمية البالغة للدراسات السابقة في إرساء أسس الاعتراف القانوني بالسند الإلكتروني، إلا أنها انصبت في مجملها على الجانب التقني وإثبات "التكافؤ الوظيفي" ضمن أطر اتفاقية محددة، وتبرز القيمة المضافة لهذه الدراسة في أنها تتجاوز مرحلة "الاعتراف وإثبات الحجية" لتغوص في إشكالية أعمق لم تنل حظها الوافر من البحث، وهي إشكالية "حدود الفاعلية"؛ فالدراسة الحالية تفكك التداخل المنهجي بين أحدث الصكوك الدولية (كاتفاقية أكرا 2025 وقانون الأونسيترال 2017) وبين القيود التي تفرضها المناهج التنازعية التقليدية (القواعد ذات التطبيق الضروري وقواعد الإسناد). وبذلك، لا تكتفي هذه الدراسة بتحليل السند كظاهرة رقمية، بل تقدم إطاراً منهجياً لتوزيع الاختصاص التشريعي لحسم المسائل الموضوعية والضمانية التي تعجز القواعد الإلكترونية المباشرة عن تنظيمها منفردة.

منهجية البحث:

اعتمد البحث على المنهج التحليلي في تحليل نطاق القواعد الموضوعية الإلكترونية والأحكام القانونية المنظمة لسند الشحن الإلكتروني، وبيان حدود سريانها وآثارها القانونية، مع الاستعانة بالمنهج المقارن في بيان تفاوت نطاق التنظيم بين بعض الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، وصولًا إلى تحديد طبيعة العلاقة بين القواعد الموضوعية الإلكترونية والقواعد ذات التطبيق الضروري وقواعد الإسناد.

مصطلحات البحث:

- **سند الشحن الإلكتروني:** محرر أو سجل يصدره الناقل البحري أو من ينوب عنه بوسيلة إلكترونية؛ لإثبات تسلّم البضائع ووجود عقد النقل، ولأداء وظيفة مستند الشحن في تمثيل البضاعة وإتاحة السيطرة الحصرية عليه وتداوله إلكترونيًا[1].
- **القواعد الموضوعية الإلكترونية:** مجموعة القواعد ذات الطبيعة الموضوعية المباشرة، سواء أكان مصدرها اتفاقيات دولية، قوانين نموذجية، شروطاً مهنية، تشريعات وطنية والتي تنظم الروابط والمعاملات الناشئة عبر الوسائط والشبكات الإلكترونية بصورة مباشرة دون المرور بقاعدة إسناد[2].
- **مبدأ التكافؤ الوظيفي:** المبدأ القانوني الذي يمنح السجلات والسندات الإلكترونية ذات الحجية والآثار القانونية المقررة للمستندات الورقية متى استوفت المتطلبات التقنية والقانونية الكفيلة بأداء

[1] رفعت، الآثار القانونية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية، ص1614.

[2] حسين، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية ذات الطابع الدولي، ص176.

وظائفها، وبناء على هذا المبدأ تتكافأ السندات الإلكترونية مع السندات الورقية وتحل محلها في أدائها لوظائفها[1].

- **القواعد ذات التطبيق الضروري:** "القواعد التي تلازم تدخل الدولة وترمي إلى تحقيق وحماية المصالح الحيوية والضرورية، الاقتصادية والاجتماعية للجماعة والتي يترتب على عدم احترامها إهدار السياسة التشريعية، وتكون واجبة التطبيق على الروابط كافة التي تدخل في مجال سريانه، أياً كانت طبيعتها وطنية أو ذات طابع دولي"[2].

المبحث الأول: حدود القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم الأحكام القانونية لسند الشحن الإلكتروني:

إذا كانت القواعد الموضوعية الإلكترونية قد أسهمت في إزالة الصعوبات الأساسية التي كانت تحول دون الاعتراف بالمستند الإلكتروني القابل للتداول من خلال إقرار مبدأ التكافؤ الوظيفي، فإن ذلك لا يعني أن جميع المسائل القانونية التي يثيرها سند الشحن الإلكتروني قد أصبحت منظمة بقواعد موضوعية إلكترونية موحدة، ذلك أن المشكلة لم تعد تتمثل في السؤال عن إمكانية اعتراف القواعد الموضوعية بالسند الإلكتروني، وإنما في مدى قدرة هذه القواعد التي اعترفت به ونظمت بعض وظائفه على معالجة العلاقات والحقوق والمسائل القانونية المرتبطة به، هذا من جانب.

ومن جانب آخر، فإن تعدد مصادر هذه القواعد واختلاف طبيعتها القانونية وما أفضى إليه من تباين في نطاق تطبيقها، حال دون وجود نظام موضوعي إلكتروني موحد يستوعب جميع مسائل سند الشحن الإلكتروني؛ الأمر الذي يجعلنا نتناول هذا القصور من خلال فرعين، نتناول في الفرع الأول المسائل القانونية التي تتجاوز الوظيفة الإلكترونية للسند، فيما نخصص الفرع الثاني لتناول تفاوت نطاق التطبيق بين الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.

الفرع الأول: المسائل القانونية التي تتجاوز الوظيفة الإلكترونية للسند:

يُقصد بالوظائف الإلكترونية لسند الشحن الإلكتروني، تلك الوظائف المكافئة لوظائف سند الشحن التقليدي كأداة لإثبات عقد النقل وباعتباره دليلاً على تمام عملية شحن البضاعة على ظهر السفينة علاوة على اعتباره ممثلاً للبضاعة ومؤدياً وظيفة مستند الملكية في الحدود التي يقررها القانون[3]؛ لذلك، نجد أن المسائل القانونية المنظمة لأحكام سند الشحن الإلكتروني تتجاوز الوظيفة

---

[1] المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017م، فقرة رقم 45، ص29. نصوص القانون ومذكرته الإيضاحية. متاح على الرابط التالي:
[https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records]

[2] سلامة، القواعد ذات التطبيق الضروري في القانون الدولي الخاص، ص154.

[3] التميمي، سند الشحن الإلكتروني، ص19.

الإلكترونية له، فهي لا تتعلق بالوسيلة الإلكترونية للسند أو بكيفية تداوله وحسب، وإنما تتعلق بالآثار القانونية التي يرتبها ذلك السند أو يكشف عنها خارج بنيته الإلكترونية؛ كالحقوق المتصلة بالبضاعة وعقد النقل وكذلك الآثار المترتبة على تنفيذه، وهو ما نوضحه تباعاً.

أولاً: تنظيم الحقوق المرتبطة بالسند والبضاعة وآثارها الموضوعية:

تنظيم القواعد الموضوعية الإلكترونية للوظائف التي يقوم بها سند الشحن الإلكتروني باعتباره دليلاً على استلام الناقل أو من يمثله للبضاعة، وكذلك باعتباره أداة قانونية لحيازة البضائع، حيث يسمح لحامله بالتصرف فيها خلال الرحلة البحرية استناداً إلى فكرة السيطرة الإلكترونية على السند [(1)]، لا يعني بالضرورة أن تلك القواعد قد نظمت جميع المسائل المنظمة لأحكام سند الشحن الإلكتروني، ومنهاالآثار الموضوعية المترتبة على انتقال السند بالنسبة إلى البضاعة أو الحقوق المتصلة بها [(2)].

ومن ثم، ينبغي التمييز بين مسألتي السيطرة الإلكترونية على السند والآثار المترتبة عليها، فالأولى تدخل ضمن نطاق الوظيفة الإلكترونية للسند، بينما تخضع الثانية للقواعد الموضوعية التي تحكم طبيعة الحق– محل السند – ذاته، فمفهوم السيطرة التي أقرته القواعد الموضوعية الإلكترونية كمقابل وظيفي للحيازة المادية لا يعني بالضرورة أن هذه القواعد قد حددت جميع النتائج والآثار القانونية التي كانت تترتب على الحيازة المادية للسند[(3)]، فاستبدال الحيازة المادية بالسيطرة الإلكترونية لا يؤدي إلى توحيد الآثار القانونية المترتبة على السند أو إلى إنشاء حق عيني موحد لحامله[(4)].

وعليه، فإذا كانت القواعد الموضوعية الإلكترونية تجيب على الأسئلة: من هو حائز السند وحامله؟ ومن يسيطر عليه؟ عن طريق تنظيم تلك الأحكام عبر الاتفاقيات الدولية الناظمة للمعاملات

(1) يقصد بالسيطرة الإلكترونية للسند: السلطة القانونية والرقمية المخوّلة لصاحب الشأن (الشاحن–حامل المستند) لتوجيه تعليمات للناقل بشأن البضاعة عبر وسائل إلكترونية أثناء رحلة النقل. مزيداً من التفاصيل حول السيطرة والحيازة الإلكترونية للسند؛ إسماعيل، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، دراسة في ظل أحكام اتفاقية روتردام والقانون القطري، ص305؛ التميمي، مرجع سابق، ص84. وفي الفقه الأجنبي:

–Thomas Krebs, “Electronic bills of lading, transnational and English law: blocking the blockchain?”, Uniform Law Review, Vol. 28, Issues 3–4, 2023, pp. 325–326.

(2) إسماعيل، مرجع سابق، ص298.

(3) وهو ما أشار إليه قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017م؛ إذ تقرر المادة (3/1) أن القانون لا يمس انطباق قواعد القانون الدولي الخاص على السجل الإلكتروني القابل للتحويل.

(4) الغزراوي، دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري، ص126.

الإلكترونية، كاتفاقية الأمم المتحدة لعام 2025م المتعلقة بمستندات الشحن القابلة للتداول[1][2]، إلا انها لا تجيب بالضرورة عن السؤال: ما هي الحقوق المترتبة على السيطرة الإلكترونية بالنسبة للبضاعة وللغير؟ وهذا السؤال الأخير –بحسب القانون الواجب التطبيق– تقع على عاتق القوانين الوطنية التي تنظم الملكية والحيازة والحقوق المتصلة بالبضاعة.

وهنا تظهر حدود القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم الحقوق المتصلة بالسند وبالبضاعة، فالقواعد لا تكفي وحدها لإقامة نظام قانوني موحد لجميع الحقوق التي يمكن أن تتصل بالسند وبالبضاعة، وذلك لأن السند لا يُعد مجرد مستندٍ أو سجلٍّ إلكترونيٍّ قابلٍ للتحويل، ولكنه مرتبطٌ بعقد النقل الذي يستمد منه بعض آثاره والذي يحتاج إلى تنظيم قانوني هو الآخر؛ وبذلك يمثل عدم تنظيم هذه الحقوق أحد أبرز حدود القواعد الموضوعية الإلكترونية في استيعاب جميع المسائل القانونية المرتبطة بسند الشحن الإلكتروني.

ثانياً: تنظيم عقد النقل كعلاقة قانونية مرتبطة بسند الشحن الإلكتروني:

في الغالب لا ينشأ سند شحن إلكتروني مستقلاً عن علاقة قانونية سابقة، بل يصدر في إطار عقد نقل للبضائع يرتبط بالحقوق والالتزامات الناشئة عن هذا العقد [3]، فالقواعد الموضوعية الإلكترونية قد تحدد شروط صلاحية السجل الإلكتروني وتنظم السيطرة عليه وتداوله، لكنها لا تنظم عقد النقل كعلاقة عقدية أصيلة يصدر بناء عليه سند الشحن، كما أن القواعد الموضوعية الإلكترونية لم تحدد نطاق التزامات الناقل والشاحن ولم تحدد القانون الواجب التطبيق عليها.

(1) جاءت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول (اتفاقية أكرا 2025) نتيجة عمل الفريق العامل السادس المعني بمستندات الشحن القابلة للتداول، بعد تكليفه من الأونسيترال في دورتها الخامسة والخمسين لعام 2022 بإعداد مشروع صك يتناول مستندات الشحن القابلة للتداول في البيئة الرقمية والنقل متعدد الوسائط. واعتمدت الجمعية العامة الاتفاقية بالقرار رقم 80/162 في 15 ديسمبر 2025، وقررت افتتاح باب التوقيع عليها في أكرا يوم 26 أكتوبر 2026. وتتعلق الاتفاقية حصراً بإصدار مستندات الشحن القابلة للتداول، واستخدامها، وآثارها القانونية وحقوق حاملها، بما يشمل الشكل الإلكتروني، وهي في ذلك تنظم المركز القانوني للناقل بوصفه "مُصدراً" للمستند، دون أن تتولى تنظيم حقوق والتزامات الأطراف الناشئة عن عقد النقل الأساسي؛ ومن ثم فهي تكمل أنظمة النقل الوطنية والدولية القائمة ولا تحل محلها. انظر قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم A/RES/80/162 متاح على الرابط: https://docs.un.org/ar/A/RES/80/162

(2) ووفق المادة (25) من الاتفاقية، يدخل الصك حيز النفاذ بعد انقضاء 180 يومًا من إيداع الصك العاشر للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام. وحتى 16 أكتوبر 2026، لم يكن باب التوقيع قد افتتح بعد؛ إذ تقرر افتتاحه في أكرا يوم 26 أكتوبر 2026م.

(3) البشير، المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، ص21.

ويظهر ذلك جلياً في قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) بشأن سندات الشحن الإلكترونية بوصفها قواعد مهنية ذات طبيعة تعاقدية محضة [1]، يتوقف نفاذها وشروط تطبيقها على اتفاق الأطراف صراحة على إدراجها ضمن تعاقدهم. ورغم أن هذه القواعد قد وضعت إطاراً تعاقدياً لتداول السند الإلكتروني وممارسة السيطرة عليه، إلا أنها بالمقابل لم تنشئ نظاماً قانونياً مستقلاً ينظم عقد النقل كعلاقة أصيلة. فقد اكتفت القاعدة السادسة منها بالإحالة إلى الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الذي كان سيطبق إلزاماً على عقد النقل لو صدر سند شحن ورقي [2].

وبذلك تكشف هذه القواعد بوضوح أنها لم تقصد ابتكار قواعد موضوعية مستقلة لعقد النقل، وإنما افترضت وجود قانون آخر يحكم العقد واكتفت بتوفير آلية إلكترونية، تاركة المسائل الموضوعية والضمانية لتخضع لما يحدده القانون الواجب التطبيق وفقاً لضوابط الإسناد المعتمدة [3].

وبناء عليه، تتجلى حدود القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم جميع مسائل سند الشحن الإلكتروني، فهي تنظم كيفية وجود السند وتداوله في البيئة الرقمية، في حين تظل العلاقة القانونية (عقد النقل) التي صدر السند في إطارها خاضعة لقواعدها الخاصة – بحسب القانون الواجب – ولا يجوز إدخال المسائل العقدية ضمن نطاق القواعد الإلكترونية لمجرد اتصالها العملي بالسند الالكتروني.

ثالثاً: تنظيم الحقوق الضمانية وآثار الإعسار:

إن جانب عدم تنظيم القواعد الموضوعية الإلكترونية للحقوق المتصلة بالسند والبضائع وكذلك عدم تنظيمها لعقد النقل كعلاقة مرتبطة بالسند، يمثل عدم تنظيمها للحقوق الضمانية والآثار القانونية المترتبة على إعسار أحد أطراف السند دليلاً على عدم تنظيم هذه القواعد للمسائل القانونية التي تتجاوز الوظيفة الإلكترونية للسند، ومؤشراً خطيراً على ضيق حدودها في تنظيم الأحكام القانونية لسند الشحن الإلكتروني. فقد تكون البضاعة التي يمثلها السند محل تمويل أو ضمان، وقد يؤدي

(1) اللجنة البحرية الدولية (Comité Maritime International – CMI): منظمة دولية غير حكومية تُعنى بتوحيد القانون البحري، أصدرت في عام 1990 «قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية» (CMI Rules for Electronic Bills of Lading)، وهي قواعد تعاقدية مهنية غير ملزمة تنطبق باتفاق الأطراف، وتقع في إحدى عشرة قاعدة تهدف إلى وضع نموذج أمام المتعاقدين الذين يرغبون في استبدال سندات الشحن الورقية ببيانات إلكترونية. للاطلاع على نصوص هذه القواعد:

CMI Rules for Electronic Bills of lading, Journal of Maritime Law and Commerce, vol.22, No.3, P.620. Also, http://www.commitemaritime.org/work/rules/for-electronic-billing-of-lading.

(2) تنص القاعدة السادسة من قواعد اللجنة البحرية الدولية CMI على أنه" يخضع عقد النقل لأي اتفاقية دولية أو قانون وطني كان سيطبق إلزامياً لو صدر سند شحن ورقي".

(3) تنص القاعدة الأولى من قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) على أنه: "تنطبق هذه القواعد كلما اتفق الأطراف على ذلك".

سند الشحن دوراً في تمكين الدائن أو البنك فاتح الاعتماد المستندي من السيطرة القانونية عليها [1]، غير أن الاعتراف بالسيطرة الإلكترونية لا يحسم مسائل إنشاء الحق الضماني أو نفاذه أو قابليته للاحتجاج به في مواجهة الغير.

ويعزز من ذلك مع أن قانون الأونسيترال النموذجي لا يضع بنفسه نظامًا كاملًا لإنشاء الحقوق الضمانية ونفاذها وأولويتها، كما أنه لا يمس القانون الواجب التطبيق على السجلات القابلة للتحويل، بما في ذلك قواعد القانون الدولي الخاص [2]، الأمر الذي يدلل على أن السيطرة الإلكترونية التي تنظمها القواعد الموضوعية الإلكترونية ليست بديلاً عن النظام القانوني للحق الضماني وإنما هي آلية تساعد على أداء الوظيفة الإلكترونية للسند، وأن الحق الضماني من المسائل التي تجاوزت هذه الوظيفة.

وتزداد المسألة تعقيداً في حالة الإعسار، إذ قد تتعارض مصالح حامل السند أو الدائن المضمون له مع مصالح جماعة الدائنين، وقد يثور التساؤل حول طبيعة الحق الذي يملكه حامل السند ومدى قابليته في مواجهة جماعة الدائنين وترتيب الأولوية بين الحقوق المتعارضة [3]، وهي مسائل تتجاوز بطبيعتها مجرد الاعتراف بالسجل الإلكتروني أو إثبات السيطرة عليه، إذ تتحدد هذه الآثار والمسائل المتعلقة بها بحسب القانون الواجب التطبيق، وفي حدود نطاق القاعدة وشروط إعمالها وفقاً لضوابط الإسناد المعتمدة في النظام القانوني المعني، وذلك بصورة مستقلة عن القواعد الموضوعية الإلكترونية التي تنظم الجانب الإلكتروني لسند الشحن.

يتبين مما تقدم، أن الوظيفة الإلكترونية لسند الشحن، وما يرتبط بها من قواعد موضوعية إلكترونية، لا تمتد إلى جميع المسائل القانونية التي قد تثار بشأن السند أو الحقوق المرتبطة به، فهناك مسائل تتعلق بالحقوق الموضوعية في السند والبضاعة أو بعقد النقل كعلاقة قانونية أصلية صدر السند في إطارها أو بالحقوق الضمانية وآثار الإعسار وهي مسائل تتجاوز الوظيفة الإلكترونية للسند، ولا يكفي لتنظيمها مجرد الاعتراف بالسند الإلكتروني أو تحديد السيطرة عليه أو تنظيم تداوله.

وبناء على ما تقدم، يتبين لنا في حين أن القواعد الموضوعية الإلكترونية تؤدي وظيفتها في تنظيم الجانب الإلكتروني من سند الشحن، تظل المسائل التي تتجاوز هذا الجانب بحسب القانون الواجب التطبيق – خاضعة للقواعد الموضوعية والقوانين الوطنية التي تحكم الحق أو العلاقة القانونية محل البحث، وفقاً لضوابط الإسناد المعتمدة، ويكشف ذلك عن أحد الحدود الأساسية لفاعلية القواعد

(1) البشير، مرجع سابق، ص58

(2) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونيسترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، مرجع سابق، ص (24،58).

(3) مزيداً من التفاصيل حول الإعسار والإفلاس والإجراءات المترتبة عليهما، انظر شمسان، القانون التجاري، ص245 وما بعدها. البشير، مرجع سابق، ص (83–85).

الموضوعية الإلكترونية، فهي لا تستطيع استبعاد القواعد القانونية الأخرى– قواعد الإسناد– اللازمة لاستكمال تنظيم آثار السند الإلكتروني التي تجاوزت وظيفته، دون أن يعني ذلك انتقاصاً من قدرة القواعد الموضوعية الإلكترونية على تنظيم المسائل الداخلة في نطاق وظيفتها.

الفرع الثاني: تفاوت نطاق التطبيق بين الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية:

القواعد الموضوعية الإلكترونية المنظمة لسند الشحن الإلكتروني لا تعمل ضمن نطاق موحد[1]، فهي تتوزع بين اتفاقيات دولية وقواعد نموذجية مهنية، والتي تعد مصادراً للقواعد الموضوعية الإلكترونية، وبتعدد هذه المصادر واختلاف أهدافها يختلف مجال تطبيق تلك القواعد المنظمة للسند[2]، وهو ما يؤدي إلى تفاوت في نطاق تطبيق المسائل التي تنظمها وفي القوة القانونية التي تتمتع بها، حيث نقف على حدود فاعلية تلك القواعد من خلال تبيان هذا التفاوت على مستوى الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية على النحو التالي:

أولاً: نطاق التطبيق في الاتفاقيات والتنظيمات الدولية:

لم تتخذ التنظيمات الدولية المعنية بسند الشحن الإلكتروني اتجاهاً موحداً في تحديد نطاق تطبيقها المادي؛ فنجد أن قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل [3]ينحصر نطاقه المباشر في إرساء إطار تنظيمي للاعتراف القانوني بالسجل الإلكتروني وتحقيق "التكافؤ الوظيفي" مع السند الورقي من حيث متطلبات الإصدار والسيطرة والتداول. ويجب التمييز بوضوح بين هذا النطاق الوظيفي، وبين الآثار الموضوعية المترتبة على السجل، كالحقوق العينية، والضمانات، والالتزامات الناشئة عن عقد النقل الأساسي، والتي تخرج عن نطاق تنظيم هذا القانون. وبناءً عليه، لا يصح استنتاج حكم موضوعي في هذه المسائل لمجرد أن القانون النموذجي لم ينظمها تفصيلاً؛ بل إن هذا الخلو يعكس تقسيماً وظيفياً مقصوداً، يقتصر فيه دور القانون النموذجي على تذليل العقبات الشكلية والإلكترونية أمام استخدام السند، تاركاً تنظيم الآثار العينية والعقدية للقانون الواجب التطبيق، وهو ما تؤكده المادة (3/1) من القانون ذاته بنصها الصريح على عدم المساس بانطباق قواعد القانون الدولي الخاص القابل للتحويل[4]، وبذلك يقتصر نطاق هذا القانون على توحيد

(1) بلاق، قواعد التنازع والقواعد المادية في منازعات عقود التجارة الدولية، ص187.

(2) رمزي، القواعد المادية للتجارة الإلكترونية، ص147.

(3) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل (اختصارًا: MLETR): اعتمدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) في عام 2017، ويهدف إلى إتاحة الاستخدام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل داخليًا وعبر الحدود. النص العربي متاح على:
https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

(4) المادة (3/1) من قانون الأونسيترال النموذجي لعام 2017م على أنه" لا ينطبق هذا القانون على الأوراق المالية، مثل الأسهم والسندات وغيرها من الصكوك الاستثمارية...".

شروط أداء السجل الإلكتروني لوظيفة الوثيقة القابلة للتحويل دون أن يوحد القانون الذي يحكم الحقوق والآثار المترتبة على هذه الوثيقة[1].

وإذا ما تناولنا نطاق قواعد اللجنة البحرية الدولية كتنظيم مهني دولي، فهي قواعد لا تتمتع بالطبيعة الإلزامية التي تتمتع بها الاتفاقيات الدولية وإنما تطبق على اتفاق الأطراف، ورغم تنظيمها لبعض المسائل المرتبطة بالسيطرة على سند الشحن الإلكتروني وتداوله، لم تضع قواعد موضوعية تعنى بتنظيم الآثار القانونية للسند أو بعقد النقل، بل تحيل إلى الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الذي كان سيطبق على عقد النقل لو صدر سند ورقي[2]، ولذلك؛ فإن نطاق قواعد اللجنة البحرية الدولية في تنظيمها لأحكام سند الشحن الإلكتروني يتوقف على إرادة الأطراف من جهة، وعلى القواعد الوطنية الآمرة التي تحكم عقد النقل من جهة أخرى.

أما بالنسبة لقواعد روتردام[3]، فقد اتخذت نهجاً مغايراً بإدماجها السجلات الإلكترونية ضمن إطار عملها في تنظيم عقد النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عبر البحر؛ وهنا تجدر الإشارة إلى أن استعراض هذه القواعد في هذا المقام يأتي بوصفها إطاراً موضوعياً مقارناً يعكس توجهاً دولياً للدمج بين السند الإلكتروني وعقد النقل، وليس إقراراً بكونها قانوناً نافذاً واجب التطبيق على النزاع محل البحث؛ إذ يظل إعمال أحكامها مرهوناً بتوافر شروط تطبيقها الإلزامية وفقاً لضوابط الإسناد. فهي لا تنظم سند الشحن الإلكتروني كظاهرة رقمية مستقلة، بل تدمجه في النظام القانوني لعقد النقل[4].

(1) ويؤكد بعض الفقه على أن عدم تنظيم قانون الأونيسترال النموذجي لمسائل القانون الواجب التطبيق، دليلاً على أن نصوص القانون لا تعطل قواعد تنازع القوانين؛ إبراهيم، قانون الأونيسترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017م– دراسة تحليلية من منظور النظام القانوني القطري، ص41.

(2) المادة السادسة من قواعد اللجنة البحرية الدولية.

(3) قواعد روتردام: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًّا أو جزئيًّا، اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 11 كانون الأول/ديسمبر 2008، وتُدمج فيها السجلات الإلكترونية للنقل ضمن نطاق تنظيم عقد النقل. النص العربي متاح على:
https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

(4) إبراهيم، مرجع سابق، ص24.

في المقابل، تبنت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمستندات الشحن القابلة للتداول (أكرا 2025) [1] نهجاً وظيفياً مستقلاً؛ إذ وسعت نطاق تطبيقها المادي ليشمل السجلات الإلكترونية القابلة للتداول بغض النظر عن وسيلة النقل (بحرياً كان أم برياً أو متعدد الوسائط) [2].

ولضبط وصف هذا النطاق، يجب التمييز بدقة بين مستويين من التنظيم: المستوى الأول يتعلق بالآثار القانونية للمستند ذاته (كإصداره، وتداوله، وحقوق حامله الشرعي، ومسؤوليات مُصدره)، وهذا ما تعالجه الاتفاقية بصورة مباشرة، وبموجبه يتحدد المركز القانوني لمتعهد النقل بوصفه مُصدراً للسند، أما المستوى الثاني فيتعلق بتنظيم حقوق والتزامات الأطراف الناشئة عن عقد النقل الأساسي، وهو ما تتركه الاتفاقية عمداً للقواعد الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة؛ وبذلك، فإن تنظيم الاتفاقية لآثار تداول المستند وحقوق حامله لا يعني إحلالها محل النظام القانوني لعقد النقل الأساسي، مما يزيل أي تعارض بين تنظيم المستند واستقلالية العقد.

إذ تُظهر المقارنة بين قانون الأونسيترال النموذجي وقواعد اللجنة البحرية الدولية كتنظيمات دولية وكذلك بينها وبين اتفاقيتي روتردام وأكرا كاتفاقيات دولية، أن القواعد الموضوعية الإلكترونية لا تعمل ضمن نطاق واحد؛ فقانون الأونسيترال ينظم السجل الإلكتروني القابل للتحويل بعيداً عن عقد النقل والقانون الواجب التطبيق، بينما تقدم اللجنة البحرية الدولية تنظيماً تعاقدياً مهنياً يقوم على اتفاق الأطراف، أما بالنسبة لاتفاقية روتردام فإنها تدمج السجل الإلكتروني في عقد النقل الدولي، في حين تتجه اتفاقية أكرا إلى توسيع نطاقها لتنظيم مستندات الشحن القابلة للتداول من خلال وسائل النقل المختلفة.

وهذا التفاوت والتعدد في نطاق تطبيق التنظيمات والاتفاقيات الدولية وإن كان لا يعد قصوراً بالنسبة لكل تنظيم على حدة، لكنه يحول دون افتراض وجود نظام دولي موحد يستوعب جميع المسائل المتعلقة بسند الشحن الإلكتروني.

(1) اتفاقية أكرا بشأن مستندات الشحن القابلة للتداول (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمستندات الشحن القابلة للتداول – نيويورك 2025): اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 15 كانون الأول/ديسمبر 2025، وتُرسي إطارًا موحّدًا لإصدار مستندات الشحن القابلة للتداول واستخدامها وتداولها، بما يشمل صورتها الإلكترونية، ولجميع وسائط النقل. النص متاح على: https://uncitral.un.org/ar/ncdconvention

(2) تنص المادة (1/1) من اتفاقية أكرا على أنه" تنطبق هذه الاتفاقية على إصدار مستند شحن قابل للتداول يتضمن إشارة ظاهرة إلى هذه الاتفاقية وعلى إحالته ومفاعيله القانونية فيما يتصل بالنقل الدولي للبضائع بواسطة واحدة أو أكثر من وسائط النقل..."

ثانياً: نطاق التطبيق في القوانين الوطنية:

يظهر تفاوت نطاق القواعد الموضوعية الإلكترونية بصورة أوضح عند انتقالها من المجال الدولي أو القانون النموذجي إلى المجال الوطني؛ ذلك أن قانون الأونسيترال النموذجي لا يفرض على الدول صيغة قانونية موحدة وإنما يتيح لكل مقنن أن يستلهم أحكامه ويعدلها بما يتلاءم مع نظامه القانوني واحتياجاته العملية[1]؛ لذلك تختلف القوانين الوطنية في مدى تبنيها لأحكام قانون الأونسيترال وفي الآثار التي ترتبها على السجل الإلكتروني[2].

وقد أدى ذلك إلى ظهور نماذج قانونية وطنية متعددة في طريقة إدماج القواعد الموضوعية الإلكترونية؛ فبعض الدول أدرجت الأحكام العامة المتعلقة بالوثائق والسجلات الإلكترونية ضمن قوانين المعاملات أو التجارة الإلكترونية، كما هو الحال لدى: المملكة العربية السعودية[3] وقطر[4] وسلطنة عمان[5] والكويت[6]، كما ذهب في نفس الاتجاه القانون السنغافوري[7].

غير أن هذه القوانين تختلف في مدى تنظيمها لسند الشحن الإلكتروني؛ فالقانون السنغافوري من خلال تنظيمه للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، يوفر إطارًا قانونيًا يمكن أن يشمل سند الشحن الإلكتروني، بينما تقتصر القوانين العربية المشار إليها على تنظيم الحجية القانونية للوثائق والتعاملات الإلكترونية بوجه عام، دون أن تضع جميعها نظامًا متكاملًا خاصًا بسند الشحن الإلكتروني.

في حين أن هناك دولاً أخرى اتجهت إلى إنشاء قوانين مستقلة تُعنى بتنظيم السجلات الإلكترونية، كما هو الحال لدى البحرين[8] وبريطانيا[9] واللتين نظمتا بصورة مستقلة الاعتراف بالوثائق الإلكترونية وشروط السيطرة عليها وتمييزها والحفاظ على سلامتها وتداولها، وبما يسمح بالانطباق على سند الشحن الإلكتروني؛ إلا أن القانونين يختلفان من حيث نطاق التطبيق، حيث يستند القانون البحريني بصورة مباشرة إلى قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة

(1) مشار إليه في ديباجة قانون الأونيسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لعام 1996م، وكذلك في ديباجة قانون الأونيسترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017م.

(2) إبراهيم، مرجع سابق، ص23.

(3) نظام التعاملات الإلكترونية السعودي، الصادر بمرسوم ملكي رقم(م/18) لسنة 1428هـ.

(4) قانون المعاملات والتجارة الإلكترونية القطري، الصادر بالمرسوم بقانون رقم (16) لسنة 2010م.

(5) قانون المعاملات الإلكترونية العماني، الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (39) لسنة 2025م.

(6) قانون المعاملات الإلكترونية الكويتي، الصادر بالقانون رقم (20) لسنة 2014م.

(7) Electronic Transactions Act 2010. قانون المعاملات الإلكترونية السنغافوري لسنة 2010م، والمعدل سنة 2021م. نصوص القانون متاحة على الرابط التالي:https://sso.agc.gov.s.g

(8) القانون البحريني بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، والصادر بالقانون رقم (55) لسنة 2018م.

(9) قانون المملكة المتحدة بشأن الوثائق التجارية الإلكترونية لسنة 2023م. Electronic Trade Document Act 2023 نصوص القانون متاحة على الرابط:UK. Electronic Trade Document Act 2023

للتحويل[1]، بينما يركز القانون البريطاني على الوثائق التجارية الإلكترونية التي يمكن حيازتها والسيطرة عليها ونقلها قانوناً[2].

وبالمقابل، لجأت بعض الدول إلى دمج الأحكام القانونية المنظمة لسند الشحن الإلكتروني في قانون النقل والتجارة البحرية، كما هو لحال لدى الإمارات[3] وفرنسا[4]، حيث دمج المقنن الإماراتي الحكم الخاص بسند الشحن الإلكتروني في قانون النقل البحري[5]، كما اتخذ المقنن الفرنسي نهجاً مركباً، حيث أصدر أحكاماً عامة بشأن السند القابل للتحويل إلكترونياً، ثم دمج الحكم الخاص بسند الشحن الإلكتروني في قانون النقل الفرنسي[6]. أما في الجمهورية اليمنية، فقد تم تنظيم السند الإلكتروني القابل للتحويل في نطاق قطاع المعاملات المالية والمصرفية، دون أن يمتد هذا التنظيم صراحة إلى سند الشحن الإلكتروني[7].

وبناءً على ما سبق، تكشف هذه النماذج القانونية الوطنية عن تفاوت واضح في نطاق التنظيم الوطني للقواعد الموضوعية الإلكترونية؛ إذ نجد بعض الدول تعتمد على قوانين عامة للمعاملات الإلكترونية، كما تتجه مجموعة أخرى إلى وضع تنظيم قانوني مستقل للوثائق والسجلات الإلكترونية

(1) ويظهر ذلك من خلال اعتماد المقنن البحريني نفس اسم قانون الأونيسترال لقانونه الوطني (القانون رقم (55) لسنة 2018م بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل)، كما جاءت المادتين (5،6) منه مماثلة لما هو عليه الحال في قانون الأونيسترال النموذجي، في تنظيم الاعتراف بالسجلات الإلكترونية.

(2) حيث تنظم المادتين (2،3) من قانون الوثائق التجارية الإلكترونية البريطاني، التداول والحيازة لسند الشحن، حيث تنص المادة: (2/ C) Examples of documents that may be electronic trade documents include (amongst others): (c) a bill of lading. نص المادة مشار إليها على الرابط التالي: https://Electronic Trade Documents Act 2023 (c. 33), s.2

(3) القانون البحري الإماراتي، الصادر بمرسوم قانون اتحادي رقم (43) لسنة 2023م.

(4) القانون الفرنسي رقم 537 لسنة 2024، المؤرخ في 13 يونيو 2024، بشأن زيادة تمويل الشركات وتعزيز جاذبية فرنسا (Loi n° 2024-537 du 13 juin 2024)، والذي عدّل أحكام قانون النقل الفرنسي.

(5) ينص القانون البحري الإماراتي، في المادة (163)، على جواز إصدار سند الشحن بوسائل إلكترونية، ومنحه الحجية المقررة للسند الورقي وإمكان تداوله إلكترونيًا بما يرتب آثار التداول ذاتها؛ كما تشترط الفقرة (3) تعيين الحائز القانوني، وضمان صحة طريقة الإصدار أو التداول، وتمكين الحائز من إثبات حيازته للسند.

(6) حيث تم تعديل المادة L. 5422-3 والتي أجازت إنشاء سند الشحن وتعديله وتوقيعه ونقله وحفظه وتسليمه في صورة إلكترونية، نص المادة متاح على الرابط التالي:
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000049720450

(7) القانون اليمني رقم (7) لسنة 2006م بشأن أنظمة الدفع والعمليات المالية والمصرفية الإلكترونية، حيث يحتوي القانون على (46) مادة موزعة على تسعة فصول، ويبدو أن المقنن اليمني أصدر ذلك القانون لينظم المعاملات المالية والمصرفية كما أن القانون سالف الإشارة مندرج ضمن مجموعة قوانين البنوك والمصارف اليمنية، وهو ما نلمسه كذلك من خلال اسم القانون، حيث اقتصرعلى تنظيم القواعد الموضوعية على العمليات المتعلقة بالبنوك ونقل السندات المالية التي تتلاءم مع الوظائف البنكية، ولم يشر إلى سندات الشحن الإلكترونية.

القابلة للتحويل؛ بينما تجعل مجموعة ثالثة الأحكام الخاصة بسند الشحن الإلكتروني مندرجةٌ في إطار قوانين النقل والتجارة البحرية، في حين يظل قانون أنظمة الدفع اليمني خاصاً بتنظيم المجالين المالي والمصرفي فقط، كما أن القانون اليمني البحري مقصوراً على تنظيم المعاملات القائمة على الدعامات الورقية، الأمر الذي يستدعي تحركاً قانونياً لإضافة نص قانوني في القانون البحري على الأقل كما صنع المقنن الإماراتي.

وهو ما يجعلنا نقرر، أن تفاوت نطاق تطبيق القواعد الموضوعية الإلكترونية لا يرجع إلى تعدد مصادرها وإنما إلى اختلاف طبيعة كل مصدر ومجال تدخله وقوته القانونية؛ فعلى المستوى الدولي يختلف نطاق التنظيم بحسب ما إذا كان المصدر قانوناً نموذجياً أو قواعد مهنية أو اتفاقية تُعنى بالنقل الدولي أو اتفاقية مخصصة لمستندات الشحن القابلة للتداول، أما على المستوى الوطني، يتحدد نطاق القواعد الموضوعية الإلكترونية بحسب الكيفية التي يختارها المقنن لدمج تلك القواعد في نظامه القانوني.

ومن جميع ما تقدم، نجد القواعد الموضوعية الإلكترونية توفر تنظيماً مباشراً للمسائل التي تدخل في نطاقها، لكنها لا تؤدي إلى قيام نظام موحد وشامل لجميع مسائل سند الشحن الإلكتروني، في حين تظل المسائل الخارجة عن ذلك النطاق بحاجة إلى القواعد القانونية الأخرى – قواعد الإسناد– والتي تحدد القانون المنظم لها، وهو ما يجعل فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية فاعلية نسبية ومحدودة بحدود نطاق تطبيقها، ولا يمكن اعتبارها نظاماً قانونياً موضوعياً شاملاً، وهي النتيجة الجوهرية التي تُميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة التي اكتفت بتأصيل مبدأ التكافؤ الوظيفي؛ إذ تنقلنا من مجرد الاعتراف بالسند إلى بناء معيار تطبيقي لفض التنازع وتوزيع الاختصاص التشريعي في البيئة الرقمية.

المبحث الثاني: القيود القانونية التي تحد من فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية:

أثبتت القواعد الموضوعية الإلكترونية قدرتها على معالجة جانب مهم من الإشكالات التي يثيرها سند الشحن الإلكتروني، غير أن ذلك لا يعني قدرة هذه القواعد على إنشاء نظامٍ قانونيٍّ مغلقٍ يستوعب جميع المسائل التي قد يثيرها السند أو جميع الآثار المترتبة عليه؛ إذ يظل سند الشحن الإلكتروني مرتبطاً بعقد النقل وبالبضاعة والحقوق التي يمثلها، فضلاً عن اتصاله بحقوق الغير، ومن ثم، فإن الانتقال من الدعامة الورقية إلى الوسيط الإلكتروني لا يؤدي إلى إعادة بناء النظام القانوني المنظم للسند، وإنما يقتضي تحديد نطاق القواعد الموضوعية الإلكترونية وتمييز المسائل التي تنظمها مباشرة عن تلك التي تتدخل فيها قواعد قانونية أخرى.

وتظهر القيود القانونية التي تحد من فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية في مستويين متكاملين؛ يتعلق أولهما بالقواعد ذات التطبيق الضروري والتي يتطلب القانون تطبيقها مباشرة متى اتصلت العلاقة بمصلحة أساسية لا يسمح المقنن بإهدارها[1]، بينما يكون ثانيهما متعلقاً بقواعد الإسناد التي تحدد القانون الواجب التطبيق على المسائل التي لم تنظمها القواعد الموضوعية الإلكترونية أو عالجتها بصورة جزئية أو أحالت تنظيمها إلى قانون آخر[2]، وهو ما سنعمل على توضيحه من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الفرع الأول القواعد ذات التطبيق الضروري وأثرها في نطاق إعمال القواعد الموضوعية الإلكترونية، بينما نخصص الفرع الثاني لتوضيح، تكامل القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد في تنظيم سند الشحن الإلكتروني.

الفرع الأول: القواعد ذات التطبيق الضروري وأثرها في إعمال القواعد الموضوعية الإلكترونية:

تعرّف القواعد ذات التطبيق الضروري بانها "القواعد التي تلازم تدخل الدولة وترمي إلى تحقيق وحماية المصالح الحيوية والضرورية، الاقتصادية والاجتماعية للجماعة والتي يترتب على عدم احترامها إهدار السياسة التشريعية، وتكون واجبة التطبيق على الروابط كافة التي تدخل في مجال سريانها، أياً كانت طبيعتها وطنية أو ذات طابع دولي"[3][4].

ولهذه القواعد أهمية على صعيد تنازع القوانين، فهي من المناهج التي طوّرها فقه القانون الدولي الخاص[5]، حيث يتم تطبيقها مباشرة على العلاقة القانونية متى دخلت في مجال سريانها بغض النظر عن إرادة الأطراف أو القانون الذي تشير إليه قاعدة الإسناد، إذ أن تطبيق القواعد ذات التطبيق الضروري يكون ابتداءً دون المرور بقاعدة الإسناد، وهو ما يميز القواعد ذات التطبيق الضروري عن النظام العام كقيود تحد من إعمال القواعد الموضوعية[6]، ويمتد أثر هذه القواعد إلى سند الشحن

(1) أبو زينة، القواعد ذات التطبيق الضروري ودورها في نطاق مناهج القانون الدولي الخاص، ص347.

(2) عبابنة، القانون الواجب التطبيق على العقد الإلكتروني في القانون الأردني والمقارن، ص169.

(3) سلامة، القواعد ذات التطبيق الضروري في القانون الدولي الخاص، ص154.

(4) يستعمل الفقه القانوني أكثر من تسمية للدلالة على هذه القواعد منها: القواعد ذات التطبيق المباشر، القواعد فورية التطبيق، قواعد البوليس والأمن، قواعد تأمين المجتمع. تفصيلاً حول القواعد ذات التطبيق الضروري. سلامة، المرجع السابق، ص150 وما تليها. وللمؤلف/ القواعد ذات التطبيق الضروري وقواعد القانون العام في القانون الدولي الخاص، ص39 وما بعدها؛ ثابت، ذاتية أو عدم ذاتية (قواعد تأمين المجتمع) في نطاق فض التداخل في مجالات انطباق القوانين، ص81 وما بعدها؛ القرشي، القواعد ذات التطبيق الضروري في مجال التحكيم التجاري الدولي، ص26 وما بعدها؛ بلاق، منهج القواعد ذات التطبيق الضروري في إطار العلاقات الخاصة الدولية، (238–251)؛ أبو زينة، مرجع سابق، (321–371).

(5) ويعد الفقيه الفرنسي Francescakis مؤسس هذا المنهج والذي اعتبره منافساً لمنهج تنازع القوانين. عشوش، تنازع مناهج تنازع القوانين، ص58 وما بعدها.

(6) تتميز فكرة القواعد ذات التطبيق الضروري عن فكرة النظام العام، من أن الأولى تحتوي على مجموعة من القواعد التي نقلت من تنظيم التنازع أصلاً، بينما الثانية لا تثار إلا في مرحلة تالية لإعمال قواعد الإسناد، فمتى اشارت قاعدة الإسناد على

الإلكتروني، فالتغير الذي أحدثته البيئة الرقمية ينصرف إلى وسيلة إنشاء السند وتداوله وإثبات الحقوق الناشئة عنه ولا يمس القواعد التي تحمي مصالح اقتصادية أو اجتماعية أو تنظيمية أساسية، وهو ما نوضحه تباعاً.

أولاً: استمرار القواعد ذات التطبيق الضروري في البيئة الإلكترونية:

انتقال سند الشحن الورقي إلى سند الشحن الإلكتروني، يُظهر الأثر العملي لاستمرارية هذه القواعد كقيد يحد من إعمال القواعد الموضوعية الإلكترونية، فمجرد الاعتراف بالوظيفة القانونية للسند الإلكتروني لا يعني أن القيود التي كانت ترد على سند الشحن الورقي قد فقدت أثرها؛ وذلك لأن مبدأ التكافؤ الوظيفي التي أرسته القواعد الموضوعية الإلكترونية بين السندين الورقي والإلكتروني يتعلق بوسيلة التعبير عن الحقوق وإثباتها وتداولها، ولا يستدعي بالضرورة تغيير القانون الموضوعي الذي يحكم تلك الحقوق[1].

وتقدم قواعد اللجنة البحرية الدولية لسندات الشحن الإلكترونية، مثالاً واضحاً على استمرار القواعد ذات التطبيق الضروري في البيئة الإلكترونية؛ إذ تُقرر أن عقد النقل يخضع لأي اتفاقية دولية أو قانون وطني كان سيطبق بصورة إلزامية لو تم إصدار سند شحن ورقي [2].

ومؤدى ذلك، أن استخدام السند الإلكتروني لا يقصد منه التحلل من القواعد ذات التطبيق الضروري التي كانت ستحكم عقد النقل في صورته التقليدية، بل إن القواعد الإلكترونية تنظم الوسيلة الإلكترونية للسند، بينما تبقى القواعد التي تحكم عقد النقل محتفظة بوظيفتها في تنظيم العلاقة وحماية المصالح التي استهدفتها[3]؛ وعلى الرغم من أن قواعد اللجنة البحرية الدولية تعد قواعد تعاقدية مهنية تستمد قوتها من اتفاق الأطراف على تطبيقها[4]، فهي لا تنشئ قواعد آمرة تتجاوز إرادة الأطراف، إلا أن أهميتها في أنها تُقر باستمرار تطبيق الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الذي كان واجب التطبيق على عقد النقل لو صدر سند شحن في صورته الورقية.

وتتأكد النتيجة ذاتها في إطار قانون الأونسيترال النموذجي، الذي يهدف إلى تمكين السجل الإلكتروني من أداء الوظائف القانونية التي تؤديها الوثيقة أو الأداة القابلة للتحويل في صورتها الورقية

تطبيق قانون أجنبي معين وكانت قواعده تخالف النظام العام، تعين استبعاد القانون الأجنبي. تفاصيل أكثر حول المقارنة بين هاتين الفكرتين. سلامة، مرجع سابق، ص45؛ القرشي، مرجع سابق، ص 538 وما بعدها.

(1) إسماعيل، مرجع سابق، ص301.

(2) القاعدة السادسة من قواعد اللجنة البحرية الدولية سالفة الإشارة.

(3) حيث يشير بعض الفقه القانوني إلى أن القواعد القانونية المنظمة لعقد النقل تُعد من قبيل القواعد ذات التطبيق الضروري، وذلك لأنها تعمل على تحقيق المصالح الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع والدول في آنٍ واحد؛ المؤيد، منهج القواعد الموضوعية في فض المنازعات الخاصة ذات الطابع الدولي، ص427؛ صادق، عقود التجارة الدولية، ص719.

(4) حيث تنص القاعدة الأولى من قواعد اللجنة البحرية الدولية على أنه" تنطبق هذه القواعد كلما اتفق الأطراف على ذلك".

مستنداً في ذلك إلى مبدأ التكافؤ الوظيفي[1]، فإضفاء الاعتراف القانوني على السجل الإلكتروني لا يعني إنشاء نظام موضوعي مستقل يحكم جميع الآثار القانونية للسند، وإنما يقتصر على إزالة العقبة المرتبطة بوسيلته الإلكترونية وتمكينه من أداء وظيفته القانونية، كما أن هذا القانون يؤكد على عدم استبعاد قواعد القانون الدولي الخاص التي تحكم الوثيقة أو الأداة القابلة للتحويل[2].

من خلال ما تقدم، فإن اعتراف القواعد الموضوعية الإلكترونية بالسجل الإلكتروني لا يعد كافياً لإنشاء نظاماً قانونياً بديلاً عن النظام القانوني الذي يحكم سند الشحن الورقي، فإذا كان القانون الواجب التطبيق على سند الشحن الورقي يتضمن قواعد ذات تطبيق ضروري، فإن انتقال السند إلى البيئة الإلكترونية لا يعد معياراً على استبعاد هذه القواعد ما دامت المسألة محل النزاع تقع في نطاقها، فبينما تعمل القواعد الموضوعية الإلكترونية على تنظيم وجود السند في البيئة الرقمية والسيطرة عليه وتداوله، تظل القواعد ذات التطبيق الضروري والقواعد التي تحددها قواعد الإسناد حاكمة للمسائل التي تتصل بعقد النقل والحقوق التي يمثلها السند.

ثانياً: أثر القواعد ذات التطبيق الضروري في سلطان الإرادة والقواعد التعاقدية الإلكترونية:

تظهر أهمية القواعد ذات التطبيق الضروري في مجال سند الشحن الإلكتروني، حيث تعد قيداً على إرادة الأطراف [3]، فقد يتفق الأطراف على تطبيق قواعد مهنية كقواعد اللجنة البحرية الدولية أو يعتمدون نظاماً إلكترونياً مثل نظام بوليرو، غير أن الاعتراف بدور الإرادة في اختيار القانون أو النظام الإلكتروني لا يعني إطلاق حريتها في استبعاد القواعد ذات التطبيق الضروري؛ وذلك لأنها لا تستمد قوتها من إرادة الأطراف وإنما من طبيعة المصلحة التي تحميها [4].

وفي هذا السياق، ينبغي التمييز بين اختيار القانون الواجب التطبيق على عقد النقل، وبين اختيار القواعد أو النظام الإلكتروني الذي ينظم إصدار سند الشحن وتداوله؛ إذ أن اختيار نظام إلكتروني معين لا يعني بالضرورة اختيار قانون وطني شامل ينظم جميع المسائل المرتبطة بالسند، كما أن اختيار قانون عقد النقل لا يحسم المسائل الأخرى التي قد يثيرها سند الشحن الإلكتروني كمسائل الملكية والحقوق العينية التي ترد على البضاعة وحقوق الغير.

لذلك، سلطان الإرادة في اختيار القانون أو القواعد المنظمة للسند يظل مقيداً بالقواعد ذات التطبيق الضروري التي تفرض إعمالها حماية لمصالح سياسية للدولة متى توافرت شروط تطبيقها[5]،

(1) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونيسترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، ص29.
(2) المادة (3/1) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل.
(3) المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة– دراسة مقارنة في القانون البحري، ص149.
(4) بلاق، مرجع سابق، ص243.
(5) سلامة، مرجع سابق، ص163.

فتتولى هذه القواعد تنظيم المسائل الداخلة في نطاقها وتحدد نطاق إعمال القانون المختار والقواعد التي اتجهت إرادة الأطراف إلى اعتمادها؛ فلا يجوز لأطراف سند الشحن الإلكتروني الاتفاق على استبعاد أو مخالفة القواعد ذات التطبيق الضروري المتعلقة بمسؤولية الناقل أو بصحة تداول السند أو بحقوق الغير متى كانت هذه القواعد واجبة التطبيق على عقد النقل أو على الحق محل النزاع، ويظل أثر اتفاق الأطراف مقصوراً على المسائل التي لا تتعارض مع القواعد ذات التطبيق الضروري في قانون القاضي الذي ينظر النزاع.

وبناء على ما سبق، فإن الأثر الحقيقي للقواعد ذات التطبيق الضروري في سلطان الإرادة لا يتمثل في إسقاط مبدأ قانون الإرادة وإنما في رسم حدوده، فالقواعد المهنية أو النظام الإلكتروني الموجود في منصة إلكترونية تنظم النقل في الحدود التي يسمح بها القانون، مع خضوع المسائل التي تدخل في نطاق القواعد ذات التطبيق الضروري للحكم الذي تقرره تلك القواعد.

ثالثاً: ضوابط إعمال القواعد ذات التطبيق الضروري:

إن تحديد هذه الضوابط يتطلب التمييز بين القواعد الآمرة والقواعد ذات التطبيق الضروري؛ فالأولى تستمد إلزامها من عدم جواز الاتفاق على مخالفتها في نطاق القانون الوطني الذي تنتمي إليه[1]، في حين تتميز الثانية بقوة إضافية تتمثل في قصد المشرع إلى إعمالها حماية لمصلحة أساسية للدولة في العلاقات ذات العنصر الأجنبي، حيث يتجاوز نطاقها مجرد تنظيم المصالح الخاصة للأطراف[2]. لذلك، وصف القاعدة بأنها آمرة في القانون الداخلي لا يكفي لوصفها بأنها ذات تطبيق ضروري في العلاقات الدولية، وإنما ينبغي أن يكشف مضمونها وغايتها عن ارتباطها بمصلحة عامة أساسية تبرر امتدادها إلى العلاقة محل النزاع.

وعلى هذا الأساس، يقوم إعمال القواعد ذات التطبيق الضروري على ضابطين متكاملين[3]؛ أولهما ضابط موضوعي (المعايير الغائية) ويتمثل في التحقق من أن المسألة محل النزاع تمس مصلحة حيوية وحساسة للدولة، وهذا الضابط ينظر لموضوع النزاع ذاته، ولا يعول على النطاق الجغرافي[4]، وثانيهما ضابط الصلة، ويقتضي قيام ارتباط حقيقي بين القاعدة والعلاقة الدولية محل

(1) علي، القواعد الدولية الآمرة، ص77.

(2) سلامة، مرجع سابق، ص67.

(3) حول معايير إعمال القواعد ذات التطبيق الضروري. سلامة، المرجع السابق، 60 وما بعدها؛ القرشي، مرجع سابق، ص48 وما بعدها؛ علي، مرجع سابق، ص86 وما تليها؛ عبابنة، مرجع سابق، ص 165 وما بعدها.

(4) أبو زينة، مرجع سابق، ص356.

النزاع، سواء كانت تلك الصلة مصدرها قانون القاضي أو مكان تنفيذ الالتزام أو الدولة التي ترتبط بها المصلحة التي تهدف القاعدة ذات التطبيق الضروري حمايتها[1].

وتزداد أهمية هذين الضابطين بالنسبة لسند الشحن الإلكتروني، من خلال تعدد الروابط والعلاقات القانونية التي قد تحيط به؛ فقد يصدر السند في دولة، ويكون الناقل تابعاً لدولة ثانية، فيما تكون البضاعة مرسلة إلى دولة ثالثة، بينما يوجد الحائز أو النظام الإلكتروني في دولة رابعة؛ فإذا ثار نزاعٌ حول مسؤولية الناقل فإن إعمال القواعد ذات التطبيق الضروري المنظِّمة للمسؤولية لا تعتمد على اتصال السند بنظام قانوني معين، وإنما يجب تحديد مدى أهمية القاعدة ذات التطبيق الضروري في حسم المسألة التي تمس مصلحة أساسية وحيوية للدولة التي تستهدف القاعدة حمايتها (الضابط الموضوعي)، مع التحقق من وجود صلة حقيقية بين الدولة والعلاقة محل النزاع تبرر إعمال القاعدة (ضابط الصلة)، ولابد أن يتحقق هذان الضابطان معاً للقول بوجوب تطبيق القواعد ذات التطبيق الضروري.

وترتيباً على ما تقدم، يتحدد أثر القواعد ذات التطبيق الضروري في أنها تضبط الحدود الخارجية لإعمال القواعد الموضوعية الإلكترونية، فهي لا تحل محلها في المسائل التي تدخل في نطاقها، وإنما تمنع أن يؤدي تطبيقها أو اختيارها من جانب الأطراف إلى تجاوز حماية قانونية اعتبرها المقنن أساسية لحماية مصالح الدولة والجماعة، وبهذا تكون العلاقة بين القواعد الموضوعية الإلكترونية والقواعد ذات التطبيق الضروري ليست علاقة إلغاء، وإنما علاقة لتحديد نطاق الإعمال.

الفرع الثاني: التكامل بين القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد في تنظيم السند:

يقوم التكامل بين القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد على توزيع الوظائف بينهما[2]؛ فبينما تتولى الأولى تنظيم المسائل الداخلة في نطاقها بصورة مباشرة، تتدخل الثانية لتحديد القانون الذي يحكم المسائل الخارجة عن ذلك النطاق أو فيما قامت القواعد الموضوعية الإلكترونية من الإحالة إليها من مسائل، ولبيان مظاهر التكامل بين المنهجين، نتناول بالدراسة استمرارية قواعد الإسناد في تنظيم سند الشحن الإلكتروني إلى جانب القواعد الموضوعية الإلكترونية، وكذلك دور قواعد الإسناد في تنظيم المسائل الخارجة عن نطاق القواعد الموضوعية الإلكترونية، كما نتناول التوزيع الوظيفي لنطاق التطبيق بين قواعد الإسناد والقواعد الموضوعية الإلكترونية.

(1) علي، المرجع السابق، ص79.

(2) محمد، تكامل مناهج تنازع القوانين، ص193؛ نغيش، العلاقة التكاملية بين القواعد الموضوعية قواعد الإسناد في نطاق القانون الدولي الخاص، ص123.

أولاً: استمرار قواعد الاسناد في تنظيم بعض أحكام السند:

يستند التكامل بين القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد إلى قاعدة مفادها أن القاعدة الموضوعية الإلكترونية لا تنظم إلا المسألة التي تدخل في نطاقها، فإذا تضمنت القاعدة الموضوعية الإلكترونية حكماً مباشراً لمسألة معينة وجب إعمالها متى توافرت شروط تطبيقها، دون حاجة إلى البحث عن قانون وطني يحكم المسالة ذاتها بواسطة قاعدة الإسناد[1]، أما إذا سكتت القاعدة الموضوعية الإلكترونية عن تنظيم مسألة معينة أو عالجت جانباً مهماً منها دون بقية الجوانب الأخرى، فإن هذا السكوت لا يعني بالضرورة وجود نقص تشريعي، بل يعني أن المسألة تُركت للقانون الذي تحدده قواعد الإسناد[2].

ومؤدى ذلك، أن وجود قاعدة موضوعية إلكترونية لا يؤدي إلى تعطيل قاعدة الإسناد، وإنما يسبق تطبيقها في حدود المسائل التي حسمتها القاعدة الإلكترونية، فإذا استوعبت القاعدة الإلكترونية المسألة بصورة كاملة انتفى محل الإسناد بالنسبة إليها[3]، وإذا تناولتها جزئياً انصرف أثرها إلى الجزء الذي نظمته وظلت قاعدة الإسناد قائمة بالنسبة للأجزاء الأخرى، أما إذا احالت القاعدة الموضوعية الإلكترونية المسألة صراحة إلى قانون أخر، فإن هذه الإحالة تصبح نقطة الانتقال إلى تحديد القانون المختص وفقاً لقواعد الإسناد ذات الصلة[4].

غير أنه لا ينبغي تفسير هذا التكامل على أنه عودة إلى إخضاع أحكام سند الشحن الإلكتروني بمجمله لقانون وطني واحد من خلال منهج قواعد الإسناد؛ لأن تحديد القانون الواجب التطبيق لا يتم على مستوى السند باعتباره وحدة جامدة، وإنما على مستوى المسألة القانونية التي يثيرها، فقد تخضع مسائل الاعتراف بالسجل الإلكتروني أو تحقق السيطرة الحصرية عليه لقاعدة موضوعية إلكترونية، في حين تخضع مسائل أخرى، كالآثار المترتبة على تداول السند في نقل حق عيني على البضاعة أو أثر العقد في مواجهة الغير للقانون الذي تحدده قاعدة الإسناد المختصة. وبذلك؛ فإن استمرار قواعد الإسناد في تنظيم بعض مسائل سند الشحن الإلكتروني لا يمثل قصوراً في القواعد الموضوعية الإلكترونية، وإنما يعكس الحدود الوظيفية لهذه القواعد والتي بناء عليها تنطبق على مسائل محددة من العلاقات القانونية للسند.

(1) محمد، المرجع السابق، ص197.

(2) الحديدي، المكانة القانونية لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر (قواعد هامبورج) بالنسبة للقاضي الأردني مقارنة مع القاضي الفرنسي، ص124.

(3) بلاق، حدود مساهمة القواعد المادية في حل منازعات عقود التجارة الدولية، ص146.

(4) الحديدي، مرجع سابق، ص128.

ثانياً: تنظيم المسائل الخارجة عن نطاق القواعد الموضوعية الإلكترونية:

تتولى قواعد الإسناد استكمال التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني عندما تتجاوز المسألة نطاق القواعد الموضوعية الإلكترونية أو تحيل هذه القواعد تنظيم السند إلى القانون الوطني الواجب التطبيق أو إلى اتفاقية دولية ناظمة للنقل البحري أو المعاملات الإلكترونية[1]. وهنا تظهر الحاجة إلى قواعد الإسناد بصورة أوضح بالنسبة للمسائل التي لا توجد لها أحكامٌ في القواعد الموضوعية الإلكترونية، من ذلك على سبيل المثال: المسائل المتعلقة بأهلية الأطراف، المسائل المنظمة لعقد النقل البحري والاثار المترتبة عليه، الحقوق المترتبة على البضائع، حقوق الغير، المسائل المرتبطة بالإعسار والتقادم، وجميع هذه المسائل ينبغي تحديد القانون الواجب التطبيق عليها وفقاً للمنهج القانوني الملائم لها بناء على ما يقرره قاضي الموضوع[2].

وتبرز أهمية ذلك، في أنه لا يجوز أن يتم استخلاص الأحكام القانونية لهذه المسائل من قواعد وضعت أساساً لمعالجة الوظيفة الإلكترونية للسند، فالمسائل التي يثيرها سند الشحن الإلكتروني لا تخضع جميعها تلقائياً لأحكام القواعد الموضوعية الإلكترونية؛ فإذا ما ثار نزاعٌ حول أثر تداول السند في انتقال حق عيني على البضاعة، فإن هذا النزاع يكون خارج نطاق تطبيق القواعد الموضوعية الإلكترونية، الأمر الذي يتعين معه الرجوع إلى قاعدة الإسناد المختصة. كما أنه بالمقابل، لا يعني سكوت القاعدة الموضوعية الإلكترونية عن تنظيم تلك المسائل، خضوعها لقانون القاضي بصورة تلقائية، بل يكون على القاضي الذي ينظر النزاع تحديد قاعدة الإسناد المناسبة للمسألة، ثم يطبق القانون الذي تشير إليه تلك القاعدة؛ فالقاضي اليمني يرجع في تحديد القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية الخارجة عن النطاق الإلكتروني إلى المادة (29) من القانون المدني اليمني[3]؛ مع مراعاة القواعد ذات التطبيق الضروري والنظام العام كقيود تحد من إعمال القانون الواجب التطبيق.

ثالثاً: التوزيع الوظيفي لنطاق التطبيق بين قواعد الإسناد والقواعد الموضوعية:

في ظل وجود القواعد الموضوعية الإلكترونية المنظمة لسند الشحن الإلكتروني، أضحت قواعد الإسناد قادرة على أن تؤدي وظيفتها في تنظيم بعض أحكام السند أكثر مما كانت عليه كوسيلة وحيدة في تنظيم العلاقات الدولية، فلم يعد البحث عن القانون الواجب التطبيق منحصراً على تحديد قانون وطني واحد يحكم جميع مسائل سند الشحن الإلكتروني، وإنما على تعيين القانون الذي يكمل التنظيم

(1) محمد، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية، ص299.

(2) دينوري، المنهج التنازعي في مواجهة التوحيد الاتفاقي للقواعد الموضوعية، ص78.

(3) إذ تنص المادة 29 من ذات القانون على أنه «يسري على الالتزامات التعاقدية قانون الدولة التي يوجد فيها الموطن المشترك للمتعاقدين، فإذا اختلفا موطناً سرى قانون الدولة التي تم فيها العقد، مالم يتفق المتعاقدان أو يتبين من الظروف أن قانوناً آخر هو الذي يراد تطبيقه». وهو ما ينسجم مع القاعدة السادسة من قواعد اللجنة البحرية الدولية، وكذلك المادة (3/1) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل.

الإلكتروني بالنسبة إلى كل مسألة لم تتناولها القاعدة الإلكترونية أو لم تحسم أثارها. وعلى هذا الأساس؛ يتحدد القانون الواجب التطبيق على السند في ظل وجود القواعد الموضوعية الإلكترونية بحسب طبيعة المسألة القانونية محل النزاع وليس بحسب سند الشحن كوحدة قانونية واحدة، فإذا تعلقت المسألة بعقد النقل يكون الرجوع إلى قواعد الإسناد مع مراعاة اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق في الحدود التي يسمح بها القانون[1].

أما إذا تعلقت المسألة – محل النزاع – بالحقوق العينية على البضاعة أو بأهلية الأطراف أو بحقوق الغير، توجب الرجوع إلى ضوابط الإسناد الخاصة بكل مسألة؛ وبذلك تتحول وظيفة قواعد الإسناد من البحث عن قانون وطني واحد يحكم السند بأكمله إلى تحديد القانون الذي يستكمل التنظيم الإلكتروني بالنسبة إلى كل مسألة لم تتناولها القواعد الموضوعية الإلكترونية. ويترتب على ذلك، أن وحدة سند الشحن الإلكتروني من الناحية الوظيفية أو التقنية لا تستلزم وحدة القانون الواجب التطبيق على جميع أثاره؛ فقد يكون السند وثيقة واحدة من الناحية التجارية والإلكترونية، لكنه يثير في الوقت ذاته مسائل قانونية متغايرة لكل منها طبيعتها وضابط إسناد خاص بها.

ويتجلى ذلك عملياً، إذا ما صدر سند الشحن الإلكتروني في دولة، وكان الناقل تابعاً لدولة ثانية، فيما كانت البضاعة مرسلة إلى دولة ثالثة، والحائز النهائي للسند أو النظام الإلكتروني في دولة رابعة، وإذا ما ثار النزاع على مسألة مدى تحقق السيطرة الحصرية على السجل الإلكتروني، فإنه يكون بالإمكان إعمال القواعد الموضوعية الإلكترونية المنظمة للسيطرة الحصرية على سند الشحن الإلكتروني؛ أما إذا ثار النزاع حول مسألة الأثر المترتب على نقل حق عيني على البضاعة أو بمدى نفاذ حق الحائز في مواجهة الغير، وجب الرجوع إلى قاعدة الإسناد التي تحدد القانون الواجب التطبيق.

كل ذلك يدلل على أن، العلاقة بين القواعد الموضوعية الإلكترونية وقواعد الإسناد ليست علاقة منافسة أو إقصاء، وإنما علاقة توزيع وظيفي بينهما، فالقواعد الأولى تُعنى بتنظيم الوظيفة الإلكترونية للسند، في حين تحدد القواعد الثانية القانون الذي يحكم الآثار والمسائل التي بقيت خارج نطاق ذلك التنظيم، كما يظل تطبيق كل منهما مرتبطاً بحدود المسألة القانونية التي تتولى تنظيمها. وبناء على ما تقدم؛ يتبين أن فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني لا تمارس على نحو مطلق، وإنما تكون الفاعلية محدودة بحدود نطاقها الموضوعي وبالقيود التي تفرضها القواعد ذات التطبيق الضروري وكذلك بالنسبة لقواعد الإسناد، الأمر الذي يجعل هذه الفاعلية ذات

(1) محمد، مرجع سابق، ص328.

طبيعة نسبية وتكاملية لا تُغني عن الاستعانة بالمناهج الأخرى في تنظيم العلاقة القانونية ذات الطابع الدولي.

فمن ناحية؛ قد تحد القواعد ذات التطبيق الضروري من نطاق إعمال القواعد الموضوعية الإلكترونية متى تعلق الأمر بمصالح أساسية للدولة تستوجب الحماية، فلا يكون مجرد خضوع العلاقة لقواعد الثانية مانعاً من تدخل قواعد الأولى في الحدود التي تبررها طبيعتها وغايتها. ومن ناحية أخرى، فإن القواعد الموضوعية الإلكترونية مهما اتسع نطاقها لا تستوعب جميع المسائل القانونية التي يمكن أن يثيرها سند الشحن الإلكتروني، الأمر الذي يبقي لقواعد الإسناد دورها في تحديد القانون الواجب التطبيق على المسائل التي تخرج عن نطاق التنظيم الموضوعي الإلكتروني، أو التي تحيل القاعدة الموضوعية تنظيمها إلى قانون آخر، ومن ثم، فإن الرجوع إلى قواعد الإسناد لا يمثل تراجعاً عن منهج القواعد الموضوعية، وإنما يمثل استكمالاً له في الحدود التي تقتضيها طبيعة المسألة القانونية محل البحث.

وعليه فإن تحديد القانون الواجب التطبيق على سند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي، لا ينبغي أن يقوم على افتراض خضوع السند في مجموعه لقانون واحد، وإنما على تحديد القانون الذي يحكم كل مسألة قانونية يثيرها بحسب طبيعتها ونطاق القاعدة المنظمة لها، وتعمل القواعد ذات التطبيق الضروري في الحدود التي تستوجبها حماية المصالح الأساسية التي تستهدفها تلك القواعد، بينما تتولى قواعد الإسناد القانون الواجب التطبيق على المسائل التي بقيت خارج نطاق التنظيم الموضوعي الإلكتروني، فالتنظيم القانوني المتكامل لسند الشحن الإلكتروني يقوم على التنسيق بين هذه المناهج وتوزيع الوظائف بينها، فيما يحقق التوازن بين خصوصية البيئة الإلكترونية ومتطلبات العلاقة الخاصة الدولية، ويعزز اليقين والاستقرار القانوني في تحديد القانون الواجب التطبيق.

الخاتمة:

خلص البحث إلى أن فاعلية القواعد الموضوعية الإلكترونية في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي تظل محددة بنطاق كل أداة قانونية وشروط تطبيقها؛ فمع أن هذه القواعد تتيح الاعتراف بالسجل الإلكتروني القابل للتحويل وتنظم جوانب السيطرة عليه وسلامته وتداوله، فإنها لا تستوعب بالضرورة جميع الآثار القانونية المرتبطة بالسند، ولا سيما ما يتصل بعقد النقل والحقوق على البضاعة والحقوق الضمانية وآثار الإعسار، كما أن اختلاف مصادر هذه القواعد من حيث طبيعتها القانونية وقوتها الملزمة ونطاق تطبيقها يحول دون افتراض وجود نظام موضوعي إلكتروني موحد ينظم جميع المسائل التي يثيرها السند. ومن ثم، فإن التنظيم القانوني المتكامل يقتضي التمييز بين المسائل التي تحسمها القواعد الموضوعية المباشرة وتلك التي تحتاج إلى قواعد أخرى، مع مراعاة القواعد ذات التطبيق الضروري في حدود نطاقها وشروط إعمالها، والرجوع إلى قواعد

الإسناد المختصة لتحديد القانون الواجب التطبيق على المسائل التي لم يحسمها التنظيم الموضوعي المباشر. وفيما يلي عرض لأبرز النتائج التي أسفرت عنها الدراسة، تليها التوصيات التشريعية والفقهية المقترحة.

أولاً: النتائج:

أسفرت الدراسة التحليلية عن التوصل إلى النتائج الآتية:

1. تقتصر الفاعلية المباشرة للقواعد الموضوعية الإلكترونية على المسائل التي ينظمها كل صك أو تشريع في حدود نطاقه وشروط تطبيقه، ولا يترتب على الاعتراف بالسجل الإلكتروني القابل للتحويل، في حد ذاته، قيام نظام موضوعي شامل يستوعب جميع الآثار القانونية لسند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي.
2. يقتضي تحديد الأحكام القانونية لسند الشحن الإلكتروني التمييز بين وظيفته الإلكترونية، المتمثلة في الاعتراف بالسجل والسيطرة عليه وضمان سلامته وتداوله، وبين الآثار القانونية الأخرى المرتبطة به، ولا سيما ما يتصل بعقد النقل والحقوق على البضاعة والحقوق الضمانية وآثار الإعسار؛ إذ لا يستلزم تنظيم الوظيفة الإلكترونية للسند أن تكون سائر هذه المسائل قد خضعت للتنظيم ذاته.
3. تتفاوت مصادر القواعد الموضوعية الإلكترونية من حيث طبيعتها القانونية وقوتها الإلزامية ونطاق تطبيقها؛ فالاتفاقية الدولية النافذة تختلف في أساس إلزامها عن القانون النموذجي الذي يتطلب إدماجه في التشريع الوطني، كما تختلف التشريعات الوطنية عن القواعد المهنية والتعاقدية من حيث شروط تطبيقها وآثارها. ولذلك يتوقف تحديد الحكم القانوني الواجب التطبيق على التحقق من طبيعة مصدره ومدى انطباقه على المسألة محل البحث.
4. لا يحول استخدام الوسائط الإلكترونية دون إعمال القواعد ذات التطبيق الضروري متى توافرت شروط تطبيقها، بالنظر إلى طبيعتها وغايتها ونطاق سريانها. ومن ثم، لا يؤدي وجود قواعد موضوعية إلكترونية أو اتفاق الأطراف على استخدامها إلى استبعاد تلك القواعد تلقائيًا، كما يتعين التمييز بينها وبين مجرد القواعد الآمرة في القانون الداخلي، بالنظر إلى اختلاف الأساس القانوني لكل منها.
5. تحتفظ قواعد الإسناد بدورها في تحديد القانون الواجب التطبيق على المسائل التي لا تحسمها القواعد الموضوعية الإلكترونية المباشرة، أو التي تترك هذه القواعد تنظيمها للقانون المختص. وبذلك تقوم العلاقة بين المنهجين على التكامل والتوزيع الوظيفي، لا على الاستبعاد المتبادل؛ إذ يتحدد نطاق كل منهما بحسب طبيعة المسألة القانونية ومدى تناول التنظيم الموضوعي لها.

6. يتطلب تحديد القانون الواجب التطبيق على المنازعات المتعلقة بسند الشحن الإلكتروني ذي الطابع الدولي اتباع منهج يبدأ بتعيين المسألة القانونية محل النزاع، ثم التحقق من وجود قاعدة موضوعية مباشرة تنظمها ومن نطاق تلك القاعدة وشروط تطبيقها، والرجوع إلى قاعدة الإسناد المختصة فيما لم يحسمه التنظيم المباشر، مع مراعاة القواعد ذات التطبيق الضروري في حدود نطاقها وشروط إعمالها. وبناءً على ذلك لا يصح افتراض خضوع جميع المسائل لقانون واحد لمجرد اتصالها بمحرر إلكتروني واحد.

ثانياً: التوصيات:

على ضوء النتائج التي انتهى إليها البحث، يوصي الباحث بما يأتي:

1. مراجعة التشريعات البحرية والتجارية اليمنية ذات الصلة، ووضع تنظيم تشريعي صريح لسند الشحن الإلكتروني يحدد شروط إصداره، والسيطرة الحصرية عليه، وضمان سلامته وتداوله، وآليات الانتقال بين الشكلين الورقي والإلكتروني، مع الاستفادة من المبادئ التي يقوم عليها قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017، بما يتناسب مع النظام القانوني الوطني.
2. استكمال التنظيم التشريعي للآثار القانونية المرتبطة بسند الشحن الإلكتروني التي لا يحسمها مجرد الاعتراف بالسجل الإلكتروني أو تنظيم السيطرة عليه وتداوله، ولا سيما ما يتصل بعقد النقل البحري، والحقوق على البضاعة، والحقوق الضمانية، وآثار الإعسار، مع مراعاة القواعد القانونية المختصة بكل مسألة.
3. التحقق من الطبيعة القانونية لمصادر القواعد الموضوعية الإلكترونية ونطاق انطباقها عند التعامل مع سندات الشحن الإلكترونية ذات الطابع الدولي، وعدم افتراض تماثل الاتفاقيات الدولية والقوانين النموذجية والتشريعات الوطنية والقواعد المهنية والتعاقدية من حيث القوة الإلزامية والآثار القانونية
4. اعتماد منهج واضح لتحديد القانون الواجب التطبيق على المنازعات المتعلقة بسند الشحن الإلكتروني، يقوم على تحديد المسألة القانونية محل النزاع، والتحقق من وجود قاعدة موضوعية مباشرة تحكمها ونطاق تطبيقها، ومراعاة القواعد ذات التطبيق الضروري في حدود نطاقها وشروط إعمالها، والرجوع إلى قواعد الإسناد المختصة فيما لم يحسمه التنظيم الموضوعي المباشر.

قائمة المصادر والمراجع:

المراجع العربية:

1. إبراهيم، نادر محمد. (2018). قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017م – دراسة تحليلية من منظور النظام القانوني القطري. مؤتمر القانون والعصر العلمي، كلية القانون، جامعة قطر.
2. أبو زينة، أحمد عبدالوهاب. (2025). القواعد ذات التطبيق الضروري ودورها في نطاق مناهج القانون الدولي الخاص. مجلة الحقوق (جامعة الكويت)، 49(2).
3. أرزقي، بشير. (2024م). سند الشحن البحري الإلكتروني. رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر.
4. إسماعيل، محمد سعيد. (2021). التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، دراسة في ظل أحكام اتفاقية روتردام والقانون القطري. المجلة القانونية والقضائية، 14(2).
5. البشير، بوختالة. (2023م). المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، الجزائر.
6. بلاق، محمد. (2013م). قواعد التنازع والقواعد المادية في منازعات عقود التجارة الدولية. رسالة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر.
7. بلاق، محمد. (2019م). حدود مساهمة القواعد المادية في حل منازعات عقود التجارة الدولية. أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر.
8. بلاق، محمد. (2022). منهج القواعد ذات التطبيق الضروري في إطار العلاقات الخاصة الدولية. مجلة البحوث في الحقوق والعلوم السياسية، 7(1).
9. التميمي، عباس إسكندر. (2021م). سند الشحن الإلكتروني. رسالة ماجستير، جامعة المنصورة، مصر.
10. ثابت، عنايت عبدالحميد. (1992). ذاتية أو عدم ذاتية (قواعد) تأمين المجتمع في نطاق فض التداخل في مجالات انطباق القوانين. المجلة المصرية للقانون الدولي الخاص، 48(81).
11. الحديدي، إسماعيل نايف. (2022). المكانة القانونية لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر بالنسبة للقاضي الأردني مقارنة مع القاضي الفرنسي. المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، 14(1).

12. حسين، صلاح علي. (2012م). القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية ذات الطابع الدولي. ط1، القاهرة: دار النهضة العربية.

13. دينوري، أيوب. (2020). المنهج التنازعي في مواجهة التوحيد الاتفاقي للقواعد الموضوعية. مجلة الأبحاث القانونية والسياسية، 2(2).

14. رفعت، وائل محمد. (2024). الآثار القانونية لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني في التجارة الدولية. مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية المصرية، 10(1).

15. رمزي، بورزام. (2022). القواعد المادية للتجارة الإلكترونية. مجلة البحوث والدراسات المعاصرة، 1(1).

16. سلامة، أحمد عبد الكريم. (1984). القواعد ذات التطبيق الضروري في القانون الدولي الخاص. المجلة المصرية للقانون الدولي الخاص، 40.

17. سلامة، أحمد عبد الكريم. (ب. ت). القواعد ذات التطبيق الضروري وقواعد القانون العام في القانون الدولي الخاص. القاهرة: دار النهضة العربية.

18. شمسان، عبد الرحمن. (2019م). القانون التجاري. جامعة صنعاء، صنعاء: مكتبة الصادق للطباعة والنشر.

19. صادق، هشام علي. (2007م). عقود التجارة الدولية. ط3، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

20. عبابنة، علاء الدين محمد. (2004م). القانون الواجب التطبيق على العقد الإلكتروني في القانون الأردني والمقارن. أطروحة دكتوراه، جامعة عمان العربية، الأردن.

21. عشوش، أحمد عبد الحميد. (ب.ت). تنازع مناهج تنازع القوانين.

22. علي، محمد إبراهيم. (2001م). القواعد الدولية الآمرة. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.

23. الغزراوي، رشيد. (2013). دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري. مجلة القضاء التجاري، عدد 2.

24. القرشي، عبدالحميد سعيد عبدالله. (2010م). القواعد ذات التطبيق الضروري في مجال التحكيم التجاري الدولي. أطروحة دكتوراه، القاهرة، جامعة عين شمس.

25. محمد، خليل إبراهيم. (2015م). القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية. رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الإسكندرية.

26. محمد، خليل إبراهيم. (2021م). تكامل مناهج تنازع القوانين. أطروحة دكتوراه، جامعة الموصل، بغداد.

27. المقدم، صلاح محمد. (1980م). تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة – دراسة مقارنة في القانون البحري. أطروحة دكتوراه، القاهرة: الدار الجامعية.

28. المؤيد، محمد عبدالله. (1997م). منهج القواعد الموضوعية في فض المنازعات الخاصة ذات الطابع الدولي. أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة.

29. نغيش، إلهام. (2022). العلاقة التكاملية بين القواعد الموضوعية وقواعد الإسناد في نطاق القانون الدولي الخاص. مجلة كلية القلم الجامعة (كركوك)، 5(10).

الاتفاقيات والصكوك الدولية

1. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لعام 2008م (قواعد روتردام).
2. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمستندات الشحن القابلة للتداول لعام 2025م (اتفاقية أكرا).
3. قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية لعام 1990م (CMI Rules).
4. قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لعام 1996م.
5. قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017م والمذكرة الإيضاحية له.

القوانين والتشريعات الوطنية:

1. الجمهورية الفرنسية: القانون رقم 537 لسنة 2024 المؤرخ في 13 يونيو 2024 (بشأن زيادة تمويل الشركات وتعزيز جاذبية فرنسا)، المعدِّل لقانون النقل الفرنسي. (Loi n° 2024–537 du 13 juin 2024).
2. الجمهورية اليمنية: القانون رقم (7) لسنة 2006م بشأن أنظمة الدفع والعمليات المالية والمصرفية الإلكترونية.
3. الجمهورية اليمنية: القرار الجمهوري بالقانون رقم (14) لسنة 2002م بشأن القانون المدني اليمني.
4. جمهورية سنغافورة: قانون المعاملات الإلكترونية لسنة 2010م والمعدل سنة 2021م (Electronic Transactions Act 2010).

5. دولة الإمارات العربية المتحدة: القانون البحري الإماراتي، مرسوم قانون اتحادي رقم (43) لسنة 2023م.

6. دولة الكويت: قانون المعاملات الإلكترونية، القانون رقم (20) لسنة 2014م.

7. دولة قطر: قانون المعاملات والتجارة الإلكترونية، مرسوم رقم (16) لسنة 2010م.

8. سلطنة عُمان: قانون المعاملات الإلكترونية، مرسوم سلطاني رقم (39) لسنة 2025م.

9. مملكة البحرين: قانون السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، القانون رقم (55) لسنة 2018م.

10. المملكة العربية السعودية: نظام التعاملات الإلكترونية، مرسوم ملكي رقم (م/18) لسنة 1428هـ.

11. المملكة المتحدة: قانون الوثائق التجارية الإلكترونية لسنة 2023م (Electronic Trade Documents Act 2023).

المراجع الأجنبية:

1. CMI Rules for Electronic Bills of lading. Journal of Maritime Law and Commerce 22, no. 3 (1991): 620.
2. Krebs, Thomas. (2023). Electronic bills of lading, transnational and English law: blocking the blockchain? Uniform Law Review, 28(3-4).