

# مدى مواكبة قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ تاريخ 5 /12 /2006 للتطورات التكنولوجية في النقل البحري على المستوى العالمي (دراسة مقارنة مع قواعد رونتردام لعام 2008)

إعداد الدكتور محمد محرز اسماعيل

رئيس قسم إدارة لوجستيات التجارة والنقل الدولي

في الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

## خلاصة

دخلت التكنولوجيا في أصغر تفاصيل حياة الإنسان المعاصر، وأدت إلى تسهيل العلاقات والتعاملات العلمية والثقافية والاجتماعية والتجارية بين أفراد المجتمع الواحد من جهة، وبين المجتمعات والشعوب المتباينة من جهة أخرى، وحسّنت من عملية الاتصال والتواصل الاجتماعي باستخدام الوسائل الإلكترونية.

وكان تأثيرها الإيجابي جلياً في مجال النقل بصورة عامة والنقل البحري بصورة خاصة، من خلال التطورات الهائلة التي شهدتها أحواض بناء السفن والسفن والموانئ.

لذلك سعت معظم دول العالم إلى تطوير قوانينها بصورة عامة، وتطوير قوانين تجارتها البحرية بصورة خاصة، وضمّنتها العديد من النصوص والأحكام المتعلقة بالتعامل التجاري الإلكتروني لمواكبة ومسايرة التطورات العالمية في هذا المجال.

ولم تخرج الجمهورية العربية السورية عن هذا السياق، حيث أصدرت قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ تاريخ 5/12/2006 م الذي أنهى العمل بالقانون

التجاري البحري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /86/ تاريخ 12/3/1950م، وقد نصَّ على عقد النقل الإلكتروني، ووثيقة الشحن الإلكترونية؛ وعزّفت تعليماته التنفيذية كلاً من المصطلحات الإلكترونية التالية: المعلومات، نظام المعلومات، المراسلة، عقد النقل، وثيقة الشحن، التوقيع، شهادة المصادقة، تبادل البيانات، نظام المراقبة، التخزين والعنوان الإلكتروني.

وذلك تماشياً مع ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة باسم قواعد روتردام لعام 2008 في أكثر من فصل على استخدام الوثائق والمستندات والسجلات والتوقيعات الإلكترونية.

ومقارنة الجوانب ذات الأبعاد الإلكترونية في كل من القانون والاتفاقية ووضع النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها في متناول الطلاب والباحثين والمهتمين في مجال استخدام تكنولوجيا النقل البحري.

وخلصت الدراسة إلى بعض المقترحات مثل تعديل قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 بما يتوافق وينسجم مع ما ذهب إليه اتفاقية روتردام لعام 2008 في تداول سجلات النقل الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني.

وكذلك إحداث محاكم بحرية متخصصة بحل منازعات النقل البحري بصورة عامة وتلك المتعلقة بسندات ووثائق الشحن الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني بصورة خاصة.

### Abstract

Technology has entered into the smallest details of contemporary human life, and has facilitated scientific, cultural, social and commercial relations and transactions between members of the same society on the one hand, and between different societies and peoples on the other hand, and has improved the process of Connection and social media using electronic means.

Its positive impact has appeared in the field of transportation in general and maritime transport in particular, through the massive developments that took place in dockyards, ships and ports.

Therefore, most countries of the world sought to develop their laws in general, and the laws of their maritime trade in particular, and included many texts and rulings related to electronic commercial dealing to keep pace with global developments in this field.

The Syrian Arab Republic did not depart from this context, as it issued the Syrian Maritime Trade Law No. /46/ date December 5, 2006 AD, which terminated the work of the Maritime Commercial Law issued by Legislative Decree No. /86/ date 12/3/1950 AD, which stipulates that contract electronic transport, electronic bill of lading; Its executive instructions defined each of the following electronic terms: information, information system, correspondence, transport contract, shipping document, signature, authentication certificate, data exchange, monitoring system, storage and electronic address.

This is compatible with the provisions of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of

Goods Wholly or Partly by Sea, known as the Rotterdam Rules of 2008, in more than one chapter on the use of electronic documents, records and signatures.

And compare the aspects of electronic dimensions in each of the law and the agreement and put the results and recommendations that has reached within the reach of students, researchers and those interested in the use of maritime transport technology.

The study concluded to some proposals, such as amending the Syrian Maritime Trade Law No. /46/ of 2006 in harmony with the Rotterdam Convention of 2008 in the circulation of electronic transport records and electronic signature.

As well as the creation of specialized maritime courts to resolve maritime transport disputes in general and those related to electronic bills and documents of shipping and electronic signature in particular.

**مقدمة:**

بدأ عصر ما بعد الحداثة منذ منتصف القرن العشرين، الذي اتسم بالتقدم التكنولوجي وثورة الاتصالات والمعلومات والبرمجيات، وحصلت قفزة تقنية كبرى في معدات الاتصالات والحوسبة والمعالجة وتخزين البيانات الموجهة لأغراض العمل عن بُعد والعمل المتنقل، وبفضلها فاق حجم تجارة سلع التكنولوجيا العالية لعام 2020 حجم تجارة السلع<sup>1</sup>.

وصارت التكنولوجيا جزءاً من تفاصيل حياة الإنسان المعاصر، وأدت إلى تسهيل العلاقات والتعاملات العلمية والثقافية والاجتماعية والتجارية بين أفراد المجتمع الواحد من جهة، وبين المجتمعات والشعوب المتباينة من جهة أخرى، وتحسين عملية الاتصال والتواصل الاجتماعي باستخدام الرسائل الإلكترونية والمكالمات الهاتفية بالصوت والصورة، وتطوير وسائل المواصلات، والصناعات وخاصة الطبية منها، وإتاحة وتسهيل العملية التعليمية من خلال البرامج الكثيفة والمتنوعة؛ حتى أصبح مستوى الكفاءة المطلوب لأية وظيفة يتغير بسرعة كبيرة جنباً إلى جنب مع التطور التكنولوجي.

لكن الأمر لم يخلو من بعض السلبيات الناجمة عن الاستخدام الخاطئ للتكنولوجيا المتوفرة بين أيدينا مثل تقليل التواصل الاجتماعي بين الأفراد حتى بين أفراد الأسرة الواحدة، واستخدام الروبوتات مكان الإنسان في العمل، وتدني المستوى العام للمهارات الأساسية، والتعطيل النسبي للقدرات العضلية والذهنية.

وكان تأثيرها الإيجابي جلياً في مجال النقل بصورة عامة والنقل البحري بصورة خاصة، من خلال التطورات الهائلة التي شهدتها أحواض بناء السفن، ورفد سوق العمل البحري بأحدث السفن العملاقة القادرة على شحن مئات الآلاف من الأطنان من البضائع

<sup>1</sup> جون ميلر، مرصد بيانات التجارة (TDM) Trade Data Monitor، المنظمة العالمية للملكية الفكرية

.World Intellectual Property Organization (WIPO)

والحمولات السائبة أو المحواة في الرحلة الواحدة للسفينة الواحدة<sup>1</sup>، واقتربت القدرة الاستيعابية لسفينة الركاب الواحدة من عشرة آلاف شخص ما بين راكب وطاقم<sup>2</sup>؛ وكذلك التطورات الكبيرة الحاصلة في الموانئ المحورية وقدرات ومميزات معدات تداول البضائع والحاويات.

وانطلاقاً من أهمية النقل البحري في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، وباعتباره الشريان الرئيسي للاقتصاد العالمي، ومن منطلق الدور الكبير الذي يلعبه التطور التكنولوجي في الاتصالات والمواصلات والتسويق الإلكتروني وتسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل؛ سعت معظم دول العالم إلى تطوير قوانينها بصورة عامة، وتطوير قوانين تجارتها البحرية بصورة خاصة، وضمّنتها العديد من النصوص والأحكام المتعلقة بالتعامل التجاري الإلكتروني لمواكبة ومسايرة التطورات العالمية في هذا المجال، ولم تخرج الجمهورية العربية السورية عن هذا السياق، حيث أصدرت قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ تاريخ 5/12/2006 م الذي أنهى العمل بالقانون التجاري البحري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم /86/ تاريخ 12/3/1950م، وقد نصّ على عقد النقل الإلكتروني، ووثيقة الشحن الإلكترونية؛ وعرّفت تعليماته التنفيذية كلاً من المصطلحات الإلكترونية التالية: المعلومات، نظام المعلومات، المراسلة، عقد النقل، وثيقة الشحن، التوقيع، شهادة المصادقة، تبادل البيانات، نظام المراقبة، التخزين والعنوان الإلكتروني.

وتأكيداً على الأهمية التي يحظى بها هذا القطاع على الصعيدين المحلي والدولي، والتطور الكبير الذي حققه من خلال اعتماده على التكنولوجيا الحديثة واستخدامه لأدواتها ووثائقها في تعاملاته ومعاملاته، لا سيما ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة

<sup>1</sup> تبلغ القدرة الاستيعابية للسفينة EVER ACE 23992 حاوية نمطية (Twenty-foot equivalent unit)، تديرها شركة الشحن التايوانية Ever Green Marine Corporation.

<sup>2</sup> تبلغ القدرة الاستيعابية للسفينة WONDER OF THE SEAS 6988 راكبا، بالإضافة إلى 2300 شخص من أفراد الطاقم، ترفع العلم الفرنسي، تملكها وتشغلها شركة Royal Caribbean International.

بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة باسم قواعد روتردام لعام 2008 في أكثر من فصل على استخدام الوثائق والمستندات والسجلات والتوقعات الإلكترونية، كان دافعاً قوياً ومغرياً من الناحية البحثية في استكشاف دقائق وتفاصيل هذا الجانب في القانون ومقارنته مع نظيره في الاتفاقية ووضع النتائج التي سيتم التوصل إليها في متناول الطلاب والمطالعين والقارئین والباحثين والمهتمين في مجال استخدام تكنولوجيا النقل البحري.

#### أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على نصوص قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 التي تتناول في أحكامها التطبيقات والمعاملات والوثائق والمستندات الإلكترونية ومقارنتها مع ما يماثلها في قواعد روتردام لعام 2008، والتي لا تزال معظم دول العالم مترددة في المصادقة عليها، ومعرفة مدى مواكبة هذا القانون للتطورات التكنولوجية المستخدمة في التجارة الدولية والنقل البحري في العالم بصورة عامة وفي قواعد روتردام بصورة خاصة، والوقوف عند نقاط قوة القانون في هذا المجال والتأكيد على تعزيزها والبناء عليها، ونقاط الضعف والسعي إلى معالجتها وتذليلها، ووضع نتائج الدراسة بين أيدي المعنيين في مجال النقل البحري في الجمهورية العربية السورية، وصولاً إلى قانون عصري للتجارة البحرية من الناحية التكنولوجية، يغطي كافة الحالات والمعاملات والمستجدات ذات الطابع الإلكتروني، بهدف تطوير رؤية استراتيجية لاستخدام الأدوات الإلكترونية في النقل البحري بطريقة شاملة ومنهجية.

#### إشكالية الدراسة:

نصت الفقرة الثانية من المادة /211/ من قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 على إمكانية أن يكون عقد النقل إلكترونياً، وتركت للوزير المختص إصدار التعليمات المتعلقة به، كما نصت المادة /212/ لها على سريان الأحكام العامة الواردة في الفصل الخامس دون غيرها على عقد النقل البحري؛ فيما نصت الفقرة /3- أ/ من المادة /216/ على إمكانية أن تكون وثيقة الشحن إلكترونية، وفي الفقرة التالية لها /3-

ب/ يصدر الوزير المختص القواعد المتعلقة بمضمونها وإصدارها وتوثيقها وانتقالها  
وكل ما يتعلق بها، وفي الفقرة /3- ج/ يكون لها نفس القوة القانونية المتوفرة في وثيقة  
الشحن الخطية.

يلاحظ مما سبق أن مصطلح إلكتروني أو إلكترونية لم يذكر في القانون رقم /46/ لعام  
2006 الذي يتكون من أربع مائة وخمس عشرة مادة إلا ثلاث مرات فقط، مرة واحدة في  
نص المادة /211/ ومرتين في نص المادة /216/. في الوقت الذي تتكون فيه قواعد  
روتterdam لعام 2008 من ست وتسعين مادة ذكر فيها هذا المصطلح ثلاث وتسعون مرة،  
وأقرت الفصل الثالث لسجلات النقل الإلكترونية، والفصل الثامن لمستندات النقل  
وسجلات النقل الإلكترونية، وتناولته في الفصلين التاسع والحادي عشر.

تظهر المشكلة البحثية في مدى إمكانية استخدام وثيقة الشحن الإلكترونية في المعاملات  
التجارية البحرية، من خلال المقارنة بين المحتوى الإلكتروني للقانون، إن جاز التعبير،  
مع ما نصت عليه قواعد روتردام لعام 2008 فيما يتعلق بالوثائق الإلكترونية، حيث  
ساور القلق الجمعية العامة للأمم المتحدة لأن النظام القانوني القائم (قبل صدور الاتفاقية  
في عام 2008) الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحراً يفتر إلى التوحيد ولا يأخذ في  
الاعتبار بشكل كاف ممارسات النقل الحديثة، بما في ذلك النقل بالحاويات وعقود النقل  
من الباب إلى الباب واستخدام وثائق النقل الإلكترونية<sup>1</sup>.

### منهج الدراسة:

من منطلق الأهمية الكبيرة للتطورات الحاصلة في استخدام الوثائق والمستندات  
الإلكترونية في التجارة الدولية والنقل البحري، ولمعرفة مدى مواكبة قانون التجارة البحرية  
السوري رقم /46/ لعام 2006 لهذه التطورات، تم اعتماد المنهج التحليلي المقارن، إذ  
وجدنا من المفيد المقارنة بين قانون التجارة البحرية السوري وقواعد روتردام لعام 2008

<sup>1</sup> اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة باسم قواعد  
روتterdam لعام 2008، الجمعية العامة للأمم المتحدة- الجلسة العامة رقم 67 لعام 2008 قرار رقم 63/ 122.

فيما يتعلق بالنواحي التكنولوجية والإلكترونية، والمنهج الوصفي لاستعراض دور التكنولوجيا الإيجابي في كافة مناحي حياة الإنسان وضرورة الاعتماد عليها في كل عمل يقوم به.

### خطة الدراسة:

لتوضيح مدى اهتمام قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 بالنواحي التكنولوجية في المعاملات التجارية، خاصة في ظل التطورات التكنولوجية السريعة والمتلاحقة في العالم، وكذلك الأمر لقواعد روتردام لعام 2008، بات على الإنسان المعاصر استخدام هذه التكنولوجيا والتعايش معها وملاحقة مستجداتها أولاً بأول؛ آثرنا استهلال هذه الدراسة بالمعنى اللغوي لبعض المصطلحات التكنولوجية وفقاً للمعاجم العربية وتوصيل المعنى الصحيح لها عند استخدامها في سياق النص، ولتحقيق الغاية المرجوة من الدراسة من حيث الشكل تم عرض الدراسة من خلال مبحثين، يتناولان التطورات التكنولوجية في المعاملات التجارية والنقل البحري في كل من قواعد روتردام والقانون رقم /46/ في المبحث الأول، ومن ثم المقارنة بين ماورد في نصوص القانون رقم /46/ لعام 2006 ونصوص قواعد روتردام لعام 2008 من مصطلحات ومعاني تكنولوجية أو إلكترونية في المبحث الثاني.

### كلمات مفتاحية:

لأغراض هذا البحث تستخدم الكلمات المفتاحية التالية:

**القانون:** قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ تاريخ 5 /12 /2006.

**الاتفاقية:** اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً تاريخ 11 كانون الأول/ ديسمبر 2008، وتدعى قواعد روتردام لعام 2008.

**القواعد:** قواعد روتردام لعام 2008.

القرار: القرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 /6 /2007 الذي صدرت بموجبه التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006.

التعليمات التنفيذية: التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006.

### المعنى اللغوي لبعض المصطلحات التكنولوجية في المعاجم العربية:

طالما ستنمحور هذه الدراسة حول التكنولوجيا وأهميتها في النقل البحري والتجارة البحرية، واقتحام بعض المصطلحات والتعابير لحيوانتنا الثقافية والعلمية، كان لا بد من الرجوع إلى معاجم وقواميس اللغة العربية وتسهيل الضوء عليها لتجنب الإبهام والغموض الذي يحيط ببعض هذه المصطلحات من ناحية، والوقوف على معناها اللغوي الدقيق من الناحية الأخرى، منعاً لالتباس عند استخدامها، وبالتالي وضعها في سياقها اللغوي الصحيح.

**التكنولوجيا:** التِقْنِيَّة؛ أسلوب الإنتاج أو حَصِيلَة المعرفة الفَنِيَّة أو العِلْمِيَّة المتعلِّقة بإنتاج السلع والخدمات، بما في ذلك إنتاج أدوات الإنتاج وتوليد الطاقة واستخراج المواد الأولية ووسائل المواصلات، وتُسمَّى أحياناً العلم التطبيقي: تكنولوجيا الأسلحة/ المعلومات أو تكنولوجيا حيويَّة؛ وتشمل التكنولوجيا عادةً أجهزة الحاسب الآلي، والاتصالات عن بعد، والتطبيقات وغيرها من البرمجيات.

**تكنولوجيا المعلومات:** استخدام التكنولوجيا لتخزين وتوصيل ومعالجة البيانات ودعم عمليات الإنتاج.

**ثورة المعلومات:** التقدُّم الهائل في تكنولوجيا المعلومات والاتِّصالات، الذي أعطى قدرة فائقة للحركة المعلوماتية على المستوى العالمي بتجاوزه كل حواجز القوميات.

**المعلومة المعلوماتية:** كل مادة معرفة قابلة لأن تتمثَّل في إشارات متعارف عليها من أجل حفظها أو معالجتها أو بنِّها.

**المعلومات:** الأخبار والتحقيقات، وكلّ ما يودّي إلى كشف الحقائق وإيضاح الأمور واتّخاذ القرارات؛ وإذا كانت مرتبطة بالكمبيوتر فتعني مجموعة الأخبار والأفكار المخزّنة أو المنسّقة بواسطة الكمبيوتر وهي الداتا أو البيانات بعد معالجتها، وتشمل بيانات العمل، والصوت، والصورة، والفيديو، وغيرها.

**التّقانة:** هي إحكام على وجه الدقّة والضبط، وتعني تطبيق العلم والهندسة لتطوير الآلات والإجراءات من أجل تجويد أو تحسين الظروف الإنسانيّة أو رفع فعاليّة الإنسان من وجهة ما.

**التّقانة:** علم الصناعات والفنون والأساليب المستخدمة في مختلف فروع الصّناعة.

**إلِكْترونيّ:** الْمُنْسُوبُ إِلَى الْإِلِكْتُرُونِ، بَدَأَ يَنْتَشِرُ الْعَقْلُ الْإِلِكْتُرُونِيّ فِي كُلِّ الْمَكَاتِبِ: آلَةُ الْحَاسُوبِ تَعْتَمِدُ عَلَى مَادَّةِ الْإِلِكْتُرُونِ لِإِجْرَاءِ أَدَقِّ الْعَمَلِيَّاتِ الْحِسَابِيَّةِ وَبِأَسْرَعِ وَقْتٍ مُمَكِنٍ وَيُسَمَّى أَيْضاً كَمْبِيُوتَرٍ.

**التجارة الإلكترونية:** هي التجارة من خلال الحاسوب وشبكة الإنترنت، وتعني العمليات والمعاملات التجارية التي تتم عبر المراسلات الإلكترونية أو التي تباشر بواسطة وسائل إلكترونية.

**التوقيع الإلكتروني:** هو ما يوضع على محرّر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها ويكون له طابع متفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميّزه عن غيره.

**الملاحة الإلكترونية:** هي الجمع المنسق والتكامل والتبادل والعرض والتحليل للمعلومات البحرية على متن السفن وعلى الشاطئ بالوسائل الإلكترونية لتعزيز الملاحة من المرسى إلى المرسى والخدمات ذات الصلة من أجل السلامة والأمن في البحر وحماية البيئة البحرية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> تعريف الملاحة الإلكترونية وفق ما عرفته لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية.

**الحكومة الإلكترونية:** هي الاستخدام التكاملي الفعال لجميع الأنظمة وتكنولوجيا المعلومات ووسائل الاتصالات لتسهيل وتسريع التعاملات بدقة عالية بين الجهات الحكومية، وبين الحكومة والمواطنين، وبين الحكومة وقطاع الأعمال، وبين المواطنين وقطاع الأعمال.

**المبحث الأول: المحتوى الإلكتروني في كل من اتفاقية روتردام لعام 2008 وقانون  
التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006**

**المطلب الأول: المحتوى الإلكتروني في اتفاقية روتردام لعام 2008**

**الفرع الأول: ظروف إصدار قواعد روتردام لعام 2008**

ضبطت إيفاع النقل البحري في معظم عقود القرن العشرين اتفاقيتان أساسيتان هما اتفاقية بروكسل لعام 1924، واتفاقية هامبورغ لعام 2008، غير أن هذه الأخيرة المنحازة نسبياً لصالح الشاحنين، لم تحظ بالقبول الكافي من قبل الدول المتطورة في مجال الملاحة البحرية والنقل البحري أو ما تعرف بالدول الناقلة، الأمر الذي دفع بالدول ذات المصلحة والاهتمام بالمجال البحري إلى اتخاذ اتجاهين متباينين إلى حد ما، فالدول التي تملك الأساطيل والسفن البحرية فضلت البقاء في اتفاقية بروكسل لعام 1924 محافظة بذلك على المكاسب التي حققتها من هذه الاتفاقية، أما الدول الأخرى، غير المالكة للأساطيل البحرية أو الدول الشاحنة، والداعمة لوجهة نظر الشاحنين البحريين، فقد سارعت للانضمام إلى اتفاقية هامبورغ 1978.

ومن وجهة نظر الجمعية العامة للأمم المتحدة فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع بحراً، ترى أن تؤخذ في الاعتبار بشكل كاف ممارسات النقل الحديثة بما في ذلك النقل بالحاويات وعقود النقل من الباب إلى الباب واستخدام وثائق النقل الإلكترونية، وضرورة اعتماد قواعد قانونية موحدة تحكم العقود الدولية للنقل عن طريق البحر كلياً أو جزئياً،

وتعزيز اليقين القانوني وزيادة الكفاءة في مجال النقل الدولي للبضائع والحد من العوائق القانونية التي تعترض تدفق التجارة الدولية فيما بين الدول، وتحديث اتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبورغ 1978 بما يتناسب مع ما حدث من تطورات تكنولوجية وتجارية منذ تاريخ اعتمادهما.

ومنذ بداية القرن الحادي والعشرين لجأت العديد من دول العالم إلى استخدام نظم التتبع بالأقمار الصناعية ونظام التبادل الإلكتروني للبيانات<sup>1</sup> EDI بين شركات النقل والشحن والموانئ والخطوط الملاحية والموردين والبنوك ومقدمي الخدمات اللوجستية عبر سلاسل الإمداد، للاستفادة من ميزات هذا النظام في تحسين وسهولة وسرعة الأداء.

وأمام هذا الواقع غير المستقر بادرت هيئة الأمم المتحدة إلى صياغة اتفاقية جديدة للنقل البحري هي "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً"، وبتاريخ 11 كانون الأول/ ديسمبر 2008 أذنت الجمعية العامة بفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية أمام جميع الدول في روتردام، هولندا في 23 أيلول/ سبتمبر 2009 وأوصت بأن تدعى القواعد التي تنص عليها الاتفاقية "قواعد روتردام".

## الفرع الثاني: سجلات النقل الإلكترونية

### أولاً: تعريف سجل النقل الإلكتروني

تضمنت قواعد روتردام أحكاماً واسعة النطاق بشأن استخدام سجلات النقل الإلكترونية التي يجب اعتمادها بموافقة الشاحنين عندما تمثل دليلاً على العقد؛ وقد عرفت كلاً من الخطاب الإلكتروني وسجل النقل الإلكتروني في مادتها الأولى على الشكل التالي:

<sup>1</sup> (EDI): Electronic Data Interchange

يعني الخطاب الإلكتروني Electronic communication، وفقاً لما عرفته الاتفاقية، المعلومات المستخدمة بإحدى الوسائل الإلكترونية أو البصرية أو الرقمية أو بأية وسيلة مشابهة، من أجل تسهيل التعامل مع المعلومات الواردة في الخطابات المتبادلة بين أطراف العقود البحرية وذوي المصلحة كخطابات القبول والموافقة والإعلانات والإشعارات والتأكيدات وغيرها، فيما يتعلق بإعداد وإرسال وتلقي وتخزين المعلومات والوصول إليها بيسر في كافة الأوقات وبالسرعة المرجوة<sup>1</sup>.

وكذلك سجل النقل الإلكتروني Electronic transport record الذي يعني المعلومات الواردة في الرسائل التي يصدرها الناقل بمقتضى عقد النقل، بإحدى وسائل الاتصال الإلكترونية بما فيها المعلومات المرتبطة به منطقياً بواسطة مرفقات أو الموصولة به بطريقة أخرى بعد إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من السجل<sup>2</sup>.

وقسمت الاتفاقية سجل النقل الإلكتروني إلى نوعين كما يلي:

- أ- سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول: يكون لأمر أو قابل للتداول، أي أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه.
- ب- سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول: كل سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول.

---

<sup>1</sup> الفقرة 17 من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لعام 2008 عرفت الخطاب الإلكتروني بأنه "يعني المعلومات المعدة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً".

<sup>2</sup> الفقرة 18/ من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لعام 2008 عرفت سجل النقل الإلكتروني بأنه "يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني والتي:

أ- تثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

ب- وتثبت وجود عقد للنقل أو تحنوي عليه".

وهذا التعريف يختلف إلى حد ما عما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 والتي تنص على أنه حين يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط قابل للتداول أو غير قابل للتداول، حسب اختيار المرسل.

فإذا صدر في شكل قابل للتداول يكون للأمر أو لحامله، وإذا كان للأمر فيكون قابلاً للتحويل بالتظهير، وإذا كان لحامله فيكون قابلاً للتحويل دون تظهير، وإذا صدر في شكل غير قابل للتداول فيجب أن يحدد فيه اسم المرسل إليه<sup>1</sup>.

يحق للشاحن أو للشاحن المستندي أن يحصل من الناقل على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول، أو قابل للتداول إذا اتفق الشاحن والناقل على استخدامه، أو لم يتفقا على عدم استخدامه، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدامه<sup>2</sup>؛ وفي هذه الحالة ينطبق على مستند النقل ما ينطبق على سجل النقل الإلكتروني، وتدرج في تفاصيل العقد الواردة في سجل النقل الإلكتروني نفس المعلومات التي تدرج في مستند النقل، حسبما يوفرها الشاحن.

وإن أية معلومات تتعلق بهوية الناقل ترد في سجل النقل الإلكتروني لا يكون لها أي مفعول ما لم تتوافق مع هوية الناقل المحددة بالاسم في تفاصيل العقد.

يجب أن يتضمن مستند النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، ويحدد هذا التوقيع هوية الموقع من حيث صلته بالمستند<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> الفقرة 1/ من المادتين 5/ و6/ من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980

<sup>2</sup> المادة 35/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

<sup>3</sup> المادة 38/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

## ثانياً: كيف يكون سجل النقل الإلكتروني قابلاً للتحويل أو قابلاً للتحويل بدون تظهير؟

للإجابة على هذا السؤال يمكن القول بأن سجلات النقل الإلكترونية تختلف عن السجلات التقليدية الورقية بطريقة التوقيع والتظهير أو إذا كان السجل لحامله، حيث يتم التوقيع على الوثائق والمستندات والسجلات الورقية بإحدى الطرق التالية: خط اليد، التثقيب، الختم، الرمز، أو باستخدام أية وسيلة ميكانيكية.

يقصد بالتحويل هو إحالة حق السيطرة<sup>1</sup> على البضائع من الشاحن إلى المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو أي شخص آخر تصبح له كافة الحقوق عندما يبلغه المحيل بذلك الإحالة، وحسب الفقرة 22 من المادة الأولى فإن إحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل، ووفقاً للفقرة 21 من نفس المادة فإن إصداره يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوعه لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية.

ففي حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى وجوب تسليمه من أجل تسلم البضائع، يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ويجوز له إحالة حق السيطرة على البضائع إلى المرسل إليه المسمى في مستند النقل دون تظهير.

وفي حال إصدار مستند نقل قابل للتداول يكون حائز المستند، أو حائز جميع النسخ الأصلية لذلك المستند في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة، هو الطرف المسيطر، ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة بإحالة مستند النقل القابل للتداول إلى شخص آخر مظهراً حسب الأصول إلى ذلك الشخص الآخر، أو على بياض إذا كان مستنداً لأمر، أو دون تظهير إذا كان المستند لحامله أو مستنداً مظهراً على بياض.

<sup>1</sup> الفقرة 12/ من المادة 1/ من قواعد روتردام لعام 2008 حق السيطرة على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع.

أما في حالة إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول فيكون الحائز هو الطرف المسيطر، ويجوز له أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر بإحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقاً لإجراءات تنص على طريقة إصدار ذلك السجل وإحالاته إلى حائز مقصود، وتأكيد أن سلامة السجل لم تمس، والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز، والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان السجل لأي مفعول أو صلاحية<sup>1</sup>.

يلاحظ أنه باستخدام حق السيطرة يمكن تجنب حالات عدم الأمان والاحتيايل التي يتعرض لها الأشخاص والجهات المعنيين باستلام ونقل وتسليم البضائع، وبالتالي ضمان وصولها بأمان إلى الأشخاص والجهات المقصودة بذاتها.

### ثالثاً: متى يفقد سجل النقل الإلكتروني فعاليته أو صلاحيته؟

إذا صدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عنه بمستند نقل قابل للتداول، عندئذٍ يصدر الناقل إلى الحائز، عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني، مستند نقل قابل للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وبذلك يفقد سجل النقل الإلكتروني أي مفعول أو صلاحية.

وتعتبر هذه الحالة من مميزات اتفاقية روتردام لعام 2008 لأنها تظهر مرونة كافية للاعتماد على التجارة الإلكترونية، بحيث يطمئن كل من الناقل والحائز بأنهما يستطيعان بمشيئتهما الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول بمستند نقل قابل للتداول.

اشترطت الاتفاقية لانطباقها على عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم عندما لا تكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز

<sup>1</sup> المادة 9/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

عليها، ويصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني<sup>1</sup>؛ وهذا ما يشير إلى أن نطاق تطبيقها على المستندات جاء أوسع مما كانت عليه اتفاقيتي بروكسل 1924 وهامبورغ 1978.

ويقصد بالنقل الملاحي المنتظم أنه يعني خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر أو بوسيلة مماثلة، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقاً لجدول زمنية لمواعيد الإبحار تكون متاحة لعموم الناس؛ وبالتالي فالنقل الملاحي غير المنتظم يعني أي نقل لا يمثل نقلاً ملاحياً منتظماً<sup>2</sup>.

وهنا يمكن القول بأن قواعد روتردام ملأت الفجوة المتعلقة بالمستندات الإلكترونية الموجودة في كل من معاهدة بروكسل لعام 1924 وقواعد هامبورغ لعام 1978، الأمر الذي يشجع على استخدام سجلات النقل الإلكترونية واعتماد التوقيع الإلكتروني، والاستفادة من مميزات التجارة الإلكترونية بتوفير الجهد والوقت والمال، والابتعاد عن تعقيدات وثغرات استخدام المستندات الورقية.

### **الفرع الثالث: بعض حالات التشابه في الاستخدام بين "سجل النقل الإلكتروني" و"مستند النقل" في نصوص اتفاقية روتردام لعام 2008:**

تتشابه أوجه الاستخدام لكل من "سجل النقل الإلكتروني" القابل للتداول و"مستند النقل" القابل للتداول في نصوص وأحكام اتفاقية روتردام لعام 2008 فيما يتعلق بالحالات والأمور التالية:

- نقل البضائع على سطح السفينة، حيث أنه لا يحق للناقل أن يحتج بجواز نقل البضائع على سطح السفينة تجاه طرف ثالث حائز على مستند نقل قابل للتداول أو

<sup>1</sup> الفقرة 2/ من المادة 6/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

<sup>2</sup> الفقرتين 3/ و 4/ من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لعام 2008.

- سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ما لم تنص تفاصيل العقد على جواز نقل البضائع على السطح<sup>1</sup>.
- المعلومات اللازمة لإعداد تفاصيل العقد، حيث يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد ولإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية<sup>2</sup>.
  - إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، يحق للشاحن أن يحصل من الناقل على مستند نقل غير قابل للتداول/ قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول/ قابل للتداول؛ وتدرج في تفاصيل العقد الواردة في كليهما نفس المعلومات وفقاً لأحكام المادتين 35 و36 من الاتفاقية.
  - إذا كانت هوية الناقل محددة بالاسم في تفاصيل العقد، لا يكون لأية معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أي مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التحديد<sup>3</sup>.
  - تحفظ الناقل على بعض المعلومات التي أوردها الشاحن في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني حول وصف البضائع والعلامات اللازمة للتعرف عليها وعلى كميتها ووزنها، إذا كان لدى الناقل علم بأن أي من البيانات الواردة فيهما زائف أو مضلل، أو إذا كانت لديه أسباباً وجيهة للاعتقاد بأن بيانا جوهريا في أي منهما زائفاً أو مضللاً<sup>4</sup>.
  - وباستثناء حالات التحفظ أعلاه يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> المادة 25/ الفقرة 4/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

<sup>2</sup> المادة 31/ الفقرة 1/ من نفس الاتفاقية.

<sup>3</sup> المادة 37/ 1/ من نفس الاتفاقية.

<sup>4</sup> المادة 40/ الفقرة 1/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

<sup>5</sup> المادة 41/ الفقرة أ/ من نفس الاتفاقية.

- في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحق لحائز أي منهما أن يطالب بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، ويسلم الناقل البضائع إلى الحائز في هذه الحالة في الوقت والمكان المتفق عليهما في عقد النقل<sup>1</sup>.
- في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يكون الحائز هو الطرف المسيطر، ويجوز للحائز أن يحيل حق السيطرة إلى شخص آخر، أو يحيل الحقوق التي يتضمنها سواء صدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة هذا السجل وفقاً للإجراءات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة التاسعة<sup>2</sup>.

### **المطلب الثاني: المحتوى الإلكتروني في قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ تاريخ 5 /12 /2006**

فرضت كل من الحاجة والأهمية والرغبة على القائمين على قطاع النقل البحري والملاحة البحرية في الجمهورية العربية السورية، حاجة الدولة والمصدرين والمستوردين والملاك والشاحنين والناقلين البحريين، وأهمية النقل البحري بالنسبة للاقتصاد الوطني وتشغيل الأيدي العاملة ورفد الخزينة العامة بالقطع الأجنبي، ورغبة المعنيين والمهتمين وأصحاب المصلحة وذوي الشأن، بالإضافة إلى مقتضيات المصلحة العامة، باستصدار قانون عصري للتجارة البحرية يلحظ مختلف التطورات العالمية الحاصلة في مجال النقل البحري والملاحة البحرية، ومن ضمنها التطورات التكنولوجية والرقمية واستخدام نظم المعلومات والمراسلات والعقود والوثائق ومستندات الشحن والتواقيع والتخزين والمراقبة الإلكترونية.

<sup>1</sup> المادة /47/ الفقرة 1-أ/ من نفس الاتفاقية.

<sup>2</sup> المادة /51/ الفقرة 4/ والمادة /57/ الفقرة 2/ من نفس الاتفاقية.

ومن الأسباب الموجبة أيضاً لاستصدار هذا القانون هي عدم تناسب سلفه الملغى<sup>1</sup> مع التطورات التي طرأت على التجارة الدولية بشكل عام وعلى التجارة البحرية بشكل خاص، وعجزه عن تلبية الحاجات والمتطلبات العصرية في هذين المجالين؛ بالإضافة إلى النقص الكبير في الأحكام الناظمة لعملية النقل البحري من بدايتها إلى نهايتها.

اقتبست نصوص القانون الجديد من القانون التجاري الفرنسي لعام 1963، ونقل العديد من أحكامه من عدة اتفاقيات دولية قديمة كمعاهدة بروكسل لعام 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بوثائق الشحن.

ومن منطلق أن القوانين وليدة الحاجة، فقد شكلت رئاسة مجلس الوزراء لجنة متخصصة في القانون التجاري البحري بإشراف وزير الدولة رئيس اللجنة الوطنية لقانون البحار لإعداد مشروع جديد للقانون التجاري البحري يتناسب مع متطلبات العصر الحديث في مجال النقل البحري، وبدأت بإعداد مشروع قانون متكامل مراعية عدة اعتبارات منها:

- توكي التوافق مع المعاهدات الدولية الناظمة لأحكام الملاحة البحرية وما يتفرع عنها من جهة، مع قوانين التجارة البحرية التي صدرت حديثاً في الدول الغربية وفي الدول العربية من جهة أخرى، بما يضمن ازدهار التجارة البحرية والاقتصاد الوطني من خلال قواعد تتميز بالمرونة وتتناسب مع معطيات العصر.

- المماشاة مع الأعراف والعادات التجارية البحرية السائدة دولياً<sup>2</sup>.

يتضح مما سبق أن المهتمين والمعنيين والقائمين على هذا المشروع عبّروا عن رغبتهم وإرادتهم في إعداد مشروع قانون عصري متكامل يتناسب مع تطورات التجارة الدولية بشكل عام والتجارة البحرية بشكل خاص، الأمر الذي عجز عن تحقيقه القانون التجاري البحري الصادر بالمرسوم التشريعي /86/ لعام 1950؛ وهذا ينسجم ويتوافق مع رغبات

<sup>1</sup> المادة /413/ من القانون رقم /46/ لعام 2006 أنهت العمل بالمرسوم التشريعي رقم /86/ تاريخ 12 /3 /1950،

<sup>2</sup> الأسباب الموجبة لاستصدار قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006.

وإرادات كل المخلصين لهذا القطاع، وكل الطامحين لوجود قانون يتماشى مع كافة التطورات العالمية والإقليمية والمحلية، ومع كل جديد في مجالي التجارة الدولية والتجارة البحرية، وبالتالي لا بد من توفر متطلبات تحقيق هذه المطالب والنوايا وتلك الرغبات والإرادات، والمتمثلة بعصرنة القانون وجعله منسوباً إلى العصر الذي نعيش فيه حسب تطور الزمن الحديث بما فيه من مفاهيم وأفكار عصرية.

## **المبحث الثاني: مقارنة بين قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 وقواعد روتردام لعام 2008**

### **المطلب الأول: التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 الصادرة بالقرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 /6 /2007**

#### **الفرع الأول: ما هي التعليمات التنفيذية للقانون؟**

التعليمات التنفيذية أو التعليمات التوضيحية وتسمى أحياناً اللوائح التنفيذية، لأي قانون كان، تصدرها الإدارة أو السلطة التنفيذية بغرض وضع القانون موضع التنفيذ، وهي تخضع تماماً للقانون وتتقيد به وتتبعه، وهي بمرتبة أدنى من القانون لأنها تصدر عن السلطة التنفيذية، أما القانون فيصدر عن السلطة التشريعية، وبالتالي تكون التعليمات التنفيذية خاضعة للقانون، فلا يجوز تبعاً لذلك أن تتضمن حكماً مخالفاً أو معدلاً أو لاغياً للقانون، وذلك على عكس القانون الذي يستطيع أن يلغي التعليمات التنفيذية أو يعدلها<sup>1</sup>.

ويكون حق السلطة التنفيذية في وضع التعليمات التنفيذية محدداً بنصوص الدستور والقانون، وإذا خالفت أحكام القانون عدت غير مشروعة لمخالفتها مبدأ المشروعية، ولا

---

<sup>1</sup> <https://www.mohamah.net/law>

تعديل ولا تلغى إلا من قبل السلطة التي أصدرتها أو سلطة أعلى منها، ويتعين على الجهات الإدارية أن تلتزم بها وتطبق أحكامها على كل من توافرت فيهم شروط تطبيقها. والتعليمات التنفيذية تشبه القانون في أنها تضم قواعد عامة مجردة أي لا تختص بفئة ولا بحالة ولا بمدّة بعينها، وملزمة أي تترتب عقوبات على من يخالفها.

### **الفرع الثاني: القرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 حزيران 2007 المتضمن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006**

يتكون القرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 حزيران 2007 المتضمن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 من خمس وعشرين مادة ذكرت فيها كلمة إلكتروني/ة سبع وسبعون مرة.

تناول القرار في مادته الأولى تعاريف لبعض المصطلحات ذات الطابع الإلكتروني مثل: إلكتروني، المعلومات الإلكترونية، نظام المعلومات الإلكتروني، المراسلة الإلكترونية، عقد النقل الإلكتروني، وثيقة الشحن الإلكترونية، المرسل، المرسل إليه، التوقيع الإلكتروني، الموقع، أداة التوقيع، شهادة المصادقة الإلكترونية، الطرف المعتمد، تبادل البيانات إلكترونياً (EDI)، (UN/ EDIFACT)<sup>1</sup>، إرسال، نظام مراقبة إلكتروني، تخزين إلكتروني<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport، قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات إلكترونياً من أجل الإدارة والتجارة والنقل؛ EDI: Electronic Data Interchange

<sup>2</sup> المادة 1 من القرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 /6/ 2007 المتضمن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 وتنص على:

#### **مادة 1: تعاريف**

أ. إلكتروني: ما يتصل بالتكنولوجيا الحديثة وذو قدرات كهربائية أو رقمية أو مغناطيسية أو لا سلكية أو بصرية أو كهرومغناطيسية أو ضوئية أو ما شابه ذلك.

- ب. المعلومات الإلكترونية: معلومات ذات خصائص الكترونية في شكل نصوص أو رموز أو أصوات أو رسوم أو صور أو برامج حاسب آلي أو غيرها من قواعد البيانات.
- ج. نظام المعلومات الإلكتروني: نظام إلكتروني لإنشاء أو استخراج أو إرسال واستلام أو تخزين أو عرض أو معالجة المعلومات أو الرسائل إلكترونياً .
- د. المراسلة الإلكترونية: إرسال واستلام الرسائل والمعلومات إلكترونياً.
- هـ. عقد النقل الإلكتروني: عقد نقل يتم إبرامه بالوسائل الإلكترونية.
- و. وثيقة الشحن الإلكترونية: هي وثيقة الشحن التي ترسل أو تستلم بوسائل إلكترونية أياً كانت وسيلة استخراجها في المكان المستلمة فيه.
- ز. المرسل (الشاحن/الناقل): الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم أو يتم بالنيابة عنه إرسال وثيقة الشحن إلكترونياً، ولا يعتبر مرسلأً الجهة التي تقوم بمهمة مزود خدمات فيما يتعلق بإنتاج أو معالجة أو إرسال أو حفظ تلك الوثيقة الإلكترونية وغير ذلك من الخدمات المتعلقة بها.
- ح. المرسل إليه: الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي قصد مرسل الوثيقة توجيه الوثيقة إليه إلكترونياً ولا يعتبر مرسلأً إليه الشخص الذي يقوم بتزويد الخدمات فيما يتعلق باستقبال أو معالجة أو حفظ المراسلات الإلكترونية وغير ذلك من الخدمات المتعلقة بها.
- ط. التوقيع الإلكتروني: توقيع مكون من حروف أو أرقام أو رمز أو صوت أو نظام معالجة ذي شكل الكتروني وملحق أو مرتبط منطقياً برسالة إلكترونية وممهور بشهادة توثيق واعتماد تلك الرسالة والتوقيع.
- ي. الموقع: هو الشخص الطبيعي أو المعنوي الحائز لأداة توقيع إلكتروني خاصة به بالتوقيع أو يتم التوقيع بالنيابة عنه على وثيقة الشحن الإلكترونية باستخدام هذه الأداة.
- ك. أداة التوقيع: جهاز أو معلومات إلكترونية معد بشكل فريد لتعمل بشكل مستقل أو بالاشتراك مع أجهزة ومعلومات إلكترونية أخرى على وضع توقيع الكتروني لشخص معين، وتشمل هذه العملية أية أجهزة أو معلومات فريدة مثل رموز أو أرقام أو تعريف الشخصية أو خواص الشخصية.
- ل. شهادة المصادقة الإلكترونية: شهادة يصدرها مزود خدمات التصديق يفيد فيها تأكيد هوية الشخص أو الجهة الحائزة على أداة توقيع معينة (ويشار إليها هنا بتعبير الشهادة).
- م. الطرف المعتمد: وهو الشخص المخول بإصدار شهادة صحة التوقيع الإلكتروني أو تثبيت صحة المعلومات الإلكترونية.
- ن. تبادل البيانات إلكترونياً (EDI): وهو تبادل المعلومات التجارية الجاري بالتراسل عن بعد.
- س. (UN/ EDIFACT): ويعني قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات إلكترونياً من أجل الإدارة والتجارة والنقل.
- ع. إرسال: ويعين واحدة أو أكثر مرسلات إلكترونية مع بعضها البعض كوحدة متكاملة وتتضمن بيانات تحدد بدايتها ونهايتها.
- ف. تثبت: ويعني مرسلات تفيد بأن مضمون الرسالة كاملاً وصحيحاً دون المساس بأية اعتبارات أو أفعال لاحقة يثبتها المضمون.

ووضّح الأصول الإجرائية لاعتماد التبادل الإلكتروني للمعلومات، واعتبر أن قواعد السلوك الموحدة لتبادل البيانات التجارية عن طريق الإرسال عن بعد (UNCID 1987) (1987) هي الناظمة للسلوك بين الأطراف عند عدم التعارض معها<sup>1</sup>؛ ويجب أن يكون التبادل الإلكتروني للمعلومات بموجب هذه القواعد مطابقاً لمعايير (UN/ EDIFACT)؛ وفي حال نشوء خلاف بين الأطراف حول البيانات المرسلة فعلياً، يمكن استخدام نظام مراقبة الكتروني للتحقق من البيانات المستلمة، وتعتبر البيانات المكتشفة المتعلقة بعمليات أخرى لا علاقة لها بالبيانات موضوع الخلاف كأسرار تجارية<sup>2</sup>.

- ص. رمز خاص: ويعني أي صيغة فنية ملائمة، مثل مجموعة أرقام و/أو أحرف قد يتفق عليها الأطراف لضمان صحة وسلامة المراسلة.
- ق. حامل: ويعني الجهة المخولة بالحقوق المنصوص عليها في المادة (16-أ) وذلك بموجب حيازته على رمز خاص ساري المفعول.
- ر. نظام مراقبة إلكتروني: ويعين الجهاز الذي يمكن بواسطته فحص منظومة الكمبيوتر من حيث العمليات المسجلة عليه مثل: سجل بيانات تجارية أو نظام تدقيق ومراجعة.
- ش. تخزين إلكتروني: ويعني أي تخزين مؤقت أو مرحلي أو دائم للبيانات الإلكترونية بما في ذلك التخزين الأولي والاحتياطي لمثل هذه البيانات.
- ت. المطالبة بالمثل: تعني المطالبة بمثل الأجر السائدة لنقل البضاعة المشحونة كما تعني أن عقد الإيجار تم فسخه وإلا كانت الأجرة المتفق عليها واجبة الاقتضاء.
- ث. إيصال استلام البضاعة: يقصد به إيصال الضابط الأول على السفينة (MATERECEIPT).
- خ. يشمل تعريف السفينة السفن التجارية بجميع أنواعها:
- شحن بضائع عامة والحاويات والدكما والدرجة.
  - الركاب والسياحة.
  - ناقلات النفط والغازات والكيماويات.
  - الصيد التجاري.
  - القطر والإرشاد والإنقاذ والمواصلات.

<sup>1</sup> Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission (UNCID

(1987)، قواعد السلوك الموحدة لتبادل البيانات التجارية عن طريق الإرسال عن بعد 1987.

<sup>2</sup> المادة 13/ من القرار رقم 935/ تاريخ 18 حزيران 2007.

وأوجب على الناقل، عند استلامه للبضاعة من الشاحن، أن يرسل إشعاراً باستلام البضاعة إلى الشاحن بموجب رسالة موجهة إلى العنوان الإلكتروني المحدد من قبل الشاحن.

واعتبر الشروط الخاصة التي يدرجها الناقل في عقد النقل الإلكتروني جزءاً لا يتجزأ من هذا العقد<sup>1</sup>.

والناقل غير ملزم بإرسال تثبيت الرسالة الإلكترونية إلى الحامل الأخير الذي أصدر له مفتاحاً خاصاً عند قيام مثل هذا الحامل بتأمين إرسال رسالة إلكترونية باستخدام الرمز الخاص<sup>2</sup>.

إن وثيقة الشحن الصادرة وفقاً لخيار الحامل قبل استلام البضاعة، وخيار الناقل عند استلام البضاعة، يجب أن تتضمن نصاً يفيد بأن وثيقة الشحن قد صدرت بعد انتهاء إجراءات تبادل البيانات إلكترونياً بموجب قواعد اللجنة البحرية الدولية لبوالص الشحن الإلكترونية (CMI)<sup>3</sup>. ويتم إصدار هذه الوثيقة إما لأمر (الحامل) مع ذكر اسمه في وثيقة الشحن أو (لحاملها)؛ وإن إصدار وثيقة شحن ورقية يلغي الرمز الخاص وينهي إجراءات التبادل الإلكتروني للبيانات؛ وللحامل أن يطلب في أي وقت من الأوقات إصدار نسخة مطبوعة لرسالة الاستلام، وهذا لا يلغي الرمز الخاص ولا ينهي إجراءات تبادل المعلومات إلكترونياً<sup>4</sup>.

واعتبر أن البيانات الإلكترونية تكون معادلة للمكتوبة، بحيث يوافق الناقل والشاحن وكل الجهات التي تستخدم هذه الإجراءات لاحقاً، بأن كل القوانين والعادات والأعراف التي تتطلب تثبيت عقد النقل لتوقيعه ستكون قد استوفيت بموجب بيانات إلكترونية مرسلة

<sup>1</sup> الفقرة أ من كل من المادتين /14/ و /15/ من نفس القرار .

<sup>2</sup> الفقرة ب من المادة /17/ من نفس القرار .

<sup>3</sup> (CMI) Committee Maritime International 1897؛ اللجنة البحرية الدولية؛ منظمة دولية غير حكومية غير هادفة للربح تأسست في أنتويرب عام 1897، هدفها المساهمة بكل الوسائل والأنشطة المناسبة في توحيد القانون البحري من جميع جوانبه.

<sup>4</sup> المادة /19/ من القرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 حزيران 2007.

ومثبتة وموجودة على واسطة تخزين بيانات على الكمبيوتر وقابلة للعرض بلغة بشرية على شاشة عرض مرئية أو بشكل بيانات أخرجت مطبوعة من الكمبيوتر، وأن الأطراف وبموافقتهم على هذه القواعد يعتبرون موافقين على عدم الدفع بأن هذا العقد ليس خطياً<sup>1</sup>.

ونص على قبول التعامل الإلكتروني بحيث يتفق الأطراف الذين لهم علاقة بإنشاء أو إرسال أو استلام أو تخزين أو معالجة وثيقة الشحن الإلكترونية على أن يكون صريحاً وواضحاً، وفقاً لنص المادة /21/ من القرار.

وفيما يتعلق باعتماد التوقيع الإلكتروني، فقد نصت المادة /22/ من القرار على اعتماد التوقيع الإلكتروني عندما يكون معزراً بشهادة، ويتحمل الطرف الذي يعتمد التوقيع نتائج إخفاقه في اتخاذ خطوات التحقق من صحة ونفاذ الشهادة؛ ولتقرير ما إذا كان من الممكن لشخص أن يعتمد على توقيع إلكتروني أو شهادة أن تؤخذ في الاعتبار الأمور التالية:

- أ- طبيعة المعاملة المعنية والتي قصد تعزيزها بالتوقيع الإلكتروني.
- ب- قيمة أو أهمية المعاملة المعنية إذا كان ذلك معروفاً.
- ج- ما إذا كان الشخص الذي اعتمد على التوقيع الإلكتروني أو الشهادة قد اتخذ خطوات مناسبة ليقرر مدى إمكانية الاعتماد على التوقيع الإلكتروني أو الشهادة، وكذلك اتخاذ ما يلزم من خطوات للتحقق من التوقيع الإلكتروني معزز بشهادة.
- د- ما إذا كان الطرف الذي اعتمد على التوقيع الإلكتروني أو الشهادة قد عرف أو كان عليه أن يعرف أن التوقيع أو الشهادة قد تم الإخلال بها أو ألغيت.
- هـ- إذا كان الاعتماد على التوقيع الإلكتروني أو الشهادة غير مقبول في ضوء الظروف المحيطة فإن الطرف الذي اعتمد على التوقيع الإلكتروني أو الشهادة يتحمل مخاطر عدم صحة ذلك التوقيع أو تلك الشهادة.

<sup>1</sup> المادة /20/ من القرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 حزيران 2007.

وبالنسبة للقوة القانونية لعقد النقل الإلكتروني، فقد اعتبرت المادة /23/ من القرار أن عقد النقل الإلكتروني ينهض بنفس الوظائف التي ينهض بها عقد النقل المكتوب من حيث الحقوق والالتزامات والمسؤولية على أطرافه، وذلك كما يلي:

أ- ينتقل عقد النقل الإلكتروني عبر تراسل المعطيات (EDI) ويكون له ذات الحجية التي يتمتع بها عقد النقل المكتوب.

ب- لعقد النقل الإلكتروني نفس حجية الإثبات التي يتمتع بها عقد النقل الخطي.

ج- يكون للتوقيع الإلكتروني نفس القيمة القانونية للتوقيع على العقد المكتوب. ونصت المادة /24/ من القرار على بيانات وثيقة الشحن الإلكترونية وحجيتها، ووضحت الأمور التالية:

أ- يمكن أن تكون وثيقة الشحن إلكترونية وتنهض بذات الوظائف التي تنهض بها وثيقة الشحن الخطية.

ب- يجب أن تتضمن وثيقة الشحن الإلكترونية ذات البيانات التي تتضمنها وثيقة الشحن الخطية وهي:

- 1- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم إلكترونياً.
  - 2- مواصفات البضاعة كما دونها الشاحن إلكترونياً، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوع عليها وحالتها الظاهرة.
  - 3- اسم السفينة إذا حددت في وثيقة الشحن عند الشحن أو بعده.
  - 4- اسم ربان السفينة.
  - 5- مرفأ الشحن ومرفأ التفريغ.
  - 6- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها أو عند وصولها أو الجزء المستحق منها.
  - 7- مكان إصدار وثيقة الشحن وتاريخ إصدارها وعدد النسخ التي حررت منها إلكترونياً.
  - 8- بيان حصول النقل على سطح السفينة إذا تم ذلك.
- ج- تنتقل الحقوق في وثيقة الشحن الإلكترونية إلى أصحابها حسب الشكل الذي حررت فيه الوثيقة وذلك كما يلي:
- إذا كانت اسمية فتتم عن طريق حوالة الحق الإلكترونية.

- إذا كانت لأمر فنتم بالتظهير الإلكتروني ويمكن أن يكون التظهير إلكترونياً معزلاً.
- لا يجوز أن تصدر وثيقة الشحن الإلكترونية للحامل.
- د- يكون لوثيقة الشحن الإلكترونية ذات الحجية التي تتمتع بها وثيقة الشحن الخطية.
- هـ- يعتبر التوقيع الإلكتروني ذا حجية بين أطرافه بشرط التثبيت من جهة معترف بها وطنياً أو دولياً.

### المطلب الثاني: مقارنة بين كل من قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 وقواعد روتردام لعام 2008

#### الفرع الأول: مقارنة كمية:

ورد مصطلح "إلكتروني/ة" ثلاثاً وتسعين مرة في نص اتفاقية روتردام لعام 2008 التي تتكون من ست وتسعين مادة، وقد أفردت الفصل الثالث لسجلات النقل الإلكترونية، والفصل الثامن لمستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية، وتناولت مصطلح "سجل النقل الإلكتروني" في الفصلين التاسع والحادي عشر؛ مقابل ثلاث مرات فقط في نص القانون الذي يتكون من أربعمئة وخمس عشرة مادة، مرة واحدة في نص المادة /211/ ومرتين في نص المادة /216/.

استخدم القانون مصطلح "عقد النقل الإلكتروني" مرة واحدة فقط في الفقرة /2/ من المادة /211/ حيث اكتفى بالنص على أنه "يمكن أن يكون عقد النقل إلكتروني".

وقد خلت نصوص القانون من استخدام "مصطلح سند الشحن الإلكتروني" واستبدلته بمصطلح "وثيقة الشحن الإلكترونية"، حيث نصت المادة /216/ من القانون في الفقرة /3- أ/ على أنه "يمكن أن تكون وثيقة الشحن إلكترونية"، وفي الفقرة /3- ج/ على أنه "يكون لوثيقة الشحن الإلكترونية الصادرة وفق القواعد الموضوعية من قبل الوزير نفس القوة القانونية المتوفرة في وثيقة الشحن الخطية"؛ وترك المشرع لوزير النقل إصدار التعليمات التنفيذية المتعلقة بكلا هذين المصطلحين.

بينما ذهبت الاتفاقية إلى استخدام مصطلح "سجل النقل الإلكتروني" أو "سجلات النقل الإلكترونية" عشرات المرات ويشكل أدق سبعاً وثمانين مرة، ومرتين لمصطلح "توقيع الإلكتروني" في الفقرة 2/ من المادة 38/، ومرة واحدة لكل من المصطلحات "الخطاب الإلكتروني" و"وسيلة إلكترونية" في الفقرة 17/ من المادة 1/، و"وسيلة اتصال إلكترونية" في الفقرة 18/ من المادة 1/، و"الاتصالات الإلكترونية" في المادة 3/؛ ولم تستخدم مصطلح "عقد النقل الإلكتروني" كما فعل القانون ولا مرة.

وردت كلمة "تكنولوجيا" مرة واحدة في نصوص القانون في الفقرة 1/ من المادة 1/، بينما خلت منها نصوص الاتفاقية تماماً.

كما أنهما، أي الاتفاقية والقانون، لم يستخدم أي من المصطلحات التالية: كومبيوتر، لاب توب، حاسب، هاتف محمول، وسائل التواصل الاجتماعي، بريد إلكتروني أو إنترنت.

بينما اقتصر القانون مقابل هذا السجل على استخدام "وثيقة الشحن الإلكترونية" في مادة واحدة فقط.

وللإنصاف في المقارنة الكمية/ الإحصائية بين الاتفاقية والقانون كان لا بد من العودة إلى التعليمات التنفيذية للقانون لمعرفة عدد المرات التي استخدمت فيها مصطلح "إلكتروني/ة"، حيث تبين أنها استخدمته سبعاً وسبعين مرة، ومصطلح "الكمبيوتر" أربع مرات، ومصطلح "حاسب آلي" مرة واحدة فقط.

يستنتج من هذه المقارنة الكمية أو العددية استرسال الاتفاقية باستخدام "سجل النقل الإلكتروني" الذي يصدره الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، وتوسعت في استخدامه لدرجة يمكن القول فيها أنها تمحورت حوله إلى جانب مستند النقل، مما يعزز فكرة تطلع الاتفاقية باتجاه الحداثة ومسايرة التطورات التكنولوجية عند استخدام عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر.

كما رمت التعليمات التنفيذية للقانون تقصيره في استخدام المصطلحات الإلكترونية ومسايرته للتطورات التكنولوجية، وأظهرت رغبتها في التوسع باستخدام "وثيقة الشحن

الإلكترونية" في العقود الدولية للنقل البحري، وجاءت متناغمة مع قانون التوقيع الإلكتروني<sup>1</sup> الذي صدر بعدها بثلاث سنوات.

### الفرع الثاني: مقارنة كيفية:

سعت اتفاقية روتردام لعام 2008 إلى أن تكون نصوصها مواكبة للتطورات التكنولوجية فيما يتعلق بالنقل الدولي للبضائع بحراً، لذلك تناولت في مادتها الأولى بعض التعاريف ذات الطابع التكنولوجي التي تخدم أغراضها، شأنها في ذلك شأن مختلف القوانين والاتفاقيات الدولية والمحلية، إلا أنها أوردت تعريف "الخطاب الإلكتروني" في الفقرة 17/ من المادة 1/ ولم تستخدمه في منتهى بشكل صريح ما خلا المادة 3/ المعنونة بـ "مقتضيات الشكل" التي نصت بصيغة أمرة على على أن توجه خطياً الإشعارات والتأكيدات وخطابات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في بعض المواد والفقرات التي ذكرت أرقامها في نص المادة، وأجازت استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، وقيدت استخدام تلك الوسائل بشرط موافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه.

لم يذكر الخطاب بشكل واضح وجلي في نصوص الفقرات والمواد المذكورة في نص المادة الثالثة، ولكنها، أي المادة الثالثة، اعتبرت أن كل ما ورد في تلك الفقرات والمواد من إشعارات وإبلاغات وإعلانات وإقرارات وتلقي معلومات يندرج تحت مسمى خطابات، وبإجازتها استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، تكون قد أدخلتها ضمن دائرة تعريف "الخطاب الإلكتروني" في المادة الأولى.

ويمكن استقراء التفسير المقصود في تعريف "سجل النقل الإلكتروني" المنصوص عليه في الفقرة 18/ من المادة 1/ بأنه المعلومات الواردة في الرسائل التي يصدرها الناقل بمقتضى عقد النقل بإحدى وسائل الاتصال الإلكترونية أو البصرية أو الرقمية أو بأية

<sup>1</sup> قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم 4/ لعام 2009.

وسيلة مشابهة كالموبايل والكمبيوتر والكاميرا الرقمية والفاكس والبرق والتلكس وغيرها، بواسطة الإنترنت ومواقع التواصل الاجتماعي ونظام التبادل الإلكتروني للبيانات والبريد الإلكتروني ونظام الرسائل القصيرة، بما فيها المعلومات المرتبطة بهذا السجل منطقياً بواسطة مرفقات أو الموصولة به بطريقة أخرى بعد إصداره من قبل الناقل بحيث تصبح جزءاً منه، والتي تثبت أن الناقل قد تسلم البضائع وأصبحت بعهدته، وتثبت أيضاً وجود عقد النقل أو تحتوي عليه<sup>1</sup>، وبالتالي تكون الاتفاقية قد أجازت استخدام وسائل الاتصالات الإلكترونية لتوجيه الخطابات والإعلانات والإبلاغات والإقرارات والإشعارات والتأكيدات، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي ترسل بواسطته والشخص الذي ترسل إليه، وأن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن، ويكون لإصداره أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته<sup>2</sup>.

لم تذكر الاتفاقية في تعريفها لكل من "الخطاب الإلكتروني" و"سجل النقل الإلكتروني" "الوسيلة المغناطيسية" لإعداد المعلومات أو إرسالها أو تلقيها أو تخزينها، ولم تعط مثلاً عليها كما فعلت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية لعام 2007 في معرض تعريفها للخطاب الإلكتروني الذي توجهه الأطراف بواسطة رسائل البيانات<sup>3</sup>؛ ولم تذكر "الوسيلة الكهروضوئية" كما فعل قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم /4/ لعام 2009 في معرض تعريفه للوسائل

<sup>1</sup> الفقرة /18/ من المادة الأولى من اتفاقية روتردام لعام 2008، عرفت سجل النقل الإلكتروني بأنه "يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني والتي:

أ- تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

ب- وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه".

<sup>2</sup> المادة /8/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

<sup>3</sup> اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية لعام 2007، رسالة البيانات، المادة /4/ الفقرة /ج/.

الإلكترونية<sup>1</sup>؛ بل اكتفت بعبارة "بوسيلة مشابهة" للوسائل الإلكترونية أو البصرية أو الرقمية.

يكون "سجل النقل الإلكتروني" قابلاً للتداول<sup>2</sup> وبالتالي تذكر فيه عبارة "لأمر" أو "قابل للتداول" أو أية عبارة أخرى لها نفس المفعول وفقاً للقانون المنطبق على السجل، ويدل على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ونصت المادة التاسعة على إجراءات استخدامه.

وكل سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول يكون "سجل نقل إلكتروني" غير قابل للتداول<sup>3</sup>.

وبذلك تكون الاتفاقية قد أكدت على السهولة والسرعة واختصار الوقت وتوفير الجهد في المعاملات التجارية وبشكل خاص البيوع البحرية، وعالجت الحالات التي تتأخر فيها سندات ووثائق الشحن عن الوصول إلى ميناء التفريغ بعد وصول السفينة إليه، وفي كثير من الحالات يجنب الشحنة التلف والهلاك<sup>4</sup>.

وهذا لا يعني أن "سجل النقل الإلكتروني" لا يتعرض لبعض المخاطر مثل الخطأ الشخصي أو الفني والقرصنة المعلوماتية أو ما يسمى بالهكرز، وبالتالي يتعرض هذا السجل، مثله في ذلك مثل باقي منظومات شبكة الإنترنت، إلى اختراقات في جداره الأمني بسبب الثغرة المتعلقة بأمن المعلومات بشكل عام.

واشترطت الاتفاقية لانطباقها على عقود النقل الملاحي غير المنتظم ألا يكون هناك مشاركة استئجار أو عقد آخر بين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي حيز عليها، وأن يصدر مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> المادة 1/ من قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم 4/ لعام 2009.

<sup>2</sup> المادة 1/ الفقرة 19/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

<sup>3</sup> المادة 1/ الفقرة 20/ من نفس الاتفاقية.

<sup>4</sup> فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً لسنة 2009، الحسنة والإيجابيات، الاسكندرية، مجلة أخبار النقل البحري، العدد 8.

<sup>5</sup> المادة 6/ الفقرة 2/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

وأبدت إمكانية وسهولة في تبديل مستند النقل القابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، والعكس صحيح<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: التوقيع الإلكتروني:

#### أولاً: تعريف التوقيع الإلكتروني:

اجتهد على تعريف التوقيع الإلكتروني بأنه علامة شخصية يمكن عن طريقها تمييز هوية الموقع أو شخصيته، لذلك فوسيلته هي الإمضاء حتى يكون مقروءاً ومرئياً، ولن يكون كذلك إلا إذا وضع على مستند مادي حتى يبقى أثره واضحاً لا يزول بالزمن. وقد ساوى القانون بين الإمضاء والبصمة، وهي علامة بيولوجية تتعلق بشخصية صاحبها وغير متكررة، وتدل على من وضع بصمته على السند.

والتوقيع الإلكتروني هو جملة بيانات تُدرج بوسيلة إلكترونية على وثيقة إلكترونية وترتبط بها، وتتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو أي شكل آخر مشابه، ويكون لها طابع منفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميزه عن غيره وينسب إليه وثيقة إلكترونية بعينها<sup>2</sup>.

نصت الاتفاقية على أن "مستند النقل يمهر بتوقيع الناقل"، و"يضمّن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني"<sup>3</sup>.

وكلمة مَهَرّ في المعاجم العربية تعني بَصَمَ بِالْحَاتِمِ، وهذا لا ينطبق على سجل النقل الإلكتروني، حيث استعاضت الاتفاقية عن كلمة "يمهر" بتوقيع الناقل بالنسبة لمستند النقل، بكلمة "يضمّن" التوقيع الإلكتروني للناقل بالنسبة لسجل النقل الإلكتروني.

<sup>1</sup> المادة /10/ من نفس الاتفاقية.

<sup>2</sup> المادة /1/ من قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم /4/ لعام 2009.

<sup>3</sup> المادة /38/ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

ويلاحظ هنا أن الاتفاقية لم تتناول مصطلح "التوقيع الإلكتروني" بالتعريف في مادتها الأولى، ولكنها أوردته في المادة /38/ بدون ضوابط قانونية، وتركت تعريفه لاجتهادات المفسرين، واكتفت بالنص على أن يحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني. وعرفت المعاجم العربية التوقيع الإلكتروني بأنه ما يوضع على محرر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها ويكون له طابع متفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميزه عن غيره.

يظهر من هذا التعريف بأن الاتفاقية تماهت معه بشكل كبير بما نصت عليه في الفقرة الثانية من المادة /38/ فيما خلا أنها لم تحدد شكل التوقيع الإلكتروني كما حدده هذا التعريف بأنه يتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها.

### ثانياً: أنواع التوقيع الإلكتروني:

للتوقيع الإلكتروني عدة أنواع، يتم حفظها في الكمبيوتر بشكل مشفر للحفاظ على أمن وسرية وصحة وثقة التوقيع، وأهم هذه الأنواع هي:

1. التوقيع اليدوي المرقم: يتم هذا التوقيع بواسطة الموقع نفسه الذي ينقل المستند الموقع منه يدوياً إلى جهاز المساح الضوئي (Scanner)، فيقوم بقراءة وتصوير ونقل التوقيع كمجموعة رسوم بيانية تحفظ داخل جهاز الكمبيوتر، فيتحول إلى توقيع إلكتروني، يمكن إضافته إلى الوثيقة المراد توقيعها؛ هذه الآلية للتوقيع سهلة إلا أنها غير آمنة؛ وهذا التوقيع غير مستعمل على نطاق واسع وغير معترف به كتوقيع قانوني موثوق.

2. التوقيع الإلكتروني بواسطة الرمز السري: يتم هذا التوقيع عبر إدخال بطاقة ممغنطة في آلة مناسبة ثم إدخال الرقم السري والضغط على زر الموافقة لإتمام العملية

المطلوبة، وهذا النوع من التوقيعات الإلكترونية هو الشائع في أجهزة الصراف الآلي (ATM)<sup>1</sup> لدى المصارف.

3. التوقيع الإلكتروني البيومتري<sup>2</sup>: يعتمد هذا التوقيع على الخصائص الذاتية للإنسان، كالبصمة بواسطة الإصبع أو شبكة العين أو نبذة الصوت أو الحمض النووي الريبي منقوص الأوكسجين (DNA)<sup>3</sup>، وغيرها من الخصائص الذاتية للإنسان التي لا يمكن نسيانها، وتتم هذه العملية عبر استعمال كومبيوتر وكاميرا وجهاز لقراءة البصمة، من سلبيات هذا النوع احتمال تغير بعض خصائص الإنسان بفعل الظروف، والتشابه بين التوائم، وهو نادر الاستعمال.

4. التوقيع الإلكتروني الرقمي (المشفر): يقوم هذا التوقيع على وسائل التشفير الرقمي الذي يعتمد على خوارزمات أو معادلات حسابية رياضية لضمان سرية المعلومات والاتصالات بطريقة آمنة عبر تحويله الى شكل غير مفهوم إلا من صاحب العلاقة، وهذا النوع هو التقنية الأهم والشائعة الانتشار نظراً لسهولة استخدامها، وهو الأقل كلفة بين سائر التوقيعات الأخرى<sup>4</sup>.

5. التوقيع بالقلم الإلكتروني: يستخدم الموقع قلماً يكتب به على شاشة إلكترونية ويحفظ في حاسوبه، وهو إمضاء إلكتروني بمنزلة إمضاء القلم العادي على الورق؛ ويخزن بطريقة التشفير بكل ما في التوقيع من خصائص والتواءات وانحناءات ودوائر ونقاط ودرجة الضغط بالقلم وما شابه ذلك<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Automated Teller Machine (ATM)

<sup>2</sup> Biometric أصل كلمة بيومتري أو بيومتريك يوناني وهي قسمين بيو: الحياة ومترون: القياس، فالتكنولوجيا البيومترية تعتمد على المميزات الخاصة في الجسم، فهي عبارة عن علم يدرس كيفية استخدام معادلات رياضية وإحصائية لقياس العلاقات الرقمية والنسب المختلفة التي تظهر في الكائنات الحية وأعضائها المختلفة.

<sup>3</sup> Deoxyribonucleic Acid (DNA)

<sup>4</sup> نادر شافي، مجلة الجيش اللبناني، العدد 249 - آذار، 2006

<sup>5</sup> المكتبة القانونية العربية، موسى خليل متري، ماهية التوقيع الإلكتروني - حجية التوقيع الإلكتروني.

[https://www.bibliotdroit.com/2017/12/blog-post\\_2.html](https://www.bibliotdroit.com/2017/12/blog-post_2.html)

ووفقاً لأحكام المادة الأولى من القانون رقم /4/ لعام 2009 يجب أن يكون التوقيع الإلكتروني مصدقاً بشهادة تصديق إلكتروني Certified electronic signature تصدر عن مزود خدمات التصديق الإلكتروني Electronic certification service provider<sup>1</sup>.

واعتبر في مادته الثانية أن "التوقيع الإلكتروني المصدق، المدرج على وثيقة إلكترونية، في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية، ذات الحجية المقررة للأدلة الكتابية في أحكام قانون البيئات".

ونصت المادة الثالثة من نفس القانون على أنه "يعد التوقيع الإلكتروني المصدق، المدرج على وثيقة إلكترونية، مستجماً للشروط المطلوبة للحجية في الإثبات، وهي:

1. ارتباط التوقيع بالموقع وحده دون غيره، وكفايته للتعريف بشخص الموقع.
2. سيطرة الموقع وحده دون غيره على منظومة إنشاء التوقيع الإلكتروني المستخدمة.
3. ارتباط التوقيع الإلكتروني بالوثيقة الإلكترونية ارتباطاً لا يمكن إحداث أي تعديل أو تبديل على الوثيقة دون ظهور أثر للتدقيق والكشف".

وفرض القانون عقوبة الأشغال الشاقة المؤقتة، إضافة إلى الغرامة من خمسمائة ألف ليرة سورية إلى مليوني ليرة سورية، إذا ارتكب تزوير التوقيع الإلكتروني أو استعمل التوقيع المزور على وثيقة رسمية<sup>2</sup>.

وبذلك يكون قانون التوقيع الإلكتروني في سورية قد ساوى في الحجية والإثبات بين الوثيقة المحررة والموقعة إلكترونياً والوثيقة المحررة كتابياً والممهورة بتوقيع أو إمضاء يدوياً.

<sup>1</sup> سلطات المصادقة هي هيئات عامة أو خاصة، مستقلة وحيادية، تصدر شهادات إلكترونية للمصادقة على صحة التوقيع الإلكتروني، وتعرف صاحب التوقيع، وتمنع التلاعب به أو بمضمون الرسالة الإلكترونية.

<sup>2</sup> المادة /31/ من القانون رقم /4/ لعام 2009.

وتعتبر أحكامه مواكبة للثورة التكنولوجية والتجارة الإلكترونية، وأعطى السندات الإلكترونية مفاعيلها القانونية بصورة واضحة وصریحة، وعالج إشكالية صحة التوقيع الإلكتروني بشكل دقيق.

وبالعودة إلى التعليمات التنفيذية، ووفقاً للأحكام القانونية يتوجب أن تخضع التعليمات التنفيذية للقانون وتتقيد به وتتبعه، ولا يجوز أن تتضمن أحكاماً مخالفةً أو معدلةً أو لاغيةً له، وهي ملزمة وبترتب على مخالفتها فرض العقوبات المناسبة.

وقد تناولت التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري، باستفاضة بالغة، تعاريف المصطلحات ذات البعد الإلكتروني مثل: إلكتروني، المعلومات، نظام المعلومات، المراسلة، عقد النقل، وثيقة الشحن، التوقيع، شهادة المصادقة، تبادل البيانات، نظام المراقبة والتخزين الإلكتروني/ة.

وعرفت هذه التعليمات في الفقرتين /هـ، و/ من المادة الأولى كلاً من "عقد النقل الإلكتروني" بأنه عقد نقل يتم إبرامه بالوسائل الإلكترونية، و"وثيقة الشحن الإلكترونية" بأنها وثيقة الشحن التي ترسل أو تستلم بوسائل إلكترونية؛ ومع ذلك لم تلحظ في هذا الكم الكبير من التعاريف أي معنى أو تعريف لماهية الوسائل الإلكترونية، ولم تلحقها بأي تعريف، إلا إذا كان المقصود بهذه الوسائل هو التعريف الوارد في الفقرة /ج/ من المادة الأولى وهو "نظام المعلومات الإلكتروني" الذي عرفته بأنه "نظام إلكتروني لإنشاء أو استخراج أو إرسال واستلام أو تخزين أو عرض أو معالجة المعلومات أو الرسائل إلكترونياً"، وإذا كان هذا هو المقصود فكان الأولى بها أن تستبدل عبارة "وسائل إلكترونية" الواردة في تعريف كل من عقد النقل الإلكتروني ووثيقة الشحن الإلكترونية بعبارة "نظام المعلومات الإلكتروني".

وقد عرف قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم /4/ لعام 2009 "الوسائل الإلكترونية" في مادته الأولى<sup>1</sup>، وربما يكون ذلك حافزاً للجهة المصدرة للتعليمات لتعديلها

<sup>1</sup> الوسائل الإلكترونية Electronic means: وسائل إلكترونية أو كهربائية أو مغناطيسية أو كهروميكانيكية أو صوتية أو رقمية أو أي وسائل مشابهة تُستخدم في تبادل البيانات أو المعلومات أو معالجتها أو حفظها أو تخزينها.

بما يتوافق مع هذا القانون، مع الإشارة إلى أن هذه التعليمات توحى بأنها تعليمات تنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني نظراً لما تحويه من مصطلحات وإشارات ودلائل إلكترونية؛ بعكس ما أتى عليه قانون التجارة البحرية رقم /46/ لعام 2006 في هذا المجال، حيث اقتصر بنصه على أنه "يمكن أن يكون عقد النقل إلكتروني" و "يمكن أن تكون وثيقة الشحن إلكترونية"، ويكون لوثيقة الشحن الإلكترونية الصادرة وفقاً للتعليمات التنفيذية نفس القوة القانونية لوثيقة الشحن الخطية.

ولم يكن قانون التجارة البحرية السوري مواكباً للتطورات التكنولوجية والتجارة الإلكترونية وسلسلة الكتل (Blockchain)<sup>1</sup> على المستوى العالمي، بالفدر الذي حققه كل من قانون الأونسيترال (UNCITRAL) النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية 2001<sup>2</sup> واتفاقية روتردام لعام 2008، في هذا المجال.

أحدث قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة بموجب المادة /14-أ/ هيئة عامة ناظمة ذات طبيعة خاصة تسمى "الهيئة الوطنية لخدمات الشبكة"، مقرها دمشق، وترتبط بوزير الاتصالات والتقانة، وتتولى القيام بمهام تنظيم نشاطات تقديم خدمات التوقيع الإلكتروني، وتحديد وضبط مواصفات المنظومات الخاصة بالتوقيع الإلكتروني واعتمادها، وتحديد نواظم وضوابط إصدار شهادات التصديق الإلكتروني، ومنح وتجديد وتعليق وإلغاء التراخيص اللازمة لمزاولة أعمال خدمات التوقيع الإلكتروني، وفض النزاعات بين المرخص لهم في مجالات عمل الهيئة عن طريق التحكيم، وتلقي الشكاوى من المستخدمين النهائيين في مجالات عمل الهيئة، والتنسيق مع المنظمات الدولية المعنية بنشاطات الهيئة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> البلوك تشين (Blockchain) أو «سلسلة الكتل» أكبر سجل رقمي موزع ومفتوح يسمح بنقل أصل الملكية من طرف إلى آخر في الوقت نفسه دون الحاجة إلى وسيط، مع تحقيق درجة عالية من الأمان لعملية التحويل في مواجهة محاولات الغش أو التلاعب، ويشترك في هذا السجل جميع الأفراد حول العالم، ويمكن اعتباره حالياً أكبر قاعدة بيانات موزعة عالمياً بين الأفراد.

<sup>2</sup> United Nations Commission On International Trade Law (UNCITRAL)

<sup>3</sup> المادة /15/ الفقرات /1-4، 12-14/ من قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم /4/ لعام 2009.

وبموجب أحكام القوانين السورية تكون التعليمات التنفيذية بمرتبة أدنى من القانون لأنها تصدر عن السلطة التنفيذية، أما القانون فيصدر عن السلطة التشريعية، لذلك يجب إلغاء أو تعديل أية أحكام مخالفة للقانون تنص عليها التعليمات التنفيذية للقانون ذاته أو لأي قانون سوري آخر، وهذا ما يجب مراعاته في التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري الصادرة بالقرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 حزيران 2007، حيث يتوجب على السلطة التي أصدرتها إعادة النظر في بعض موادها وأحكامها، لجهة الإلغاء أو التعديل، بما يتوافق مع أحكام قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم /4/ لعام 2009، وذلك منذ تاريخ صدوره، ويسري هذا الوجوب على قانون التجارة البحرية رقم /46/ لعام 2006 ذاته؛ وعلى سبيل المثال لا الحصر النص في القانون وتعليماته التنفيذية على "الهيئة الوطنية لخدمات الشبكة" لتنظيم نشاطات تقديم خدمات التوقيع الإلكتروني، وتصديق صحته، وإثبات عائدته لصاحب الوثيقة.

## النتائج والتوصيات

### أولاً: النتائج

1. وجود هوة كبيرة بين ما نصت عليه اتفاقية روتردام لعام 2008 حول تداول سجلات النقل الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، وما نص عليه قانون الأونسيترال (UNCITRAL) النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية 2001 من جهة، وما نص عليه قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 من جهة ثانية، لم تستطع ترميمها نصوص قانون التوقيع الإلكتروني رقم /4/ لعام 2009.

2. الذهاب بعيداً في نصوص وأحكام القرار رقم /٩٣٥/ لعام 2007، الذي يتضمن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية، فيما يتعلق باستخدام الوثائق ومستندات الشحن الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، بشكل يتجاوز نصوص القانون الذي صدرت لتوضيحه وتنفيذه.
3. حاجة التشريعات السورية لتشريع خاص بتداول سندات الشحن الإلكترونية، والنقل الدولي متعدد الوسائط.
4. اعتماد القضاء السوري في حل المنازعات البحرية على محاكم البداية والاستئناف يعتبر خطوة متقدمة على طريق تطوير النقل البحري<sup>1</sup>.
5. افتقار البنية التحتية للمؤسسات السورية ذات العلاقة والاهتمام بالمعاملات وسندات الشحن الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني مثل البنوك والموانئ البحرية والجافة والمطارات والجمارك لما يمكنها من مجارة مثيلاتها في الدول الشريكة تجارياً للجمهورية العربية السورية.
6. افتقار قطاع النقل البحري للكفاءات والخبرات في مجال سندات الشحن الإلكترونية والنقل الدولي متعدد الوسائط والبلوك تشين.
7. غياب الضوابط التقنية والإجرائية الملائمة لحماية عمليات السفن والمعلومات والبيانات المتعلقة بالسفن والطاقم والركاب والشحنة.

---

<sup>1</sup> القانون رقم /20/ تاريخ 9/ 4/ 2017 المتضمن إحداث محاكم بداية واستئناف تختص بالنظر في القضايا البحرية.

## ثانياً: التوصيات

1. تعديل قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006 بما يتوافق وينسجم مع ما ذهبت إليه اتفاقية روتردام لعام 2008 في تداول سجلات النقل الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، هذا من جهة، ومن جهة أخرى مع أحكام ونصوص قانون التوقيع الإلكتروني رقم /4/ لعام 2009، لا بل مع ما ذهبت إليه التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية الصادرة بالقرار رقم /935/ لعام 2007<sup>1</sup>.

2. سنّ نصّ تشريعي خاص بسندات الشحن الإلكترونية، بما ييسّق مع أحكام اتفاقية روتردام 2008، وقانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية 2001، ومتطلبات التجارة الدولية، والنقل البحري والنقل الدولي متعدد الوسائط.

3. تهيئة وتطوير البنية التحتية للموانئ البحرية والجوية والبنوك والجمارك لتمكين من التعامل بالوثائق الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني مع مثيلاتها في الدول التي تصدر إليها أو تستورد منها الجمهورية العربية السورية، وبشكل عام مع شركاءها التجاريين.

---

<sup>1</sup> على الرغم من غرابة هذا الطرح يجب التأكيد على أن التعليمات التنفيذية تخضع تماماً للقانون وتنفيد به وتتبعه، وهي بمرتبة أدنى من القانون؛ غير أن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية ذهبت أبعد مما نص عليه القانون فيما يتعلق بالوثائق والسندات والمعاملات الإلكترونية، حيث أثارت الشكوك في إمكانية تطبيقها، الأمر الذي دعا إلى تعديل القانون وفقاً لمذهب هذه التعليمات.

4. توفير الخبرات والكفاءات البشرية في البنوك والموانئ والجمارك المدربة والمتخصصة على التعامل مع سندات الشحن الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني والبلوك تشين.
5. توفير الخبرات القانونية والإدارية اللازمة للنقل الدولي متعدد الوسائط، وصقل المهارات والخبرات الفنية لمتعهدي النقل متعدد الوسائط.
6. إعطاء الأولوية من قبل الحكومة للاستثمارات في البنية التحتية الرقمية وتطوير المهارات الرقمية، والتعاون على المستوى الدولي بشأن البيانات والتجارة الإلكترونية.
7. النص على ضوابط أمنية، إجرائية وتقنية، لحماية المعلومات والبيانات المتعلقة بالنقل البحري.

### الخاتمة

أدخلت اتفاقية روتردام لعام 2008 نظام سجلات النقل الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، وهذا ما يتطلب من البنوك والمؤسسات المالية في سورية والجهات المعنية، لضمان سيرورة العمل واستخدام سندات الشحن الإلكترونية وتطبيق نظام التوقيع الإلكتروني، الاعتراف بهما وتشريعهما بموجب نصوص وأحكام قانونية، وهذا ما فعله قانون التجارة البحرية السوري رقم 46/ لعام 2006 بالنص على إمكانية استخدامهما، وجاءت تعليماته التنفيذية لتفتح الباب واسعاً أمام التعاملات التكنولوجية والإلكترونية، مع التحفظ،

من قبل الباحث، على قانونية ما ذهب إليه، هذه التعليمات، بعيداً في تناولها  
للمصطلحات الإلكترونية عما نص عليه القانون.

إلا أن قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم /4/ لعام 2009 جاء مرمماً لكافة  
الثغرات آنفة الذكر، بل ذهب أبعد من ذلك من خلال إجابته عن كافة التساؤلات المتعلقة  
بالوثائق والمعاملات الإلكترونية؛ ويبقى التحفظ قائماً باتجاه جهوزية البنية التحتية لتلك  
المؤسسات والبنوك والموائى والجمارك وغيرها من المؤسسات التي ستكون طرفاً في  
التعاملات الإلكترونية والتجارة الإلكترونية والحكومة الإلكترونية والبلوك تشين؛ وربما  
يحتاج ذلك لبحث مستقل.

## قائمة المراجع:

## أولاً: المراجع العربية:

1. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة باسم قواعد روتردام لعام 2008، الجمعية العامة للأمم المتحدة-الجلسة العامة رقم 67 لعام 2008 قرار رقم 63/122.
2. لجنة السلامة البحرية في المنظمة البحرية الدولية، تعريف الملاحة الإلكترونية.
3. قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006.
4. الأسباب الموجبة لاستصدار قانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006.
5. القرار رقم /٩٣٥/ تاريخ 18 /6 / 2007 المتضمن التعليمات التنفيذية لقانون التجارة البحرية السوري رقم /46/ لعام 2006.
6. فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2009، الحسنات والإيجابيات، الاسكندرية، مجلة أخبار النقل البحري، العدد 8.
7. نادر شافي، مجلة الجيش اللبناني، العدد 249 - آذار، 2006
8. موسى خليل متري، المكتبة القانونية العربية، ماهية التوقيع الإلكتروني - حجية التوقيع الإلكتروني.
9. القانون رقم /20/ تاريخ 9 /4 / 2017 المتضمن إحداث محاكم بداية واستئناف تختص بالنظر في القضايا البحرية.
10. قانون التوقيع الإلكتروني وخدمات الشبكة رقم /4/ لعام 2009.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 1- John Miller, (TDM) Trade Data Monitor, (WIPO) World Intellectual Property Organization.
1. United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport.
2. Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission (UNCID 1987).
3. Committee Maritime International 1897 (CMI).
4. United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts in 2007.
5. United Nations Commission On International Trade Law (UNCITRAL).

ثالثاً: شبكة الإنترنت:

1. <https://www.mohamah.net/law>
2. [https://www.bibliotdroit.com/2017/12/blog-post\\_2.html](https://www.bibliotdroit.com/2017/12/blog-post_2.html)