

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة وهران

كلية الحقوق و العلوم السياسية

# إثبات الإكتمال لعقد النقل البحري للمصالح

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري و النشاطات المينائية

تحت إشراف الأستاذ :

حدوم كمال

من إعداد الطالب :

بوزوجة حسين

لجنة المناقشة :

رئيسة	جامعة وهران	أستاذة التعليم العالي	بوخاتمي فاطمة
مشرفا و مقررا	جامعة بومرداس	أستاذ التعليم العالي	حدوم كمال
عضوا مناقشا	جامعة وهران	أستاذ التعليم العالي	تراري ثاني مصطفى
عضو مناقشة	جامعة وهران	أستاذة التعليم العالي	بولنوار مليكة

السنة الجامعية : 2012 - 2013

# المختصرات

---

## قائمة أهم المختصرات

### 1- باللغة العربية :

ق ب ج : القانون البحري الجزائري

ق ت ج : القانون التجاري الجزائري

ق م ج : القانون المدني الجزائري

ج ر : الجريدة الرسمية

### 2- باللغة الأجنبية :

CMI : *Comité maritime internationale*

Cnudci : Commission des nations unies pour le droit commercial international

Cnuccd : Conférence des nations unies sur le commerce et le développement

Bolero : Bill of lading electronic registry organization

Dmf : Droit maritime français

Edi : Electronic Data Interchange

Op .cit : Option citée

# المقدمة

## المقدمة:

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع و المنتوجات بين الأشخاص ، سواء كانوا في دولة واحدة أو عدة دول ، و الغالب أن لا يستهلك ما ينتج في المكان ذاته بل ينقل إلى مكان آخر ، و من ثم فالنقل يعتبر أهم وسيلة من وسائل الإتصال في عصرنا الحالي ، هذا الأخير يتنوع بتنوع وسيلته و مجاله الذي قد يكون جوا بواسطة الطائرات، أو برا بواسطة العربات ، و قد يكون بحرا و يتم بواسطة السفن.

غير أنه في مجال التجارة لا سيما الخارجية فإن النقل البحري للبضائع يشكل الغالب من بين أنواع النقل ، و ذلك أن حصته تمثل حوالي ثلاثة أرباع التجارة الدولية<sup>1</sup>.

و ترتبط عملية النقل البحري للبضائع ، بإعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري للبضائع ، هذا الأخير قد يتم<sup>2</sup>:

-بمقتضى مشاركة إيجار ، و هو العقد المبرم بين مؤجر السفينة و المستأجر ، بمقتضاه يؤجر المالك للمستأجر السفينة كلها أو بعضها ، لرحلة معينة أو خلال مدة معينة.

-أو بمقتضى وثيقة الشحن ، و فيها ينصب العقد لا على السفينة بعينها ، بل كل ما ينظر إليه الطرفان هو نقل البضاعة من مكان إلى مكان.

عرفت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 و التي انضمت إليها الجزائر في 13/04/1964<sup>3</sup> عقد النقل البحري للبضائع في المادة

<sup>1</sup> - موقع ويكيبيديا : [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) ، تاريخ التصفح : 2012/10/18 ، على الساعة 11:30.

<sup>2</sup> - حسني أحمد محمود ، "عقد النقل البحري" ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1991 ، ص 12.

<sup>3</sup> - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، و تعرف بإسم قواعد لاهاي ، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها و عدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1978 تم عدلت مرة أخرى سنة 1979 ، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج ر رقم 28 / 1964.

## المقدمة

الأولى فقرة ب "على أنه ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن ، أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا و كذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل سند الشحن" .

في حين عرفت إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 قواعد هامبورغ<sup>1</sup> و التي لم تصادق عليها الجزائر عقد النقل البحري للبضائع في المادة الأولى فقرة 6 بأنه "أي عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجرة ، بنقل البضائع بحرا من ميناء إلى آخر و على أي حال فإن العقد الذي يشتمل على نقل بحري و نقل بوسيلة أخرى يعتبر عقد نقل بحري لأغراض هذه الإتفاقية بالقدر الذي يتعلق فيه بالنقل بحرا".

أما إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر "قواعد روتردام" و التي لم تدخل حيز النفاذ<sup>2</sup> بعد تعرف عقد النقل البحري للبضائع في المادة الأولى فقرة 1 بأنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل ، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

---

<sup>1</sup> وهي إتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 وتعرف باسم قواعد هامبورغ وقد بلغ عدد الدول الأعضاء فيه 34 دولة و قد صادقت زامبيا و هي الدولة العشرين ، على إتفاقية هامبورغ في 1991/10/8 و من تم تكون الإتفاقية المذكورة قد دخلت حيز النفاذ الدولي في 1992/11/1 إذ وفقا للم 30 ف 1 من الإتفاقية فإن نفاذها يبدأ من اليوم الأول من الشهر التالي لإنقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق ، أو القبول ، أو الإقرار ، أو الإنضمام مأخوذ من موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون الدولي WWW.UNCITRAL.ORG

<sup>2</sup> - إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا - أو جزئيا قواعد روتردام ، لم تدخل حيز النفاذ بعد إذ وقعت عليها 24 دولة و هي أرمينيا ، الكامبيرون ، الكونغو ، جمهورية الكونغو الديمقراطية ، الدنمارك ، فرنسا غابون غانا ، اليونان ، غينيا ، لكسمبرغ ، مدغشقر ، مالي ، هولندا ، النيجر ، نيجيريا ، النرويج ، بولندا ، السنغال ، اسبانيا السويد سويسرا ، توغو ، الولايات المتحدة الأمريكية ، و صادقت عليها دولتين فقط و هي اسبانيا و الطوغو ، إذ لا بد لدخولها حيز النفاذ أن تصادق عليها 22 دولة. مقتبس من الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي السابق الذكر بتاريخ 2012/09/23.

## المقدمة

و عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع في المادة 738 ق ب ج<sup>1</sup> على أنه "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر و يتعهد الشاحن بدفع المكافئة له و المسماة أجرة الحمولة".

و ما يلاحظ أن كلا من نص معاهدة بروكسل و نص ق ب ج لم يعرفا عقد النقل البحري تعريفا صحيحا ، بل إكتفى النص الأول بذكر مجال تطبيق العقد في حين الثاني يسرد أهم العناصر المكونة لهذا العقد ، على عكس معاهدة هامبورغ و روتردام كان تعريفهما لعقد النقل البحري شاملا و واضحا. أما بالرجوع إلى المصادر الفقهية نجد أعم الفقهاء يعرفونه على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم"<sup>2</sup>.

ويستخلص من هذا ، أن عقد النقل البحري هو عقد رضائي إذ ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب و القبول دونما الحاجة لإجراء لاحق ، إلا أنه تشترط الكتابة لإثباته ، نظرا لما يتضمنه من بيانات تفصيلية عن البضاعة ، و مواعيد و شروط عملية النقل ، الأجرة المتفق عليها ، و غير ذلك من البيانات التي لا يمكن تصورها إلا بالكتابة<sup>3</sup> ، زيادة على أنه عقد ملزم لجانبين حيث يقع على عاتق كل من طرفيه إلتزامات محددة ، فالناقل يلتزم بنقل البضاعة، وذلك بأن يتسلم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة البحرية ، ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل أما الشاحن فعليه إلتزام بدفع أجرة الشحن ، كما أنه يعتبر عقد معاوضة يحصل فيه كلا المتعاقدين على مقابل ما يقدمه، كما تطغى عليه صفة الإذعان لأنه ليس بإمكان الشاحن أن يناقش الشروط التي يفرضها الناقل ذلك أن الحاصل عملا أن وثائق

<sup>1</sup> - القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم للأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976

و المتضمن ق ب ج ، ج ر عدد 46 المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.

<sup>2</sup> - أحمد محمود حسني ، "عقد النقل البحري" ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الثانية ، 1989 ، ص 55 ، - الفقي عاطف محمد قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1998 ، ص 297 - بوكعبان العربي ، "القانون البحري منشورات الألفية الجزائر ، 2010 ، ص 138.

<sup>3</sup> - المشرع الجزائري و إدراكا منه لأهمية هذه الوثيقة عمليا و قانونيا فقد خصص الفصل الثاني من الباب الثالث من ق ب ج لوثيقة الشحن و نظم أحكامها في أكثر من 20 مادة.

## المقدمة

الشحن البحري يجري إعدادها سلفا بمعرفة شركات الملاحة وفق عقود نموذجية مطبوعة ، و لا يكون للشاحنين حرية مناقشتها أو تعديل شروطها.

و يعتبر كذلك عقد النقل البحري للبضائع عملا تجاريا بحسب الموضوع طبقا للقواعد العامة في ق ت ج<sup>1</sup> طالما أنه يتم في شكل مقاول<sup>2</sup> ، و الناقل يعتبر مقاولا طالما أنه يقوم بإعداد جميع الوسائل اللازمة و الكفيلة لإتمام هذه العملية ، و في كل الأحوال فإن عقد النقل البحري للبضائع يقوم على أركان ثلاثة الرضا و المحل و الأجرة ، و يبرمه طرفان هما الشاحن و الناقل غير أن هناك طرفا ثالثا يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه و هو المرسل إليه.

فالشاحن هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر مقابل دفعه لأجر معين للناقل.

أما الناقل فهو من يقع عليه تنفيذ عملية النقل التي هي الهدف من إبرام عقد النقل ، و لكن في بعض الأحيان قد تمتد الآثار لشخص ثالث و هو المرسل إليه و الذي لم يكن طرفا أساسيا عند إبرام العقد القائم بين الشاحن و الناقل و يتم تعيين المرسل إليه في وثيقة الشحن وفقا لما نصت عليه م784 ق ب ج.

قد يحصل في الكثير من القضايا إنكار الناقل قيام علاقة تعاقدية بينه و بين الشاحن ، أو قد تصل البضاعة متضررة إلى ميناء الوصول، و من ثم هنالك العديد من المنازعات التي قد تنشأ عن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع نتيجة إخلال أحد المتعاقدين بالتزاماتهما، و لما كان عقد النقل البحري للبضائع عقدا رضائيا لا يشترط لإنعقاده شكلا خاص بحيث ينطبق بمجرد الإيجاب و القبول ، فهو من حيث إثباته تشترط فيه الكتابة طبقا للمادة 748 ق ب ج ، بحيث يتطلب ق ب ج على غرار

<sup>1</sup> - الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن ق ت ج ، ج ر عدد 101 المؤرخة في 19 ديسمبر 1975.  
<sup>2</sup> - رجع المشرع الجزائري و أكد في المادة الثالثة من ق ت ج على أنه يعتبر عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية عملا تجاريا بحسب الشكل .

## المقدمة

التشريعات العربية الأخرى<sup>1</sup> أن يكون هناك محرر لإثبات عقد النقل البحري و هذا المحرر هو سند الشحن.<sup>2</sup>

يعرف سند الشحن البحري طبقاً لمعاهدة هامبورغ المادة الأولى ف 7 بأنه "الوثيقة التي تثبت عقد النقل و تلقي الناقل البضائع أو شحنه لها ، و يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة و ينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحاملها" ، في حين تعرف معاهدة روتردام سند الشحن<sup>3</sup> في المادة الأولى ف 14 و تنص " مستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل ، بمقتضى عقد النقل و الذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل ، و يثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه." ، في حين لم يعرف المشرع الجزائري سند الشحن و اكتفى بتعداد وظائفه في المادتين 748 و 749 ق ب ج.

وكان لتفجر الثورة المعلوماتية نتيجة ترابط الشبكات مع بعضها البعض الأثر البالغ على و سائل الإثبات بصفة عامة و على إثبات عقد النقل البحري بصفة خاصة ، إذ ساهمت هذه الثورة في ظهور ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني كدليل لإثبات عقد النقل البحري للبضائع.<sup>4</sup>

إذ لم تعد تقتصر شبكة الأنترنت على أنها وسيلة تبادل المعلومات و الحصول عليها من شتى أنحاء العالم ، بل زاد عليها أن أصبحت أيضاً وسيلة يتم من خلالها إبرام العقود بمختلف أنواعها و هو ما يسمى بصفة عامة التجارة الإلكترونية ، و التجارة الإلكترونية تعني عقد الصفقات التجارية في السلع و الخدمات بين أطراف لا يتقابلون.

<sup>1</sup> - المواد 197 قانون بحري مصري رقم 8 لسنة 1990 ، مادة 238 قانون بحري عماني رقم 35 لسنة 1980 ، مادة 257 قانون بحري إماراتي ، مادة 176 قانون بحري كويتي رقم 28 لسنة 1980 .

<sup>2</sup> - سند الشحن ليس هو الدليل الوحيد لإثبات عقد النقل البحري للبضائع إذ ظهرت وثائق نقل أخرى لها نفس وظيفة سند الشحن في الإثبات سيأتي التطرق لها لاحقاً في المطلب الثالث من المبحث الأول للفصل الثاني من ص 132 إلى ص 146 .

<sup>3</sup> - لم تستعمل معاهدة روتردام مصطلح سند الشحن و إنما استعملت بدله مصطلح مستند النقل و ذلك لأن هذا المصطلح يجمع بين جميع وثائق النقل المختلفة .

<sup>4</sup> - الدمياطي تامر محمد سليمان ، "إثبات التعاقد الإلكتروني عبر الأنترنت" ، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 2009 ، ص 151 .

## المقدمة

و قد فرضت التجارة الإلكترونية نفسها بقوة خلال الحقبة الأخيرة من القرن العشرين ، مما نتج عنه تغيير للمفاهيم السائدة في المعاملات المدنية و تغيير نظم الإثبات، وفكرة التجارة الإلكترونية تركز على عدة أمور أساسية بأنها معاملة تجارية تتم عن طريق وسيط إلكتروني و أنها لا مادية فلا توجد أوراق يتم التعامل بها ، إذ يتم إبرام العقود عن طريق وسيط إلكتروني ، و تركز التجارة الإلكترونية أيضا على فكرة التدويل أو العولمة أو العالمية المصاحبة للتكنولوجيا المستخدمة.<sup>1</sup>

و ما يترجم التجارة الإلكترونية عمليا هو العقود الإلكترونية أو ما يسمى بعقود التجارة الإلكترونية و التعاقد الإلكتروني يحتل قطاعا كبيرا من المعاملات عبر الأنترنت ، و العقد الإلكتروني لا يختلف كثيرا عن العقد التقليدي من حيث المحل و السبب و الرضا و إنما يكمن الاختلاف فقط في الوسيلة المستخدمة لإجراء المفاوضات و إبرام العقد، حيث يتم عبر الأنترنت و بالتالي ينعقد دون حضور لطرفيه بمجلس العقد في آن واحد وقت إنعقاده.<sup>2</sup>

و لما كان نشاط النقل البحري بطبيعته نشاطا دوليا فإن الأمر يتطلب مسابرة لأية تطورات ليتواكب و الحركة السريعة في تطورات التجارة العالمية بحيث تأثر النقل البحري بالثورة المعلوماتية و أصبحت تبرم عقود النقل البحري للبضائع عبر الأنترنت فيما يسمى بعقد النقل البحري الإلكتروني.<sup>3</sup>

و بتطور وسائل إبرام العقود ، تطورت معها أيضا وسائل إثبات هذه العقود أمام القضاء في حالة إخلال أحد المتعاقدين بالتزاماتها، و من بين وسائل الإثبات الإلكترونية للعقود المبرمة عبر الأنترنت

<sup>1</sup> - الدمياطي تامر حسن سليمان ، المرجع السابق ، ص 149.

<sup>2</sup> - أحمد سليمان إيمان مأمون ، " إبرام العقد الإلكتروني و إثباته "، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2008 ، ص 81.

<sup>3</sup> - ابو المعاش محمد رضا ، " التبادل الإلكتروني للبيانات و تأثيره على منظمات النقل و المستخدمين " ، مجلة تكنولوجيا النقل البحري ، الإسكندرية ، السنة الحادية عشر ، عدد 65 ، سبتمبر ، نوفمبر 1995 ، ص 3.



## المقدمة

عموما نجد ما يعرف بالسندات الإلكترونية ، أما في عقد النقل البحري الإلكتروني نجد ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني<sup>1</sup> ، و هو المرادف لسند الشحن التقليدي و لكن بوسيط و إجراءات إلكترونية .

ما تجدر الإشارة إليه أن مصطلح "سند الشحن الإلكتروني" تغير في ظل معاهدة روتردام 2009 و التي لم تدخل حيز النفاذ بعد ، إذ أصبح يطلق على وسيلة إثبات التعاقد الإلكتروني بين كل من الناقل و الشاحن " بسجل النقل الإلكتروني"<sup>2</sup> ، و هذا ما يجعلنا نستعمل المصطلحين معاً في المذكرة ، بحيث سنستعمل مصطلح "سند الشحن الإلكتروني" في معظم النقاط التي سنتطرق لها في المذكرة ، أما مصطلح سجل النقل الإلكتروني سنذكره عند التطرق لمعاهدة روتردام و موقفها من الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع.

### موضوع البحث :

يتمثل عنوان رسالتنا في "الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع" و سوف نتناول من خلال الدراسة عرضاً لأهم وسيلة إثبات إلكترونية لعقد النقل البحري للبضائع<sup>3</sup> من حيث دراسة الأحكام العامة لسند الشحن الإلكتروني و وظائفه القانونية المختلفة .

### أهمية البحث:

شهد النقل البحري للبضائع ثلاث ثورات مهمة أثرت عليه في العديد من النواحي ، إذ بظهور هذه الثورات تتأثر التشريعات الدولية و الوطنية و ذلك بما يتلائم مع التغيرات المستحدثة ، و تتمثل هذه الثورات في ثورة النقل بالحاويات و ثورة النقل المتعدد الوسائط و ثورة الإعلام الآلي.

<sup>1</sup> - حسن حسين مي حمدي ، "عقد النقل البحري الإلكتروني" ، رسالة ماجستير ، جامعة الإسكندرية 2010 ، ص 15.

<sup>2</sup> - مصطلح سجل النقل الإلكتروني هو المستعمل في النسخة العربية لمعاهدة روتردام و الذي يقابله مصطلح Documents Electroniques في النسخة الفرنسية ، و الذي يعني في حقيقته الوثائق الإلكترونية و ليس السجلات الإلكترونية.

<sup>3</sup> - يعتبر سند الشحن الإلكتروني الوسيلة الوحيدة من بين وسائل الإثبات الإلكترونية لعقد النقل البحري للبضائع ، التي نظمتها التشريعات الدولية و الوطنية بالتفصيل ، على خلاف وثائق النقل الإلكترونية الأخرى التي نظمت سطحياً.

## المقدمة

فدخول تقنية الإعلام الآلي على النقل البحري غيرت وأضاف الكثير، فكان من اللازم أن نعالج هذا الأمر و ذلك لتوضيح أهم التغييرات و الإضافات التي قد تطرق نتيجة دخول هذه التقنية على النقل البحري عموما و على عقد النقل البحري خصوصا.

### هدف البحث :

يتجلى الهدف من هذه الرسالة في أمرين :

الأمر الأول ، و هو هدف قانوني أو علمي ، و ذلك بمحاولة وضع الأمور في نصابها الصحيح من خلال تحديد وسيلة الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع و سماتها و خصائصها ووجه إختلافها عن الوسائل الأخرى التقليدية ، مما يلزم معه وضع قواعد قانونية خاصة بها .

الأمر الثاني ، و هو هدف عملي ، و نعني به أنه من خلال إيضاح الإطار القانوني لوسيلة الإثبات الإلكترونية لعقد النقل البحري للبضائع ، فهذا يؤدي إلى توافر الأمان القانوني لدى المتعاقدين ، مما يؤدي إلى تزايد عدد المتعاقدين باستخدام سند الشحن الإلكتروني.

### منهج البحث :

يعتمد إختيار منهج البحث أو طريقة معينة للبحث على نوعية البحث و على مدى ملائمة لطبيعة الظواهر و المشاكل التي يدرسها ، و على الأهداف المتوخاة منه.

فالمنهج الوصفي هو الذي يعتمد على المعلومات و الحقائق عن موضوع معين و وضعها في قالب محكم و مكتمل .

أما المنهج التحليلي ففيه يلتزم الباحث بإجراء دراسة متعمقة لكل جزئية من جزئيات البحث ، فلا يكتفي بعرض و تجميع ما هو كائن بل يتوجب عليه أن يتناول كل جزئية بالوصف و التحليل ، و هذا ما يستلزم أن يطرح الباحث وجهة نظره الذاتية حين قيامه بإجراء التحليل اللازم .

## المقدمة

و لأن المنهج الوصفي و التحليلي ليسا متعارضين بل متكاملين ، فإننا سوف نستخدمها معا عن طريق تفسير المعلومات التي يتم تجميعها ووصفها و تحليلها ، فضلا عن استخدام المنهج المقارن بهدف إيضاح حقيقة الأمور لدى التشريعات الدولية و الوطنية المختلفة ، و كذلك لمقارنة وسيلة الإثبات التقليدية بنظيرتها الحديثة لعقد النقل البحري للبضائع .

### صعوبة البحث :

تتمثل صعوبة هذا البحث العلمي في أنه يتعلق بالجانب الإلكتروني للنقل البحري ، و الذي إن لم يكن حديث في الدول الأخرى ، فإنه حديث العهد في الدول العربية عامة و الجزائر خاصة ، و هذا ما دفعنا إلى التعرض للقانون البحري و التجاري و المدني لأكثر من نظام قانوني من الأنظمة الداخلية لدول مختلفة ، هذا بالإضافة إلى تناولنا القوانين النموذجية و الإتفاقيات الدولية و قواعد المنظمات المتخصصة ، خاصة إتفاقية النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا وهي ما تعرف بقواعد "روتterdam" و التي لم تدخل حيز النفاذ بعد ، إذ إعتدنا على نصوصها بصفة مستمرة و ذلك لإزالة اللبس و لتوضيح النقاط التي لم يتطرق إليها المشرع البحري الجزائري فيما يخص وسيلة الإثبات الإلكترونية لعقد النقل البحري للبضائع.

### الإشكالية :

طبقا لما تقدم رأينا الحاجة الماسة لدراسة إثبات عقد النقل البحري للبضائع إلكترونيا و ذلك من خلال تسليط الضوء على أهم وسيلة إلكترونية يتم إثباته بها و التي تتمثل في سند الشحن الإلكتروني. إذن ما هو سند الشحن الإلكتروني و فيما تتمثل وظائفه القانونية المختلفة ؟ و للإجابة على هذه الإشكالية يتعين علينا الإجابة على التساؤلات الآتية.

ما مفهوم التبادل الإلكتروني للبيانات ؟

ما المقصود بسند الشحن الإلكتروني ؟

## المقدمة

---

ما هي التنظيمات القانونية التي عالجت كيفية التعامل بسند الشحن الإلكتروني؟

فيما تتمثل إيجابيات و سلبيات سند الشحن الإلكتروني؟

ما هي الشروط اللازمة لإضفاء الحجية على سند الشحن الإلكتروني؟

هل توجد بدائل إثبات إلكترونية لسند الشحن الإلكتروني؟

ما موقف المشرع الجزائري من سند الشحن الإلكتروني؟

هل بإمكان سند الشحن الإلكتروني الحلول محل سند الشحن التقليدي في القيام بوظائفه المختلفة؟

كيف يتداول سند الشحن إلكترونيا؟

وما موقف معاهدة روتردام 2009 من سند الشحن الإلكتروني؟

للإجابة على الإشكالية و تساؤلاتها سنتعرض في (الفصل الأول) للأحكام العامة لسند الشحن

الإلكتروني ، أما في (الفصل الثاني) سنتطرق للوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني .

## الفصل الأول : الأحكام العامة لسند الشحن الإلكتروني

سند الشحن هو الوثيقة التي يتم بموجبها نقل البضائع بحرا ، و قد عرف سند الشحن في القرن الرابع عشر بأنه مجرد إيصال باستلام البضائع يسلمه الربان للشاحن في ميناء الشحن ، و كان يحرر في جميع الأحوال بعد شحن البضائع على متن السفينة<sup>1</sup>، و إذا كان سند الشحن يعتبر في الأصل محرر إثبات بتسلم الربان للبضائع من يد الشاحن ، إلا أنه قد حل عملا محل مشاركة الإيجار إذا تعلق الأمر بنقل جزئي ، فأصبح السند بذلك أداة إثبات عقد النقل و الشحن معا، و مع مرور الزمن و مع تطور الملاحة البحرية خاصة في القرن الثامن و التاسع عشر بدأ دور سند الشحن في التطور و التنوع<sup>2</sup> ، فبدأ في إثبات التزامات أطراف عقد النقل و انتهى بكونه أداة ائتمان تمثل البضائع و أصبحت حيازته مساوية لحيازة البضائع و يترتب عليها ذات النتائج القانونية التي تترتب على حيازة البضائع ذاتها.

إن قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول و تمثيله للبضائع هي التي أعطت لسند الشحن سطوته في عالم النقل البحري و في التجارة الدولية عموما، و استنادا إلى قدرته على تمثيل البضائع أصبح سند الشحن هو الأساس لعمليات التجارة الدولية و لعمليات الاعتماد المستندي ، و بسبب قابليته للتداول أصبح بالإمكان بيع البضائع أو رهنها حتى و هي في البحر أثناء النقل ، لدرجة أنه يمكننا القول اليوم بأن عمليات البيع و الشراء أصبحت تتم ليس على البضائع ذاتها بل على سند الشحن الذي يمثل البضائع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - لذلك كان هذا الإيصال يسمى في بعض الأحيان بتذكرة النقل البحري إشارة إلى أنه إيصال بالبضائع المنقولة برا أسوة بخطاب النقل البري الذي يثبت أن النقل يتم بطريق البحر.

<sup>2</sup> - Bonnassies Pierre « Le connaissance : évolution historique et perspectives » annales IMTM 1984 p, 103 .

<sup>3</sup> - العكيلي عزيز، " دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كإيفاء أو سيف"، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1971 ، ص

و كذلك بالنسبة للبنوك أصبح البنك في تمويله لعملية البيع يعتمد اعتمادا أساسيا على حيازته لسند الشحن ، أنه بحيازته إياه يحوز البضائع محل البيع حيازة فعلية.

و في الحقيقة أدى كل هذا التطور الذي مر به سند الشحن إلى صيرورته وثيقة من وثائق التجارة الدولية أكثر من كونه سند شحن بحري ، و بناء عليه أصبح من الضروري على سند الشحن أن يكون على مستوى الدور الذي فرضته عليه التجارة الدولية ، و بالتالي أصبح لزاما على الناقل تحرير سند شحن بمنتهى الدقة خاصة و أن المحاكم تعطي للبيانات الواردة في سند الشحن حجية شبه مطلقة.

إن نجاح سند الشحن و إن كان يقدم العديد من المزايا خاصة بالنسبة لحامله الذي يتمتع بضمان و أمان أكيدين ، إلا أنه لأسباب ابتدعتها الحياة العملية و لأمر شكلية تتمسك بها المحاكم بدأ يفقد مركزه القوي طالما تمتع به في مجال النقل البحري ، هذا فضلا عن تسببه في كثير من التعقيدات لكونه مستندا ورقيا و ذلك سواء من حيث إرتفاع التعامل به أو من حيث ما يتطلبه من إجراءات تعوق سرعة تداوله و وصوله في الوقت المناسب إلى ميناء التفريغ.

و تفاديا لكل هذه المعوقات و مسايرة للتطور العلمي و التكنولوجي في مجال تبادل البيانات إتجه المتخصصون في مجال النقل البحري في الدول المتقدمة نحو التخلي عن سند الشحن التقليدي ليحل محله سندات بديلة<sup>1</sup> أهمها سند الشحن الإلكتروني.

و لدراسة أهم بديل لسند الشحن التقليدي سنتعرض لماهية سند الشحن الإلكتروني(المبحث الأول) و سنتطرق من خلاله إلى مفهوم نظام التبادل الإلكتروني للبيانات ، و مفهوم سند الشحن الإلكتروني و نتطرق للقواعد المنظمة للتعامل به ، أما في (المبحث الثاني) فسنتناول بيانات و شروط سند الشحن الإلكتروني و للآثار المترتبة على إستعماله .

<sup>1</sup> - و تسمى ببدائل سند الشحن و هي : السند برسم الشحن ، إيصال تسليم البضائع ، أوامر التسليم ، خطاب النقل البحري و وثيقة النقل المتعدد الوسائط .

## المبحث الأول: ماهية سند الشحن الإلكتروني

إن تطور وثائق النقل بصفة عامة لبي الحاجة إلى السرعة في تداولها ، والإنقاص من الإجراءات التقليدية للتجارة البحرية الدولية ، فالتطور التكنولوجي في مجال المعلومات والاتصالات دفع المتعاملين والمهنيين إلى التأثير بها في عملية النقل بمختلف أنواعه مما دعا إلى التفكير في نظام إلكتروني لتبادل المعلومات والاستغناء عن التعامل الورقي وما له من سلبيات<sup>1</sup>.

فمنذ سنة 1970 حاولت الشركات الملاحية العاملة على خط أوروبا أمريكا الشمالية إلى تبسيط إجراءات التجارة الدولية عن طريق تحويل الوثائق الورقية إلى إلكترونية وذلك عن طريق إحلال نظام تبادل البيانات الإلكترونية محل المستندات الورقية.<sup>2</sup>

وكانت شركة سيدوكس في أوائل الثمانينات قد قامت بإجراء تجربة لإصدار وثيقة شحن بحري تجمع بين كل من النظامين الورقي والإلكتروني ، إلا أن هذا المشروع لم يباشر عمليا مما أدى إلى توقف الفكرة سنة 1998 ، و في عام 1990 أصدرت اللجنة البحرية الدولية لائحة خاصة بنظام جديد لوثيقة الشحن الإلكترونية تعتمد على الوسائل الإلكترونية وحدها في إصدار وتداول الوثيقة وتسليم البضائع إلى المستلم النهائي ، ولكن هذا النظام كذلك تعرض للنقد الشديد لعدم كفاية الأمن الذي يحققه للمعلومات وللمتعاملين به<sup>3</sup>.

ثم في مرحلة أخرى تم التوصل إلى نظام بولييرو وهو نظام خاص بإصدار سندات الشحن الإلكترونية ، وحاول واضعوه تفادي النقد الموجه لنظام اللجنة الدولية البحرية خاصة فيما يتعلق بعدم كفاية الأمان الذي يحققه للمتعاملين به.

<sup>1</sup>- Faber Diana, « Electronic bills of lading », LMCLQ, 1996, p, 235.

<sup>2</sup>- Du Pontavice Emmanuel , « L' informatique et les connaissements », DMF 1983, p, 376.

<sup>3</sup> - محمد بهجت عبد الله امين قايد، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، الجزء الثاني، دار النهضة العربية ، القاهرة الطبعة الأولى، 2005 .

يتضح من المحاولات السابقة أن ميدان التجارة و النقل البحري كان من بين الأنظمة التي تأثرت إلى حد كبير بالنظام الإلكتروني لتبادل البيانات ، بل يمكن القول أن عالم التجارة و النقل في مجال إبرام العقود يخطو بخطى حثيثة نحو إلغاء التعامل بالمستندات الورقية و التعامل عن طريق الحاسبات الآلية و التبادل الإلكتروني للبيانات.

من خلال ما سبق ذكره سنتعرض في (المطلب الأول) لمفهوم التبادل الإلكتروني للبيانات لأن بهذا النظام يتم إرسال بيانات سند الشحن الإلكتروني بين الأطراف ، بحيث نظام التبادل الإلكتروني للبيانات هو المترجم الإلكتروني للمستندات الورقية في المعاملات و بدونه لا يمكن استعمال تقنية سند الشحن الإلكتروني، زيادة على هذا سنتناول في (المطلب الثاني) مفهوم سند الشحن الإلكتروني و بيان خصائصه و مميزاته ، أما في (المطلب الثالث) فسننتظر للقواعد المنظمة للتعامل بسند الشحن الإلكتروني .



**المطلب الأول: مفهوم النظام الإلكتروني لتبادل البيانات:**

يحتاج العاملون في ميدان التجارة و النقل إلى تبادل كم كبير من المعلومات المتعلقة بالبضائع التي يتعاملون بها و التي يرغبون في نقلها .

و يجري تداول هذه المعلومات و التعامل بموجبها بالطرق التقليدية أي بتبادل المستندات الورقية<sup>1</sup> بين الأطراف المعنيين للتصرف بموجبها ، ثم بعد ذلك يتم حفظ هذه المستندات بعد تصنيفها في ملفات حتى يمكن الرجوع إليها عند الحاجة ، و نظرا لما يتصف به هذا النظام من بطء و تكلفة عالية فضلا عن التعرض للخطأ عند التعامل بالمستندات الورقية فإن المتخصصون في عالم النقل و التجارة بدؤوا يخطون خطى واسعة نحو إلغاء التعامل بالمستندات الورقية التقليدية ، و التعامل بالطرق الأخرى و عندما تطورت صناعة الحاسبات الآلية و تقدمت فنون الإرسال اللاسلكي بدأ العاملون في هذا المجال إلى تبادل البيانات بالطرق الإلكترونية و هو ما يسمى بنظام التبادل الإلكتروني للبيانات<sup>2</sup>.

سيتم تقسيم هذا المطلب إلى ثلاث فروع ، نتعرض من خلالها إلى نشأة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات (الفرع الأول) ، و تعريفه و تمييزه عن النظم المشابهة (الفرع الثاني) ، كما سندرس مميزات هذا النظام ( الفرع الثالث) ، زيادة على السلبات الناتجة عنه (الفرع الثالث) .

<sup>1</sup>- CNUCED « Multimodal transport newsletter » NO 3 , P, 6 , OCTOBER 1991.

و تجدر الإشارة هنا إلى أن الإتحاد الدولي للنقل الجوي قد أوضح أنه يؤيد تبادل البيانات إلكترونيا بين شركات الطيران الدولية و لكن القصور في التحكم في تدفق البيانات في الوقت المناسب يشكل عقبة أساسية تعوق الاستفادة من السرعة التي يتميز بها هذا النوع من النقل ، ترك عبد الفتاح ، "عقد النقل البحري" ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2005 ، ص 463 .

<sup>2</sup>- علي حسن سوزان ، "سند الشحن الإلكتروني" ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2010 ، ص 76 .

## الفرع الأول: نشأة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات

أدركت العديد من المنشآت التجارية التي تعمل في مجال التجارة الدولية ، مثل شركات الشحن و شركات الطيران ، في منتصف الستينات من القرن العشرين ، أنه لابد من إيجاد وسيلة تساعد على تسريع نقل البيانات و المعلومات إذا أرادت أن تظل قادرة على المنافسة في قطاع الأعمال إذ كان لابد من تقليص الإستخدام المفرط للورق و تخفيض النفقات الباهضة للاتصالات.<sup>1</sup>

ونتيجة لذلك قام المعهد الوطني الأمريكي للمعايير ANSI<sup>2</sup> عام 1979 بتشكيل لجنة إعتماد المعايير ASC<sup>3</sup> والتي عرفت أيضا باسم لجنة X-12، و تألفت هذه اللجنة من مختصين من الحكومة الأمريكية و قطاع الشركات المنتجة لأجهزة الكمبيوتر و قطاع النقل ، و كانت غايتها تطوير معيار يتفق عليه البائعون و المشترون فيما يتعلق بالرسائل الخاصة بالعمليات التجارية ، و قد سمي هذا المعيار نظام تبادل البيانات إلكترونيا في الولايات المتحدة كما سمي إختصاراً ANSI X-12 .

و في عام 1986 قامت اللجنة الإقتصادية لأوروبا بتكوين جماعة عمل و هي تتشكل من ممثلين عن الولايات المتحدة و كندا و مجموعتي دول غرب و شرق أوروبا و أستراليا و اليابان و سنغافورة و قد وضعت هذه الجماعة قواعد تعرف "القواعد المتعلقة بتبادل البيانات إلكترونيا في مجالات التجارة و النقل و تعرف بإسم UN/EDIFACT<sup>4</sup>، و تحتوي هذه القواعد على العديد من المبادئ و الأسس التي تهدف إلى تنظيم و توحيد نظام تبادل البيانات إلكترونيا ، بين الأطراف المتعاملين بهذا النظام من مقدمو البضائع و المرسلون و المرسل إليهم و متعهدو النقل و هيئات التأمين و هيئات الموانئ و الجمارك و غيرها من الأشخاص المتدخلون في عملية النقل ، و تسمح هذه القواعد بتيسير عملية

<sup>1</sup> - أبو معاش محمد رضا ، المرجع السابق ، ص 3 .

<sup>2</sup> - American national standards institute.

<sup>3</sup> - Accredited standards committee.

<sup>4</sup> - United Nation Electronic Data Interchange for administration ,commerce ,and transport.

الانتقال من التعامل بالمستندات الورقية إلى التعامل بنظام تبادل البيانات إلكترونياً وذلك باستخدام رسائل نمطية وضعتها جماعة العمل المذكورة أعلاه وتعرف باسم " الرسائل النمطية للأمم المتحدة".

و قد ظلت غالبية وحدات الأعمال تعتمد كل من معيار ANSI-X-12 وكذلك معيار UN/EDIFACT في معاملاتها التجارية الإلكترونية رغم وجود العديد من المعايير الأخرى والتي منها على سبيل المثال لا الحصر معيار الإتصالات الموحد لقطاع المتاجر و معيار شبكة معلومات المستودعات.<sup>1</sup>

كما إعتمدت المنظمة البحرية الدولية القواعد المنظمة للإرسال الإلكتروني لسندات الشحن الإلكترونية عن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لسنة 1990 ، و تتمثل أهم هذه القواعد في السماح بالتحويل المتتابع لملكية البضاعة أثناء الرحلة البحرية عن طريق الرسائل الإلكترونية ، حيث يستطيع الشاحن تعيين شخص ما لإستلام البضاعة و يخطر الناقل بذلك فيؤكد الناقل وصول هذا الإخطار إليه و تجري عملية التحويل المذكورة عن طريق ما يعرف بالمفتاح الخاص الذي يعطيه الناقل لمن يحدده الشاحن كصاحب حق في إستلام البضاعة.<sup>2</sup>

و قامت كذلك الغرفة الدولية للنقل البحري بوضع قواعد السلوك الموحدة لتبادل البيانات التجارية باستخدام الوسائل الإلكترونية عن بعد ، و هي تهدف من توحيد القواعد المذكورة إلى التوصل لنموذج نمطي لإتفاقات تبادل البيانات إلكترونياً تختار الأطراف المعنية من نصوصه ما تراه مناسباً لتحقيق أهدافه.

و توجد الكثير من المؤسسات الدولية التي ساهمت في هذا المجال مثل منظمة الأمم المتحدة للتجارة و التنمية UNCATAD حيث إنتكرت عدة أنظمة تقوم على أساس التبادل الإلكتروني للبيانات مثل

<sup>1</sup>– Timmers Paul , "Electronic commerce, strategies and models for business to business trading ", édition willay , 2000 , P, 169.

<sup>2</sup>– هذا وسيتم التطرق إلى قواعد المنظمة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية بالتفصيل في المطلب الثالث من المبحث الأول لهذا الفصل ، من ص 46 إلى ص 48.

النظام المتقدم لمعلومات البضائع ، و النظام الآلي للبيانات الجمركية<sup>1</sup> ، و البرنامج المحوسب المتعدد الجوانب في مجال النقل<sup>2</sup> ، و أيضا المنظمة العالمية للملكية الفكرية التي وضعت نظاما لتسوية طائفة من منازعات التجارة الإلكترونية و هي تلك المتعلقة بأسماء النطاق أو الحقول<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني : تعريف نظام تبادل البيانات إلكترونيا و تمييزه عن النظم المشابهة

#### أولا - :تعريف نظام تبادل البيانات إلكترونيا:

قبل التعرض لتعريف التبادل الإلكتروني للبيانات يجب أن نعرف المقصود برسالة البيانات بحيث جاء بالمادة الثانية من قانون اليونسترال<sup>4</sup> النموذجي<sup>5</sup> للتجارة الإلكترونية لسنة 1996<sup>6</sup> بأن "رسالة البيانات تعني المعلومات التي يتم إنشاؤها أو إستلامها و تخزينها بوسائل إلكترونية أو ضوئية أو بوسائل مشابهة ، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات إلكترونيا ، أو البريد الإلكتروني أو البرق أو التلكس أو النسخ البرقي" .

و إذا كانت رسالة البيانات تقوم أساسا على المعلومات فإن هذا يقودنا بداءة إلى تعريف المعلومات عرف المشرع الأمريكي المقصود بالمعلومات<sup>7</sup> في قانون المعاملات التجارية الإلكترونية الصادر سنة

<sup>1</sup> - هذا النظام مستعمل لدى الجمارك الجزائرية و يطلق عليه إسم SIGAD ، الرجاء أنظر الملحق رقم 2 .

<sup>2</sup> - ملش فاروق ، "النقل المتعدد الوسائط" ، الشنهابي للطباعة و النشر ، القاهرة ، طبعة 1996 ، ص 450

<sup>3</sup> - شرف الدين أحمد ، "عقود التجارة الإلكترونية ، تكوين العقد و إثباته" ، محاضرات لدبلوم القانون الخاص و قانون التجارة الدولية 2001 ، مصر ، ص 46 .

<sup>4</sup> - اليونسترال : هي لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة و تضم في عضويتها غالبية دول العالم الممثلة لمختلف النظم القانونية الرئيسية ، و غرضها الرئيسي تحقيق الإنسجام و التوائم بين القواعد القانونية النازمة للتجارة الإلكترونية و تحقيق وحدة القواعد المتبعة و طنيا في التعامل مع مسائل التجارة العالمية.

<sup>5</sup> - القانون النموذجي : يوضع لكي يكون نموذجا لكل الدول الأعضاء في الأمم المتحدة من أجل إنشاء قانون موحد في مجال معين .

<sup>6</sup> - في سنة 1995 إعتمدت اليونسترال مشروع القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية ، و تمت الموافقة على هذا المشروع في الدورة التاسعة و العشرين لأونسترال 28 ماي - 14 جوان 1996 .

<sup>7</sup> - هناك تفرقة فنية بين اصطلاحي البيانات و المعلومات ، فالبيانات DATA هي المدخلات إلى جهاز الكمبيوتر بهدف تشغيلها داخل الجهاز و الحصول على المخرجات في صورة معلومات.

1999 بالفقرة العاشرة من المادة الثانية "بأنها تشمل البيانات و الكلمات و الصور و الأصوات و الرسائل و برامج الكمبيوتر و البرامج الموضوعية على الأقراص المرنة و قواعد البيانات أو ما شابه ذلك" و يتبين من هذا التعريف إعطاء مفهوما موسعا و شاملا للمعلومة إذ أجاز أن تكون في أي شكل كانت ، و قد أضاف المشرع عبارة أو ما شابه ذلك ربما تحسبا لما قد يظهر من أشكال جديدة للمعلومة إذ مع التطور قد تظهر وسائل تنقل بواسطتها المعلومة .

أما المقصود بنظام تبادل البيانات إلكترونيا هو إرسال البيانات محل التبادل من حاسب آلي إلى آخر و بالعكس ، و يتم تبادل هذه البيانات على نماذج نمطية معروفة و مخصصة لنوع البيانات محل التبادل<sup>1</sup> و نظرا للتوسع الزائد في استخدام الحواسيب الآلية لتبادل البيانات و لما تتمتع به من مميزات سيتم التعرض إليها لاحقا ، فإننا نجد أن استخدام الرسائل الإلكترونية سوف يحل محل المستندات الورقية لتنتقل المعاملات في مجال التجارة و النقل من مجتمع تبادل البيانات الورقي إلى تبادل البيانات الإلكتروني.

إلا أنه من الضروري على الجهات المختصة بالتجارة و النقل في الدول النامية عامة و الجزائر خاصة<sup>2</sup> أن تبدل الجهد لمسايرة الركب و عدم العمل على زيادة المسافة بين الدول المتقدمة و الدول النامية ، بل العمل على تضييق المسافة بقدر الإمكان فإن القصور في تطبيق نظام تبادل المعلومات

<sup>1</sup> - تعددت التعريفات المختلفة حول المقصود بتبادل المعلومات إلكترونيا ، حيث عرفت اللجنة البحرية الدولية "بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد" ، و هناك تعريف آخر يقضي بأن تبادل البيانات إلكترونيا يعني نقل البيانات من حاسب إلى آخر في صورة صيغة نمطية ، بدون استخدام المحررات الورقية. و تعريف آخر يقضي بأن تبادل البيانات إلكترونيا يعني توحيد تكنولوجيا الاتصالات ، و استخدام البيانات لتحقيق التبادل اسريع و الدقيق للمعلومات عن طريق استعمال الوسائل الإلكترونية بدلا من المستندات الورقية في المعاملات ، والرجاء أنظر في ذلك ميرا محمد شفيق ، " نظام الحاويات و التبادل الإلكتروني للمعلومات" ، النشرة الدورية لمركز البحوث و الإستشارات لقطاع النقل البحري ، العدد 23 ، القاهرة ، ص 20.

<sup>2</sup> - على غرار كل الدول العربية ، أبرمت الدولة الجزائرية عدة عقود شراكة مع شركات أجنبية رائدة في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات و ذلك لتطوير قطاع النقل البحري ، الرجاء أنظر الملحق رقم 1 .

إلكترونيا<sup>1</sup> سوف يعوق إنسياب التجارة و النقل ، بل إن خطوات التطور السريع للدول المتقدمة سيجعل الدول النامية على مر العصور تلهث وراء الدول المتقدمة إلى الحد الذي يصبح فيه وضع مؤسسات الدول النامية في مركز مقاولي النقل من الباطن لعمليات نقل محلية ، و عدم الظهور في موقف المنافس على الإطلاق.

### ثانيا - تمييز نظام تبادل البيانات إلكترونيا عن غيره من النظم المشابهة:

1- يختلف نظام تبادل البيانات إلكترونيا عن التجارة الإلكترونية عبر شبكة الإنترنت ، حيث يتم التبادل الإلكتروني للبيانات باستخدام البريد الإلكتروني فقط و بين طرفين محددين ، بينما يعتمد الإنترنت على نظام مفتوح للكافة و لعدد غير محدد و لا يملكه أحد ، كما في حالة إستخدام الشبكة العنكبوتية الدولية أي شبكة الويب مثلا ، حيث تستخدم صفحاتها لبيع منتجاتها للجمهور باعتبارها واجهة المحل على الإنترنت.

ولذلك نجد أن بيع السلع و الخدمات عبر الإنترنت غير مكلف و أكثر سهولة في الإستخدام و أكثر قدرة على التفاعل مع المستخدم و لذلك تلجأ إليه المنشآت الصغيرة ، بينما العمليات التجارية من خلال تبادل البيانات إلكترونيا تمثل عشرة أضعاف السعر عن العمليات التجارية عبر الإنترنت .

<sup>1</sup> - الجدير بالذكر أن تطبيق نظام تبادل المعلومات إلكترونيا قد إتسع بدرجة كبيرة و خاصة في الدول المتقدمة بل نجد أن هناك بعض الدول التي تنتمي إلى العالم الثالث قد قطعت شوطا كبيرا في هذا المجال ، حيث توجد أنظمة إلكترونية تربط بين الشركات التجارية الأم و فروعها المنتشرة في أماكن عديدة بعيدة و متفرقة و بين أطراف عديدة أخرى كالبنوك و شركات النقل البحري و الجوي و البري و متعهدوا النقل المتعدد الوسائط .الدميري إبراهيم ، مؤتمر" العولمة في صناعة النقل البحري و أثرها على الدول النامية" ، المؤتمر البحري الدولي السادس ، الإسكندرية من 17 إلى 19 أكتوبر 1999 ص 17 .

و على ضوء تلك الاختلافات فإنه يمكن إعتبار التبادل الإلكتروني للبيانات سوقا واحدة و محددة بينما تعد التجارة عبر الإنترنت مجموعة أماكن تسويق متكاملة و مفتوحة يتقابل فيها كافة البائعين و المشترين<sup>1</sup>.

2- يختلف نظام تبادل البيانات إلكترونيا عن نظام الفاكس و التلكس و البريد الإلكتروني ، و يبدو الاختلاف من حيث طريقة عمل كل منهما ، فالرسالة الإلكترونية المرسله عن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونيا يكون لها طريقة تشفير معينة متفق عليها مسبقا بين طرفي التعاقد، لذلك لا يفهم رموز هذه الرسالة سوى المرسل و المستقبل عن طريق جهاز الكمبيوتر الذي تم تزويده مسبقا لفك الشفرة المتفق عليها فيما بين الأطراف ، أما الرسائل المرسله عن طريق الفاكس و التلكس و البريد الإلكتروني فتكون في صورة يمكن لأي شخص قراءتها و فهم مضمونها لأنها غير مشفرة.

كما أن نظام التبادل الإلكتروني للبيانات يتم على أساس قانوني متفق عليه بداية مع إستخدام معايير محددة في شأن البيانات من حيث البنية و المضمون ، في حين أن التبادل عن طريق البريد الإلكتروني أو الفاكس و التلكس قد يكون كذلك و قد لا يكون.

أضف إلى ذلك أنه في حالة رسالة الفاكس لا يتلقى المرسل إليه إلا نسخة أو صورة من أصل الرسالة الورقية الموجودة عند المرسل ، و الذي يجري نسخه إلكترونيا على الأجزاء الداخلية لجهاز الفاكس ، أما البيانات المتبادلة إلكترونيا و التي تتم في بيئة إلكترونية بحتة تتعامل بأسلوب النبضات و الذبذبات فإنه يصعب إن لم يستحيل التمييز بين أصل الرسالة و صورتها.

1- ممدوح إبراهيم خالد ، "إبرام العقد الإلكتروني دراسة مقارنة" ، الدار الجامعية ، مصر ، 2007 ، ص 128 .

## الفرع الثالث: مميزات نظام تبادل البيانات إلكترونيا

قبل التحدث عن المميزات التي يتمتع بها نظام التبادل الإلكتروني سنذكر بإيجاز أهم العيوب المترتبة على استخدام المستندات الورقية.

تتلخص أهم المساوئ في ارتفاع تكاليف و نفقات النظام المستندي الورقي و التي ترفع بدورها من تكلفة البضاعة و خاصة بعدما ثبت من استخدام النظام الإلكتروني أنها خفضت من نسبة التكاليف<sup>1</sup> و النفقات ، كما تتسم حركة المستندات الورقية بالبطء لدرجة إمكانية وصول البضاعة إلى المرسل إليه قبل وصول المستندات الورقية و ما يترتب على ذلك من تخزين البضائع و احتمال تلفها و زيادة مصاريفها ، أضف إلى ذلك احتمال قيام حالات التزوير ، وهناك العديد من القضايا البحرية في هذا الشأن ، و أخيرا فإن كثرة هذه المستندات الورقية تحتاج إلى أماكن للتخزين و من ثم اهدار العديد من الأماكن التي يمكن أن تستعمل لصالح الإنتاج و ذلك من أجل التخزين ، هذا بالإضافة إلى حالات الغش البحري التي تحدث في هذا المجال.

من خلال ما تقدم يمكن القول أن أهم مزايا نظام تبادل البيانات إلكترونيا ، تتمثل في توفير المصاريف و انعكاس هذا التوفير على الثمن الإجمالي للسلعة ، و لا يتمثل التوفير في النواحي المادية فقط و لكن هناك توفير أيضا في الوقت الذي يتم فيه تبادل ووصول هذه المستندات اللاورقية علاوة على الدقة في العمل ، أضف إلى ذلك تحسين خدمة إدارة المعلومات و تبادل البيانات سواء على المستوى المحلي أو على المستوى الدولي ، و من ثم تسليم البضائع في الوقت المحدد<sup>2</sup> و المتفق عليه للعملاء ، كذلك تحقيق عملية حفظ البيانات في يسر و أمان لأكثر فترة ممكنة<sup>3</sup> ، و سهولة إسترجاعها

<sup>1</sup> - ذكر الموقع الرسمي للأونكتاد أن التكاليف تم تخفيضها بنسبة 50% عند استخدام نظام تبادل المعلومات إلكترونيا: [www.cnuccd.com](http://www.cnuccd.com).

<sup>2</sup> - Raven John « Electronic data interchange and developing countries » IDEA discussion paper No 2 ,international data exchange association 1988 .

<sup>3</sup> - النحراوي أيمن ، "سندات الشحن الإلكترونية و دورها المستقبلي في التجارة الدولية" ، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، عدد يناير، الإسكندرية ، 2008.



و لو لسنوات عديدة سابقة ، بالإضافة لسهولة و يسر عمليات المراقبة بمختلف أنواعها سواء مراقبة جمركية أو صحية أو فنية ، و أخيرا فإن المعلومات تنتقل مباشرة بين الحواسب الآلية للجهات المسؤولة و العملاء و من ثم التجهيز للإجراءات الجمركية و إجراءات إستلام البضاعة دون تأخير أو تسرب للمعلومات.

### الفرع الرابع : سلبيات نظام التبادل الإلكتروني للبيانات:

إن نظام تبادل البيانات إلكترونيا لا يمكن اعتباره حلا كاملا لمشكلات الإتصالات في عقود التجارة الإلكترونية بل أن له بعض السلبيات ، فهو ينطوي على بعض السلبيات من الناحية التكنولوجية و القانونية على النحو التالي:

- إن نظم التبادل الإلكتروني للبيانات معرضة للمخاطر الأمنية التي قد لا تتعرض لها النظم الورقية المماثلة ، فمن الممكن الوصول إلى المعلومات في نظام التبادل الإلكتروني للبيانات بصورة أسهل من الملفات الورقية المحتفظ بها في أماكن المحفوظات<sup>1</sup> ، كما أنه يمكن لأشخاص غير مرخص لهم بإستعمال هذه الأنظمة للتلاعب في بيانات الكمبيوتر المستخدم في تبادل البيانات إلكترونيا، و هو الأمر الذي يستدعي استعمال طرق تشفير و برامج أكثر أمانا للحفاظ على سرية المعلومات و منع الدخلاء من الوصول إليها بهدف توفير الحماية و الخصوصية للمتعاملين في مجال التجارة الإلكترونية<sup>2</sup>.
- الارتفاع النسبي لتكلفته الثابتة : رغم المزايا العديدة لنظام تبادل البيانات إلكترونياً، إلا إن تكلفته الثابتة تتراوح ما بين 50000 دولار أمريكي ومليون دولار أمريكي، مما يجعله غير مناسب للشركات المتوسطة والصغيرة.

<sup>1</sup> - جريدة التايمز اللندنية ، 19 مارس 1988، حيث تم إختراق شبكة إتصالات أمريكية متخصصة في مجال أبحاث الأنترنت.

<sup>2</sup> - Jilovec Nihad , "The A to Z of EDI and its role in E-commerce" ,published by Loveland New York , 2<sup>nd</sup> ed 2001 , p , 12.

- الحاجة للتعامل مع الأنظمة القديمة : لا يزال على بعض الشركات التي تستخدم نظام تبادل البيانات إلكترونياً أن تتبع نظامها القديم للحفاظ على الزبائن الذين لا يستخدمون النظام الجديد، مما يعني الحاجة إلى الاحتفاظ بسجلات إضافية.
  - مشاكل في الاتصالات: تنشأ المشاكل من هذا النوع عند الانشغال الدائم لخط الشريك التجاري.
  - ميل البعض إلى مقاومة التغيير: إن نقص المعرفة والتعليم لدى بعض الشركاء التجاريين الموظفين يدعوهم إلى عدم الترحيب بالإجراءات والطرق الإلكترونية، ولا بد لحل هذه المشكلة من تدريب وتدريب هذه الكوادر باتباع طرق سهلة وملائمة لترغيبهم في السير نحو دمج أنظمة تبادل البيانات إلكترونياً في شركاتهم<sup>1</sup>.
- بعد دراسة مفصلة لنظام التبادل الإلكتروني للبيانات و الذي يعتبر المصدر الرئيسي لتبادل البيانات الإلكترونية لسند الشحن في صورته الإلكترونية ، سنتعرض في المطلب الثاني لمفهوم سند الشحن الإلكتروني.

<sup>1</sup>- العديد من الدول العربية طبقت نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات، كالإمارات العربية المتحدة و السعودية و قطر مجلة النقل البحري العربية، أول فبراير 2007، مصر، ص 12.

**المطلب الثاني: مفهوم سند الشحن الإلكتروني**

يعد عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتوافق إرادة طرفيه "الناقل و الشاحن"، دون ضرورة لإفراغه في شكل معين ، و إن كان المشرع البحري قد إستلزم إصدار سند شحن بحري من طرف الناقل إذا طلب الشاحن ذلك<sup>1</sup> ، بيد أن الكتابة هنا مطلوبة لإثبات العقد و ليس لصحته<sup>2</sup>.

فيظل الأصل أن عقد النقل البحري للبضائع يتم بموافقة طرفيه على الشروط الواردة فيه بعد مناقشة بنودها ، و إن كان ذلك بعيدا عن الواقع العملي ، إذ يغلب على هذه العقود صفة الإذعان<sup>3</sup> فغالبا ما يأخذ عقد النقل صورة عقود الإذعان ، خاصة عندما يتم النقل على خطوط منتظمة ، حيث لا يكون أمام الشاحن سوى الرضوخ لما تضعه شركات النقل من شروط أو رفضها دون إدخال أية تعديلات عليها ، و يعد سند الشحن هو المستند الذي تفرغ فيه هذه الشروط و توضع فيه البيانات المختلفة و يتم من خلاله إثبات عقد النقل البحري.

و كتابة هذه الشروط و البيانات تنتوع إلى كتابة عادية تفرغ على الورق و التي تسمى بسند الشحن التقليدي ، أو كتابة إلكترونية في صورة رسالة بيانات و التي تسمى بسند الشحن الإلكتروني.

من خلال ما سبق عرضه سيتم التطرق في هذا المطلب إلى تعريف سند الشحن الإلكتروني و طبيعته القانونية (الفرع الأول) ، و تمييزه عن غيره من السندات المشابهة له وتبيان خصوصيته (الفرع الثاني) ، وإجراءات إصداره و كيفية إنهائه و الإحتفاظ به (الفرع الثالث).

<sup>1</sup> -المادة748 ق ب ج السابق الذكر .

<sup>2</sup> - محمد الفقي عاطف ، المرجع السابق، ص 38.

<sup>3</sup> - كمال طه مصطفى ، "القانون البحري الجديد" ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية ، 1995 ، ص 247.

## الفرع الأول :تعريف سند الشحن الإلكتروني و بيان طبيعته القانونية

### أولاً :تعريف سند الشحن الإلكتروني:

إذا كان سند الشحن العادي يعرف بأنه إيصال بالبضائع المشحونة يوقعه الربان و يسلمه للشاحن كدليل على إستلام البضاعة على ظهر السفينة و دليل لإثبات عقد النقل البحري للبضائع ، فإن سند الشحن الإلكتروني يمكن تعريفه بأنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد إستلامه البضاعة<sup>1</sup>.

في حين عرفت إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً "قواعد روتردام" عرفت سند الشحن الإلكتروني أو بالأحرى سجل النقل الإلكتروني في المادة الأولى فقرة 18 "يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل ، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني و التي : 1 - تثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل وتثبت وجود عقد النقل أو تحوي عليه" ، و يستخلص من تعريف معاهدة روتردام لسند الشحن الإلكتروني أنها توسعت في تعريفه و أحالت إليه نفس وظائف سند الشحن التقليدي المتمثلة في إثبات تسليم البضائع من طرف الناقل ، و إثبات عقد النقل البحري.

و الوثيقة الإلكترونية أو رسالة البيانات قد تكون رسالة إلكترونية عادية موقعة ممن صدرت عنه أو قد تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها<sup>2</sup> ويتم اللجوء إلى هذه النوعية الأخيرة من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على سندات الشحن

<sup>1</sup> – Simon Taylor , "The bills of lading electronic ,registry organisation" :the bolero project ,p, 2 ( <http://www.elbornes.com/articles/bolero.htm>).

<sup>2</sup> – و تعد هذه الوسيلة إحدى وسائل الأمان القانوني لسندات الشحن الإلكترونية.

الإلكترونية التي تتم عبر شبكة الإنترنت ، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة.<sup>1</sup>

### ثانياً : الطبيعة القانونية لسند الشحن الإلكتروني:

إن الحديث الدارج منذ زمن طويل بين المشتغلين في مجال النقل البحري و الصناعة البحرية على أن الطبيعة القانونية لسند الشحن التقليدي بصفة عامة و سند الشحن الإلكتروني بصفة خاصة أنه يعتبر بمثابة عقد النقل البحري<sup>2</sup> ، و لما كانت أهمية تحديد الوصف القانوني الصحيح لسند الشحن الإلكتروني يترتب عليها الكثير من النتائج القانونية الهامة ، و تحديد كل من المسؤوليات القانونية للشاحن و الناقل البحري و إلتزامات كل منهما قبل الآخر ، كما يرجع أهمية تحديد الوصف القانوني لسند الشحن الإلكتروني، و هل يعتبر كونه عقد للنقل البحري أم مجرد إقراراً بالإستلام على الآثار القانونية المترتبة على كونه أياً من الصفتين ، فإذا إنطبق عليه وصف العقد فيكون ملزماً لطرفيه و منهم الشاحن ، فأى شروط يدرجها الناقل البحري الذي أعد سند الشحن الإلكتروني و أصدره للشاحن ووقع عليه هذا الأخير تسري عندئذ على الشاحن و يلتزم بها ، و من بين الشروط الخطيرة شرط التحكيم و بند إختصاص المحاكم الأجنبية أو القانون الأجنبي عند حدوث نزاع قضائي، إلى غير ذلك من الشروط و البنود التي يدرجها الناقل بإرادته المنفردة و بدون موافقة الشاحن عليها ، فإذا تضمن سند الشحن الإلكتروني مثل هذه الشروط التي يدرجها الناقل بإرادته المنفردة في جميع سندات الشحن و إذا إعتبرنا أن سند الشحن الإلكتروني هو عقد النقل البحري ، فإن الشاحن ملزم بهذه الشروط و البنود حال حصول نزاع قضائي و على النقيض من ذلك إذا إعتبرنا أن سند الشحن الإلكتروني ما هو إلا وصل لإستلام البضائع و ليس عقداً للنقل البحري ، فإن مثل هذه الشروط و البنود لا تسري في حق الشاحن إذا لم يوقع على سند الشحن، هذه الإشكالية طرحت في المحاكم

<sup>1</sup> - النحراوي أيمن ، المرجع السابق، ص 19.

<sup>2</sup> - فرج نبيل ، " التوصيف القانوني الصحيح لسند الشحن و طبيعته القانونية "، مجلة أنترناشيونال ريفيو، من أوت إلى سبتمبر 2011 ، الإسكندرية ، ص 48.

المصرية بسبب عدم وجود نص في قانون التجارة البحرية المصري ينص على وجوب إمضاء الشاحن على سند الشحن<sup>1</sup>، على خلاف ق ب ج أين نص المشرع صراحة على وجوب توقيع سند الشحن من قبل الناقل و الشاحن 24 ساعة من تحميل السفينة للبضاعة "م 760".

من خلال هاته المادة نستشف أن سند الشحن الموقع من طرف الناقل و الشاحن يأخذ وصف العقد لأن بتوقيع الشاحن على سند الشحن التقليدي و الذي يقابله السند الإلكتروني يكون قد وافق على جميع البنود و الشروط المدرجة بسند الشحن ، و بالتالي لا يجوز له التذرع بعدم إنطباق هذه الشروط و البنود عليه ، ولو أن الشاحن لم يعد له سلطان على شركات النقل ، التي أصبحت تفرض عليه نماذج من سندات شحن إلكترونية ، و التي تعتبر نوعا من عقود الإذعان التي لا يملك فيها الشاحن إلا الخيار بين أمرين : إما الخضوع لما يفرضه عليه الناقل ، أو رفضه و بالتالي حرمانه من المزايا التي يقدمها الناقل البحري و خاصة التعريفة المخفضة التي تميزه عن غيره من وسائط النقل الأخرى.

أما عن الطبيعة القانونية لسند الشحن عموما و الإلكتروني خصوصا طبقا للق ب ج فإنه لا يعتبر عقدا بل هو أداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع المادة "748 ق ب ج" ووسيلة لإثبات إستلام البضائع و سند لحيازتها المادة "749 ق ب ج" لأنه جاء في فصل خاص به، و هو الفصل الثاني تحت عنوان وثيقة الشحن مستقل عن الفصل الأول الخاص بالقواعد العامة و التي تم تعريف عقد النقل البحري من خلالها .

كما يعتبر سند الشحن التقليدي ورقة تجارية ، عندما يصدر لحامل أو يظهر لأمر و هذا ما يفهم من نص المادة 543 مكرر 8 من ق ت ج في معرض حديثها عن سند النقل<sup>2</sup> ، و نقيس هذا على سند الشحن الإلكتروني بحيث يصبح ورقة تجارية إلكترونية لما يصدر لحامل أو يظهر لأمر<sup>3</sup> ، ولكن هناك

<sup>1</sup> - فرج نبيل ، المرجع السابق ، ص 49.

<sup>2</sup> - تطرق ق ت ج في الفصل الثاني من الباب الثالث للكتاب الرابع المادة 543 مكرر 8 لسند النقل بصفة عامة و الذي يشمل كل أنواع النقل " البري و البحري و الجوي" ، فسند النقل لما يكون في إطار النقل البحري يطلق عليه سند الشحن .

<sup>3</sup> - و سنتعرض بالتفصيل لتداول سند الشحن الإلكتروني في المطلب الثالث من المبحث الثاني للفصل الثاني ، ص 164.

بعض الفقهاء من أنكر صفة الورقة التجارية على سند الشحن و ذلك لأنه يخول حقوق على البضائع و ليس على مبلغ من المال.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: خصوصية سند الشحن الإلكتروني و تمييزه عن السندات الإلكترونية الأخرى

#### أولاً- خصوصية سند الشحن الإلكتروني :

لا يختلف سند الشحن الإلكتروني عن سند الشحن التقليدي إلا من حيث الوسيلة التي تتم أو يبرم بها حيث أن سند الشحن يكسب وصف الإلكتروني بمجرد استخدام الوسائل أو الوسائط الإلكترونية ، غير أن هذا لم يمنعه من أن ينفرد ببعض السمات أو الخصائص التي ترجع أساسا في الخصائص التقنية المستعملة في إنعقاده و هذه الخصائص تعتبر هي نفسها تقريبا لعقود التجارة الإلكترونية بصفة عامة و سنتطرق لدراسة هذه الخصائص من خلال النقاط التالية:

#### 1- خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث طريقة إبرامه:

يصدر سند الشحن الإلكتروني بدون التواجد المادي لأطرافه، فالسمة الأساسية له ، أنه يبرم بين غائبين الناقل و الشاحن لا يجمعهما مجلس عقد حقيقي ، حيث يتم بعدة وسائل إتصال حديثة و تكنولوجية ، و هذه تعد من أهم أوجه الخصوصية في سند الشحن الإلكتروني.<sup>2</sup>

#### أ- سند الشحن الإلكتروني يبرم عن بعد:

يعتبر سند الشحن الإلكتروني دليل إثبات لعقد مبرم عن بعد ، لأنه يبرم باستخدام وسائل الإتصال عن بعد ، حيث يتم الإيجاب و القبول بين كل من الشاحن و الناقل فيه عبر الإنترنت ، فيجمعهم بذلك

<sup>1</sup> كما طه مصطفى ، " الأوراق التجارية و الإفلاس " ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2003 ، ص 11 .

<sup>2</sup> -رحيم أحمد أمانج ، "التراضي في العقود الإلكترونية عبر الإنترنت"، دراسة تحليلية مقارنة، دار وائل للنشر، الأردن 2006،ص 69.

مجلس عقد حكمي إفتراضي ، و لذلك فهو إتفاق فوري متعاصر ، و هذا التعاصر هو نتيجة صفة التفاعلية فيما بين الناقل و الشاحن ، الأمر الذي يجعل من هذا النوع من الإتفاق يبرم بين حاضرين من حيث الزمان ، و بين غائبين من حيث المكان و هو نوع جديد من مجالس العقد التي يمكن تسميتها بالمجالس الإفتراضية<sup>1</sup>.

### ب - يبرم عن طريق إستخدام الوسائط الإلكترونية

يتم إصدار سند الشحن الإلكتروني بإستخدام الوسائط الإلكترونية و التي تعتبر هي الأساس ، فسند الشحن الإلكتروني لا يختلف من حيث الموضوع أو الأطراف عن السند التقليدي ، و لكنه يختلف فقط من حيث طريقة إبرامه .

### 2- خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث نطاقه:

يتميز الفقه بين العقود المحلية و العقود الدولية ، بمقتضى المعيار القانوني و المعيار الإقتصادي فبمقتضى المعيار القانوني يكون للعقد طابع دولي ، إذا كان المتعاقدون يتواجدون أو ينتمون إلى دول مختلفة ، أما المعيار الإقتصادي ، فإن العقد يكون ذو طابع دولي إذا تعلق بمصالح التجارة الدولية عن طريق إستيراد السلع و المنتجات و الخدمات عبر الحدود ، و هناك جدل فقهي حول نطاق عقد التجارة الإلكترونية و الذي يمكن قياسه على سند الشحن الإلكتروني، فيما إذا كان ذو طابع دولي أو داخلي.

### أ- هي خليط بين الداخلي و الدولي:

يرى أنصار هذا الإتجاه أن العقود الإلكترونية و التي من بينها عقد النقل البحري الإلكتروني يكون دولياً في الحالة التي يمكن فيها إعمال المعيارين - القانوني و الإقتصادي- المعروفين في مجال دولية

<sup>1</sup> - حمودي ناصر، "النظام القانوني لعقد البيع الدولي الإلكتروني المبرم عبر الإنترنت"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون ، جامعة تيزي وزو 2009، ص 92.



العقود ، و نكون بصدده فقط في الحالة التي يكون المتعامل مع الإنترنت مقيم في دولة و مورد خدمة الإشتراك مقيم في دولة ثانية، بينما يكون مقر الشركة التي تعالج البيانات و تدخلها و تحملها عبر شبكات الإنترنت في دولة ثالثة<sup>1</sup> ، أما إذا تركزت هذه العوامل كلها في دولة واحدة فإن العقد يكون وطنياً<sup>2</sup>.

انتقد هذا الرأي لصعوبة توطين العلاقات الإفتراضية وفقاً لمعايير و مرتكزات مكانية ، وكذا إستحالة التعرف على مكان الأشخاص السابقين لإنعدام عناوين تمكن من ذلك.

### ب - هي عقود دولية دائماً

أنصار هذا الإتجاه يركزون على أن شبكة الإنترنت تعد تجسيدا حقيقيا لفكرة العولمة ، و يستحيل معها توطين العلاقات القانونية ، كونها أزالته كل الحدود التقليدية التي كانت تفصل ما بين العقد الداخلي و العقد الدولي ، الأمر الذي يجعل من العقود المبرمة من خلالها تتسم بالصفة الدولية حتماً و أصبحت الصفة الدولية تتوفر حتى في عقد داخلي يبرم بين طرفين ينتميان إلى نفس الدولة ، في الحالة التي يكون فيها مورد خدمة الدخول ، أو غيره من الوسطاء أو مقدمي خدمات الإنترنت مقيمين في دولة أخرى<sup>3</sup>.

يعاب على هذا الإتجاه أنه يمكن أن يكون عقداً داخلياً لما يكون كل من الطرفين يقيم في نفس الدولة.

<sup>1</sup> - الهواري أحمد محمد ، "عقود التجارة الدولية في القانون الدولي الخاص"، بحث مقدم للمؤتمر العملي الأول حول الجوانب القانونية و الأمنية للعمليات الإلكترونية ، مركز البحوث و الدراسات بأكاديمية شرطة دبي ، الإمارات العربية المتحدة، من 26 إلى 28 أبريل 2003، ص 54.

<sup>2</sup> - طمين سهيلة ، "الشكلية في عقود التجارة الإلكترونية" ، رسالة ماجستير ، جامعة تيزي وزو 2011 ، ص 17 .

<sup>3</sup> - المنزلاوي صالح، "القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2006، ص 36.

**3- : خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث صفته :**

عقد النقل البحري للبضائع تسبقه مرحلة طويلة من المفاوضات من أجل الوصول إلى إتفاق بين الناقل و الشاحن ، لكن في العقد المبرم إلكترونيا عادة ما نجد الناقل ينفرد بوضع شروطه ، و ما على الشاحن سوى القبول أو الرفض ، و لكن هذا لا يعني خلو عقد النقل البحري التقليدي من صفة الإذعان<sup>1</sup>.

وجد جدل فقهي إنقسم إلى ثلاث اتجاهات فيما يخص العقود المبرمة عبر الإنترنت و من بينها عقد النقل البحري للبضائع الذي يتم إلكترونيا و الذي يكون سند الشحن الإلكتروني وسيلة إثباته : الأول يرى بأنها عقود إذعان دوماً<sup>2</sup> ، و الثاني يراها عقود رضائية<sup>3</sup> أما الثالث فقد إتخذ موقفاً وسطاً.

**4- خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث آثاره**

إستعمال سند الشحن الإلكتروني كوسيلة إثبات عقد النقل البحري للبضائع نتجت عنه آثار أخرى تتمثل أساسا في الوفاء الإلكتروني بحيث حلت وسائل الدفع الإلكترونية عند إصدار سند الشحن الإلكتروني حيث هناك عدة وسائل للدفع منها : البطاقات البنكية و الأوراق التجارية الإلكترونية<sup>4</sup> و النقود الإلكترونية ، إضافة إلى الوسائط الإلكترونية الجديدة التي ظهرت حديثا مثل الذهب الإلكتروني.

<sup>1</sup>-شحاتة غريب محمد شلقامي، "التعاقد الإلكتروني في التشريعات العربية" ، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية القاهرة،2005،ص 41.

<sup>2</sup>- حمودي ناصر المرجع السابق، ص 96.

<sup>3</sup>- الرومي محمد أمين ، " التعاقد الإلكتروني عبر الأنترنت" ، دار المطبوعات الجامعية ، القاهرة ، 2004 ، ص 145.

<sup>4</sup>- إعترف المشرع الجزائري بالوفاء الإلكتروني للسفتجة و الشيك و ذلك في المواد 414 و 502 من ق ت ج على التوالي .

## 5- خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث طبيعته القانونية :

رأينا فيما سبق أن سند الشحن الإلكتروني يتميز بعدة أوصاف قانونية ، فهو من جهة أداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع طبقا للق ب ج ، و من جهة أخرى وصل لتسلم البضائع ، كما يعتبر أداة لحيازة البضائع و هذا ما يجعله قابلا للتداول و يكسبه في نفس الوقت صفة الأوراق التجارية الإلكترونية كالسفينة الإلكترونية و الشيك الإلكتروني طبقا للق ت ج ، كما يضيف عليه البعض الآخر صفة العقد ؛ إذن من خلال كل هذه الأوصاف القانونية نستنتج أن لسند الشحن الإلكتروني خصوصية من حيث طبيعته القانونية .

## ثانيا : تمييز سند الشحن الإلكتروني عن غيره من السندات الإلكترونية

1- تمييزه عن السفينة الإلكترونية: تعتبر السفينة الإلكترونية من حيث الشكل سفينة بالمعنى الدقيق فهي تتطلب نفس البيانات الإلزامية التي يستلزمها ق ت ج ، و لكنها تستلزم فضلا عن ذلك بعض الشروط و هي :

ضرورة صدور السفينة الإلكترونية على نموذج مطبوع يسمح بمعالجة السفينة و الإطلاع عليها بوسائل الإطلاع الآلية و البصرية .

تتضمن السفينة الإلكترونية إسم البنك المسحوب عليه ، و رقم حساب المسحوب عليه في هذا البنك .

تستلزم السفينة الإلكترونية لإستخدامها ضرورة الإتفاق المبدئي بين سائر الأطراف المتدخلة في هذه السفينة ، كما تنقسم السفينة الإلكترونية إلى نوعين : الأول سفينة إلكترونية ورقية ، و الثاني السفينة الإلكترونية الممغنطة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - قايد محمد ، " الأوراق التجارية الإلكترونية " ، دار النهضة العربية ، مصر ، الطبعة الأولى ، 2001 ، ص 15.

و في هذا الصدد نشير إلى أنه قد تم الإعراف بالوفاء الإلكتروني للسفحة من طرف المشرع الجزائري و ذلك بموجب المادة 414 ق ت ج ، في تعديل<sup>1</sup> 2005 .

2- تمييزه عن الشيك الإلكتروني : الشيك الإلكتروني هو المكافئ الإلكتروني للشيكات الورقية التقليدية التي اعتدنا التعامل بها، والشيك الإلكتروني هو رسالة إلكترونية موثقة ومؤمنة يرسلها مصدر الشيك إلى مستلم الشيك (حامله) ليعتمده ويقدمه للبنك الذي يعمل عبر الإنترنت، ليقوم البنك أولا بتحويل قيمة الشيك المالية إلى حساب حامل الشيك، وبعد ذلك يقوم بإلغاء الشيك وإعادة إلكترونيا إلى مستلم الشيك (حامله) ليكون دليلا على أنه قدم على صرف الشيك فعلا، ويمكن لمستلم الشيك أن يتأكد إلكترونيا من أنه قد تم بالفعل تحويل المبلغ إلى حسابه<sup>2</sup>.

و على غرار الوفاء الإلكتروني للسفحة إعراف المشرع الجزائري بالوفاء الإلكتروني للشيك في المادة 502 ق ت ج .

و يتميز سند الشحن الإلكتروني عموما عن الأوراق الإلكترونية التجارية في أن الأوراق التجارية الإلكترونية تنتقل بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة قابلة للتداول بينما سندات الشحن لأمر لأذن لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة قابلة للتداول<sup>3</sup> ، زيادة على أنه سندات الشحن الإلكترونية تمثل البضائع بينما الأوراق التجارية الإلكترونية تتضمن دفع مبلغ من النقود وهذا ما يجعلها أكثر ضمانا من سندات الشحن الإلكترونية لكونها تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة.

<sup>1</sup> - الأمر رقم 75- 59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم

05- 02 المؤرخ في 6 فبراير 2005 ، ج ر عدد 11 ، المؤرخ في 09/02/2005.

<sup>2</sup> - الجهني منير ، ممدوح الجهني، "البنوك الإلكترونية"، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2005، ص 49 وما بعدها.

<sup>3</sup> - هذا وسنفضل تداول سند الشحن الإلكتروني في الفصل الثاني ، الرجاء أنظر من ص 167 إلى ص 175.

### الفرع الثالث: إجراءات استخدام سند الشحن الإلكتروني

نظرا لحدثة تكنولوجيا سند الشحن الإلكتروني لم تصدر بعد نصوص قانونية تنظم إجراءات استخدامه ، وهذا ما جعل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري تنظم ملتقيات و تعد تقارير حول هذه التكنولوجيا الحديثة<sup>1</sup> و تشهر لها لكي تبسط العقبات التي تحول دون تنظيم إجراءات استخدام سند الشحن الإلكتروني، و من نتائج تلك الملتقيات و التقارير المنظمة من طرف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري ظهرت في الآونة الأخيرة عدة تنظيمات لسند الشحن الإلكتروني في التشريعات المختلفة، كان أهمها التشريع الذي سنته الولايات المتحدة الأمريكية<sup>2</sup> ، و دولة سنغافورة<sup>3</sup> ، و جمهورية كوريا الجنوبية هذا الأخير تم تفصيله بشكل دقيق و عالج أهم الإشكاليات التي قد تثار عند تطبيق تكنولوجيا سند الشحن الإلكتروني.

من خلال ما تقدم سنعالج كيفية استخدام سند الشحن الإلكتروني مستعينين بالقانون التجاري الكوري<sup>4</sup> ومرسومه الرئاسي<sup>5</sup> و معاهدة " روتردام" الذين يبينون و بدقة إجراءات استخدام سندا الشحن الإلكتروني .

بحيث تقرّر المادة 862 من القانون التجاري الكوري المعدل: التكافؤ القانوني بين سندات الشحن الإلكترونية والورقية التي تدار في سجل إلكتروني لحقوق الملكية<sup>1</sup> ، وإعتماد الشكل الإلكتروني طوعي

<sup>1</sup> - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، "الأعمال الجارية و التي يمكن الإطلاع بها في مجال التجارة الإلكترونية" الدورة الثالثة و الأربعون و الرابعة و الأربعون، منشورة على الموقع الإلكتروني : [www.unictr.org](http://www.unictr.org).

<sup>2</sup> - القانون الموحد للمعاملات الإلكترونية الأمريكي 1999.

<sup>3</sup> - قانون المعاملات الإلكترونية السنغافوري لسنة 2010.

<sup>4</sup> - المادة 862 من القانون التجاري الكوري المعدل، في 3 أوت 2007 القانون رقم 9746 ويمكن الاطلاع على هذه المادة المتعلقة بسندات الشحن في الجزء الخامس التجارة البحرية ، الفصل الثاني النقل والإيجار ،الباب 6 بيان الشحن البحري (من القانون التجاري).

<sup>5</sup> - وفقا للمادة 862 ف 5 من القانون التجاري، تحدّد في المرسوم الرئاسي بشأن تنفيذ الأحكام الخاصة بسند الشحن الإلكتروني المتطلبات الخاصة بسند الشحن الإلكتروني وغير ذلك من المسائل ذات الصلة بتنفيذ القانون التجاري وقد دخل المرسوم الرئاسي حيز التنفيذ في 4 أوت 2008.

ويجب على جميع الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين الذين يرغبون في استخدام نظام سندات الشحن الإلكترونية أن يقوموا بتسجيل أنفسهم لدى مشغل السجل<sup>2</sup> بتقديم الاسم والعنوان ورقم تسجيل الشركة لكل منهم، حسب الاقتضاء، قبل الحصول على إمكانية الوصول إلى الخدمات .

ويتم تبادل جميع الاتصالات بين الأطراف في شكل إلكتروني ما لم ينص القانون على خلاف ذلك<sup>3</sup> وضمنا لأصالة الرسائل الإلكترونية وسلامتها، يجب أن يمهر الطرفان الوثيقة الإلكترونية المحالة إلى مشغل السجل من أجل إصدار وإحالة سندات شحن إلكترونية بتوقيع رقمي يوفره مقدم خدمات تصديق يوجد مقره في كوريا.<sup>4</sup>

وتتطبق المادة 862 من القانون التجاري الكوري المعدل على سندات الشحن الصادرة بشأن نقل البضاعة الوطني أو الدولي بالبحر ، غير أن هناك صعوبة عملية قد تواجه الشركات غير الكورية في الحصول على اعتماد مرافق المفاتيح العمومية في كوريا، لأن ذلك يتطلب رقم تعريف شخصي أو رقم تسجيل للشركة صادر في كوريا وفي هذا الصدد، ينبغي أن يلاحظ أيضا أن المادة 27 مكررا من قانون التوقيعات الإلكترونية الكوري<sup>5</sup> تتوخى الاعتراف عبر الحدود بالتوقيعات الرقمية بموجب اتفاق رسمي بين الحكومات ، وعليه يجوز من حيث المبدأ أن تحصل التوقيعات الرقمية الأجنبية على الاعتراف في النظام القانوني الكوري.

كما تطرقت معاهدة روتردام لإجراءات استخدام سند الشحن الإلكتروني في المادة 9 ، إذ لإستخدام سند الشحن الإلكتروني لا بد أن تتبع إجراءات معينة ، تتمثل هذه الإجراءات في النص على طريقة

<sup>1</sup> - على خلاف المشرع البحري الجزائري الذي لم يعترف بالتعادل الوظيفي بين سند الشحن التقليدي و الإلكتروني ، بحيث إكتفى فقط بذكر التعادل الوظيفي بين الكتابة الإلكترونية و التقليدية في المادة 323 مكرر 1 ق م ج .

<sup>2</sup> - تنص المادة 8 ف 5 من المرسوم الرئاسي السابق ذكره على أنه يتعين على الجهة المحال إليها سند الشحن أن تسجل نفسها لدى مشغل السجل قبل تقديم طلب الإحالة.

<sup>3</sup> - يتواصل مشغل السجل مع الأطراف عن طريق عناوين إلكترونية مخصصة في بوابات الإنترنت المادة 15 من المرسوم المذكور أعلاه.

<sup>4</sup> - يمهر الناقل أو وكيله طلب إصدار سندات الشحن الإلكترونية بتوقيعه الرقمي المادة 6 ف 1 و 3 من المرسوم الرئاسي ويمهر الحائز طلب نقل ملكية سند الشحن الإلكتروني بتوقيعه الرقمي المادة 8 ف 2 و 3 من المرسوم السابق .

<sup>5</sup> - قانون التوقيعات الإلكترونية الكوري، المعدل آخر مرة في (26 ديسمبر 2008) القانون رقم 9208 .

إصداره و إحالته على الحامل ، زيادة على تأكيد أن سلامة السند متوفرة ، و لا بد من إثبات حيابة السند من طرف الحائز ، كما يبين كيفية تحويل السند إلى الحائز ، هذه الإجراءات تذكر ضمن بيانات سند الشحن الإلكتروني، و لا بد على الطرف الحائز أن يتحقق من هذه الإجراءات حتى تكون حيابته للسند مضمونة .

و عليه سنتعرض إلى كيفية إصداره (أولا) و الإستغناء عنه (ثانيا) و الإحتفاظ به (ثالثا) و إلى مفهوم مشغل السجل الإلكتروني ( رابعا) حسب القانون الكوري و معاهدة روتردام:

### أولا : إصدار سند الشحن الإلكتروني :

لإصدار سند شحن إلكتروني، يتعين على الناقل تقديم طلب إلى مشغل السجل<sup>1</sup> و يجب أن تتضمن الرسالة نفس المعلومات المطلوبة لسندات الشحن الورقية فضلا عن ذلك، يجب أن تبيّن مكان تسلّم البضاعة وتسليمها، و يجب على الناقل أو وكيله أن يرسل أيضا الأحكام والشروط العامة لسند الشحن الإلكتروني<sup>2</sup>، و يجب على الناقل أيضا أن يرسل اتفاق الطرفين بشأن استخدام الشكل الإلكتروني، و يجوز للشاحن أن يعرب عن موافقته على استخدام الشكل الإلكتروني في وقت تقديم طلب الشحن إلى الناقل.

ويشكل الطلب المقدم من الناقل إلى مشغل السجل التفويض بإصدار سند الشحن الإلكتروني وينشئ مشغل السجل سجلا إلكترونيا يشكل سند الشحن الإلكتروني وخصص له رقما تعريفيا فريدا بحيث يضمن وحدانية السجل الإلكتروني.

<sup>1</sup> -المادة 862 من القانون التجاري الكوري و المادة 6 ف 1 من المرسوم الرئاسي، وفي الممارسة العملية تقدم كل الطلبات إلى السجل عبر منصات على الإنترنت بطريقة" الموافقة بالنقر بالفأرة.

<sup>2</sup> - يجوز للناقل أن يسجل الأحكام والشروط العامة لسند الشحن الإلكتروني في السجل بتحميلها في البوابة الكورية على الإنترنت لسندات الشحن الإلكترونية قبل تقديم الطلب المادة 8 من اتفاق الخدمة، وفي هذه الحالة لا يحتاج الناقل إلى إرسال الأحكام والشروط العامة مرة أخرى لدى إصدار كل سند الشحن إلكتروني المادة 6 من المرسوم الرئاسي .

ثم يبلغ مشغل السجل مرسل البضاعة بإنشاء السجل ويجوز لمرسل الشحنة أن يبدأ في ممارسة حق السيطرة<sup>1</sup> على سند الشحن الإلكتروني عند استلام هذا الإخطار.

### ثانيا : تعديل سند الشحن الإلكتروني

يجوز لحائز سند الشحن الإلكتروني أو الناقل تعديل تفاصيل السند بتقديم طلب إلى مشغل السجل<sup>2</sup> وعلى مشغل السجل إبلاغ الطرف غير الطالب بهذا الطلب ، وإذا قبل هذا الطرف التغييرات المقترحة<sup>3</sup> يقوم مشغل السجل بتعديل السجل الإلكتروني وفقا للطلب، ويُعلم الطرفين بذلك<sup>4</sup>.

والحائز هو وحده الذي يجوز له أن يطلب تقسيم سندات الشحن الإلكترونية أو الجمع بينها وتلزم موافقة الناقل إذا أدى التقسيم أو الجمع إلى إلغاء سند الشحن الإلكتروني.

### ثالثا : الإستهناء عن سند الشحن الإلكتروني

يجوز للحائز أن يطلب من مشغل السجل الاستعاضة عن سند الشحن الإلكتروني و إستبداله بسند شحن ورقي وفي هذه الحالة، يتعين على مشغل السجل إنهاء السجل الإلكتروني لسند الشحن وإبلاغ الناقل بالإنهاء<sup>5</sup> ، ثم على مشغل السجل إصدار سند شحن ورقي والتأشير على ظهره بأي تظهير سابق لسند

<sup>1</sup> - حق السيطرة على البضائع يعني ما يقضي به عقد النقل من حق توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع من الطرف المسيطر .

<sup>2</sup> - المادة 8 ف 1 من المرسوم الرئاسي السابق الذكر .

<sup>3</sup> - المادة 9 ف 3 ، المرجع السابق .

<sup>4</sup> - المرجع نفسه المادة 9 ف 3 "وإذا رفض الطرف غير الطالب التعديل، يقدم أسباب الرفض إلى مشغل السجل الذي عليه عندئذ أن يبلغ الطرف الطالب." .

<sup>5</sup> - المرجع السابق ، المادة 12 ف 4 مشغل السجل مسؤول عن دقة المعلومات الواردة في سند الشحن الورقي .



الشحن الإلكتروني ويكون لهذا التأشير نفس التأثير القانوني للتظهير<sup>1</sup> ، و هذا ما أكدت عليه كذلك معاهدة روتردام في المادة 10 .

### رابعا : مشغل السجل الإلكتروني<sup>2</sup> :

يتعين أن يكون مشغل السجل شخصية اعتبارية لديها المعدات والمرافق القادرة على تقديم خدمات سندات الشحن الإلكترونية، وموجودات صافية تزيد على 20 بليون ون كوري<sup>3</sup> وتغطية تأمينية من المسؤولية<sup>4</sup> ، وتعلق أهمية خاصة على اعتماد تدابير وافية لحفظ البيانات وأمنها وعلاوة على ذلك، يتعين على مشغل السجل توظيف ما لا يقل عن 12 موظفا مؤهلا في مجال تكنولوجيا المعلومات وإدارة المعلومات والعمليات التجارية، و أن يعتمد لائحة داخلية بشأن إجراءات وأساليب تشغيل المعدات والمرافق و إدارتها ولوزارة العدل سلطة الإشراف على مشغل السجل ومراجعة عملياته .

وعلى مشغل السجل الاحتفاظ بالسجلات الإلكترونية لسندات الشحن الإلكترونية لمدة عشر سنوات بعد تاريخ تسليم البضاعة<sup>5</sup>، إذا تم تسليمها، ولمدة عشر سنوات بعد تاريخ صدور سند الشحن الإلكتروني إذا لم يتم تسليم البضاعة، وفي حالة استبدال سند الشحن الإلكتروني بسند شحن ورقي، لمدة عشر سنوات بعد أن يقوم مشغل السجل بإنهاء السجل الإلكتروني .

<sup>1</sup> - المرجع السابق المادة 12 ف 3 ويمنح المرسوم الرئاسي مشغل السجل الحق الحصري في إصدار سند الشحن الورقي بغية منع تعدد الإصدارات، ويمثل ذلك استثناء من مبدأ أن الناقل ينبغي أن يصدر سندات الشحن الورقية، فضلا عن ذلك تمنح المادة 7 من اتفاق الخدمة مشغل السجل الحق في تحديد شكل سند الشحن الورقي تبعا لاحتياجاته.

<sup>2</sup> - إعتبرف المشرع الجزائري بمشغل السجل الإلكتروني و أطلق عليه إسم مؤدى خدمات التصديق الإلكتروني ، الرجاء أنظر الصفحة 133 .

<sup>3</sup> - تعادل حاليا نحو 17 مليون دولار أمريكي.

<sup>4</sup> - المرجع السابق ، المرسوم الرئاسي ، المادة 10 ف 3.

<sup>5</sup> - المرجع السابق ، المرسوم الرئاسي ، المادة 16.

بعد الإنتهاء من دراسة و تحليل سند الشحن الإلكتروني سننتقل إلى دراسة القواعد المنظمة لكيفية التعامل به ، و تعتبر هذه القواعد الأساس الذي تعتمد عليه معظم الدول لسن تشريعاتها الداخلية فيما يخص تقنية سند الشحن الإلكتروني.

### المطلب الثالث :القواعد المنظمة للتعامل بسند الشحن الإلكتروني

إذا كانت سندات الشحن الإلكترونية ترتب مجموعة من الحقوق و الإلتزامات بين طرفيها ، فإنه يتعين التدخل بتنظيم دقيق من شأنه إقامة نوع من العدالة بينهما ، فعلى غرار السندات التقليدية تستلزم الإلكترونية منها نفس القواعد الأمرة التي تنظم المسؤولية بين الأطراف و تقييم نوعا من التعادل في الإلتزامات التي تترتب على إبرام عقد النقل البحري<sup>1</sup> .

كما أنه عدم وجود لغة نمطية موحدة و متفق عليها يتم التعامل بها بين أطراف سند الشحن الإلكتروني أدى إلى وجود خلل في الخدمات المقدمة .

و لتنظيم المسؤولية بين أطراف سند الشحن الإلكتروني و إيجاد تعادل في الإلتزامات بينهما و لمواجهة عقبة تعميم هذا النظام في العالم لجأت المنظمات الدولية و الهيئات المتخصصة إلى وضع قواعد تنظم التعامل بهذا النظام ، و لعل أهم الجهود ، تلك التي بدلتها اللجنة البحرية الدولية بإنشائها قواعد بشأن سندات الشحن الإلكترونية و مشروع بوليرو، و القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية<sup>2</sup> ووثائق النقل القابلة للتداول ، وقواعد روتردام ، واللجنة الاقتصادية لأوروبا ، و غرفة التجارة الدولية، و على هذا نتساءل عن أهم القواعد المنظمة لسند الشحن الإلكتروني؟

<sup>1</sup> -رمضان صديق محمد ،" مشكلات الضريبة على دخل التجارة الإلكترونية و الحلول الممكنة" ، مجلة الحقوق الكويتية العدد الثالث ، الكويت ، 2002 ، ص 252.

<sup>2</sup> -Olivier Cachard ،" Formalisme et dématérialisation du connaissance", *Droit de l'Informatique et des Télécoms*, 1998 /3, Doctrine, pp, 24-30

## الفرع الأول : القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية (الاونسترال)<sup>1</sup>

أصدرت الأمم المتحدة القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية في 12/06/1996 ، و تم إقراره بناء على توصية صادرة من الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 51-162<sup>2</sup>، وكان الغرض من هذا القانون أن يكون نموذجا تقوم جميع الدول بسن قوانينها أو تنقيحها بالاعتماد عليه لتوحيد القوانين الواجبة التطبيق على بدائل الأشكال الورقية وتخزين المعلومات<sup>3</sup>.

وينطبق هذا القانون على أي نوع من المعلومات يكون في شكل رسالة بيانات مستخدمة في سياق أنشطة تجارية مادة 1 من القانون النموذجي.

وطبقا للتفسير الواسع للأنشطة التجارية التي أوصى بها هذا القانون فإن نقل البضائع بطريق البحر يدخل في سياق هذه الأنشطة ، ويراد بمصطلح رسالة البيانات المعلومات التي يتم إنتاجها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو بصرية أو بوسائل مماثلة ، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات الإلكترونية أو البريد الإلكتروني أو البرق أو التلكس أو النسخ البرقي المادة 2ف أ ، ويراد بمصطلح تبادل البيانات الإلكتروني " نقل المعلومات إلكترونيا من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات" م2ف ب ، والذي يخص موضوعنا هو الجزء الثاني من هذا القانون الخاص بنقل البضائع، إذ ورد في الفصل الأول منه الذي جاء بعنوان نقل

<sup>1</sup> - هذا القانون منشور باللغة العربية على الموقع:

<http://www.arablaw.org/download/UNCITRAL/ECModelLaw-Ar.doc>

وتناولنا هذا القانون أولا لأنه ينطبق على جميع المستندات الإلكترونية وليس على سندات الشحن فقط، بخلاف المحاولات الأخرى التي ارتبطت بسندات الشحن الإلكترونية.

<sup>2</sup> - و في هذا الإتجاه قامت العديد من الدول بسن بعض التشريعات في هذا المجال الإلكتروني ، أهمها بريطانيا 1995 و ألمانيا و إيطاليا عام 1997 و الوم أ و فرنسا عام 2000، و مصر و تونس عام 2004 ، و الجزائر في تعديل القانون المدني لسنة 2005.

<sup>3</sup> - و يتكون هذا القانون من 17 مادة ، وهي مقسمة إلى بابين :الباب الأول يعالج موضوع التجارة الإلكترونية بصفة عامة المواد 1 إلى 10 ، أما الباب الثاني فهو متعلق بعقود نقل البضائع والمستندات في المادتين 16 و 17 منه.

البضائع وهو يتكون من المادة 16 التي تناولت الأفعال المتصلة بالبضائع ، و المادة 17 التي تناولت مستندات النقل.

المادة 16 من هذا القانون نصت على أن مع عدم الإخلال بأحكام الجزء الأول من هذا القانون ينطبق هذا الفصل على أي فعل يكون مرتبطا بعقد لنقل البضائع أو يضطلع به تنفيذا لهذا العقد، بما في ذلك على سبيل البيان لا الحصر، التزويد بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو وزنها والإقرار بطبيعة البضائع أو قيمتها أو بيانها وإصدار إيصال البضائع وتأكيد أن البضائع قد جرى تحميلها المادة 16 ف أ وإبلاغ أي شخص بشروط العقد وأحكامه وإصدار التعليمات إلى الناقل المادة 16 ف ب والتعهد بتسليم البضائع إلى شخص معين بالإسم أو إلى شخص مرخص له بالمطالبة بالتسليم المادة 16 ف هـ ومنح حقوق في البضائع أو اكتسابها أو التخلي عنها أو التنازل عنها أو نقلها أو التداول بشأنها المادة 16 ف و، وهذه حاولت إعطاء دور لسند الشحن الإلكتروني يكافئ الدور الذي يقوم به سند الشحن الورقي من حيث تضمنه للبيانات المتعلقة بالبضاعة والمطالبة بالحقوق الناشئة عنها وكذلك تداولها.

و المادة 16 صيغت بعبارات ذات خطوط عريضة، ومن ثم فإن من شأنها أن تشمل على طائفة من المستندات المستخدمة في سياق نقل البضائع، وسواء أكانت هذه المستندات قابلة للتداول أم غير قابلة للتداول دون استبعاد أي مستند بعينه، كعقود الاستئجار المؤقت وإذا لم تشأ الدولة تطبيقها على عقود الاستئجار المؤقت بإمكانها أن تستخدم شرط الاستبعاد الوارد في المادة 17 ف 7 من هذا القانون.

والمادة 17 من هذا القانون تنص على أن تنفيذ أي فعل من الأفعال المشار إليها في المادة 16 باستخدام الكتابة أو باستخدام مستند ورقي، يستوفي ذلك الشرط إذا نفذ الفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر المادة 17 ف 1 ، ومن الواضح أن هذا الحكم يعطي قيمة لرسالة البيانات كما لو كانت مستندات ورقية مكتوبة ، وإذا وجب منح حق أو إسناد التزام إلى شخص معين دون سواه، وإذا إشتراط القانون أن يتم من أجل تنفيذ ذلك، أن ينقل ذلك الحق أو الإلتزام إلى ذلك الشخص بتحويل استخدام مستند ورقي يستوفي ذلك الشرط إذا نقل ذلك الحق ، أو الإلتزام باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر

شريطة استخدام وسيلة يمكن التعويل عليها لجعل رسالة البيانات أو رسائل البيانات المذكورة فريدة من نوعها المادة 17 ف 3 ، ويسمح هذا القانون الرجوع عن رسالة البيانات والاستغناء عنها بمستندات ورقية على أن يتم العدول عن استخدام رسائل البيانات والاستعاضة هذه لا تؤثر على حقوق والتزامات الطرفين المادة 17 ف 5 ، وعلى كل حال فإن هذا القانون وضع القواعد العامة لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية وغيرها من مستندات النقل، وهي تؤدي وظائف المستندات الورقية وحتى وظيفة التداول كما أنها تعترف بقيمة المستندات الإلكترونية كما لو كانت ورقية.

### الفرع الثاني : مشروع سيدوكس<sup>1</sup>

هذا المشروع من المحاولات التي بذلتها الدول والمؤسسات في الثمانينات، لتطوير أنظمة تعتمد على الرسائل الإلكترونية وخصوصا فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية، حيث تبنى مصرف Chase Manhattan مشروع سيدوكس الذي يكون فيه المصرف وسيطا مركزيا لاستقبال مستندات الشحن إلكترونيا وتسجيل التحويلات التي تجري عليه<sup>2</sup>.

وهذه التجربة كانت عام 1986 وركزت على التجارة في قطاع النفط<sup>3</sup>، هذه التجربة للتداول الإلكتروني لسندات الشحن البحرية دامت أقل من سنة واحدة حيث كان نصيبها الفشل، إلا أنه يمكن النظر إليها أنها كانت محاولة جديدة لتقديم سند الشحن الإلكتروني في التعامل، وهو مشروع بين مصرف "Chase Manhattan" والجمعية الدولية لأصحاب ناقلات النفط المستقلة

<sup>1</sup> - مقال بيئة وفرص التجارة الإلكترونية في الإمارات، "الجوانب القانونية وتحديات عمليات التجارة الإلكترونية"، 13 فبراير 2001، ص 4 على الموقع: <http://www.albayan.co.as/albayan/2001/02/13/eqt/22.htm>.

<sup>2</sup> - خليل إبراهيم محمد خليل ، "القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية"، رسالة ماجستير، جامعة الموصل 2005 ، ص 133 .

<sup>3</sup>-Jae Sundaram, "Paperless trading in shipping Practice", p, 1

<http://www.maritimelegal.com/article.htm>.

"<sup>1</sup>INTERTANKO " حيث كونا معا مشروع Sea Docs Registry Limited ومقره في لندن، وحاول هذا المشروع تسهيل تجارة النفط الخام للحصول على آلية لتسليم شحنات النفط ، إذ كانت هذه الشحنات تباع في الغالب أثناء الرحلة البحرية ، والتوثيق التقليدي بطيء جدا خاصة عندما يتطلب الأمر تجهيز كل مشتري بسند الشحن أصلي فأصبح من الضروري البحث عن بدائل أخرى لسند الشحن الورقي<sup>2</sup>.

هذا المشروع إستخدم المصرف كمكتب تسجيل مركزي أو بوصف أكثر دقة لهذه الحالة كمستودع حيث يودع الشاحن سند الشحن الورقي لدى المصرف.

ومكتب سيدوكس فضلا عن كونه مستودع لحماية سندات الشحن، فإنه يعمل وكيلا للأطراف المعنية بصفقات الشحن تعطيه سلطة تظهير سندات الشحن البحرية ، وتسليمها إلى الطرف الذي يدعي في النهاية انه صاحب الحق بتسلم الشحنة<sup>3</sup> حالما يصدر الناقل سند شحن ورقي لمصلحة الشاحن فإن هذا السند يودع لدى مكتب سيدوكس ، ويقوم هذا الأخير بضمان هذا السند وحمايته ويسلم إلى الشاحن مفتاح أو شفرة Code وعندما يريد الشاحن تحويل سند الشحن يشعر إلكترونيا مكتب سيدوكس ثم يقوم الشاحن بتزويد المظهر إليه (المشتري) بجزء من المفتاح أو الشفرة "الجزء الآخر لدى المكتب" ، فضلا عن إشعار الشاحن لمكتب سيدوكس عن نيته بالتحويل فإن على المظهر إليه أيضا إشعار سيدوكس بقبوله هذا التحويل ، ثم يقوم المكتب بالتأكد من صحة رسالة المظهر إليه "المشتري" مستندا على جزء من المفتاح أو الشفرة التي لديه، وهذه التدقيقات تتم عادة لضمان تسليم الأوامر والرسائل بصورة صحيحة ، ويقوم مكتب سيدوكس بتسجيل إسم المظهر إليه "المشتري"

<sup>1</sup>- ومصطلح INTERTANKO اختصارا ل:

International Association of Independent Tanker Owners.

<sup>2</sup> Erik Muthow, "The Impact of EDI on Bills of Lading" , University of Cap Town, 1999, p, 26.

<http://www.uctshiplaw.com/theses/muthofrm.htm>.

<sup>3</sup> – Erik Muthow, op, cit. P, 26.

بوصفه مالكا جديدا عندما تكون الرسائل قد دقت ، وعند وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، يرسل مكتب سيدوكس رمز شفرة التعريف إلى الناقل "وعمليا ترسل إلى الريان" فضلا عن إرسالها إلى المظهر إليه الأخير لسند الشحن الأصلي، عندها يصبح المظهر إليه مالكا للسلع التي له حق استلامها بواسطة هذه الشفرة.

وكان هذا النظام يعمل إلكترونيا من اللحظة التي تودع فيها سندات الشحن الورقية لدى مكتب التسجيل وبعدها كانت العمليات جميعها تتم إلكترونيا إلا أنه لم يكن نظاما لتبادل البيانات الإلكتروني بالمعنى الحقيقي لهذه الكلمة ، لأن وسائل الإتصال بين المتعاملين كانت تجري عن طريق التلكس، ولم تكن هناك مشاكل حقيقية للنظام هذا ، إلا أنه فشل في جذب عدد كبير من التجار والمؤسسات المالية لضمان استمرار وجوده.

فهو لم يدم أكثر من سنة واحدة ، وكانت هناك أسباب عدة لفشله: منها عدم رغبة التجار بتسجيل صفقاتهم في مكتب تسجيل مركزي يخضع لتفتيش المنافسين الآخرين وتفتيش السلطات الضريبية ، كما أن المصارف الأخرى لم تشعر بالإرتياح مع حقيقة كون أحد منافسيهم له سيطرة خاصة على عمل مكتب التسجيل ، كما أن مسؤوليات المشتركين لم تكن محددة لذا كانت كلف عمليات التأمين باهظة أو عالية نسبيا وعلى الرغم من فشل هذا النظام إلا أنه أثبت إمكانية استخدام سندات الشحن الإلكترونية، كما أثبت أن بقاء نظام من هذا القبيل إنما يعتمد على قبول التجار والمؤسسات المالية لإستمرار وجوده، وهذا الوجود يعتمد على فعاليته وعلى تخفيف الكلف وتوفير الجهد والوقت<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>- Erik Muthow, op, cit. P, 26.

## الفرع الثالث: قواعد اللجنة البحرية الدولية

وكانت المحاولة الثانية الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية، محاولة اللجنة البحرية الدولية إذ وضعت عام 1990 قواعد لسندات الشحن الإلكترونية، فكرست اللجنة عملها لتسهيل التجارة البحرية والنقل الدولي وتحسينها، وهذه القواعد ذات طبيعة إختيارية لا يكون لها التأثير والنفوذ إلا إذا أدمجها الأطراف في عقودهم<sup>1</sup> وهذه القواعد وضعت لتعالج التداول الإلكتروني لسندات الشحن الإلكترونية ولم يكن تنظيمها شاملا في معالجة تبادل البيانات الإلكترونية<sup>2</sup> وتضم هذه المجموعة 11 مادة ، و المادة 1 منها تنص على مجال تطبيقها، فهي تنطبق متى ما حصل الاتفاق بين الأطراف على تطبيقها<sup>3</sup>.

## أولا: آلية العمل بسندات الشحن الإلكترونية طبقا لهذه القواعد

عندما يتسلم الناقل البضائع يعطي إشعارا إلى الشاحن باستلام هذه البضائع برسالة على العنوان الإلكتروني المحدد للشاحن المادة 4 ف أ ، ووصل الاستلام هذا يحتوي على المعلومات نفسها الواردة في سند الشحن الورقي، من حيث المعلومات عن البضاعة واسم الشاحن وشروط عقد النقل وتاريخ ومكان وصول البضاعة واستلامها المادة 4 ف ب/1,2,3,4 مع المفتاح الخاص المستعمل في صفقات النقل اللاحقة المادة 4 ف ب/5 ، بعدها ينبغي على الشاحن أن يؤكد للناقل رسالة الاستلام هذه وبموجب هذا التأكيد يصبح الشاحن حاملا لسند الشحن الإلكتروني وبناء على طلب حامل السند، فإن رسالة الاستلام يجب أن تتضمن تاريخ ومكان الشحن حال إتمام شحن البضائع على متن السفينة المادة 4 ف ج والمعلومات الواردة برسالة الإستلام هذه سيكون لها التأثير والقوة نفسها كما لو كانت واردة في سند الشحن الورقي المادة 4 ف د .

<sup>1</sup> – Roy Goode, op ,cit ,p, 3.

<sup>2</sup> –Jae Sundaram, op, cit. P, 2.

<sup>3</sup> قواعد CMI لسندات الشحن الإلكترونية منشورة على الانترنت في الموقع الآتي:

<http://www.comitemaritime.org/comidocs/rulesebla.html>.



## ثانيا : كيفية تداول سند الشحن إلكترونيا وفق قواعد اللجنة البحرية الدولية

إن حامل سند الشحن الإلكتروني له حق السيطرة على البضائع وحق تحويل السند ، وحامل السند هو الوحيد الذي له تجاه الناقل الحقوق الآتية: أن يطالب تسليم البضائع، وتسمية المرسل إليه أو إستبداله بأي طرف آخر بما في ذلك الشاحن نفسه، ونقل حق السيطرة والتحويل إلى طرف آخر وإعلام الناقل حول أي موضوع آخر يتعلق بالبضائع وذلك وفقا لشروط عقد النقل كما لو كان حاملا لسند شحن ورقي المادة 7 ف أ/1,2,3,4 ، وعند نقل حق السيطرة والتحويل تتبع الخطوات الآتية: يقوم حامل السند الحالي بإشعار الناقل عن نيته لتحويل حقوقه إلى حامل جديد مقترح، ثم يؤكد الناقل رسالة الإشعار هذه، يقوم الناقل بعدها بنقل المعلومات التي أشرنا إليها سابقا "الواردة في المادة 4" إلى الحامل الجديد المقترح (عدا المفتاح الخاص)، وعلى الحامل الجديد المقترح إبلاغ الناقل عن قبوله لحق السيطرة على البضائع وحق التحويل ، عندها سيلغي الناقل المفتاح الخاص الحالي، ويصدر مفتاحاً خاصاً للحامل الجديد المادة 7 ف ب/1,2,3,4,5 .

وإذا أعلن الحامل الجديد عن نيته بعدم قبول حق السيطرة والتحويل أو عندما يفشل بإبلاغ الناقل عن مثل هذا القبول خلال مدة معقولة، فإن هذا التحويل لن يتم، عندها سيشعر الناقل الحامل الحالي بذلك وسيبقى المفتاح الخاص الحالي صحيحا المادة 7 ف ج ، ونقل حق السيطرة والتحويل الموصوفة سابقا سوف يكون لها التأثير نفسه كما لو تم نقل الحقوق بموجب سند شحن ورقي المادة 7 ف د وتتبع الإجراءات نفسها فيما يتعلق بالانتقالات اللاحقة .

أما بخصوص المفتاح الخاص فالمفتاح الخاص فريد لكل حامل متعاقب ولا يمكن للحامل نقله ويعمل كل من الحامل والناقل على ضمان أمن المفتاح الخاص المادة 8 ف أ وسيكون الناقل ملزما بإرسال تأكيد برسالة إلكترونية للحامل الأخير الذي صدر له المفتاح الخاص، حينها سيضمن مثل هذا الحامل نقل مضمون الرسالة الإلكترونية وذلك باستعمال المفتاح الخاص المادة 8 ف ب ، وينبغي أن يكون المفتاح الخاص مستقلا ومميزا عن أية وسائل مستخدمة للتحقق من عقد النقل وحماية أية كلمة مرور والتعرف على هوية المستخدم للدخول في شبكة الحاسوب المادة 8 ف ج .

ويتم تسليم البضائع وفقا لهذه القواعد بموجب إشعار يقدمه الناقل إلى الحامل يتضمن المكان المتوقع للتسليم وزمانه، وبموجب هذا الإشعار فإن واجب الحامل تسمية المرسل إليه، وإعطاء تعليمات مناسبة مع التدقيق بواسطة المفتاح الخاص وعند غياب مثل هذه التسمية فإن الحامل سيعد هو المرسل إليه في هذه الحالة المادة 9 ف أ ، وسيقوم الناقل بتسليم البضائع للمرسل إليه ، وذلك طبقا للتعليمات الخاصة الواردة في الفقرة السابقة ومثل هذا التسليم سيلغي المفتاح الخاص أوتوماتيكيا المادة 9 ف ب ، ولن يكون الناقل مسؤولا عن الخطأ في التسليم إذا أثبت أنه بذل عناية كافية للتأكد من أن الطرف الذي تسلم إليه البضائع هو الطرف المقصود المادة 9 ف ج ، وبعبكسه سيكون مسؤولا عن الخطأ في التسليم<sup>1</sup>، ويمكن بموجب هذه القواعد وبناء على طلب الناقل طلب إصدار سند شحن ورقي بدلا من سند الشحن الإلكتروني ويترتب على ذلك إنهاء إجراءات التبادل الإلكتروني وهذا التحويل لن يؤثر على حقوق والتزامات الأطراف في عقد النقل المادة 10.

إن قواعد اللجنة البحرية الدولية وضعت مجموعة من القواعد الإجرائية لاستخدام سندات الشحن الإلكترونية، لكن القواعد هذه لم تعالج مسائل تتعلق بالإيجاب والقبول، كما إنها لا تقدم حولا في حالة فشل هذا النظام في العمل<sup>2</sup>، لذلك كان نصيب هذه المحاولة الفشل لأسباب عديدة لا مجال لذكرها هنا أهمها صعوبة التداول الإلكتروني، ومع ذلك لعبت هذه القواعد دورا مهما وبارزا في المحاولة الجديدة لسندات الشحن الإلكترونية وهي البوليرو.

<sup>1</sup>– Chandler George, " International Efforts towards the Facilitation of Electronic Commerce" pp, 7-9.

<sup>2</sup>–Livermore John & Krailerk Euarjai," Electronic Bills of Lading Functional Equivalence", 30 June 1998, p, 6. [http://elj.warwice.ac.uk/jilt/ecom/98\\_2live/livemor.htm](http://elj.warwice.ac.uk/jilt/ecom/98_2live/livemor.htm).

الفرع الرابع : مشروع البوليرو<sup>1</sup>

يهدف البوليرو إلى توفير نظام يضمن تبادل آمن لمستندات التجارة الإلكترونية عن طريق تطبيق نظام مركزي للبيانات ، ومن أهم مميزات نظام البوليرو قدرته على نقل الحقوق من حامل سند الشحن إلى طرف آخر جديد ومن ثم محاكاة وظائف سند الشحن التقليدي الورقي القابل للتداول<sup>2</sup>، هذا النظام يستبدل المستندات الورقية التجارية المختلفة ومنها سندات الشحن بسلسلة من الرسائل الإلكترونية مع وضع الضوابط اللازمة التي جاءت في شكل مجموعة لكل مستخدم نظام البوليرو فيما يسمى بكتاب القواعد ، وتوفر هذه القواعد الإطار القانوني الضروري لتمكين جميع مستخدمي نظام البوليرو من الحصول على النتائج نفسها التي يحصلون عليها حالياً من المستندات الورقية لحماية حقوقهم والبوليرو هو مشروع تجريبي موله جزئياً الاتحاد الأوروبي عام 1994 وهو بنيران قانوني للتجارة الدولية غير الورقية، و دشّن هذا المشروع في 1 سبتمبر 1999 ويديره Bolero International Limited ، وهو مشروع مشترك بين SWIFT<sup>3</sup>، وهي جمعية الاتصالات المالية بين المصارف على مستوى العالم ، وهي جمعية تملكها المصارف وتتولى المسؤولية عن المراسلات المتعلقة بالدفع بين المصارف وبين نادي TT clup نادي النقل المباشر، وهي شركة تأمين تبادلي تمثل شركات النقل والتخليص ووكلاء الشحن وسلطات الموانئ.

<sup>1</sup> - منظمة مكتب تسجيل سندات الشحن الإلكترونية و Bolero :

مختصر للكلمات الآتية: Bill of Lading Electronic Registry Organization

<sup>2</sup> - التقرير الصادر من غرفة تجارة وصناعة البحرين، المتضمن دعوة الدول النامية لوضع الأطر القانونية للتجارة الإلكترونية لاستحداث اتفاقيات التبادل الإلكتروني لمصالح الدول المعنية 2 سبتمبر 1999، ص 10 ، على الموقع:

<http://www.albayan.co.ae/albayan/1999/09/eqt/2.htm>

<sup>3</sup> - SWIFT هو مختصر ل Society for World wide Interbank Financial Transactions :

## أولاً :آلية عمل نظام البوليفيرو:

يعتمد نظام البوليفيرو على قواعد اللجنة البحرية الدولية لسندات الشحن الإلكترونية، ويستخدم مكتب تسجيل مركزي، وتظهر سندات الشحن يقوم بها المظهرون أنفسهم ولكن ليس بصورة مباشرة وإنما عن طريق مكتب التسجيل، إذ أن هناك مكتبين للتسجيل أحدهما يستلم الرسائل من الأطراف ويمررها إلى الطرف الآخر المعني، وهذا المكتب يحتفظ بسجل حملة السندات الإلكترونية ، والمكتب الثاني يهتم بعمليات التحقق من الرسائل المرسله من الأعضاء ، إذ يحتفظ بالمفتاح العام للمستخدم للتحقق من الرسائل ، إذ أن كل مستخدم وعضو في نظام البوليفيرو يصدر له مفتاحان أحدهما خاص والآخر عام والمفتاح الخاص يكون فريدا لكل عضو وهو الذي يحتفظ بسريته ، بينما المفتاح العام معروف لكل المستخدمين وعن طريقه يستطيع مكتب التسجيل التحقق من الرسائل وعندما يستلم الناقل الشحنة بتعليمات إلكترونية<sup>1</sup>، وينشئ سند شحن بوليفيرو عندها يوقع الناقل السند إلكترونيا، ويعاد إلى الناقل عن طريق مكتب التسجيل، ثم يقوم مكتب التسجيل بالتحقق من الرسالة بتدقيق توقيع الناقل الإلكتروني وبواسطة إضافة توقيعه الإلكتروني، ويتم إنشاء سند شحن إلكتروني مسجل ويعطى رقم إشارة فريد ويمرر إلى الشاحن، وحال تأكيد الشاحن قبول سند شحن بوليفيرو عن طريق مكتب التسجيل ، يصبح عندها الحامل المسجل الأول ، وإذا أراد الشاحن أو أي حامل حالي نقل سند شحن بوليفيرو عندها يرسل طلب النقل للحامل الجديد عن طريق مكتب التسجيل، وإذا قبل الحامل الجديد المقترح سند شحن بوليفيرو سيكون هو الحامل الجديد، وهكذا فان مكتب التسجيل يحتفظ بسجل لكل الصفقات فيما يتعلق بسند شحن بوليفيرو، لذلك يكون من السهل تقرير من هو الحامل النهائي، وهذا النظام تم تعديله لكي يسمح للناقل بالاشتراك بأي تظاهرات لاحقة لسند شحن بوليفيرو، ومكتب التسجيل الذي يقوم بتمرير المعلومات يمكن أن يقال أنه وكيل للناقل<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> – Jae Sundaram, op, cit. P, 2.

<sup>2</sup>– Jae Sundaram, op, cit. P, 3.

يتطلب من مستخدمى البوليرو توقيع إلكتروني لكل الرسائل بالمفتاح المخصص له، والمفاتيح الخاصة جاءت على شكل البطاقات الذكية وهي تبقى بشكل خاص في حوزة المستخدم ، والاتفاقات الخاصة بنظام البوليرو تتم بموجب كتاب القواعد "Rule Book" وهو يسهل إستخدام هذا النظام ويتضمن الاتفاق بموجب كتاب القواعد بأن كل مستخدم لنظام البوليرو لا يقاضي البوليرو عن الإخلال بالعقد أو أي أعمال مزعومة أو أخطاء في تزويد الخدمات ، والناقل هو الذي ينشئ سند شحن بوليرو عندما تشحن البضائع على ظهر السفينة وهو يحتوي على كل المعلومات التي تحتويها عادة سندات الشحن الورقية .

وتداول سند شحن بوليرو يتم وفقا لمبدئي « Novation » و «<sup>1</sup> Attornment» «الانتقال و التجديد» وهي مبادئ قانونية لحق الحلول والانتقال تستخدم لتقديم المتطلبات القانونية المهمة عن طريق التظهير، وينص كتاب القواعد على مسائل تغيير ملكية سند شحن بوليرو وحقوق الحيازة عن طريق تلك المبادئ ، فالخطوة الأولى ينتهي فيها العقد الأصلي مع الناقل ويستبدل بعقد جديد تماما بين الناقل وصاحب المصلحة بالشحنة الجديد ، والخطوة الثانية يعمل البوليرو فيها كوكيل للناقل بواسطة الاعتراف بوظيفة "Attornment" بأن الناقل يحمل البضاعة لأمر صاحب المصلحة بالشحنة الجديد ولغرض تفادي المتطلبات الكتابية يعتمد البوليرو على مبادئ "Novation" كوسيلة لتحويل العقد ولا يزال نظام البوليرو رائدا في مجال سندات الشحن الإلكترونية ويزداد استخدام هذا النظام يوما بعد يوم.

<sup>1</sup> - مصطلح Attornment يعني الانتقال، اعتراف الحائز العقاري أو المستأجر بحق من انتقلت إليه ملكية العقار محل الحيازة أو الإجارة: أي إقراره بحلول المالك الجديد محل المالك القديم في العلاقة الايجارية، الرجاء أنظر حارث سليمان الفاروقي، المعجم القانوني، إنكليزي-عربي، بيروت، 1971، ص63 ، أما مصطلح Novation فيعني تجديد، إبدال التزام قائم بالتزام جديد يحل محله، حلول مدين محل آخر في أداء الدين، أو دائن مكان آخر في يلقي عوائده وذلك باتفاق الأطراف ذوي الشأن، وفي هذا الحال يسقط الالتزام الأول ويحل محله الالتزام الجديد، المصدر نفسه، ص486.

## الفرع الخامس : معاهدة روتردام 2009

استحدثت قواعد روتردام نظام السجلات الإلكترونية إلى جوار مستندات النقل الورقية<sup>1</sup> ، بحيث يمكن تسجيل المعلومات التي يحتويها مستند النقل في سجل الكتروني بشرط أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني و استخدامه رهنا بموافقة الناقل والشاحن<sup>2</sup> ، وجعلت الاتفاقية له نفس الحجية ونفس المفعول خاص بإصدار مستند النقل الورقي أو حيازته أو إحالته<sup>3</sup> ، فوفقا للمادة الأولى ف 18 من إتفاقية روتردام سجل النقل الإلكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل البحري ، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع وتثبت وجود عقد للنقل أو تحوي عليه.

كما فرقت الاتفاقية بين نوعين من سجلات النقل الإلكترونية ، فهناك سجلات قابلة للتداول وأخرى غير قابلة للتداول ، مبينة كيفية إصدارها و البيانات الواجب ذكرها فيها وما يترتب عن إهمال ذكرها من آثار والتحفظات التي يدرجها الناقل في حالة الشك في صحة البيانات الخاصة بالبضاعة أو لم تكن له الوسائل للتحقق من صحتها لذا أوجبت الاتفاقية أن يتضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه على أن يحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع، مع إمكانية

<sup>1</sup> – Haddoum Kamel , " La nouvelle convention des nations unies sur le contrat de transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer »appelée règles de Rotterdam » revue de la cour suprême Algérienne , 2011,n 2 , p , 94.

<sup>2</sup> – حيث تنص المادة 8ف أ من اتفاقية روتردام 2008 على انه " يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بان يشتمل عليه مستند أو يحمله سجل نقل الكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقا بموافقة الناقل والشاحن.

<sup>3</sup> – وهذا ما تضمنته ف ب من المادة الثامنة من اتفاقية روتردام 2008 بأن لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته.

فقد سجل النقل الإلكتروني فعاليته أو صلاحيته إذا إتفق الناقل أو الحائز على إيداله بمستند نقل قابل للتداول أو العكس<sup>1</sup>.

زيادة على المحاولات السابقة ، قامت الغرفة الدولية للنقل البحري بتجميع بيانات مختلفة لمجموعة من المستندات الورقية و أعدتها في صورة رسائل الكترونية تحمل اسم "DISCO" و يتم تبادل البيانات بين ذوي الشأن بالموائئ المختلفة و ذلك من خلال تبادل البيانات التي تم إعدادها.

كذلك من بين المنظمات الدولية التي ساهمت بجهد وافر بوضع قواعد لتسيير التجارة الدولية عموماً حيث وضعت قواعد السلوك نجد غرفة التجارة الدولية<sup>2</sup> ، بحيث أنشأت القواعد الموحدة لتبادل البيانات التجارية بإستخدام الإرسال الإلكتروني ، وهي عبارة عن نموذج نمطي إختياري لإتفاقات تبادل البيانات إلكترونياً، كما أنه أدخلت تعديلات على القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية و على الأنكوترمز 2010 خاصة بسند الشحن الإلكتروني في عمليات الإعتماد المستندي ، و لقد كانت هذه التعديلات ضرورية لأن القواعد التي وضعتها غرفة التجارة الدولية بخصوص الإعتمادات المستندية مستخدمة على نطاق واسع، هذا فضلاً على أن الروابط بين النقل و التجارة الدولية لا تسمح بمعالجة المسألتين بصورة منفصلة .

<sup>1</sup> - مأخود من المذكرة الإسترشادية في شأن ورشة العمل لتحليل و تحديد إيجابيات و سلبيات قواعد روتردام 2009 مقدم من الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري ،الإسكندرية ، مجلة أنترناشيونال ، مارس 2010 ، ص 31.

<sup>2</sup> - نجد أن منظمة CNUCED وضعت برنامجاً يستخدم كنظام وطني لإدخال البيانات الخاصة بالجمارك و إنتاج حسابات الإيرادات ويعرف هذا البرنامج باسم ASYCUDA .

وبالرغم من كل الجهود المبذولة، إلا أن تنظيم العلاقات بين أطراف عقد النقل البحري بوثيقة شحن إلكترونية بالمعنى الحقيقي و بين الغير كالغير الحامل لوثيقة الشحن "البنك أو الدائنين" تبقى مجرد نظرية<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: بيانات سند الشحن الإلكتروني و الآثار المترتبة على إستعماله.

إن تطور التكنولوجيا الرقمية والإلكترونية والإعلام الآلي بصفة عامة، غير طريقة العمل التقليدية فالتجارة أصبحت اليوم تجارة إلكترونية، والمستندات التجارية أصبحت بيانات إلكترونية بما فيها وثيقة الشحن البحري<sup>2</sup>، و المقصود بهذا النظام هو إرسال البيانات إلكترونيا من جهاز إلى جهاز آخر وبالعكس كما سبق عرضه، ويتم تبادل هذه البيانات بموجب نماذج نمطية ومخصصة لهذا النوع من البيانات<sup>3</sup>، كما عرفت اللجنة البحرية الدولية هذا النظام بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد، المهم لقد إتسع في وقتنا تطبيق نظام التبادل الإلكتروني في جميع المجالات، وخاصة في ميدان التجارة والنقل بمختلف وسائطه، فتم ابتكار العديد من الأنظمة الإلكترونية للجمع بين البنوك والمتعاملين، وكذا شركات النقل البحري والجوي ومقدمو البضائع، إضافة إلى الجمارك وإمكانية التصريح إلكترونيا بالبضائع.

كما أصبحت صناعة الشحن البحري تتجه إلى هذه المفاهيم الجديدة، والاستخدام الورقي لسندات الشحن البحرية أصبح لا يلبي طموحات ومتطلبات التجارة، بسبب العيوب والأضرار التي ترتبت على الاستخدام الورقي كوسيط في التعامل التجاري.

<sup>1</sup>-Bonassies Pierre , Scapel Christian , op ,cit , p, 636: " Le connaissance électronique au plein sens du terme, parait donc toujours procéder, actuellement de la théorie"

<sup>2</sup>- رفعت رشاد، "الأقمار الصناعية والملاحة الإلكترونية"، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1998، ص 80.

<sup>3</sup>-Caprioli Eric, "EDI et droit du commerce international" : état de l' environnement légal, Lamy droit de l' informatique, fasc.1, décembre 1992 p, 2.



ولذا العديد من المنظمات الدولية المختصة وحتى بعض الهيئات المهنية، نشطت إلى وضع القواعد الموحدة للتبادل الإلكتروني للبضاعة الممثلة في سندات إلكترونية و التي يعتبر سند الشحن الإلكتروني أهمها.<sup>1</sup>

و لكن دراسة تنظيم القواعد الموحدة لسند الشحن الإلكتروني لا تكتمل إلا بالتطرق لبيانات سند الشحن الإلكتروني، لأنها تعتبر الأساس الذي إعتدته المنظمات الدولية و الهيئات المهنية لتنظيم قواعد سند الشحن الإلكتروني كتوقيع الناقل و الشاحن ، و تاريخ إصدار السند ، و كيفية إدراج التحفظات و خطاب الضمان ، و خير مثال على ذلك معاهدة روتردام التي نظمت بيانات سجلات النقل الإلكترونية بالتفصيل ، زيادة على البيانات المختلفة لسند الشحن و التي تدرج على وجه السند، هناك شروط عقد النقل البحري أو شروط سند الشحن و التي تدرج على ظهر سند الشحن الورقي ، و قد تم تنظيم كيفية إدراج هذه الشروط على سند الشحن الإلكتروني من قبل تلك المنظمات و الهيئات الدولية و بعدما إنتشر التعامل بسند الشحن الإلكتروني نتيجة تنظيمه من طرف تلك المنظمات و الهيئات الدولية نتجت عن هذه التقنية عدة آثار إيجابية منها و السلبية .

بناءً على ما تقدم عرضه سنتطرق في (مطلب أول) لبيانات سند الشحن الإلكتروني، ثم (في مطلب ثاني) لشروط عقد النقل البحري و التي تدرج على ظهر السند، ثم في (مطلب ثالث) للآثار المترتبة على إستعمال سند الشحن الإلكتروني .

<sup>1</sup> - هذا ما تم التطرق إليه في المطلب الثالث من المبحث الأول ، الرجاء أنظر ص من 40 إلى 54.

## المطلب الأول : بيانات سند الشحن الإلكتروني

تضمنت بعض نصوص ومواد ق ب ج تعدادا للبيانات التي يجب ذكرها على وجه الخصوص في وثيقة الشحن، إلا أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى في الوثيقة.

الملاحظ هو أن مختلف النصوص الدولية<sup>1</sup> والوطنية<sup>2</sup> تختلف في عد البيانات التي يجب أن تكون في وثيقة الشحن، ومن هنا يمكن استخلاص نقطتين: أولاً أن أي من هذه البيانات لا يستتبع بطلان العقد فعقد النقل البحري عقد رضائي، وثانياً ليس هناك أي جزاء على تخلف بيان من هذه البيانات المذكورة.

من جهة أخرى، وبالرغم من هذه الاختلافات ما بين النصوص، إلا أن لها هدف مشترك وهو تحديد عناصر عقد النقل، وإعطاء وصف للبضائع المراد نقلها، وتسمح للناقل بإدراج تحفظاته بخصوص البضائع المحزومة والتي لا يعلم محتواها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 3 ف 3 من اتفاقية بروكسل 1924، "على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند الشحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع. على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

ب- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج- حالة البضائع وشكلها الظاهر.

ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها".....

<sup>2</sup> - تنص المادة 752 من ق ب ج "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً من قبل الشاحن قبل بدا تحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحاً وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة

ج- الحالة والتكيف الظاهران للبضاعة".

<sup>3</sup>-Bonناسيس Pierre , op , cité , p. 108.

إذن وثيقة الشحن هي قبل كل شيء وثيقة النقل البحري، وبالتالي تشمل على العناصر الجوهرية والأساسية للعقد، أطراف العقد، السفينة، الرحلة البحرية، التاريخ، الإمضاءات الضرورية ، ومبلغ أجرة النقل، و نفس الشيء ينطبق على وثيقة الشحن الإلكترونية بحيث هي الأخرى تشمل كل البيانات المتطلبة قانونا ولكن بوسيلة إلكترونية تتمثل في وجود وسيط إلكتروني يملأ البيانات المختلفة بعد أن يمنحها له الشاحن و الناقل.

### الفرع الأول: هوية الأطراف

كسائر العقود الإلكترونية، لابد أن تتضمن وثيقة الشحن الإلكترونية قيودا بهوية الأطراف، أي إسم وعنوان المتعاقدين<sup>1</sup>، بحيث يجب أن يذكر إسم الناقل وبشكل واضح في وثيقة الشحن الإلكترونية، وغالبا ما يكون إسم الناقل وعنوانه في أعلى السند الإلكتروني من جهة اليمين ، أما هوية الشاحن والمرسل إليه فتدرج على يسار الوثيقة<sup>2</sup>.

غير أنه ليس في كل الحالات، بيانات هوية الأطراف تكون واضحة، فحتى في النقل البحري المنتظم الذي تكون فيه هوية الناقل واضحة ، فإنه جرى العمل على أن يكون اسم الشاحن أو المرسل إليه غير محدد ، كما أنه في بعض الحالات الشاحن الظاهر في وثيقة الشحن ليس هو الشاحن الحقيقي، ولكن وكيله بالعمولة للنقل أو حتى وكيل العبور الذي يدرج إسمه وليس إسم الشاحن الحقيقي (موكله) ، بل حتى بالنسبة للمرسل إليه الذي قد يختفي إسمه تحت إسم أحد مساعدي النقل البحري أو باسم البنك الذي مول العملية وتفاوض باعتماد مستندي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 36 ف 2 ب و ف 3 أ من معاهدة روتردام.

<sup>2</sup> - أنظر الملحق رقم 3 نموذج لسند الشحن إلكتروني.

<sup>3</sup> - غنيم أحمد ، "سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية"، دراسة نظرية وتطبيقية، الطبعة السابعة، سنة 2000 بدون دار النشر، ص 27 وما بعدها.

قد تنثور مشكلة وهي إصدار وثائق الشحن الإلكترونية على غرار وثائق الشحن الورقية بدون هوية الناقل، في الحياة العملية هناك عديد من وثائق الشحن هي بدون هوية الناقل، و الخانة المخصصة للناقل على اليمين تأتي بيضاء لا تحمل أية بيانات أو لا يترك هذا الفراغ أصلاً لملاً هوية الناقل ، فمثلاً وثائق الشحن لمشارطات الإيجار المستعملة عادة في نقل بضائع الصب تحمل اسم الناقل ولا يكون هناك أي مشكل عندما تكون وثيقة الشحن تحت يد المستأجر بحيث أن العلاقات بين المتعاقدين تحكمها قواعد عقد إيجار السفينة، ولكن بالمقابل ، عندما تحول وثيقة الشحن إلى المرسل إليه باعتباره من الغير بالنسبة لعقد إيجار السفينة، هذا التحويل يسبب بعض الصعوبات، فالغير حامل وثيقة الشحن ليس ملزم إلا في العلاقة التي تربطه في عقد النقل ، في حين عقد إيجار أو مشاركة الإيجار التي لا يعلمها، لا يمكن أن يواجهها<sup>1</sup> فإذا كان هناك ضرر للبضائع، الغير حامل السند يطلب التعويض من الناقل، والعقد الوحيد الذي بين يديه هو وثيقة الشحن، في حين أن هذه الأخيرة لا تحمل أي بيان حول هوية الناقل، أكثر من ذلك تكون ممضية بطريقة غير مقروءة من طرف الوكيل ، والذي يبين أنه لا يمضي إلا بصفة وكيل ، لهذا لقد تطور القضاء الفرنسي في هذه النقطة بعد قضية "جوليا" حيث وافق مجلس النقض الفرنسي في 1983 على حكم محكمة استئناف "ران"، الذي قضى بعدم قبول دعوى الغير حامل السند ضد المجهز المسجل في دفتر التسجيل بصفته مالك للسفينة<sup>2</sup>، هذا القرار كان محل نقاش ونقد كبير من الفقه الفرنسي<sup>3</sup> ، كما أن مجلسي "آكس"<sup>4</sup> وروان<sup>5</sup> خالفا هذا القرار وإعتبرا أنه في حالة عدم وجود بيان في وثيقة الشحن حول هوية الناقل عد المجهز / المالك، هو الناقل الظاهر .

<sup>1</sup>- Tassel Yves, "Le connaissance de charte-partie sans en-tête", DMF1987, p, 547.

<sup>2</sup>- Cass. com 1 mai 1983, navire Julia, DMF1984, p, 269.

<sup>3</sup>- Achard Raymond, L' action directe des porteurs de connaissance contre le propriétaire du navire dans l' affrètement a temps", DMF 1984, p, 259 .

<sup>4</sup>- Aix, 14 févr.1984, navire Baitin, DMF 1985. p, 542 , Aix, 22 oct. 1985, navire Vomar, DMF 1987. p155.

<sup>5</sup>- Rouen, 11 mai 1984, navire Dover, DMF 1985. p, 162 , Rouen, 14 juin 1984, navire Ephestos, DMF1985. p, 351.

لذا على المجهز مالك السفينة، أن يوضح خلال التعاقد في عقد إيجار السفينة أنه لا يمكن أن يكون هو الناقل، وأن المستأجر هو الذي يحمل هذه الصفة، كما أكدت المادة 754 ق ب ج ذلك بحيث نصت على أنه إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة هو الناقل ، كما أن هناك عدة إجتهادات قضائية للمحكمة العليا الجزائرية<sup>1</sup> أكدت على هذه الحالة، و نفس الحكم نصت عليه المادة 37 ف 2 من معاهدة روتردام أنه إذا لم يحدد في تفاصيل العقد أي شخص يفترض ، أن مالك السفينة المسجل لتلك السفينة هو الناقل.

و عليه فإن عدم تعيين هوية الناقل في العقد ليس هو الإحتمال الوحيد الذي ممكن أن يثير المشكل، ولكن هذا الأخير قد يكون نتيجة تعدد الناقلين و هذا ما سنتعرض له (أولاً)، أم هو الناقل الظاهر (ثانياً)، أم الناقل المتعاقد (ثالثاً).

### أولاً: تعدد الناقلين

في كل الأوقات وفي معظم الرحلات، إثنين أو أكثر من الناقلين البحريين يشتركان في الإستغلال المشترك لخط بحري، مانحين بذلك مجموعة خدمات و الغالب أن نفس وثيقة الشحن الإلكترونية أو التقليدية هي مستعملة من الناقلين الإثنين، و يظهر إسم الناقلين الإثنين على الوثيقة، إلا أن المحاكم تعتبر أن عقد النقل انعقد من طرف أحد الاثنين للصالح المشترك ، وتمنح للمرسل إليه حق رفع دعوى ضد كل واحد من هؤلاء الناقلين، الذين هم متضامنين في المسؤولية المترتبة عن النقل.

<sup>1</sup> - قرار بتاريخ 2002/03/05 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية ، عدد 1 ، 2004 ، ص 157 . قرار بتاريخ 2005/05/11 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية ، عدد 1 ، 2006 ، ص 355 . قرار بتاريخ 1993/10/25 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية ، عدد 1 ، 1994 ، ص 164 .

اليوم هذا التعدد نراه في استغلال مختلف الخطوط الملاحية في تجمعات بحرية<sup>1</sup> أو في شكل إتحاد بين المجهزين ، في هذه الحالة ولأسباب تجارية، فإن مطبوعة وثيقة الشحن تحمل في الأعلى مجموع شركات الملاحية عضو في هذا الإتحاد، مما يصعب معه على المرسل إليه تحديد الناقل المسؤول ، و بصفة عامة مثل هذه الوثيقة لا تسمح بمعرفة الناقل الحقيقي، في حين هذا التجمع هو ذاته لا يحمل بالضرورة الشخصية المعنوية وليس له في كل الأحوال صفة الناقل، فمثلا مجلس "باريس"، قضى بأن هذه التجمعات ليست هي في حد ذاتها شركة ملاحية للنقل ولا تقوم بعمليات النقل البحري، مؤكدا على أن عملية النقل لا تكون إلا للشركات التي هي عضو في هذه التجمعات وليس للتجمع بحد ذاته.

إذن المرسل إليه حامل وثيقة الشحن الذي يريد رفع دعوى المسؤولية عليه تحديد هوية عضو التجمع الذي يعتبره الناقل الذي تعاقد معه ، فمن الممكن معرفة هوية الناقل من إسم السفينة بمراجعة دفتر تسجيل السفن لأن اسم السفينة عادة يدرج في وثيقة الشحن، و هذا يفترض طبعاً أن يكون الناقل مالك السفينة وإذا لم يكن كذلك و هو الأغلب ، فإن صاحب الحق في البضاعة ليس له أي حل سوى رفع الدعوى على كل أعضاء التجمع طالبا مسؤوليتهم بالتضامن وما عليهم إلا أن يحددوا هم الناقل الحقيقي.

## ثانياً : الناقل الظاهر

أظهرت التجربة العملية أنه عندما تحمل وثيقة الشحن إسم الناقل يكون معه الرمز على وثيقة الشحن الإلكترونية أو التقليدية وهذا التعيين ليس دائماً صحيح، فمن الممكن أن يكون مساعد الناقل أو وكيل عبور أو وكيل شحنة، أو وكيل بحري، الذي يريد ولأسباب تجارية أن يظهر كأنه ناقل مستقل، وفي الحقيقة هو لا يملك أي شيء، و لا يستغل السفينة ، فعمله مقتصر في جمع البضائع التي سوف يكلفه

<sup>1</sup> - المؤتمرات هي تجمع أصحاب السفن الخطية العاملة في نفس التجارة بناء على اتفاقهم و هذه التجمعات ليس لها شخصية قانونية، فهي تجمعات خاصة ويحكمها بروتوكول اتفاق يحدد هدفها، والمدة وكذلك المنطقة الجغرافية التي تحكمها والتزامات الأعضاء المشاركين فيها، فهذه الاتفاق بين المجهزين في شكل تجمع هو تأسيس وإقامة تعاون بين المشاركين والمنظمين في المؤتمر، من أجل ضمان الاستقرار والمداومة في الخدمات بنوعية وعلى حسب متطلبات الشاحنين وذلك بوضعها لأجرة نقل موحدة.

الناقل الحقيقي<sup>1</sup> ، ظاهراً له صفة الناقل، القضاء يعتبره ناقل ويمنحه هذه الصفة<sup>2</sup> ، وتقام مسؤوليته هذه بصفته ناقل، والقضاء يطبق نفس الحكم حتى في غياب خطأ الناقل الظاهر، من الممكن أن وكيل بحري يمثل عدة مجهزين، ويستعمل وثيقة شحن باسم أحدهم من أجل عملية نقل في الحقيقة نفذت من طرف ناقل آخر، ففي هذه الحالة المحاكم تمنح للمرسل إليه حق رفع الدعوى ضد الناقل الظاهر.<sup>3</sup>

### ثالثاً : الناقل المتعاقد

شرط تحديد الناقل البحري ظهر في إنجلترا كأغلب شروط النقل، هذا الشرط كان في الأصل موضوعه حماية مستأجر السفينة الذي يمنح وثيقة شحن باسمه ، أين كان المستأجرين على العكس المجهزين المؤجرين لا يستفيدون في القانون الإنجليزي من تحديد المسؤولية بالنسبة لمالكي السفن هذا الشرط أصبح من ضمن الشروط النموذجية<sup>4</sup>.

ما تجدر الإشارة إليه، أن المشرع الجزائري أجاز للناقل المتعاقد، أي الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن أن يعهد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل آخر "الناقل الفعلي" ، فالناقل البحري الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة يلتزم بتنفيذ الالتزامات المترتبة على النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ، وهذا ما تؤكد المادة 765 من ق ب ج<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>- "Le commissionnaire de transport", art collectif des étudiants en Magister du droit maritime et des activités portuaires, Faculté de droit, Université d' Oran, Le Phare no 84, Avril 2006.

<sup>2</sup>- Paris , 26 janv. 1982, DMF 1982.p, 608

<sup>3</sup>- Aix-en Provence, 1er févr. 1974, DMF1975.p, 272.

<sup>4</sup>- Rodiere René, "Traite général de droit maritime", tome 2, librairie Dalloz Paris, 1970, p, 698.

<sup>5</sup> - : « تنص المادة 765 من ق ب ج أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة ، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها وثيقة من تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ «. هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به ، وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة.

فمن خلال استقرار المواد المذكورة أعلاه يتبين بأن هذه الأحكام أجازت للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين ليدفع له التعويض الواجب على الأضرار وذلك نيابة عن باقي الناقلين ، على أن يرجع هذا الناقل على باقي الناقلين المسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحصيل ما دفعه، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق بالبضاعة خلال المسافة التي قام فيها بالنقل، ولكن من الناحية العملية قد يصعب إن لم نقل يستحيل إثبات الجزء من النقل الذي حصلت فيه الخسائر، وبالتالي فإنه من الأحسن للمرسل إليه أن يرفع دعواه ضد الناقل المتعاقد ، أي الناقل الأول ، على أنه إذا لم يستطع إثبات أي جزء من النقل هلكت فيه البضاعة عد كل من الناقلين مسؤولاً بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها.

### الفرع الثاني : الرحلة البحرية

تعرف الرحلة بموجب تعيين السفينة التي سوف تقوم بعملية النقل (أولاً)، ومن جهة أخرى بتعيين مينائي الشحن والتفريغ (ثانياً)، وكذا تاريخ استلام البضائع وتسليمها (ثالثاً).

### أولاً : السفينة .

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية التي تتم بموجبها عملية الملاحة البحرية<sup>1</sup> ، و بناءً على ذلك خصص ق ب ج الفصل الثاني منه للسفينة ، فمن البيانات الجوهرية التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن التقليدية

<sup>1</sup> - الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول الموافق ل 25 يونيو 1998 المتضمن ق ب ج نصت المادة 13 على أنه " : تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة بمثل هذه الملاحة" ، كما ذكرتها معاهدة روتردام ضمن بيانات سند الشحن الإلكتروني المادة 36 ف 3 أ.



و الإلكترونية إسم السفينة<sup>1</sup> ، خاصة إذا صدرت الوثيقة وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه بحيث تحمل الوثيقة عبارة "مشحونة"<sup>2</sup>.

فذكر إسم السفينة في وثيقة الشحن له أهمية كبيرة، بالنظر لوثيقة التأمين، مع العلم أن شركات التأمين عادة تقصي بعض السفن من التأمين خاصة كبيرة السن، أو لخصوصية عملية الاعتماد المستندي لتمويل عملية بيع البضائع.

لذا في الواقع العملي نرى بعض وثائق شحن تقليدية و إلكترونية لا تحمل أية بيانات تتعلق باسم السفينة، نظرا لإثارة هذا التعيين لبعض الصعوبات، هنا التعيين ممكن أن يكون خلاف للحقيقة بحيث يحتوي على خداع أو غش الحالة الأولى، أو ممكن في بعض الحالات يكون سببه خفي كالكشك في إجراء المسافنة<sup>3</sup> الحالة الثانية.

### 1- اسم السفينة غير حقيقي.

على العموم يحتفظ الناقلين بحرية تغيير السفينة في وثيقة الشحن التقليدية و الإلكترونية على السواء و إبدال السفينة ممكن أن يكون جائز ومستساغ ، ولكن من المفروض أن تكون وثيقة الشحن محل تصحيح لتعيين إسم السفينة التي هي فعلا مشحونة بالبضائع ، لأن المستفيد من وثيقة الشحن، سوف يعطي ثقة عمياء لبيانات المتعلقة بالسفينة ، و ممكن أن يتضرر مثلا بفقدان الاستفادة من التأمين أو وقف الاعتماد المستندي بسبب هذه البيانات التي تثير مسؤولية الناقل .

<sup>1</sup> - وهذا ما تضمنته المادة 15 من ق ب ج بحيث يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها ، كما أن شروط منح الاسم للسفينة وتغييره محدد بموجب القرار المؤرخ في 05 ابريل سنة 1989 و التي نصت المادة 10 منه على أنه " يجب أن تسمى السفن التجارية على الخصوص من أسماء: -شهداء الثورة الجزائرية أو الشخصيات الكبيرة للتاريخ الجزائري، الجبال الجزائرية، المناجم الجزائرية، الوديان الجزائرية المدن الجزائرية أو الأسماك.

<sup>2</sup> - تنص المادة 751 من ق ب ج على انه "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة " مشحونة " وكذلك اسم السفينة و بيان و تاريخ التحميل"

<sup>3</sup> - Bonassies Pierre, Scapel Christian : "Droit maritime" LGDJ 2006, P, 613.

بل أن بعض الفقهاء يشككون في إعطاء وصف وثيقة شحن على الوثيقة التي لا تحمل اسما لسفينة خاصة إذا كانت البضائع مشحونة فعلا على ظهر هذه السفينة<sup>1</sup> ، فما قيمة الوثيقة التي لا توضح أين البضائع هي مشحونة فعلا؟.

مع الإشارة أنه في مثل هذه الحالة، الناقل ليس له الحق في التحديد القانوني للمسؤولية على إعتبار أن هذا التحديد مجاله محدود في التلف أو هلاك البضائع أثناء النقل ، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة<sup>2</sup> 809 ، أين حرم الناقل من الاستفادة من حدود المسؤولية إذا تبين أن الخسارة أو الضرر الذي لحق البضاعة نتج عن عمل أو أهمال من قبل الناقل ، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة.

الواقع العملي الحالي للنقل البحري الدولي، أوجد خطر جديد لتبديل اسم السفينة، فهذا التغيير راجع إلى كثرة السفن و وفرتها، وكذلك إلى عملية المسافنة المرتبطة بنظام التجميع<sup>3</sup> (hubs)، فالنقل البحري الدولي ينفذ بصفة إعتيادية عن طريق تجميع الحمولات والشحنات في بعض الموانئ الرئيسية<sup>4</sup> ، وهذا التجميع يكون على الصعيد المحلي من طرف سفن صغيرة أو متوسطة وثم في مرحلة ثانية من أجل نقل البضائع بين الدول أو حول العالم تشحن في سفن ضخمة ، والتي لا تتوقف إلا في الموانئ الرئيسية، هذا النظام حاليا هو معمم في النقل بالحاويات، بحيث يلزم لتمام عملية النقل استخدام ، سفينتين أو أكثر وبالتالي البضائع تكون محل مسافنة أو أكثر، هذه المسافنات تكون دائما مدرجة تحت شرط في وثيقة الشحن وهي جائزة .

<sup>1</sup>- Bonassies Pierre, Scapel Christian: op , cit. P, 612

<sup>2</sup>- تنص المادة 809من ق ب ج على أنه " لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق البضاعة نتج عن عمل أو أهمل من قبل الناقل، سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح".

<sup>3</sup>- Terme emprunté au transport aérien, ou il désigne le « moyen » d' un système de regroupement des passagers dit « hub and spokes », le moyen et les rayons. Dans la terminologie du transport aérien, « hub » se traduit par plate-forme de correspondance. Le terme, adapte aux passagers, ne parait pas transposable aux marchandises. V .Bonassies .P, Scapel. C, op.cit. n° 957 p 613.

<sup>4</sup>- سعيد عبده، "أسس جغرافية النقل"، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، بدون سنة النشر، ص 287 وما بعدها.

## 2- تعدد السفن .

يبقى الإشكال في تعيين اسم السفينة في وثيقة الشحن، فمعظم وثائق الشحن الإلكترونية الحالية أدخلت التطور العملي وتطبيقي، بحيث وثيقة الشحن تفرق بين السفينة التي تقوم بتقريب البضائع وبين السفينة الأصلية، بل أكثر من ذلك فإن النقل في هذه الحالات يكون من الباب إلى الباب أو نقل متعدد الوسائط مما يعني ضرورة تعيين البيانات المتعلقة بالموانئ.

### ثانياً : تحديد مينائي الشحن والتفريغ

من بين عناصر الرحلة الواجب إتمامها، تعيين الموانئ التي سوف تجري بينهما عملية النقل أي مينائي الشحن و التفريغ ( المادة 748 من ق ب ج و المادة 36 ف 3 د من معاهدة روتردام) وبما أن الازدهار الحضاري لأي دولة يعتمد على التجارة الخارجية كونها أداة نمو واضحة والتي تعد الموانئ أهم منافذها الرئيسية<sup>1</sup> ، تتطور الموانئ بتطور تقنيات النقل البحري، إذ أخذت الموانئ بالتخصص في نوع وحجم البضائع وفقاً لتقنيات متطورة وبالتالي أصبحت الموانئ متعددة الأغراض<sup>2</sup> .

و يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء تجاري من الحجم الصغير و المتوسط<sup>3</sup>، ويصل حجم مبادلات الإجمالي إلى 130 مليون طن، وتخدم 95 % من المبادلات التجارية الخارجية، مما يدل على أهمية الموانئ، كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري<sup>4</sup> .

فموجب عقد النقل البحري يتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء آخر هو ميناء التفريغ ومسؤوليته محددة منذ تكلفه بالبضائع إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه.

<sup>1</sup> - سعيد عبده ، المرجع السابق ، ص 284 .

<sup>2</sup> - وخير مثال على ذلك هو ميناء روتردام في هولندا والذي يعد أكبر ميناء في العالم لما يستقبله من سفن كبيرة الحجم.

<sup>3</sup> - الموانئ هي كالتالي : الجزائر ، وهران ، عنابة ، سكيكدة ، أرزيو ، بجاية ، مستغانم ، الغزوات ، جيجل ، تنس ، دلس .

<sup>4</sup> - محمد الشريف فاطمة الزهراء ، رميني فوزية ، " الموانئ الجزائرية : تحول صعب في تسييرها" ، مقال منشور في مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا . - العدد السابع ، ص 165 .

وعدم تنفيذه لعملية النقل من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، تثير مسؤوليته وما عليه في هذه الحالة سوى البحث عن قوة قاهرة لتبرير عدم تنفيذه.

و إذا كنا بصدد نقل من الباب إلى الباب، وثيقة الشحن الإلكترونية تتضمن ميناء الشحن، كمكان لإستلام البضائع وميناء الوصول كمكان للتسليم والناقل يكون مقيد بهذه الشروط ، وهو مسؤول عن المرحلة البحرية حسب ق ب ج وحسب النظام القانوني المطبق على النقل متعدد الوسائط بري أو بحري أو جوي أو عن طريق السكة الحديدية.<sup>1</sup>

### ثالثا : قيمة أجرة الحمولة .

نص المشرع على أن تتضمن وثيقة الشحن أجرة الحمولة الواجب دفعها ، مع الملاحظ ، أن هذا البيان نصت عليه قواعد هامبورغ المادة 15 ف 1/ك<sup>2</sup> وقواعد معاهدة روتردام المادة 42 و في حالة ما إذا كانت مستحقة عند الوصول أي يتم دفعها من طرف المرسل إليه ، فعمليا غالبا ما تتضمن الوثيقة الشحن بيانات تتعلق بالأجرة ، ولكن دائما هناك الصعوبات والمشاكل التي تطرحها عملية تحديد هذه الأجرة لهذا نصت المادة 36 من معاهدة روتردام على أنه إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفا" أو عبارة مشابهة ، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع، ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو الشاحن.

### الفرع الثالث : تاريخ إصدار وثيقة الشحن وتوقيعها

توجب المادة 760 من ق ب ج أن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ و مكان إصدارها و نفس الشيء يطبق على وثيقة الشحن الإلكترونية و لكن الطريقة تكون مختلفة إذ تكون كل المعلومات المتعلقة

<sup>1</sup> - نصت المادة 769 من ق ب ج على أنه "يسري القانون الخاص بكيفية النقل المطبق، وذلك بالنسبة لأجراء النقل الذي لا يتم بالطريق البحري".

<sup>2</sup> - قواعد هامبورغ المادة 1/15 ك: ما ستحق على المرسل إليه من أجرة النقل ، أو إشارة أخرى تدل على أن أجرة النقل مستحقة عليه."، قواعد هامبورغ .

بالسند الإلكتروني و تاريخ إصداره مسجلة لدى مشغل السندات الإلكترونية<sup>1</sup>، ومثل هذا التاريخ يفيد في تحديد تاريخ إنتقال حيازة البضائع إلى الناقل ومدى مسؤوليته عن سلامتها<sup>2</sup>، و يجب أن توقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.

### أولا : تاريخ إصدار السند .

يجب أن تكون وثيقة الشحن مؤرخة<sup>3</sup>، بل جميع نسخ وثيقة الشحن تكون مؤرخة وتحمل مكان إصدارها، ويكون مطابق لتاريخ الشحن الفعلي للبضائع على ظهر السفينة، هذا التاريخ له أهمية كبيرة ويؤثر على العقود الأخرى في السلسلة العقدية، هذا التاريخ له أهمية فيما يتعلق بالتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد البيع البحري وكذلك الاعتماد المستندي، حيث أنه بالنسبة لببوع الإقلاع" فوب" أو " سيف" المستعملة كثيرا في مصطلحات البيع البحري تحدد وقت التسليم بالنسبة للبائع ووقت تحويل المخاطر، والوقت الذي يتحرر فيه البائع من التزاماته التعاقدية بخصوص التسليم بإنتقال البضائع من قاع السفينة أثناء الشحن<sup>4</sup>.

أما بخصوص الاعتماد المستندي، ففتحه محدد بالشروط الموضوعه من طرف البنك مانح الاعتماد وهذه محددة بالوقت، مثلا البضائع تشحن قبل 1 ديسمبر 2005 وتمديد مدة الشحن ليس في كل الأحوال ممكن، مما قد يثير بعض المشاكل في قبول الاعتماد، غير أنه، قد لا تشحن البضائع في التاريخ المعين من طرف مانح الاعتماد أو المحدد في عقد البيع، كما في حالة تأخر البائع في إحضار البضائع أو في تقريبها على الرصيف أو تأخر السفينة التي لا يمكن أن يضعها الناقل في الخدمة في التاريخ المعين

<sup>1</sup> - المادة 36 ف 2 ج من معاهدة روتردام .

<sup>2</sup> - كما أن ذكر تاريخ إصدار وثيقة الشحن يفيد في الببوع البحرية وذلك للتحقق من وفاء البائع في التزامه بتسليم البضاعة للناقل في الميعاد المتفق عليه في عقد البيع.

<sup>3</sup> - "تنص المادة 760ق ب ج على أنه "و يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها.

<sup>4</sup> - بعض العقود البترولية تربط الثمن بتاريخ وضع البضائع في السفينة.

و تبعات هذا التأخير من الممكن أن تكون كبيرة بالنسبة للشاحن المهدد بفقدان الربح " الفائدة" من البيع و/أو الدين<sup>1</sup> .

### ثانيا : توقيع وثيقة الشحن

كما رأينا سابقا ، عقد النقل البحري هو عقد رضائي وغير شكلي يمكن عقده وإثباته بأي شكل، بل حتى بدون كتابة و ذلك في حالة ما إذا لم يطلب الشاحن من الناقل إصدار سند الشحن ، غير أنه إذا صدرت وثيقة الشحن وهو الغالب عموما فإن إمضاء<sup>2</sup> هذه الوثيقة يخضع لقواعد خاصة، وهي ليست نفسها عندما تطبق على الشاحن أو على الناقل ، كما نصت معاهدة روتردام في المادة 38 على أنه يتضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه ، و يتم تحديد هوية الموقع من حيث علاقته بسجل النقل الإلكتروني و أن الناقل أذن له بالتوقيع.

تفاديا للتكرار سيتم التعرض بالتفصيل إلى حالات و كيفية التوقيع على سند الشحن الإلكتروني من طرف الناقل و الشاحن.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>-Caprioli Erik ,op , cit , p, 54

<sup>2</sup> - التوقيع أوسع نطاق من الإمضاء، لن التوقيع يشمل الإمضاء وبصمة الأصبع، والختم، غير أن المشرع الجزائري استعملهما بنفس المعنى في القانون المدني وفقا للمادة327 .

<sup>3</sup> -الرجاء أنظر من ص 126 إلى ص 132.

**الفرع الرابع: وصف وتعيين البضائع.**

مثل أي وثيقة نقل، فإن سند الشحن الإلكتروني يعني إستلام البضائع من طرف الناقل بالكمية والحالة الظاهرة المبينة في العقد<sup>1</sup> ، فهذا الإستلام يلعب دور أساسي في تحديد المسؤولية، غير أن تقدير شروط تنفيذ عقد النقل تكون بالمقارنة مع المعاينة التي تجري على حالة البضائع أثناء التسليم وحسب بيانات التعيين في وثيقة الشحن.

فمن الضروري التساؤل حول بيانات تعيين ووصف البضائع (أولا)، وكذا قوة هذه البيانات في الإثبات (ثانيا).

**أولا: بيانات التحقق من البضائع**

النصوص الوطنية<sup>2</sup> أو الدولية<sup>3</sup> تجمع كلها، تقريبا لبيانات التحقق من البضائع ووصفها تقدم أو ترسل إلى الناقل من طرف الشاحن، عمليا الشاحن أو وكيل العبور<sup>4</sup> ممثل الشاحن هو من يملئ الفراغات في وثيقة الشحن التقليدية التي قدمت له من طرف الشركة الملاحية، ثم يعطيها إلى وكيل السفينة أو ممثله للإمضاء ، أما في سند الشحن الإلكتروني فالشاحن يقدم تفاصيل البضاعة لمشغل السندات الإلكترونية و هذا الأخير يقوم بوضعها على السند تم نقلها إلكترونيا إلى الناقل أو وكيله.

<sup>1</sup> - تنص المادة 39 ف 3 من معاهدة روتردام على أنه إذا لم تبين بيانات سند الشحن الإلكتروني ترتيب البضائع و حالها الظاهرين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ ، إعتبر أن بيانات سند الشحن الإلكتروني قد بينت أن ترتيب البضائع و حالها الظاهرين كانا على مايرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ.

<sup>2</sup> - المادتان 748 و 752 من ق ب ج .

<sup>3</sup> - المادة 3 ف 3 من اتفاقية بروكسل 1924 و المادة 15 من اتفاقية هامبورغ 1978 و المادقم 36 ف 4 "أ- ب " من معاهدة روتردام .

<sup>4</sup> - وكيل العبور هو من يحضر الوثائق اللازمة لإجراء عملية النقل ويحضر سند الشحن (note de mise a quai) ثم يحضر أخيرا وثيقة الشحن (le connaissement) .

فهذه البيانات تحدد جوهر العقد، وكذلك تحدد طريقة حساب المسؤولية المحدودة للناقل، في حالة ما إذا ثبتت ووجب عليه التعويض<sup>1</sup> ، وفائدة ترقيم الطرود المدمجة في حاوية أنها تسمح بإبعاد حساب المسؤولية المحدودة عن طريق الوزن بالكيلوغرام بالنسبة لمجموع الحاويات، وهي عادة في صالح أصحاب الحق في البضاعة<sup>2</sup> .

الشاحن إذن عليه بذل جهد خاص في تحديد البيانات التي يدرجها في وثيقة الشحن، ويمكن أن تثار مسؤوليته في حالة التصريح الكاذب<sup>3</sup> ، و عندما يكون هذا القيد للبيانات مكلف به وكيل العبور وهو الغالب ، و يكون هذا الأخير مسؤولاً إذا كان بصفته التجارية، وكشخص محترف لم يستعمل البيانات التي هي في صالح الشاحن<sup>4</sup> .

كما لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن متعمداً تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل المادة 810 من ق ب ج .

### ثانياً : قوة هذه البيانات في الإثبات

باستثناء الحالات التي جرى فيها التحفظ ، بيانات وثيقة الشحن لها قوة إثبات خاصة، فوثيقة الشحن هي سند رضائي وهي أداة رئيسية من أدوات التجارة الدولية، حاملوها المتتابعين هم المشترون المتتابعون للبضائع المشحونة في السفينة، ويعطون ثقة كبيرة لهذا السند، بل أن سلامة التجارة البحرية

<sup>1</sup> - ملزي عبد الرحمان، " نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري " ، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007 ص202 .

<sup>2</sup> - تنص المادة 805 من ق ب ج " في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع ، فإن العبارة في حساب أي / -المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري" .

<sup>3</sup> - العطير عبد القادر ، باسم محمد ملحم - "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، سنة، 2009 ، الص 235 وما بعدها.

<sup>4</sup> - Bonassies Pierre, Scapel Christian, op cit p, 620,



هي بهذا الثمن، وما على المرسل إليه سوى مقارنة البضائع بما هو مدرج في وثيقة الشحن من بيانات كما هي موصوفة، كما أشارت إلى ذلك محكمة النقض الفرنسية في 1958.<sup>1</sup>

فثلاثية أطراف العقد تبرر في كل الأحوال القوة الثبوتية لهذه الوثيقة ، بحيث أن طبيعة الأشياء تفرض التفرقة بين الشاحن و المرسل إليه ، لأن هذا الأخير هو الذي يكون موضوع حماية معززة كونه لم يكن حاضرا وقت إبرام العقد ووقت الشحن ، لذا يضع ثقته الكبيرة في تعابير بيانات وثيقة الشحن ، فهو في الغالب يشتري و يبيع البضائع على الورق فبنظره و نظر المشتريين الآخرين لا تكون محل شبهة.<sup>2</sup>

كما نص المشرع الجزائري في المادة 761 من ق ب ج على أنه تمنح للمرسل إليه ، قرينة لا يمكن ردها حول صحة بيانات سند الشحن بالنسبة لإستلام البضائع من قبل الناقل في الحالة و الكمية المبينة في الوثيقة.<sup>3</sup>

كما أن معاهدة بروكسل معدلة ببروتوكول 1978 تنص صراحة على هذا الحكم في المادة 4 ف3 البند 2 و معاهدة هامبورغ المادة 3/16 ف 6 و كذلك معاهدة روتردام المادة 41 ف ج .

النصوص القانونية كمعاهدة بروكسل 1924 في المادة 3 ف 4 ، و ق ب ج في المادة 761 لا تقر القوة الثبوتية إلا للبيانات المتعلقة بالعلامات عدد الطرود و أوزانها أو الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة ، أما البيانات الأخرى المدرجة في وثيقة الشحن تبقى خاضعة للقواعد العامة ، فالناقل له

<sup>1</sup> – Cass. 21 oct. 1958, DMF, 1959. p, 86 « En décider autrement serait enlevé toute force probante a un titre qui constitue le contrat de transport et dont tous les intéressés a la vente peuvent faire état pour justifier tant de la qualité que de la quantité de la marchandise »

<sup>2</sup> – بسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع" أطروحة الدكتوراه، جامعة تلمسان، 2012 ، ص 65.

<sup>3</sup> – المادة 761 ق ب ج " تعد وثيقة الشحن الموضوعية طبقا لأحكام هذا الفصل ، ثابتة بالقرينة ، بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة و الكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك . لا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية".

دائماً إمكانية إثبات عكسها ، و حتى في مواجهة المرسل إليه فمثلاً من بين هذه البيانات نجد إسم المرسل إليه و إسم السفينة ، تاريخ و طريقة دفع أجرة النقل ، أما معاهدة روتردام فنجدتها تنص خلاف ذلك تماماً إذ أنها تمنح القوة الثبوتية لكل البيانات المنصوص عليها في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إذ تنص المادة 41 ف ب على أنه "لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيّاً من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية ، أو مدرجة في سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول محال إلى مرسل إليه يتصرف بحسن نية."

### الفرع الخامس :تحفظات الناقل البحري و خطاب الضمان في وثيقة الشحن الإلكترونية

#### أولاً : تحفظات الناقل البحري

إذا كان الناقل يقبل إدراج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن التقليدية على أساس التصريح الكتابي للشاحن وإمضائه الوثيقة بدون اعتراض أو ملاحظة ، فإن الناقل يفترض فيه أنه تسلم البضائع مطابقة لهذه البيانات من حيث الكم وحالتها الظاهرة<sup>1</sup>، والملاحظ أن هذه القرينة هي شديدة ، بحيث إذا كان يمكن إثبات عكسها في مواجهة الشاحن ، فإنها قاطعة في مواجهة المرسل إليه ، الغير حامل الوثيقة وبحسن نية في حين بيانات الشاحن لا تكون دائماً صحيحة أو كاملة ومتقنة ، فإذا وضع الناقل الثقة في الشاحن ، فإنه بالمقابل عليه تحمل تبعة الهلاك أو النقص في البضائع في مواجهة المرسل إليه ، مع أنه في الواقع ليس مسؤولاً عن ذلك ، بحيث أن التلف أو النقص قد يكون موجود قبل النقل ، أي قبل أخذ الناقل للبضائع على عاتقه .

<sup>1</sup> - عدلي أمير خالد، " أحكام مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد"، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 1999 ، ص 81.

كما نجد نفس الحالة في بيانات سند الشحن الإلكتروني حيث أنه يقدم الشاحن كل البيانات المتعلقة بالبضاعة لمشغل سندات الشحن الإلكتروني و يوقع عليه ، و يقوم هذا الأخير بتدوينها على السند وهذه البيانات مفترض فيها الحقيقة و أن الناقل تسلمها كما هي .

لذا للناقل إمكانية حماية مصالحه ضد هذا الخطر، بإدراج تحفظات أو بيانات في وثيقة الشحن عند إصدارها و لكن ليست هذه التحفظات دائما فعالة ومؤثرة فقد تكون مجرد تحفظات نموذجية أو عامة. و عن إمكانية إدراج التحفظات في سند الشحن الإلكتروني فإنه يكفي إدخالها مثل البيانات الأخرى مع علم الشاحن و ذكر الأسباب التي دعت إلى عملها<sup>1</sup>.

### 1- التحفظات المؤثرة أو الفعالة

اتفاقية بروكسل لسنة 1924 نصت على التحفظات التي يدرجها الناقل ولكن بصيغة سلبية فالمادة 3/3 تجبر الناقل بعدم إعلان أو إدراج في وثيقة الشحن ، علامات العدد، الكمية أو الوزن ، إلا إذا كان للناقل دواعي جدية للشك في صحة البضائع التي تسلمها، أو إذا لم تكن له الوسائل المعقولة للتحقق منها نفس المضمون نجده في المادة 755 ق ب ج التي نصت على أنه " يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

- أ - عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواعي جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها،
- ب - علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة."

<sup>1</sup>- علي حسن سوزان ، المرجع السابق ، ص 150.

و الملاحظ هنا ، أن تعدد ما يجب فعله ، الممنوح للناقل في سند الشحن التقليدي لا يتطابق مع حقيقة عمليات سند الشحن الإلكتروني التي تجرى أثناء شحن البضائع ، ففي الواقع عمليا مشغل السندات هو من يملأ الفراغات المخصصة لذلك في وثيقة الشحن الإلكترونية التي يصدرها الناقل ، وتحفظات الناقل من المؤكد أنها تأخذ في عجلة وبشكل سريع وهذه التحفظات أو البيان الملائم المدرج في وثيقة الشحن الإلكترونية ، هو عبارة عن بيان مضاد للبيانات التي يقدمها الشاحن ، بيانات ممكن فهمها أن الناقل قد أخطأ أو أنه غير متأكد منها .

و لكن النص الفرنسي جاء أكثر وضوحا ومطابقا للواقع العملي إذا ما طبق على السند الإلكتروني فالمادة 36 من الأمر المؤرخ في 1966/12/31 في ، نصت على أنه " في حالة ما إذا كانت هناك أسباب تستدعي رفض تسجيل بيانات الشاحن ، فعلى الناقل أن يبين ذلك في بيان خاص ومبرر عن هذه الأسباب أو عن هذا الرفض " .

كما أن أمر 1987/11/12 قد شدد بنصه على أن الناقل يدرج في وثيقة الشحن التحفظ محددًا عدم صحة المعلومات ، وسبب هذه الشكوك ، أو لغياب الوسائل الكافية للتحقق ، هذا النص قد نقل حرفيا في من المادة 16 ف 2 اتفاقية هامبورغ .

الملاحظ من حيث الشكل أن متطلبات ومقتضيات مختلف النصوص التي تم ذكرها ، تظهر أنه لتكون التحفظات فعالة ومنتجة لا بد أن تكون خاصة ، بمعنى أنها تخص ميزة معينة وليس ملاحظة عامة تفتقد إلى الدعامة ، ويكون التحفظ معلل أي واضح الأسباب والعلل ، بمعنى أن يبين بشكل دقيق الأسباب أو إبراز عدم التوافق مع البيانات المقدمة من الشاحن .

زيادة على النصوص السابق ذكرها نجد أن معاهدة روتردام تطرقت للتحفظات الواردة على السند الإلكتروني بالتفصيل<sup>1</sup> ، إذ نصت المادة 40 على أنه يتحفظ الناقل على البيانات التي يضعها الشاحن

<sup>1</sup> - المادة 40 من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر" تحت عنوان التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد .

و ذلك لكي لا يتحمل المسؤولية ، و لكي تقبل منه هذه التحفظات لابد أن يكون له علم فعلي بأن البيانات الجوهرية المذكورة على سند الشحن الإلكتروني زائفة أو مضللة ، كذلك لابد أن تكون له أسباب وجيهة للإعتقاد بأن بيان جوهرى زائف .

كما أضافت معاهدة روتردام أنه يجوز للناقل التحفظ على البيانات السابقة لما لا تسلم له في عربة أو حاوية مغلقة بقصد نقلها أو إذا سلمت له في عربة أو حاوية مغلقة و ذلك إذا لم تكن له الوسائل الكافية للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن ، أو كانت له أسباب جدية تبين أن المعلومات المقدمة له من قبل الشاحن غير صحيحة.

## 2- التحفظات غير الفعالة" التحفظات النموذجية"

التحفظات التي لا تتوفر فيها المتطلبات القانونية ، يعتبرها القضاء تحفظات غير فعالة أو غير مؤثرة ولا تسقط قرينة إستلام البضائع كما هي معلنة في وثيقة الشحن ، فمثلا ، تعتبر بدون أثر التحفظات التي تنص على أن " عدد من الحزمات إنفكت "أو" جميع الأكياس مستعملة".

كذلك هي مستبعدة التحفظات النموذجية وهي تحفظات ذات صيغ عامة<sup>1</sup>، تدرج بصفة آلية في وثائق الشحن التقليدية تكون مطبوعة أو تكون في شكل طابع أو تأشيرة والأكثر استعمالا الشروط" الوزن مجهول" ، هذه الشروط استعملت بفعالية في القرن التاسع عشر وفي أوائل القرن العشرين كشروط حقيقة لعدم مسؤولية الناقل والجدير بالتوضيح هنا أن معاهدة بروكسل 1924 و القانون الجزائري يشكلان عائق أمام هذه التحفظات بينما القانون الفرنسي فقد منعها صراحة ، مشرطا أن تكون التحفظات خاصة

<sup>1</sup>- Delebecque Philippe "La clause de style : une clause dépourvue de valeur juridique", DMF, 12-2008 , N°698.

ومبررة ، وبالتأكيد هي ليست التحفظات النموذجية ، بل أن القضاء الفرنسي يطبق النصوص القانونية هذه بدقة وحزم و مستقرة أحكامه على اعتبار التحفظات النموذجية غير فعالة و لا تجدي نفعاً<sup>1</sup> .

### ثانياً :خطابات الضمان

إيداء التحفظات من طرف الناقل يخلق عواقب وتبعات ثقيلة للشاحن فهذا الأخير في الغالب هو بائع البضائع الذي عليه عبء تسليم البضاعة وذلك بتدبير نقلها ، فالبيع المستندي والإعتماد المستندي لا يتم تسويتهما إلا بوثيقة الشحن البحري النظيفة و الخالية من أي تحفظ<sup>2</sup> .

لذا تكون رغبة الشاحن كبيرة في التفاوض مع الناقل لاستصدارها نظيفة و الناقل يمكن أن يقبل ذلك أي إستصدار وثيقة الشحن خالية من التحفظات ولكن في المقابل ، يصدر الشاحن خطاب الضمان الذي بموجبه يغطي تبعات غياب التحفظات في وثيقة الشحن ، و نفس الشيء يحصل في وثيقة الشحن الإلكترونية و ذلك بإصدار الشاحن خطاب ضمان<sup>3</sup> إلكتروني لمشغل سندات الشحن الإلكترونية و يقوم هذا الأخير بتدوينها على سند الشحن الإلكتروني.

<sup>1</sup> – Cass. com 22 févr. 1983, DMF 1984.p,137, condamnant la clause « said to be »

<sup>2</sup> – عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، ص 57 وما بعدها.

<sup>3</sup> – خطاب الضمان هنا ليس هو خطاب الضمان الذي يصدره البنك وإنما المقصود ورقة الضد التي بموجبها يقر الشاحن أنه يتحمل تبعات الهلاك التي يطالب بها الناقل من طرف المرسل إليه وبالمقابل على الناقل أن لا يتحفظ على البضائع في وثيقة الشحن وتركها نظيفة. الرجاء أنظر أكثر تفصيلاً: مصطفى احمد عبد الجواد، "خطابات النوايا الصادرة عن الغير في مجال الائتمان"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2004 ص 104 وما بعدها.

## 1- خطابات الضمان أثناء الشحن<sup>1</sup>

على كل حال ، وثيقة الشحن هنا هي خالية من التحفظات والناقل يفترض فيه بالنظر إلى المرسل إليه أنه تسلم البضاعة كاملة وسليمة ، وأن العيب في البضاعة يثير مسؤولية الناقل في مواجهة حامل وثيقة الشحن ، والشاحن يلتزم بالضمان مكان الناقل بأخذه على عاتقه التعويضات التي سوف تدفع إلى المرسل إليه.

فهذه الممارسات موجودة ومعمول بها ، وهي عادة تكون من أجل تفادي عرقلة حلقة التفاوض في التجارة<sup>2</sup> ، فمثلا في حصة تتكون من آلاف القارورات من الماء المعدني ، سقطت مجموعة في الرصيف أثناء تفريغها من الشاحنة قبل وضع البضاعة تحت روافع السفينة الأصل أن الناقل هنا غير مسؤول<sup>3</sup> ولكي يبعد مسؤوليته تجاه المرسل إليه يتم وصف هذا النقص وتحديده بإدراج بيان أو تحفظ على وثيقة الشحن ، ولكن إذا كنا بصدد اعتماد مستندي يتعلق صراحة بوثيقة شحن تغطي 1000 وحدة سنجد في هذا المثال ، أن الاعتماد يتوقف في مجموعه بسبب تافه ممكن أن يعادل بعض أعشار الدنانير ، الشيء الذي هو غير معقول ، فإصدار خطاب ضمان لمثل هذه الحالات يشكل بدون أدنى شك نموذج إيجابي وفعال.

و لكن غياب التحفظات ممكن كذلك أن ينشأ عنه تواطأ حقيقي بغش وخداع بين طرفي عقد النقل الشاحن والناقل وذلك من أجل مغالطة المرسل إليه فمثلا ،الطرد أو الوحدة الناقصة نتيجة غش الشاحن "البائع" يتم حسابها في الثمن ، نتيجة غياب التحفظات وتحت مسؤولية الناقل وليس البائع ، فإذا كان

<sup>1</sup> - هذا المستند يكيف على أنه خطاب ضمان عند الشحن لتفرقته عن خطاب الضمان عند التفريغ وهذا الأخير ذو طبيعة ووظيفة مختلفة تماما عن الأول. الرجاء انظر :

- Boukhatmi Fatima, "La lettre de garantie au chargement", le phare n° 41 - septembre 2002, p 9.

<sup>2</sup> - غنيم أحمد ، المرجع السابق ، ص 56 وما بعدها.

<sup>3</sup> - الناقل البحري مسؤول عن البضاعة من يوم تسلمها من الشاحن في ميناء الشحن إلى حين تسليمها إلى أصحابها في ميناء التفريغ المادة 802 من ق ب ج .

الفقدان أو التلف لطرد ذو قيمة عالية ووزن خفيف فقدانه ينسب إلى الناقل ويكون موضوع تحديد قانوني للمسؤولية والتعويض الذي يدفع إلى المرسل إليه "المشترى" سيكون محدد في بعض الحالات بمبلغ تافه في حين دعواه ضد البائع عن عدم تنفيذ عقد البيع تسمح له بتعويض كامل وعادل .

## 2- جزاء إصدار خطاب الضمان

النصوص الدولية لا تشير صراحة إلى العمل بخطابات الضمان، أما القضاء الفرنسي السابق لصدور القانون الفرنسي لسنة 1966 فقد حاول التفرقة بين خطابات الضمان الشرعية أي المسموح بها وبين خطابات الضمان التي تحتوي على غش و خداع و ذلك بإثبات الوقائع و لكن نظرا إلى المعلومات المحدودة التي تكون لدى المحاكم ، فالتطبيق كان يشكل خطرا وينم عن مخاوف ونتائج غير أكيدة ، وأول ما إستحدثه تعديل القانون البحري الفرنسي بصدور قانون 1966 هو نظام جديد للتعامل مع هذه الحالات فالمادة 20 من قانون 18 /06/ 1966 لا تدين فقط إصدار خطاب الضمان ، بل خاصة، الغياب المتلازم للتحفظات في وثيقة الشحن ، وذلك بإنشاء التزام على الناقل بتقديم سند صحيح ، فالمادة 20 تحرم الناقل من أية إمكانية لإعفائه من المسؤولية أو تحديدها .

كما نص المشرع الجزائري على خطاب الضمان في المادة 757 ق ب ج بحيث إذا إتفق الشاحن مع الناقل على إصدار هذا الأخير لسند الشحن نظيف فيكون ذلك حجة بين أطرافه فقط ، في حين لا يحتج به على الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة البيانات الواردة فيه ، و يعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في هذا الصدد إلا إذا كان هو الشاحن نفسه .

و تطرقت معاهدة روتردام لخطاب الضمان في الفصل العاشر المادة 52 تحت عنوان "تنفيذ الناقل للتعليمات" بحيث على الناقل أن ينفذ تعليمات الطرف المسيطر على البضائع و هو الشاحن في معظم الحالات إذا كانت هذه التعليمات في حدود المعقول ، و يرد الطرف المسيطر إلى الناقل ما قد يتكبده الناقل من نفقات إضافية معقولة، ويعوض الناقل عما قد يتكبده من خسارة أو ضرر نتيجة للحرص على تنفيذ أي تعليمات ، بما في ذلك ما قد يصبح الناقل مسؤولا عن دفعه من تعويض في حال حدوث هلاك أو تلف للبضائع المنقولة الأخرى، كما يحق للناقل أن يحصل من الطرف المسيطر على ضمان يغطي



مقدار ما يتوقع الناقل، في حدود المعقول، نشوءه من نفقات إضافية أو خسارة أو ضرر نتيجة لتنفيذ أي تعليمات ويجوز للناقل أن يرفض تنفيذ التعليمات في حال عدم تقديم ذلك الضمان.

زيادة على البيانات سالفه الذكر و التي تدرج على وجه سند الشحن التقليدي فإن هناك بيانات أخرى تدرج على ظهره تسمى بشروط عقد النقل البحري تثبت عقد النقل البحري ، ففيما تتمثل هذه البيانات و كيف يتم إدراجها على الوثيقة الإلكترونية .

### المطلب الثاني: شروط سند الشحن الإلكتروني<sup>1</sup>

سندات الشحن التقليدية نماذج مطبوعة تعدها شركات الملاحة و تضع عليها شعارها ، ووجه السند معد لإثبات البيانات السالف ذكرها ، أما ظهر السند فيتضمن الشروط التي يتم النقل على أساسها و نظرا لكثرة هذه الشروط فإنها دائما ما تكون مطبوعة بحروف صغيرة تجعل قراءتها بالعين المجردة أمر ليس بالسهل .

أما فيما يتعلق بالسندات الإلكترونية فإن الأمر يختلف تماما نظراً لعدم وجود ظهر لسند الشحن الإلكتروني، بحيث من الناحية العملية إذا أريد إرسال الشروط العامة المدونة على ظهر سند الشحن فإنه يتم إرسال إشارة إلكترونية تحمل نية الأطراف المتعاقدة في تطبيق الشروط المعتمدة لأحد عقود النقل المعروفة ، أو الشروط الواردة في إحدى الإتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية أو قانون وطني معين ، ويتم ذلك عملا عن طريق شرط الإحالة<sup>2</sup>.

هذا و قد تم النص على شروط عقد النقل البحري التي تدون على سند الشحن الإلكتروني في القاعدة الخامسة من قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية التي جاءت

<sup>1</sup> - قد يطلق عليها كذلك شروط عقد النقل البحري للبضائع .

<sup>2</sup> - علي حسن سوزان ، المرجع السابق ، ص 254 .

كالتالي"في حالة حدوث تعارض بين هذه البيانات و الشروط الخاصة بالنقل التي يضعها الناقل فإنه يتم تطبيق هذه القواعد".

كما نظم المشرع الجزائري بعض شروط سند الشحن التقليدي ، إذ أبطل البعض منها و أجاز البعض الآخر.

ونتولى فيما يلي بيان أهم هذه الشروط التي يمكن أن يحتويها سند الشحن الإلكتروني عن طريق شرط الإحالة ، و موقف المشرع الجزائري من بعضها .

### الفرع الأول : شرط برامونت

إنظمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 و لكنها لم تصادق على بروتوكول 1978 المعدل لها ، بحيث طبقا للمادة العاشرة الجديدة التي أتى بها البروتوكول أصبحت المعاهدة واجبة التطبيق على كل سند الشحن خاص بنقل بضائع بين موانئ دولتين مختلفتين إذا كان سند الشحن صادر في دولة متعاقدة أو كان النقل من ميناء في دولة متعاقدة أو إذا إنفق في سند الشحن على تطبيقها أو تطبيق أي قانون آخر يأخذ بأحكامها أو يأمر بنفاذها ، وذلك دون إعتبار لجنسية السفينة أو جنسية الناقل ، أو جنسية الشاحن ، أو جنسية المرسل إليه.<sup>1</sup>

و في حالة عدم خضوع سند الشحن الإلكتروني للمعاهدة بقوة القانون فإن لأطراف العقد أن يخضعوه لها بتضمينه شرطا يطلق عليه شرط برامونت ، بحيث إذا تضمن سند الشحن شرط برامونت و كان النقل دوليا فإنه يتعين إعمال هذا الشرط و لا يجوز إستبعاده لصالح القانون الوطني، و نفس الشيء يطبق على سند الشحن الإلكتروني في حالة ما إذا تضمن هذا الشرط.

<sup>1</sup> - حسني أحمد محمود ، "عقد النقل البحري" ، منشأة المعارف، 1991 ، ص 37 .

### الفرع الثاني : شرط التحكيم:

التحكيم هو إتفاق على طرح نزاع قائم أو مستقبل على أشخاص يسمون محكمين ليفصلوا فيه دون المحكمة المختصة به أصلا ، فالتحكيم عمل قضائي من نوع خاص يتم خارج ساحات القضاء و يستند أساسا إلى إرادة الخصوم أنفسهم.

و أحيانا ما يتضمن سند الشحن الإلكتروني شرط للتحكيم يتعهد بمقتضاه طرفي العقد بأن يحيلوا إلى التحكيم النزاعات التي قد تنشأ عن عقد النقل البحري ، و قد أقر المشرع الجزائي التحكيم إحتراما لإرادة الخصوم المادة 1006 ق إ م إ ، و متى وضحت هذه الإرادة وفق الشكل الذي يتطلبه القانون يلتزم الخصوم بحسم النزاع بطريق التحكيم.

فإذا تغاضى خصم عن شرط التحكيم و أقام دعواه أمام المحكمة المختصة أصلا بالنزاع جاز لخصمه التمسك بعدم قبول الدعوى ، و إذا عرض النزاع على التحكيم يكون للحكم الصادر من المحكمة حجية الأمر المقضي .

و لا يرد شرط التحكيم في سندات الشحن الإلكترونية بصيغة واحدة، و إنما تتنوع هذه الصيغ تبعا للمكان المتفق على إجراء التحكيم فيه و القانون الذي يحكم النزاع.

و لا تخرج صياغة شرط التحكيم بصفة عامة عن أن "أي نزاع ينشأ عن هذا السند يحال إلى التحكيم في ..... و يختار كل طرف محكما و الثالث يختاره الإثنان و يكون قرار التحكيم نهائيا و ملزما".

و لا شك أن الشاحن بإعتباره طرفا أصيلا في سند الشحن الإلكتروني يلتزم بشرط التحكيم الذي يرد في هذا السند.

أما بالنسبة للمرسل إلي الذي ينتقل إليه سند الشحن الإلكتروني فهناك إجتهاد قضائي مصري بخصوص سند الشحن التقليدي ينص على أنه يلتزم المرسل إليه بشرط التحكيم الوارد في سند الشحن

على أساس أن المرسل إليه يعتبر من الأطراف ذوى الشأن في السند باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن ، و أنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن و مند ارتباط هذا الأخير به .

أما فيما يخص حرية الأطراف في تحديد مضمون شرط التحكيم ، فبروتوكول بروكسل لم يترك لهم الحرية الكاملة في تحديد كافة المسائل المتعلقة بالتحكيم ، و إنما إجتهد المشرع الدولي في حماية الطرف الضعيف فحدد حرية الأطراف في إختيار القواعد الإجرائية و الموضوعية التي تسري على التحكيم ، فمن ناحية إشترط أن تكون القواعد الإجرائية المتفق عليها إما المعمول بها في موطن المدعى عليه أو موطن نشاطه التجاري أو بلد إبرام الإتفاق أو ميناء الشحن أو ميناء الوصول و لا يجوز للأطراف تجاوز هذه القوانين و اختيار قانون آخر لا صلة له بالنزاع أو الأطراف ، و يقاس ذات الحكم على القواعد الموضوعية التي تنطبق على النزاع<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: شرط كاسبيانا<sup>2</sup> :

و هذا الشرط يعطي للناقل صلاحيات معينة في حالة فرض حصار على ميناء التفريغ المقصود أو وجود تكديس أو إضطرابات تحول دون دخول السفينة الناقلة إلى هذا الميناء و من هذه الصلاحيات ما يلي :

- أن تتجه السفينة إلى ميناء مناسب متروك تحديده لمطلق إختيار الناقل حيث تفرغ البضائع.

- أن يعود الربان بالبضائع إلى ميناء الشحن حيث يتم تفريغها.

<sup>1</sup> - النجار محمد محسن ،محاضرة بعنوان " التحكيم في المنازعات البحرية" ألقيت في دورة التحكيم التجاري الدولي ، من 20 إلى 24 ماي 2012 بالإسكندرية، منشورة في مجلة جامعة الإسكندرية.

<sup>2</sup> - سمي شرط كاسبيانا نسبة إلى السفينة كاسبيانا التي كان عليها أن تتجه أخيرا من الموانئ الكندية إلى لندن إلا أنها حولت إلى هامبورغ بسبب الإضطرابات التي منعتها من دخول ميناء لندن و الخروج منه ثانية في أمان و دون تأخير

-أن يحتفظ الربان بالبضائع على متن السفينة حتى يعود بها على ذات السفينة أو على سفينة بديلة إلى ميناء التفريغ ، و كل ذلك على مخاطر و نفقة الشاحن أو المرسل إليه أو مالك البضائع و في هذه الحالات و غيرها مما يرد عادة في مثل هذا الشرط يعتبر التفريغ تنفيذا كاملا و نهائيا لعقد النقل و على الناقل أو الربان أن يخطر المرسل إليه بهذا التفريغ بقدر ما يكون معروفا لديه ، و يفترض الحصول على أجرة النقل كاملة و المصاريف فضلا عن المصاريف الإضافية التي تكون قد أنفقت و يكون للناقل حق إمتياز على البضائع يضمن حصوله على هذه المصروفات و الأموال<sup>1</sup>.

و هذه الصلاحيات إنما تباشر في حالة الحرب ، الإضطرابات ، الأعمال العدائية ، تكديس ميناء التفريغ الإغلاق ، الثلوج و العواصف ، أو أي سبب آخر يخرج عن سيطرة الناقل و الذي قد يؤدي أو يكون سببا في تلف أو هلاك السفينة أو يؤدي إلى القبض على السفينة أو البضاعة أو تأخيرها .

و هذا الشرط أصبح كثير الإستعمال هذه الأيام نظرا لوجود مشاكل في الكثير من الموانئ زياد على تصاعد القرصنة في كل من خليج عدن و جزر اندونيسيا .

#### الفرع الرابع : شرط هيمالايا:

من المبادئ الأساسية في القانون بوجه عام أن طرف العقد وحده هو الذي يمكنه أن يستند إليه أو يتقاضى بموجبه، و بالمثل فإن الحماية التي تقدمها شروط عقد ما لا يمكن لغير أطراف هذا العقد أن يعتمدوا عليها أو يركنوا إليها ، و عليه فإن فائدة أي شرط إعفاء أو تحديد مسؤولية يرد في عقد النقل لا يمكن لأي شخص ليس طرفا في هذا العقد أن يستند إليه ، بمعنى أن الربان ، أفراد الطاقم ، المقاول المستقل لا يستفيدون من هذه الشروط حتى و لو كانوا قد ساهموا في تنفيذ العقد.

<sup>1</sup> - حسني أحمد محمود ، المرجع السابق ، ص 50.

و عليه فكان من اللازم ، لأي مجهز يريد أن يحمي ربانه أو أفراد طاقمه أو مقاوليه المستقلين أن يدرج في سند الشحن الإلكتروني شرط يعبر عن إعفاء هؤلاء الأشخاص من المسؤولية أو إستفادتهم من تحديد المسؤولية<sup>1</sup>.

### الفرع الخامس : شرط البضائع الخطرة ، القابلة للإلتهاب ، و التي تسبب الضرر الإشعاعي

من المسلم به قانونا و طبقا للمادة 4 ف 6 من معاهدة بروكسل و المادة 778 من ق ب ج أن الشاحن لا يمكنه أن يقدم للشحن أية بضائع من هذه النوعيات دون أن يخطر الناقل كتابة بطبيعتها و بأنه مسؤول عن الضمان الذي يعطيه.

و هذا تعهد غاية في الأهمية لأن أي هلاك أو تلف أو ضرر أو نفقات تحصل نتيجة عدم الإخطار سوف يتحملة كليا الشاحن أو الشخص الذي تقدم بالإخطار نيابة عنه ، كما أن المالك لا يكون مسؤول عن عمل أية مساهمة للخسائر المشتركة بالنسبة لهذه البضائع في مثل هذه الظروف فإذا أصبحت البضائع خطرة أو قابلة للإشتعال أو تسبب ضرر إشعاعي أو ضرر التلوث بعد شحنها فإنه يجوز أن يطلب من مالكيها دفع نفقات إزالة خطرها بتفريغها أو إعدامها أو إلقائها من السفينة.

<sup>1</sup> - حسني أحمد محمود ، المرجع السابق، ص 54.

## الفرع السادس : شروط مختلفة

### أولاً - شرط النقل :

هذا الشرط يبين متى و أين سوف تبدأ مسؤولية الناقل و متى و أين تنتهي و يبين كذلك أن الهلاك أو التلف الحاصل قبل أو بعد هذا الوقت لا يسأل عنه الناقل.

و فيما يتعلق بالنقل المباشر فإن الشرط يتضمن مبلغ التعويض الذي يحصل عليه صاحب البضاعة عما يلحقها من ضرر أثناء وجودها في أيدي الوكلاء.

### ثانياً - شرط التفريغ و التسليم :

في هذا الشرط يعبر الناقل عن حريته في أن يبدأ التفريغ عند الوصول دون إخطار المرسل إليه و أن يستمر في التفريغ على الرصيف أو في المخزن أو المستودع حتى إستكمال التفريغ.

### ثالثاً - شرط بيان الوزن و النوع و العلامات:<sup>1</sup>

لا يقبل الناقل أية مسؤولية عن البيانات التي يقدمها الشاحن بالنسبة للكمية ، الوزن ، أو نوع البضائع و لا عن وزن البضائع التي تشحن صباً إلا إذا كان قد تم التحقق منها بمعرفة شخص ثالث خلاف الناقل ، و إنما يسأل الناقل فقط عن العلامات الرئيسية بشرط أن تكون قد وضعت بوضوح على الطرود و بارتفاع محدد أو خاص عادة ما يكون بوصيتين ، و لا يقر الناقل محتويات الطرد أو الحاويات و لهذا فإن هذه البيانات تذكر على أنها " يقال أنها تحتوي".

<sup>1</sup> - التويجري محمد ، " سند الشحن " ، مقال منشور على الرابط التالي : [www.twajiri.com](http://www.twajiri.com) .

#### رابعاً - شرط شحنه السطح :

يشار هنا عادة إلى نقل الحيوانات الحية لعدم قبول المسؤولية عن الشحنه التي يتفق على نقلها على السطح و تنقل كذلك ، فإذا ستفتت البضائع على السطح و صدر سند الشحن إلكتروني تحت السطح فإن الناقل يتحمل كامل المسؤولية ، و يمكن أن ينطبق ذلك أيضا على الحاويات التي تشحن على سطح سفينة تقليدية أي ليست سفينة حاويات .

#### خامساً - شرط الإمتياز:

ينص هذا الشرط على أن يكون للناقل و تابعيه أو وكلائه إمتياز على البضائع و الحق في بيعها لإستفاء أجرة ، غرامة ، المساعدة ، المساهمة في الخسارات المشتركة و أية نفقات أو أعباء و لإستفاء الديون السابقة التي لم يوف بها.

#### سادساً - شرط تحمل الطرفين نتيجة التصادم:

الغرض من هذا الشرط هو أن يقسم بين الناقل و مالك البضاعة الضرر الناشئ عن تلف الشحنه في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ المشترك للسفينة الناقله و السفينة الأخرى.

و للشرط نص تقليدي معروف يدرج في غالبية سندات الشحن ويشكل هذا الشرط جزءا أساسيا في سندات الشحن الأمريكية و غالبية عقود النقل و ذلك بسبب المبادئ الخاصة التي تحكم التصادم البحري في القانون الأمريكي ، فالملاك في العالم يدرجون هذا الشرط في سندات شحنهم ليعدلوا القواعد الخاصة بالتصادم الواردة في التشريع الأمريكي و في أي تشريع يكون قد صيغ طبقا للتشريع الأمريكي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - حسني أحمد محمود ، المرجع السابق ، ص 41.



### سابعاً - شرط أجره النقل:

عادة ما يوجد شرط ينص على إستحقاق أجره النقل عند الشحن سواء وصلت السفينة أو البضائع أو لم تصل ، علاوة على أنها ستدفع بعملة حرة قابلة للتحويل ، كما ينص على الجزاء فيما يتعلق بالإعلان الخاطئ عن الوزن أو القياس أو القيمة أو المحتويات .

و إذا اتفق على جواز أن تدفع أجره النقل في مكان آخر غير ميناء الشحن ، فإن الشاحن مع ذلك يبقى مسؤولاً عنها.

### ثامناً - شرط الحاويات:

تتضمن غالبية سندات الشحن الإلكترونية الآن شرطاً يتعلق بالإجراءات التي تطبق على الحاويات المعبأة بمعرفة الشاحن ، فيكون للناقل الحق في أن يفتح و يفحص محتويات الحاوية المعبأة بمعرفة الشاحن و يمكنه أن يرفض نقلها إذا اعتبرت غير آمنة لأي سبب ، كما يضع الشرط للوقوف على حالة الحاوية للتأكد من أنها قد نظفت قبل العودة ، وحتى تكون متفقة تماماً مع شروط الحاويات و ما يتطلبه تجهيزها<sup>1</sup>.

### الفرع السابع : موقف المشرع الجزائري من شروط سند الشحن

من خلال إستقرائنا لـق ب ج ، لاحظنا أن المشرع الجزائري لا يقبل إدراج شروط معينة على سند الشحن خاصة تلك المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل و يرتب عليها البطلان المطلق ، في حين يجيز إدراج شروط أخرى ، هذا ما سنبينه في الفقرات التالية :

<sup>1</sup> - حسني أحمد محمود ، " النقل الدولي للبضائع " ، منشأة المعارف الإسكندرية ، الإسكندرية ، الطبعة الثانية ، ص 178.

أولا : الشروط الباطلة بطلان مطلق :

الشرط الخاص بإعفاء الناقل من وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة مع تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب و تنظيف و ترتيب جميع أقسامها التي توضع فيها البضائع و جعلها بصفة جيدة لاستقبال البضائع و نقلها و حفظها المادة 770 من ق ب ج .

-الشرط الخاص بإعفاء الناقل من العناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها المادة 773 من ق ب ج .

-الشرط الخاص بإعفاء الناقل من عمليات و إنزال البضائع بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول و بالعناية التي تم تحميلها المادة 780 من ق ب ج .

-الشرط الخاص بإعفاء الناقل من المسؤولية خلال الرحلة البحرية أي منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه المادة 802 من ق ب ج .

-الشرط الخاص بإعفاء الناقل منه المسؤولية عن أخطائه الشخصية أو عن الأخطاء التجارية للربان و لتابعي و مستخدمي الناقل.

شرط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر في المادة 805 باستثناء الدائن الأجنبي الذي تكون الدولة وضعت له حدود مسؤوليته بمبلغ يقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 805 من ق ب ج .

-شرط التنازل إلى الناقل عن منفعة التأمين على البضائع الذي عقده الشاحن، لأنه يسمح للناقل بتغطية مسؤوليته عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن.

-الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤولياته و التزاماته، كما لو اشترط أنه يضمن الأخطاء في الملاحة فهو شرط باطل المادة 803 من ق ب ج.

فكل هذه الشروط الباطلة تستفاد من المادة 811 من ق ب ج كما يمكن ملاحظة شروط أخرى في مواد متفرقة ، مثلما نصت المادة 742 من ق ب ج على أنه تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضاعة عن الشروط المبينة في المادة 790 ق ب ج و هي قيام المرسل إليه بتبليغ الناقل في ميناء التحميل بحصول لأضرار قبل أو في وقت تسليم البضاعة، و إذا لم تكن الخسائر ظاهرة فتبليغ عنها خلال 3 أيام من استلام البضائع.

### ثانيا : الشروط الصحيحة

إن المشرع الجزائري و في مقابل حرمان الناقل البحري بموجب أحكام نص المادة 811 من القانون البحري من إدراج بعض الشروط ، رخص له في حالات معينة أن يشترط شروطا تؤدي إلى إعفائه من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون.

فنصت المادة 812 ق ب ج على أنه " خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ/ عن المدة الواقعة بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفرغها و لغاية تسليمها.

ب/ في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة".

و هذا ما استقرت عليه المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية، على أنه يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية طبقا للمادة 812 من القانون البحري خلال المدة من استلامه البضاعة إلى غاية تحميلها و من نهاية تفرغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، كما يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية عن الخسائر في حالة نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة و هو ما قضت به المحكمة العليا.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - قرار مؤرخ في 1979/04/08 ، ملف رقم 149627 عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا -غير منشور .

كما أنه توجد شروط أخرى منصوص عليها في ق ب ج يمكن للناقل إدراجها تطبيقاً للمادة 812 ق ب ج ، و من بينها : أنه يمكن للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتوى البضاعة إذا سلمت له و هي محزومة المادة 756 ق ب ج .

### المطلب الثالث : الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني

إتجهت شركات النقل في السنوات الأخيرة وكذلك الشاحنون إلى التعامل بسندات الشحن الإلكترونية بدلاً من سندات الشحن الورقية التقليدية وذلك عن طريق نظام تبادل البيانات الإلكتروني وكان السبب وراء ذلك أن سندات الشحن الورقية لم تعد تلبي حاجات التجارة الدولية، بسبب التطور التكنولوجي الذي حدث في قطاع النقل البحري الذي جعل من إمكانية وصول السفن بالبضائع إلى الموانئ قبل وصول المستندات أمراً وارداً وفي كثير من الأحيان<sup>1</sup>، هذا فضلاً عن كلفة الاستخدام الورقي لسندات الشحن التقليدية كما أنه قضى على مشكلات سند الشحن الورقي المتمثلة في التلاعب بتاريخ إصداره ولكن استخدام هذه المستندات في التعامل في تجارة الشحن لا تخلو من مشاكل، فإبرام العقود وبشكل عام في التجارة عبر الإنترنت يثير الكثير من الإشكالات، ومن هذه الإشكالات تحديد القانون الواجب التطبيق كما تواجه هذه المستندات مشكلة التداول الإلكتروني وهل من الممكن أن تلبي هذه المستندات هذه الوظيفة التي إرتبطت بالمستندات الورقية ، كما أن هناك مشكلة تثار بصدد الاعتراف القانوني بتبادل البيانات الإلكتروني، فهل تعترف القوانين المقارنة بالقيمة القانونية لهذه البيانات ، هذه الموضوعات ستكون مداراً للمطلب الثالث من هذا المبحث، حيث سنتطرق للآثار الإيجابية لإستعمال سند الشحن الإلكتروني في ( الفرع الأول) ، و لآثاره السلبية في (الفرع الثاني) ، و للجهود المبذولة لإرسائه في (الفرع الثالث).

<sup>1</sup> – Simon Taylor ,op . cit, p, 1.

**الفرع الأول : الآثار الإيجابية لسند الشحن الإلكتروني**

إن من بين الآثار الإيجابية المهمة لسند الشحن الإلكتروني أنه قضى على مشكلات السند التقليدي و المتمثلة خاصة في التلاعب بتاريخ إستلام الناقل للبضائع ، زيادة على بطئ وصول سند الشحن هذا ما سنتعرض له اتباعاً :

**أولاً : القضاء على مشكلات سند الشحن التقليدي :****1-التلاعب بتاريخ إستلام الناقل للبضائع:**

يفرض المشرع البحري الجزائري تحديد تاريخ إصدار سند الشحن و ذلك بنص المادة 760 ف 3 ق ب ج و تكمن أهمية هذا البيان في أمور عديدة نذكر منها على سبيل المثال إرتباطه بفتح عمليات الإعتماد المستندي ، و لكن الذي يحدث عملاً هو أن يلجأ الشاحنون إلى التلاعب في تاريخ سند الشحن التقليدي لبقاءه في المدة المقررة للإعتماد المستندي ، و هذا التلاعب يؤدي إلى نتائج خطيرة تظهر خاصة على المسؤولية المشتركة لكل من المجهز و الشاحن في مواجهة المرسل إليه يضاف إلى ذلك أهمية التاريخ في تحديد اللحظة التي تسلم فيها الناقل البضائع من يد الشاحن لتدخل في حيازته و تبدأ معها مسؤوليته عنها ، فإذا تم التلاعب في هذا التاريخ بحيث يدون تاريخ سابق على دخول البضائع في حيازة الناقل فإنه في هذه الحالة يحق للشاحن مطالبة الناقل بالتعويض عن الأضرار التي أصابت البضائع في الفترة السابقة على دخول البضائع في الحيازة الفعلية للناقل و لا يستطيع الناقل الاعتراض لأن العبرة بالبيانات المدونة في السند.

أما لما يستعمل سند الشحن الإلكتروني فإنه ستزول هذه المشكلة بحيث لما يرغب الشاحن في إرسال بضائعه إلى جهة ما فإنه يدخل في إتصال إلكتروني مع الناقل يطلب منه نقل البضائع في

التواريخ و إلى الجهة التي يحددها له<sup>1</sup> ، و تستمر الإتصالات إلكترونيا بين الطرفين لحين حلول موعد الشحن ، فيبلغ الشاحن إلكترونيا بالتاريخ الذي تم فيه الشحن فعلا فإذا ما أراد الشاحن تغيير الشحن بالإتفاق مع الناقل بهدف الإستفادة من الإئتمان الذي يطلبه من البنك ، فإن مثل هذا التغيير مع الناقل سيتم بذات الأسلوب الذي صدر به سند الشحن بالتاريخ الحقيقي أي إلكترونيا و سوف يتم تسجيله في جهاز الحاسب الآلي باليوم و الساعة و الدقيقة التي تم فيها على وجه التحديد ، فأى تغيير أو تلاعب سيكون له أثر على الدعامة الإلكترونية و يمكن أن يعاقب جزائياً<sup>2</sup>.

## 2-بطئ وصول سند الشحن:

سند الشحن التقليدي لم يعد يحتل المكانة التي كان عليها في السابق فهو سند يعيبه البطء الشديد الذي يشجع على القيام بتصرفات تفرضها الحياة العملية حتى تسير العملية التجارية بالسرعة التي تتطلبها المعاملات التجارية ، فهو يتطلب الكثير من التوقيعات و الأختام التي تثقل من أعباء النقل و التي تعتبر مصدر لتأخره في الوصول لميناء التسليم قبل البضائع ، و يكفي أن نفترض حالة الناقل الذي يجد نفسه أمام مئات من سندات الشحن التي تنتظر توقيعه أو تتطلب تحفظه على البيانات الواردة فيها مع تسبب التحفظات، أضف إلى ذلك التأخير الناتج عن البريد في الوقت الذي يجب أن يصل سند الشحن قبل البضائع حتى يتمكن المرسل إليه من تسلّم البضائع من الناقل .

إن البطء الذي أصبح الطابع السائد لسند الشحن التقليدي هو أحد الأسباب التي دفعت الناقلين إلى إستخدام سند الشحن الإلكتروني لأنه يصل إلى المرسل إليه في لحظات و بالتالي يستحيل معه وصول

<sup>1</sup> - علي حسن سوزان ، المرجع السابق ، ص 149 .

<sup>2</sup> - و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في قانون العقوبات ، المادة 394 مكرر "يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنة و بغرامة من 50000 دج إلى 100000 دج كل من يدخل أو يبقي عن طريق الغش في كل أو جزء من منظومة للمعالجة الآلية للمعطيات أو يحاول ذلك .

البضائع إلى المرسل إليه قبله، و من هنا فهو يحل مشكلة الوصول المسبق للبضائع في ميناء الوصول<sup>1</sup>.

### ثانيا : آثار إيجابيات متفرقة

كما يتسم سند الشحن الإلكتروني بالسرية لأنه لا يعرف ما دون فيه من معلومات إلا من أصدره أو من خول له ذلك ، خلاف للسندات التقليدية التي تفقد الكثير من سريتها ، بحيث في بعض الأحيان يتداولها عدة أشخاص حتى تصل للمرسل إليه ، فسندات الشحن الإلكترونية مستخرجة من تقنيات متطورة و تكون فيها المحافظة على السرية مضمونة ، و كذلك إنعدام احتمال ضياعها ، ذلك أن الإنترنت توفر درجة عالية من الأمن عن طريق إستخدام نظامي التشفير و الموثق الإلكتروني الذي يقوم بالتصديق على هذه السندات<sup>2</sup>.

كما أن سندات الشحن الإلكترونية تخفض تكاليف النقل و الخزن<sup>3</sup> ، حيث أنه أدى تزايد مشكلة خزن سندات الشحن الورقية إلى ظهور الحاجة إلى إستخدام الحاسب الآلي لحل هذه المشكلة ، كونه يستطيع حفظ قدر كبير جدا من السندات دون حاجة إلى حيز كبير أو خزانات الأرشيف ، فما يحتاجه فقط هو ذلك الحيز الصغير الذي يشغله الكمبيوتر<sup>4</sup>.

إذن التعامل بسندات الشحن الإلكترونية خفف كثيرا من حدة مشكلة الورق المكتوب للسندات التقليدية .

<sup>1</sup> – John Hare, "New attempts at electronic documentation in Transport Bolero-The End of the experiment, the beginning of the future?" University of Cap Town, Faculty of law, 15 April 2002, p, 4.

<sup>2</sup> – العبودي عباس ، "التعاقد عن طريق وسائل الإتصال الفوري و حجبتها في الإثبات المدني" ، دار الثقافة ، عمان، ص 27.

<sup>3</sup> – John Hare, op, cit. P, 5.

<sup>4</sup> – العبودي عباس ، "تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية و متطلبات النظام القانوني لتجاوزها"، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2010 ، ص 44.

### الفرع الثاني : الآثار السلبية لسند الشحن الإلكتروني:

إذا كان قد ثبت أن سند الشحن الإلكتروني قادر على حل الإشكالات الخاصة بسند الشحن التقليدي فهل يعني ذلك أن سند الشحن الإلكتروني خال من العيوب ؟

في الحقيقة مثله مثل أي شيء جديد يأتي ، سند الشحن الإلكتروني بمشكلاته الخاصة به و التي يتسبب فيها بسبب طبيعته الإلكترونية بحيث سنتعرض لمشكلتين رئيسيتين و هما تحديد لحظة إنعقاد العقد ، و تجزئة سند الشحن الإلكتروني.

#### أولاً : تحديد لحظة إنعقاد العقد:

من المعلوم أنه يشترط لإتمام أي عقد توافق إرادتي أطرافه ، فيجب أن يقترن إيجاب أحدهما بقبول مطابق له من الآخر المادة 59 ق م ج ، و يثور التساؤل حول توافر هذا الشرط في العقود التي يتم تبادل بياناتها إلكترونياً بين أطراف العقد و من بينها سند الشحن الإلكتروني.

ففي مثل هذه العقود لا ينعقد مجلس لأنه يتخلل صدور القبول و العلم به فترة من الزمن قد تطول أو تقصر وفقاً للوقت الذي يراجع فيه الموجب جهاز الحاسب الآلي الخاص به ، و هو الأمر الذي يدعونا للتساؤل عن الوقت و المكان الذي ينعقد فيه العقد هل هما الوقت و المكان الذين صدر فيهما القبول أم الوقت و المكان الذين تم فيهما العلم بالقبول ؟

و هناك العديد من النظريات التي إعتنقها الفقهاء في هذا الشأن إلا أن الرأي الغالب و الذي أخذ به المشرع الجزائري هو العلم بالقبول و هذا ما ينطبق تماماً على الرسائل الإلكترونية المتبادلة بين الأطراف المعنية و من بينها سند الشحن الإلكتروني، كما أخذ القضاء الإنجليزي بمبدأ العلم بالقبول عندما أصدر حكمه بأنه<sup>1</sup> " الطبيعة اللحظية للاتصالات الإلكترونية تعني إنعقاد العقد بمجرد تلقي

<sup>1</sup> -سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص 207.



الموجب رسالة القبول من الطرف الآخر"، أما الرأي الغالب في مصر وفرنسا إستقر على الأخذ بنظرية إعلان القبول ووفقا لهذا الرأي يتم العقد بمجرد إعلان القبول و حتى قبل أن يصل هذا القبول إلى علم الموجب، إذ أن الإيجاب يقترن بالقبول في ذات اللحظة التي يصدر فيها هذا الأخير<sup>1</sup>.

و مما لا شك فيه أن لكل من النظريتين ( إعلان القبول و نظرية العلم به) أهمية بالغة عندما يتم تبادل البيانات الواردة في سند الشحن الإلكتروني ففي أغلب الأحوال يكون التعامل في مجال النقل البحري بين أطراف ينتمون إلى دول مختلفة يحكمها نظم قانونية متعددة ، الأمر الذي يعني أن المشكلات القانونية التي تثار بينهم يحكمها الطابع الدولي و عليه فإنه يهم أطراف العقد تحديد مكان حسم المنازعات التي قد تنشأ بينهم و بالتالي تحديد القانون الواجب التطبيق .

### ثانيا :تجزئة سند الشحن الإلكتروني و المشكلات المتعلقة بشرط الإحالة

إن نظام تبادل البيانات إلكترونيا تم وضعه للتمكن من التبادل السريع للبيانات بين أطراف العقد الواحد بحيث يرسل البيان من الطرف الأول للطرف الثاني في ذات اللحظة التي يرسل فيها ، و لكن في مجال النقل البحري يحتوي سند الشحن على العديد من البيانات مثل ذلك الخاصة بالبضائع و تلك الخاصة بأطراف العقد و مدته و كذلك ميناء الشحن و ميناء التفريغ و إسم الربان و إسم السفينة ، هذا فضلا عن الشروط العامة التي تتسم بتعددتها و كثرتها ، و المشكلة هي أنه عندما يكون سند الشحن إلكترونيا فإنه يتم تجزئته إلى عدة أجزاء بحيث يمكننا القول بأننا أمام مستند يتكون من عدة رسائل للبيانات و هو ما تقرره و تعترف به فعلا المادة 17 من قواعد *cnudci* ، وفضلا عن ذلك فإنه من غير المتصور تحرير و إرسال كافة شروط سند الشحن و خاصة الشروط العامة إلى كل شاحن أو مرسل بضائع ، و ذلك لعدم جدوى هذا الإجراء ، و لذلك فإنه غالبا ما يتم الإحالة إلى هذه الشروط بشرط يسمى بشرط الإحالة الذي يتم بموجبه الإلتزام بمضمون الشروط الواردة في نماذج العقود ، أو في نصوص الإتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية المحال إليها.

<sup>1</sup> -علي حسن سوزان ، المرجع السابق ،ص 205.

و المشكلة بالنسبة لسند الشحن الإلكتروني تكمن في أنه في حالة الإحالة يتكون سند الشحن من عدة رسائل بيانات أو بمعنى آخر يكون مكون من جزئين ، جزء يعلن به الشاحن لكونه وارد في سند الشحن الذي تلقاه فعلا ، و جزء آخر لم يتسلمه في صورة بيانات واضحة تظهر على شاشات الحاسب الآلي الخاص به و لكن في صورة شرط إحالة ، و نعطي على سبيل المثال إحالة سند الشحن الإلكتروني للشروط الواردة في مشاركة إيجار و التي تتضمن شرط التحكيم ، ففي هذه الحالة لا يكون الشاحن على علم إلا بالأجزاء المنصوص عليها صراحة في سند الشحن مثل الجزء الخاص بالأسماء و العناوين ، و الجزء الخاص بوصف البضائع، و الجزء الخاص بموعد الوصول ، أما فيما يخص الجزء المحال إليه فهو لا يظهر على شاشات الحاسب الآلي التي يتلقاها الشاحن ، و من هنا يثور التساؤل حول مدى إلتزام الشاحن بما ورد في هذه الشروط المحال إليها؟

عرضت هذه الحالة على القضاء الفرنسي و قضى إلى تقرير مبدأ عدم سريان الشروط الواردة في مشاركة الإيجار في مواجهة الشاحن الذي لم يعط موافقته عليها.

و لكن جانب من الفقه إتخذ موقفا مغايرا ، بحيث إذا كان من يحمل سند الشحن و الذي يوجد به شرط إحالة خبيراً بأمور النقل البحري أي على علم و دراية كافية بها و بالنصوص القانونية التي تحكمها فإن الشروط المحال إليها تسري في مواجهته ، أما إذا كان مبتدئاً و لم يتعامل من قبل في مجال النقل فهو يفترض فيه بأنه لا يعلم بالنصوص القانونية التي تحكم النقل و بالتالي لا يسري في مواجهته الشرط المحال إليه إذ أنه يشترط في هذه الحالة موافقته الصريحة عليه<sup>1</sup> ، و هو أمر لن يتوافر لكون الشرط غير مدرج صراحة في سند الشحن.

<sup>1</sup> - النجار محمد محسن ، المرجع السابق ، ص 221.

كما أنه توجد مشاكل عملية لسند الشحن الإلكتروني تتمثل خاصة في القرصنة الإلكترونية من جهة و فشل المعاملات الإلكترونية من جهة أخرى.<sup>1</sup>

فقد يتعرض سند الشحن الإلكتروني للسرقة أو الغش من قبل الغير مما يشكل عقبة قانونية خطيرة أمام وصول البضائع إلى المرسل إليه ، وهو أمر قد يقوم به الغير إما بقصد السطو على السفن التي تنقل تلك البضائع أو لغير ذلك من الأغراض السياسية أو الإقتصادية<sup>2</sup>، وينتج عن سرقة سند الشحن أو التلاعب في بياناته تغيير وجهة البضاعة ، أو إصابة البضائع بتلف بسبب شحنها بطريقة خاطئة ناتجة عن التلاعب في البيانات الواردة في سند الشحن و الخاصة بطبيعة هذه البضائع ، و يضاف إلى ذلك ما تمكن به البعض من إختراق النظم الإلكترونية و الوصول إلى البيانات المقترنة بها.<sup>3</sup>

و من بين المشاكل العملية أيضا حدوث أخطاء في الإرسال الإلكتروني للبيانات المدونة بالسند بسبب تعطل فني لأجهزة الحاسب الآلي أو عيب في الأشرطة أو الأقراص<sup>4</sup>، أو بسبب هبوط الإرسال أو إرسال سند الشحن الإلكتروني بواسطة شخص غير مؤهل فنيا ، الأمر الذي ينتج عنه ألا يتسلم المرسل إليه البضائع ، وقد يحدث أيضا أن يصل سند الشحن الإلكتروني إلى جهاز الحاسب الآلي للمرسل إليه و لكن لا يعلم به هذا الأخير في حينه ، و قد يحدث ألا يتسلم أصحاب البضائع سند الشحن الإلكتروني يكون قد بث إليهم فعلا من الناقل ، و قد يكون سند الشحن قد وصل بالفعل ولكن لم

<sup>1</sup> - فرج نبيل، "مخاطر التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر" ، "قواعد روتردام"، مجلة أنترناشيونال ريفيو، الإسكندرية ، عدد نوفمبر ديسمبر 2010 ، ص 41.

<sup>2</sup> - هذا ما أشار إليه ملش فاروق في هامش<sup>463</sup> ، المرجع السابق من أن "بعض المصادر من سنغافورة أفادت : بسرقة البيانات و المعلومات عن السفن التجارية من الوكالات البحرية ، وذلك عن طريق التنصت و الإختراق لنظم الإتصالات الحاسبات الآلية و سرقة أقراص المعلومات لأنها تحتوي على بيانات تفصيلية عن نوعية السفن و خطوط سيرها ووجهتها و قوة ماكينتها و سرعتها و عدد الأطقم و جنسيتهم و موقف صرف رواتبهم و نوع البضاعة و كميتها و أماكن شحنها و ما إذا كانت تحمل بضائع ذات قيمة خاصة أو من طبيعة خاصة ، و هل توجد أسلحة و ذخيرة على السفينة و غيرها".

<sup>3</sup> - غريبال أشرف سليمان ، "أمن المعلومات و النقل البحري" ، مجلة الملاح ، الإسكندرية ، العدد 67 ، جانفي 2009 ص 18.

<sup>4</sup> - العبودي عباس ، المرجع السابق ، ص 48.

يقراً في حينه ، كذلك قد يكون سند الشحن قد أدخل إلى جهاز الإرسال بغرض بثه إلى أصحاب البضائع ، ولكنه في الواقع لم يغادر جهاز الإرسال دون علم الناقل ، أو يكون السند قد أرسل بالفعل ولكن حدث خطأ مطبعي في صياغته على النموذج الصحيح أو في توجيهه إلى وجهته الصحيحة و هو ما يعرف بالخطأ الشخصي ، و ربما يحدث من ناحية أخرى أن يرسل سند الشحن الإلكتروني، ولكن يصل محتواه محرفاً أو غير كامل أو غير سليم إلى غير ذلك من شتى الاحتمالات<sup>1</sup>.

كذلك من بين المشاكل التي تنشأ عن استخدام سند الشحن الإلكتروني مشكلة عدم القدرة على تحديد متى و أين تبدأ و تنتهي المسؤولية ، و كما هو الحال في سندات الشحن الورقية حيث كان للناقل الحق في إدخال شروط إعفاء من المسؤولية ، نجد أن في سند الشحن الإلكتروني أن منظمي الإرسال الإلكتروني يشترطون تحديد مسؤوليتهم عن الأضرار الناشئة عن أخطائهم الفنية التي أثناء الإرسال أو إعفائهم من المسؤولية عن الضرر غير المباشر الأمر الذي يعني تحمل الناقل أو أصحاب البضائع المخاطر الناشئة عن سند الشحن الإلكتروني<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - علي حسن سوزان ، المرجع السابق، ص 219.

<sup>2</sup> - Hugh kindred , "Ocean bills of lading and EDI :legal precautions in processing a shipping transaction without paper ",World conference on transport research , 6TH: 1992 ,LYON, France , p. 6.

### الفرع الثالث: الجهود المبذولة لإرساء سند الشحن الإلكتروني

هناك جهود مبذولة من طرف الدول و الحكومات لإعطاء المزيد من الدعم و السند للبحوث و الدراسات التي ترمي إلى وضع الإستراتيجيات اللازمة لتطوير سند الشحن الإلكتروني.

بالبحوث و الدراسات ستزول هذه العقبات<sup>1</sup> ، و ينبغي أن تدعم الحكومات التطورات التكنولوجية التي تؤدي إلى إقامة إمكانيات التشغيل المشترك والتربيط المشترك على الصعيد العالمي؛ ولا غنى عن التعليم لزيادة محو الأمية المعلوماتية بين جميع المواطنين.

#### أولاً : إجراء تعديلات

بعض الدول تجري تعديلات على قوانينها مثل القوانين الجمركية و الضريبية و الجنائية و ذلك لتفعيل السند الإلكتروني لأن الأحكام القديمة من هذه القوانين تقف عائقاً أمام تطور السندات الإلكترونية عموماً و سند الشحن الإلكتروني خصوصاً.

وينبغي على الدول وضع إطار قانوني عام و عالمي النطاق للتوقيعات الرقمية و غيرها من التدابير لضمان تصديق ونزاهة و سرية السند الإلكتروني.<sup>2</sup>

وعليها أن تتفد الإلتزامات الواردة في المعاهدات و القوانين النموذجية، وعليها أيضاً وضع إتفاق دولي بشأن المعايير الموحدة للسند الإلكتروني.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، "تعزيز الثقة بالتجارة الإلكترونية ،المسائل القانونية الخاصة باستخدام طرائق التوقيع الإلكتروني و التوثيق على الصعيد الدولي" ، فيينا 2009.

<sup>2</sup> - آل سعود بندر بن سلمان بن محمد، " صعوبات التجارة الإلكترونية ، ملتقى حول التجارة الإلكترونية و التحكيم بالمغرب"، 16-06-2009 .

<sup>3</sup> - مركز الأمم المتحدة لتسيير التجارة والأعمال الإلكترونية، " توصيات بشأن وضع نظام قانوني للتجارة الدولية"، فبراير 2009.

## 1- حلول خاصة بالأمن

لإنجاح سند الشحن الإلكتروني تطبيق أنظمة أمنية فعالة، و يكمن هذا في إسناد مهمة الحفاظ على أمن وسرية المعلومات لشركات متخصصة ومؤهلة.<sup>1</sup>

ومن وسائل تحقيق الأمن و السرية هذه:- تشفير البيانات بحيث تعتمد هذه التقنية على تحويل البيانات إلى رموز لحمايتها من الاضطلاع عليها، وهناك أيضا- تقنية طبقة الفتحات الآمنة بحيث هو برنامج به بروتوكول تشفير متخصص لنقل البيانات و المعلومات المشفرة بين جهازين بطريقة آمنة.

و أيضا يكمن في وضع قوانين لمكافحة الجريمة المعلوماتية أي على الدول صياغة نصوص عقابية لمواجهة القرصنة المعلوماتية و سرقة السندات الإلكترونية.

## ثالثا :حلول متعلقة بالضرائب

بدأ يسترشد في فرض الضرائب على أعمال السندات الإلكترونية عموما بمبدأ الحياد، الذي يعني أنه تعامل جميع المعاملات على قدم المساواة، بصرف النظر عما إذا كانت المعاملات تمارس من خلال الوسائل الإلكترونية أو من خلال السندات التقليدية ، وزيادة على هذا تجمد الضرائب مؤقتا على التجارة الإلكترونية و ذلك لتشجيع التعامل بها ونزع فكرة الضرائب المبالغ فيها من طرف المتعاملين بالسندات الإلكترونية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - اللجنة الاقتصادية الإجتماعية لغربي آسيا، "تطبيق تكنولوجيا المعلومات و الإتصالات المتقدمة في قطاع النقل"، الأمم المتحدة نيويورك 2009 ص 120.

<sup>2</sup> - طارق أبو الضيف علي سليمان ، المعاملة الضريبية لمعاملات التجارة الإلكترونية ، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا لإستكمال الحصول على درجة الماجستير ، جامعة القاهرة ، 2009 ، ص 76.

## رابعاً : الإتفاق بين الطرفين

إبرام ما يسمى بعقد تبادل البيانات إلكترونياً بين كل من الشاحن و الناقل ، بحيث حتى يتمكن سند الشحن الإلكتروني من الحلول محل سند الشحن التقليدي فلا بد و أن يقوم بذات وظائف هذا الأخير و بما أن وظائف سند الشحن التقليدي ترتبط معظمها بكون السند ورقياً ، كان من الضروري إيجاد وسيلة بديلة تمكن سند الشحن الإلكتروني من القيام بوظائف سند الشحن التقليدي دون أن تكون طبيعته الإلكترونية عقبة أمام قيامه بهذه الوظائف ، وهذه الوسيلة يمكن الوصول إليها عن طريق عقد تبادل البيانات إلكترونياً إذا ما تضمن هذا العقد من الشروط ما يفي بهذا الغرض ، فيمكن لأطراف عقد التبادل الإتفاق على ما يشاؤون من شروط يمكن عن طريقها قيام سند الشحن الإلكتروني بذات وظائف سند الشحن التقليدي بما ترتبه تلك الوظائف من آثار قانونية ، و من ثم يمكن الإتفاق مثلاً على قبولهما بشكل تام الإلتزام بالرسائل الإلكترونية التي يتبادلونها فيما بينهم ، كما يتفقان على أن يتضمن سند الشحن الإلكتروني شروط عقد النقل ، و يتفقان أيضاً على إضفاء الشرعية على سند الشحن الإلكتروني بحيث يصبح سنداً قانونياً يعتد به في مواجهة مصدره كما لو كان هذا الأخير قد أصدر سند شحن ورقي الموقع بخط اليد.<sup>1</sup>

## خامساً: حلول متفرقة

كما أن قوانين بعض الدول أصبحت تعترف بحجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات أمام المحاكم لأنها كانت تعد المشكلة الأكبر في عدم تطور السند الإلكتروني فبهذا الإعتراف سيلقى سند الشحن الإلكتروني رواج كبير لدى المتعاملين، ومن ثم لا تثار مشكلة الإثبات .

<sup>1</sup> - ملش فاروق ، المرجع السابق ، ص 475.

– تقوية البني التحتية لكي تستطيع إستيعاب متطلبات السند الإلكتروني من تكوين وتعليم، ومنح تسهيلات للمتعاملين وإستيراد تكنولوجيا عالية التي تفيد قطاع النقل البحري.<sup>1</sup>

– إبرام عقود شراكة مع شركات لها سمعة عالية في هذه التكنولوجيا.<sup>2</sup>

– التشهير بهذه التكنولوجيا وما تجنيه من فائدة لنزع الفكرة السابقة و تشجيع المتعاملين على إستخدامها.<sup>3</sup>

كما لجأت المنظمات الدولية و الهيئات المتخصصة إلى، وضع قواعد تنظم التعامل بسند الشحن الإلكتروني<sup>4</sup> ، و لعل أهم الجهود ، تلك التي بدلتها اللجنة البحرية الدولية بإنشائها قواعد بشأن سندات الشحن الإلكترونية و مشروع بوليرو ، و القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية ، ووثائق النقل القابلة للتداول ، و اللجنة الاقتصادية لأوروبا ، وغرفة التجارة الدولية ، و هذا الذي سبق التطرق له في المطلب الثالث من المبحث الثاني<sup>5</sup> .

هذه الجهود كانت و لازالت مستمرة لإحلال سند الشحن الإلكتروني محل سند الشحن التقليدي و ذلك لكي يقوم السند الإلكتروني بالوظائف القانونية المختلفة للسند التقليدي ، هذه الوظائف و مدى قابليتها للإنتقال إلى سند الشحن الإلكتروني ستكون مدارا للفصل الثاني.

<sup>1</sup> – العزازي أماني ، "التعاملات الإلكترونية في خطر والحل في تفعيل قانون التوقيع الإلكتروني"، مجلة النقل البحري الإسكندرية ، العدد 183 .

<sup>2</sup> – الرجاء أنظر الملحق رقم 1 VTMIS ، و الملحق رقم 2 SIGAD .

<sup>3</sup> – نجد أن منظمة "cnuCED" قد وضعت العديد من البرامج في هذا الشأن و منها على سبيل المثال برنامج يستخدم كنظام وطني لإدخال البيانات الخاصة بالجمارك ، و إنتاج حسابات الإيرادات ، و يعرف هذا البرنامج بإسم "النظام الآلي للبيانات الجمركية" ASYCUDA "الرجاء إرجع إلى : TD, cnuCED .  
/B/c.4/AC/11/5 , p,10

<sup>4</sup> – Roy Goode, "The Concept of Negotiability And The Electronic Bill of Lading , University of Westminster", United King dom , 5 September 2001, p, 1.

<sup>5</sup> – الرجاء أنظر من ص 40 إلى ص 54.



### الفصل الثاني : الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني

مما لا شك فيه أن لوثيقة الشحن وظيفة حيوية و هامة و هي أن هذا المستند يمثل الأشياء الثابتة فيه حيث يحل محل هذه الأشياء خلال وجودها في يد الغير ، و ذلك من أجل تسهيل تداولها و التعامل فيها و من ثم يمكن القول أن حائز هذا المستند تكون له الحيازة الرمزية للبضائع دون أن يكون قد أحرزها ماديا<sup>1</sup>.

و حقيقة الأمر فإن وثيقة الشحن الممثلة للبضائع في مجال النقل البحري يختلف عنه في أي مجال آخر نظرا لإختلاف الظروف المادية التي توجد فيها البضائع أثناء الرحلات البحرية ، و للطبيعة الخاصة للوظائف التي تقوم بها هذه الوثيقة.

فبالرغم من وجود البضاعة في حيازة الربان و هي ما تعرف بالحيازة المادية ، إلا أن المستند الممثل للبضائع المشحونة بحرا هو الذي تقوم حيازته محل الحيازة البضائع أثناء الرحلة البحرية ، كما أن حائز هذا المستند يتمتع بعدة حقوق ، حيث يكون له الحق في طلب تسليم البضائع في ميناء التفريغ و الحق في التصرف فيها أثناء الرحلة ، هذا بالإضافة إلى إمكانية الرجوع على الناقل بالتعويض عن التلف أو الهلاك الذي يرتب المسؤولية.

وهكذا نجد أن حائز المستند الممثل للبضائع هو الحائز الحقيقي لها ، و إن كانت السيطرة المادية و التي تمثل العنصر المادي للحيازة تم مباشرتها بواسطة الربان ، فهذا الأخير يحوز البضاعة حيازة عرضية ، و هي حيازة رمزية يباشرها لحساب حامل السند الممثل للبضائع ، و لا يغير من صفة الربان كحائز عرضي كون أن له الحق في حبس البضاعة و الإمتناع عن تسليمها لحامل وثيقة

<sup>1</sup>- تنص المادة 543 مكرر 5 من ق ت ج ، السابق الذكر، على أنه " يصبح سند النقل بإعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع، سندا تجاريا عندما يصدر و/ أو يظهر للحامل أو لأمر.

الشحن و أن يطلب من القضاء الترخيص له بإيداعها لدى أمين أو حارس ، أو أن يطلب بيعها إذا كانت قابلة للتلف ، حتى يستوفي أجره النقل إذا لم تكن قد دفعت عند الشحن.

فلوثيقة الشحن ووظائف ثلاث أساسية وهي أنها أداة لإثبات إستلام الناقل البضاعة الموصوفة بها من الشاحن ، و أنها أداة لتمثيل البضاعة ذاتها ، و أداة لإثبات عقد النقل البحري ، زيادة على وظيفة حديثة و تتمثل في كون سند الشحن يعتبر أداة إئتمان.

هذه الوظائف يطلق عليها الوظائف القانونية التقليدية لسند الشحن البحري ، و قد كان لإستعمال جهاز الحاسوب و ظهور سند الشحن الإلكتروني في عالم النقل البحري أثره الواضح على الوظائف القانونية التقليدية لسند الشحن البحري<sup>1</sup>.

فسند الشحن يستمد قوته من كونه أداة إثبات لأنه يحمل توقيع أطراف العقد و خاصة الناقل الذي يثبت بتوقيعه أنه قد علم و قبل البيانات الخاصة بالبضائع الموجودة في سند الشحن و أن ما جاء بها كان صحيحا و مطابقا لما تسلمه ، و لكن سند الشحن الإلكتروني بحكم طبيعته تكوينه لا يقبل التوقيع بالصورة التي إعتدنا عليها و هي التوقيع الكتابي، فهل في ظل الإتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية يمكن للتوقيع الإلكتروني الحل محل التوقيع الكتابي و بالتالي قيام سند الشحن الإلكتروني بدوره كأداة إثبات؟

ويستمد سند الشحن قوته أيضا من كونه أداة لتمثيل البضائع تمكن حامل السند من تداوله و التصرف في البضائع بموجبه، فهل يستطيع سند الشحن الإلكتروني القيام بذات الدور، علما بأنه لكونه إلكترونيا لا يقبل التظهير؟

<sup>1</sup> - الجزائري هاشم رمضان ، "الأثار المترتبة على إستعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري"، مؤتمر القانون و الحاسوب، من 12 إلى 14 تموز 2004، جامعة اليرموك ، الأردن.

كما أن لسند الشحن التقليدي حجية شبه مطلقة فيما يحتويه من شروط و بيانات فهل ستكون لسند الشحن الإلكتروني نفس الحجية في الإثبات؟

سنحاول إضفاء الطابع الإلكتروني على وظائف سند الشحن التقليدي خاصة فيما يتعلق بالوظيفة الإثباتية ، و ذلك للوقوف على مدى إستعداد سند الشحن الإلكتروني للقيام بوظائف سند الشحن التقليدي

من خلال ما تقدم سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين<sup>1</sup> ، سنتناول في (المبحث الأول): سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع ، أما في (المبحث الثاني) فسنتناول: سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات إستلام البضائع و حيازتها.

### المبحث الأول : سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع

يتضح من نص المادة 748 ق ب ج أن سند الشحن يعتبر دليل إثبات عقد النقل البحري للبضائع بحيث يلتزم الناقل بتزويد الشاحن بوثيقة الشحن بناءً على طلبه ، و قد إستقر الفقه<sup>2</sup> و القضاء<sup>3</sup> على أن لسند الشحن حجة في إثبات عقد النقل البحري و شروطه و عملية الشحن و تاريخها الثابت في السند.

ولأن الكتابة هي أقوى طرق الإثبات لكافة مصادر الحقوق ، فهي تشترط عادة لإثبات معظم عقود النقل ، و الجدير بالذكر أن عقد النقل البحري للبضائع ليس من العقود الشكلية حتى يمكن القول ببطلانه إذا لم يحرر بالكتابة ، بحيث الكتابة مشترطة فقط للإثبات و ليس للإنعقاد<sup>4</sup> ، حيث يعتبر عقد

<sup>1</sup>- تم تقسيم هذا الفصل مراعاة لمواد ق ب ج ، بحيث بدأ المشرع الجزائري بسند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع و ذلك في المادة 748 ، ثم تطرق لسند الشحن كأداة لإستلام البضائع و حيازتها في المادة 749 .

<sup>2</sup>- أنظر في ذلك بوكعبان العربي ، المرجع السابق ، ص 143 ، و أنظر كذلك أحمد محمود حسني ، المرجع السابق ، ص 233.

<sup>3</sup>- قرار رقم 418727 بتاريخ 15 / 05 / 1999 مجلة المحكمة العليا ، الغرفة التجارية البحرية ، عدد 1 ، 2001 ، ص 202.

<sup>4</sup>- محمد حسين منصور، "العقود الدولية"، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، سنة 2006 ، ص 125 .

النقل البحري للبضائع كما ذكرنا عقدا رضائيا لا يشترط لصحته إفراغه في شكل خاص ، و من ثم فإن التغيير في الشكل الذي يظهر به سند الشحن الإلكتروني لا يجب أن يؤثر في إنعقاده ، و يترتب على ذلك عدم جواز إثبات عقد النقل البحري للبضائع بالشهادة أو القرائن<sup>1</sup> ، و إنما يجوز إثباته بأدلة لا تقل قوة عن الكتابة كاليمين أو الإقرار<sup>2</sup>، أو بإثبات تنفيذ العقد بإستلام الناقل للبضاعة و نقلها بالفعل.

و مفاد هذا الكلام أنه إذا ظهر سند الشحن في صورة إلكترونية أي غير ورقية فإنه من حيث المبدأ يعتبر صحيح ، و تعتبر البيانات الواردة فيه حجة على طرفيه ، هذا من حيث المبدأ ، أما من حيث تطبيق هذا المبدأ فإن السؤال يثار على الصعيد الدولي و الوطني لمعرفة موقف كل من الإنفاقيات الدولية و القوانين الوطنية من هذه المسألة ، و بالتالي معرفة ما إذا كان يعترف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري أم لا (المطلب الأول)؟ ، هذا من جهة و من جهة أخرى حتى يعتد بسند الشحن الإلكتروني كدليل لإثبات عقد النقل البحري لابد أن تتوافر فيه شروط معينة من كتابة و توقيع و توثيق إلكتروني (المطلب الثاني) ، كما أنه توجد بدائل لسند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري للبضائع ، حيث أن هناك وثائق نقل أخرى تثبت عقد النقل البحري للبضائع قد تتخذ الشكل الإلكتروني (المطلب الثالث).

هذا ما سنتعرض له اتباعا في المطالب الآتية:

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 310.

<sup>2</sup> - الشرقاوي محمود سمير ، المرجع السابق ، ص 336.

## المطلب الأول : موقف الإتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني

سوف نعرض على الصعيد الدولي (الفرع الأول) لكل من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 ( أولاً ) و إتفاقية هامبورغ 1978 ( ثانياً ) و إتفاقية روتردام 2009 ( ثالثاً ) و التي لم تدخل حيز النفاذ بعد نعرض موقفهم من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني، كذلك سنعرض موقف القوانين الوطنية من تلك الوظيفة (الفرع الثاني) فسننظر للقانون البحري الجزائري (أولاً) و بعض القوانين المقارنة ( ثانياً ) ، هذا وسننظر للقوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني في القانون البحري الجزائري ( الفرع الثالث )

### الفرع الأول : موقف الإتفاقيات الدولية من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني

#### أولاً: موقف إتفاقية بروكسل لسنة 1924

لم تعط إتفاقية بروكسل تعريفا لسند الشحن ، و هو الأمر الذي يدعونا للإعتقاد بأنه لا يشترط في سند الشحن أن يظهر في صورة مستند ورقي و أن الإتفاقية يمكن أن تنطبق إذا كان سند الشحن الإلكتروني.

و لكن بالإطلاع على مجمل مواد نصوص الإتفاقية يتضح أنها تستخدم مصطلحات تدل على أن سند الشحن لابد و أن يكون مكتوبا و ورقيا<sup>1</sup> ، فهي مثلا تنص على أن التحفظات يجب أن تكون مكتوبة<sup>2</sup> و على أن سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل للشاحن بناء على طلبه.

<sup>1</sup> - تنص المادة (3/ثالثاً) من قواعد لاهاي-فسبي (على الناقل أو الرابان أو وكيل الناقل بعد استلام البضائع وأخذها في عهده أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن سند الشحن الإلكتروني).

<sup>2</sup> - المادة 3 ف 4 من إتفاقية بروكسل السابقة الذكر .

إذن لابد من معرفة ما إذا كان سند الشحن الإلكتروني يخضع لأحكام إتفاقية بروكسل لسنة 1924 أم أنه يحتاج لنصوص جديدة خاصة به؟

قد لا تثار أية مشكلة في تطبيق المعاهدة على سند الشحن الإلكتروني إذا ما إتفق كل من الشاحن و الناقل على الخضوع لأحكامه<sup>1</sup>، و لكن يثار المشكل الحقيقي بخصوص تطبيق المعاهدة من تلقاء نفسها و بدون تدخل أطراف الإتفاق ، و لتجاوز هذا المشكل لابد من إيجاد أجوبة لبعض التساؤلات :

هل سند الشحن الإلكتروني الذي يتم تبادله بنقله من الحاسب الآلي الخاص بالناقل إلى الحاسب الآلي الخاص بالشاحن يمكن إعتبره أنه قد تم تسليمه إلى الشاحن بالمعنى الذي تقصده الإتفاقية ؟ و هل يمكن أن يوضع بيان على سند الشحن الإلكتروني يفيد بأن السند مشحون ؟ و أخيرا هل يمكن عمل التحفظات على سند الشحن الإلكتروني؟

للإجابة على هذه التساؤلات يجب أن نعترف بأن نصوص الإتفاقية قد وضعت في عصر لا يعرف تبادل البيانات إلكترونيا ، و في عصر كانت الكتابة فيه هي الوسيلة الوحيدة التي يتم عن طريقها تبادل البيانات و كذلك إثبات ما يرد بالمستندات ، أما في الوقت الحالي فقد تغير الحال و عرف العالم بدائل للكتابة و للمستندات الورقية تؤدي ذات الغرض الذي تؤديه المستندات الورقية ، و من هذا المنطلق يمكننا القول أنه لا داعي للتمسك بالمفاهيم القديمة لكلمة مستند أو سند و إعتبر أن ما يرد بالإتفاقية يعني أن سند الشحن يجب أن يكون ورقي لأن ذلك سيقودنا إلى المطالبة بتغيير نصوص الإتفاقية لتتواءم مع التطور الذي حدث في مجال تبادل البيانات .

و لكن يكفي أن نعطي تعريف واسع للمصطلحات التي تستخدمها الإتفاقية مثل "يسلم الناقل" و "يعمل تحفظات" و "مشحون" ، بحيث يمكن الإعتراف بإمكانية تحققها في سند الشحن الإلكتروني

<sup>1</sup> تنص المادة الأولى من قواعد المنظمة البحرية الدولية لسند الشحن الإلكتروني 1990 " حيث تتطلب ضرورة تدخل إرادة الأطراف لتطبيق أحكام هذه القواعد ."

و بالتالي الإعتراف بهذا الأخير على أنه سند الشحن يخضع لأحكام الإتفاقية ، فطالما أن سند الشحن الإلكتروني يؤدي الغرض المقصود من هذه الإصطلاحات فلا داعي لسلبه صفة سند الشحن الذي تعترف به الإتفاقية.

و لكن هذا الفكر لا يعدو و أن يكون رأياً<sup>1</sup> ، و تبقى المشكلة قائمة و يبقى حتى الآن حلها رهينة لإرادة المشرعين الوطنيين و القضاة ، فإذا إعترفت القوانين الوطنية للدول الموقعة على الإتفاقية بسند الشحن الإلكتروني و أصبغت عليه ذات القيمة القانونية لسند الشحن العادي فلن تكون هناك مشكلة في تطبيق معاهدة بروكسل و بالتالي في الإعتراف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري.

### ثانياً: موقف معاهدة هامبورغ 1978:

لا تثار المشكلة بذات الصورة بالنسبة لإتفاقية هامبورغ لسنة 1978 و ذلك لأن الإتفاقية قد تم إبرامها في عصر حديث يعرف تبادل البيانات بطرق أخرى غير الكتابة كالتلكس و الفاكس ، و هو الأمر الذي دفع واضعيها إلى الأخذ في عين الإعتبار أي تطورات أخرى قد تحدث في هذا المجال و من هنا مثلاً يأخذ مصطلح "مكتوب" إهتماماً خاصاً من محرري الإتفاقية الذين أفردوا له نصاً خاصاً فيها و هو المادة الأولى التي تنص على "أن التعبير بالكتابة يعني أيضاً التعبير بوسائل الإتصال الأخرى كالتلغراف و التلكس على وجه الخصوص".

<sup>1</sup> - رأي علي حسن سوزان ، المرجع السابق ، ص 144.

هذا فضلا عن أنه ليست هناك أية إشارة في تعريف سند الشحن إلى ضرورة كونه كتابي<sup>1</sup>، الأمر الذي يجعلنا نقول بأن المشرع الدولي يقبل أي صورة أخرى غير الكتابة لسند الشحن بما فيها الصورة الإلكترونية التي لا تختلف في مضمونها عن الصورة التقليدية و إن كانت تختلف في شكلها فقط.

إذن ليست هناك مشكلة في تعريف سند الشحن وفقا لإتفاقية هامبورغ بأنه قد يكون ورقيا أو إلكترونيا ، و لكن تكمن المشكلة في كون الإتفاقية لا تنطبق في هذا الخصوص إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي الأخرى بتبادل البيانات إلكترونيا ، و يتضح ذلك من التحفظ الوارد بالمادة الرابعة عشر التي تنص في فقرتها الثالثة على قبول التوقيع الإلكتروني بشرط ألا يكون ذلك متعارضا مع قوانين الدولة التي يصدر فيها سند الشحن ، فنظرا لأن التوقيع الإلكتروني لا يرد إلا على سند الشحن الإلكتروني فإنه قياسا على النص المذكور لا تنطبق المعاهدة إذا كانت الدولة التي صدر فيها سند الشحن الإلكتروني لا تعطيه ذات القيمة القانونية لسند الشحن التقليدي.

يتبين من خلال ما تقدم أن سندات الشحن الإلكترونية تكون أكثر قبولا في نطاق قواعد هامبورغ منها في قواعد لاهاي أو لاهاي- فسبي، ولكن يمكن القول أن قواعد هذه المعاهدات تنطبق على سندات الشحن الإلكترونية، لأن القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية لا يتعارض مع قواعد لاهاي أو لاهاي فسبي أو هامبورغ وهو الموقف الذي تبنته قواعد اللجنة البحرية الدولية ومشروع البوليرو كذلك، كما رأينا ذلك سابقا<sup>2</sup> ففي القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية لم يكن هناك نص بخصوص القانون الواجب التطبيق على السندات الإلكترونية لكنه نص في المادة 17 ف6 على أن (إذا انطبقت قاعدة قانونية إجباريا على عقد لنقل البضائع يتضمنه مستند ورقي أو يثبتته مستند ورقي، لا يجوز عدم

<sup>1</sup> تنص المادة الأولى ف 8 من إتفاقية هامبورغ على أنه : " يقصد بمصطلح "سند شحن" وثيقة تثبت إنعقاد عقد نقل و تلقي الناقل البضائع أو شحنه لها ، و يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة ، و ينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحاملها".

<sup>2</sup> الرجاء أنظر الفرع الثالث و الرابع من المطلب الثالث للمبحث الأول للفصل الأول ، من ص 46 إلى ص 50.



تطبيق تلك القاعدة على هذا العقد لنقل البضائع الذي يثبتته رسالة بيانات واحدة أو أكثر لمجرد أن العقد تثبته رسالة أو رسالة البيانات هذه بدلا من أن يثبتته مستند ورقي).

هذه الفقرة تراعي قواعد لاهاي ولاهاي- فسبي وقواعد هامبورغ، وهذا يعني وبلاستناد إلى هذه المادة إذا تحققت شروط انطباق قواعد لاهاي- فسبي بموجب المادة 10 منها وكذلك إذا تحققت شروط انطباق قواعد هامبورغ بموجب المادة 2 منها، فإنها ستطبق حتى على سندات الشحن الإلكترونية ولا يجوز الاحتجاج بعدم تطبيق هذه القواعد بحجة أن سند الشحن قد صدر بشكل إلكتروني<sup>1</sup>.

### ثالثا: موقف معاهدة روتردام :

إعترفت معاهدة روتردام صراحة بسند الشحن الإلكتروني<sup>2</sup> كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع وذلك في المادة الأولى ف 18 " سجل النقل الإلكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصلة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني ، و التي :

أ- تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل

ب- تثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه

<sup>1</sup>- Winnie Ma, " Lading without bills – how good sis the bolero bill of lading in Australia ? "

<http://www.bond.edu.au/lam/blr/vol/12-2/Ma.doc>.

<sup>2</sup>- لم تستعمل معاهدة روتردام مصطلح سند الشحن الإلكتروني و إستعملت بدله مصطلح سجل النقل الإلكتروني ولعل السبب في هذا هو أن هذه التسمية لن يكون المقصود منها تغطية النقل البحري فقط ، و إنما يمكن أن تغطي نقل بحري متكامل مع وسائط أخرى للنقل مثل النقل متعدد الوسائط.

إلى حين دخول إتفاقية روتردام حيز التنفيذ سوف لن يتلقى المتعاملين بسند الشحن الإلكتروني أي إشكال فيما يخص حجبه في إثبات عقد النقل البحري ، و لكن ذلك مرتبط بمصادقة دول المتعاملين على الإتفاقية ، و حتى و إن لم تصادق دولة أحد الأطراف على الإتفاقية و العكس بالنسبة للطرف الآخر فهنا نطاق إنطباق الإتفاقية واسع و هذا ما نصت عليه المادة 15<sup>1</sup> ،

### الفرع الثاني : موقف القوانين الوطنية من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني :

#### أولا : موقف القانون البحري الجزائري :

يبدو لأول وهلة أن ق ب ج يشترط بصفة عامة أن يكون سند الشحن على هيئة محرر ورقي و يتضح ذلك من عدة أمور ، أن الأحكام المتعلقة بوثيقة الشحن و المنصوص عليها في الفصل الثاني من الباب الثالث للقانون البحري الجزائري قد وضعت في عصر لا يعرف تبادل البيانات إلكترونيا ، زيادة على هذا إستخدم المشرع الجزائري مصطلحات توضح أن سند الشحن الإلكتروني لا بد أن يكون ورقي مثلاً :

المادة 748 تنص على أن سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل للشاحن بناءً على طلبه.

و المادة 751 التي تنص على أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة.

و المادة 753 التي تنص على إدراج بيانات البضائع بناءً على التصريح الكتابي للشاحن .

و المادة 760 التي تنص على أنه يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة من وثيقة الشحن .

<sup>1</sup> -تنص المادة 5 ف 1 من إتفاقية روتردام : " رهنا بأحكام المادة 6 ، تنطبق هذه الإتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم و مكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين ، و يكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري و ميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين ، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع ، وفقا لعقد النقل ، في دولة متعاقدة: أ- مكان التسلم أو ب- ميناء التحميل أو ج - مكان التسليم أو د- ميناء التفريغ

و المادة 759 التي تنص على أنه يمكن نقل وثيقة الشحن لإسم شخص آخر أي وثيقة الشحن لأمر بالتظهير .

و المادة 756 التي تجيز للناقل أو من ينوب عنه إدراج تحفظات على حالة و تكييف البضاعة .

و هذه كلها مصطلحات تفيد بأن سند الشحن قد صدر مكتوباً أو ورقياً .

ولكن إذا دققنا النظر فيما ورد بهذه المواد من مصطلحات سوف نجد أنها جميعها تصلح لأن ترد على سند الشحن الإلكتروني يتم إصداره و قبوله و التحفظ على البيانات فيه إلكترونياً عن طريق الحاسب الآلي .

فبالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 748 على وجوب تسليم الناقل سند الشحن الإلكتروني لشاحن بناءً على طلبه فهذا ممكن كذلك إلكترونياً ، إذ بعد تسجيل كل من الناقل و الشاحن نفسيهما لدى مشغل سندات الشحن الإلكترونية ، يمكن للناقل إصدار سنده إلكترونياً للشاحن ، فهذه ليست عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني .

أما بالنسبة لمصطلح تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة فهو لا يمثل أيضاً عائقاً أمام سند الشحن الإلكتروني ، إذ أنه مجرد بيان يتم إضافته على البيانات الأخرى الواردة بسند الشحن بناءً على طلب الشاحن و بعد شحن البضاعة على السفينة يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة و في تاريخ محدد فإذا صدر سند الشحن الإلكتروني بناءً على طلب الشاحن و إستلمه الشاحن على جهاز الحاسب الآلي الخاص به ، ثم طلب بعد ذلك من الناقل عن طريق الحاسب الآلي إضافة بيان مشحون فما هي العقبة أمام الناقل لإضافة هذا البيان عندما يتم الشحن و إرساله إلكترونياً على النسخة الخاصة بالشاحن ؟

أما بالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 753 على إدراج بيانات البضائع بناءً على التصريح الكتابي للشاحن فهي لا تشكل مشكلة لأن إستخدام الحاسب الآلي لا يقف عائقاً أمام تحقيقها ، فالبيانات التي تدخل

الحاسب الآلي تظهر على الشاشة في صورة كتابة و بالتالي فالبيانات المتعلقة بالبضائع يمكن إدخالها في الحاسب الآلي ثم إرسال هذه البيانات إلى الناقل.

أما بالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 759 عن إمكانية نقل وثيقة الشحن بالتظهير ، فلا نتوسع في شرحه الآن لأننا سنخصص له مكانا مستقلا عند دراستنا لتداول سند الشحن الإلكتروني، إذ هناك بدائل كثيرة مقترحة للتظهير و التي تلحق بسند الشحن الإلكتروني ذات الآثار القانونية التي يرتبها سند الشحن التقليدي من حيث حق التصرف و حق المطالبة بالتسليم من الربان.

و ما يؤكد كل ما سبق إقرار المشرع الجزائري بالتوقيع الإلكتروني في المادة 327 قانون مدني<sup>1</sup> فإن ذلك يخفي في مضمونه الإقرار المسبق بسند الشحن الإلكتروني ، لأنه لا يمكن إستحداث نص تشريعي للإقرار بالتوقيع الإلكتروني دون الإقرار بالسند الذي قد تم التوقيع عليه.

### ثانيا : موقف القوانين المقارنة:

في فرنسا صدر القانون الجديد المرقم 230 في 13 مارس 2000 والمعدل لنص المادة 1316 من القانون المدني الفرنسي، والذي أخذ بعين الإعتبار التطور الكبير الذي حصل في مفاهيم السندات الإلكترونية، ومنح هذه السندات وضعاً قانونياً مماثلاً للسندات التقليدية ، إذ بموجب المادة 1316 ف 3 من القانون المدني الفرنسي المعدلة تكون للسندات الإلكترونية حجية الأدلة الكتابية الورقية في الإثبات<sup>2</sup> كما تنص المادة 106 من قانون التجارة الفرنسي على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية بما في

<sup>1</sup> - الأمر 75 - 58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05 - 10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 ، ج ر عدد 44 .

<sup>2</sup> - لمزيد من التفصيل حول هذه المادة ينظر العبودي عباس و جعفر الفضلي، " حجية السندات الإلكترونية في الإثبات المدني في ضوء التعديل الجديد للقانون المدني الفرنسي المرقم 230 لعام 2000"، مجلة الرافدين للحقوق، العدد الثاني عشر، سبتمبر 2001 ص8.

ذلك الطرق الإلكترونية بشرط أن تقدم الضمانات الكافية<sup>1</sup> لصحة البيانات الواردة بالمستندات الإلكترونية ، و مفاد هذا النص أن المشرع الفرنسي يعترف بالطرق الإلكترونية كحجة في الإثبات أمام القضاء ، و بتطبيق ذلك على سند الشحن الإلكتروني فإنه يمكننا القول بأن سند الشحن الإلكتروني حجة في إثبات عقد النقل البحري و في إستلام الناقل للبضائع من يد الشاحن.

أما في القانون الإنكليزي فقد صدر القانون الجديد للإثبات المدني عام 1995 الذي أصبح نافذا في جوان 1996 وقد أعطى حجية قانونية لكل سند يصدر من معطيات الحاسب الآلي، إذ عرف السند الإلكتروني بأنه السند الذي يشمل أي شيء فيه تسجيل لشرح أو وصف لأية معلومات وأعطى هذا القانون سلطة تقديرية واسعة في ترجيح الأخذ بالسندات الإلكترونية<sup>2</sup> ، ويمكن الإضافة أن قانون الاتصالات الإلكترونية لعام 2000 قد صدر في إنكلترا والميزة الأكثر أهمية لهذا القانون بأنه إبتداء من الأول من جويلية 2000 أصبح التوقيع الإلكتروني مقبولاً قانوناً كدليل في المحاكم كما لو كتب باليد ، كما أن قانون نقل البضائع الإنكليزي بطريق البحر لعام 1992 الذي حل محل قانون سندات الشحن لعام 1855 ينص على إمكانية تطبيقه عند استخدام تبادل البيانات الإلكتروني ، إذ نصت المادة 1 ف 5 على إعطاء صلاحية للجهة المختصة لإتخاذ التدابير الخاصة بإعطاء المعلومات بوسائل أخرى غير الكتابة لتكون مكافئة وفعالة كما لو أعطيت بوثائق مكتوبة<sup>3</sup> .

<sup>3</sup>- قد يقصد بالضمانات الكافية تأكد الناقل من صحة البيانات المقدمة من الشاحن أو تأكد الناقل من أنه لم يتم التلاعب في البيانات التي قدمها الشاحن.

<sup>2</sup>- لمزيد من التفصيل ينظر العبودي عباس ، المرجع السابق ، ص 37.

<sup>3</sup>- See John Livermore & Krailerk Euarjai, op, cit. P, 6.

كما أصدر البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي توجيهها على الصعيد الأوروبي برقم (CE/93/1999) بتاريخ 1999/12/13 حدد فيه الإطار القانوني للتوقيع الإلكتروني الذي يجب أن تعتمده الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية كي يسمح لها بتنمية المعاملات التجارية المأمونة<sup>1</sup>.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية وبموجب القانون التجاري الموحد (UCC) فإن التصرف القانوني إذا تجاوز قيمته 500 دولار أمريكي فلا يجوز إثباته إلا بالكتابة<sup>2</sup>، وبموجب هذا القانون تصبح الصيغة الخطية واجبة إذا تجاوزت قيمة البضاعة 500 دولار لكن المحاكم تعتبر هذا الشرط بمثابة ضمانات ووسيلة لإثبات العقد أكثر مما تعده شرطاً ملزماً لصحته<sup>3</sup>.

ولكن قانون الإثبات الفدرالي في الولايات المتحدة الأمريكية نص في المادة 1001 ف 1 على معطيات الحاسب الإلكتروني، إذ جاء فيها أن السندات الإلكترونية وكل شكل آخر يستخدم في جمع البيانات الإلكترونية يعد بمثابة الدليل الكتابي وعدت الفقرة 3 من هذه المادة كل طباعة ورقية للسندات الإلكترونية بمثابة نسخة أصلية بشرط أن تنقل عنها بشكل مطابق، وإستناداً لهذه الأحكام فإنه يمكن قبول معطيات الحاسب الإلكتروني في الإثبات بوصفها مساوية في الحجية للأدلة الكتابية<sup>4</sup>.

كما صدر في أمريكا قانون فدرالي حول التوقيع الإلكتروني في 30 جوان 2000 ضمن نطاق التجارة الداخلية والخارجية مما يؤيد الاتجاه نحو قبول السندات الإلكترونية في الإثبات<sup>5</sup>، ولابد من الإشارة إلى قانون (Inter-American) للتجارة الإلكترونية الموحد<sup>6</sup>، ويعطي هذا القانون للتوقيع

<sup>1</sup> - عصمت عبد المجيد بكر، مشكلة الإثبات بوسائل التقنيات العلمية، مجلة القضاء، العددان 1،2، السنة السادسة والخمسون شركة الأنعام للطباعة المحدودة، بغداد، 2002.

<sup>2</sup> - لمزيد من التفصيل ينظر العبودي عباس، المصدر السابق، ص37.

<sup>3</sup> - طوني ميشال عيسى، "التنظيم القانوني لشبكة الانترنت، دراسة مقارنة في ضوء القوانين الوضعية والاتفاقات الدولية" بيروت، 2001، ص349.

<sup>4</sup> - نقلاً عن العبودي عباس، "حجية السندات الإلكترونية لمعطيات الحاسب الآلي"، المرجع السابق، ص38.

<sup>5</sup> - عصمت عبد المجيد، المصدر السابق، ص32.

<sup>6</sup> - ينظر هذا القانون على الموقع: Uniform Inter-American Electronic Commerce Law - 6

الإلكتروني الأثر القانوني نفسه والصلاحيّة والنفاذ التي يتمتع بها التوقيع اليدوي م7 ف1 ، كما يعطي للوثيقة الإلكترونية الأثر القانوني نفسه والصلاحيّة والنفاذ الذي تتمتع به الوثيقة الورقية م8 ف1 ، كما صدرت في عدد من الولايات الأمريكية قوانين للتوقيع الإلكتروني على سبيل المثال قانون التوقيع الإلكتروني لولاية كاليفورنيا ، وقانون التوقيع الإلكتروني لولاية يوتا<sup>1</sup> .

إذن يتبين أن هناك اتجاهاً في قبول تبادل البيانات الإلكتروني في المعاهدات الدولية و في القانون الجزائري و القوانين المقارنة كما بينا من خلال التشريعات التي عرضناها وبعد بيان موقف القوانين المقارنة و المعاهدات الدولية نتساءل عن القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني في القانون البحري الجزائري ؟

### الفرع الثالث: القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني في القانون البحري الجزائري

تعرض القانون المدني الجزائري فيما يخص الإثبات لكل من التوقيع الإلكتروني و الكتابة الإلكترونية و المحررات الإلكترونية.

فبخصوص كل من التوقيع الإلكتروني و الكتابة الإلكترونية و المحررات الإلكترونية أعطى لهم المشرع ذات الحجية المقررة للتوقيع الكتابي و للكتابة و المحررات على الورق ، و ذلك بنصه في المادة 323 ق م ج مكرر 1 " يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات على الورق ..... " و في المادة 327 ف 2 ق م ج " ويعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه".

<http://www.portaldelcuero.com/informa/informa34%20interas.asp>.

<sup>1</sup> –See . Georgios Zekos," EDI: Electronic Techniques of EDI, Legal Problems and European Union Law", p ,33 .

<http://www.diavios.com/Zekos>

و مفاد هذه النصوص أن الكتابة الإلكترونية و المحررات الإلكترونية و التوقيع الإلكتروني لهم ذات الحجية في الإثبات في نطاق المعاملات المدنية و التجارية التي قررها القانون المدني للتوقيع الكتابي و للكتابة على الورق.

و قد إشتراط المشرع الجزائري لكون الكتابة الإلكترونية و المحررات الإلكترونية و التوقيع الإلكتروني حجة في الإثبات إشتراط :1- التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها 2- و أن تكون معدة و محفوظة في ظروف تضمن سلامتها.

كما لم تقتصر المعالجة الإلكترونية على القانون المدني فقط بل نظم المشرع الجزائري تبادل رسائل البيانات في ق ت ج بعد تعديل المادتين 502 و 414 ، حيث نصت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك للوفاء عن طريق وسائل التبادل الإلكتروني ، و جاء نصها كالاتي "... يمكن أن يتم هذا التقديم أيضا بأية وسيلة تبادل إلكترونية محددة في التشريع و التنظيم المعمول بهما" ، أما المادة 414 من نفس القانون فقد تناولت موضوع تقديم السفنجة للوفاء ، و قد سمحت أن يتم ذلك بالطريق الإلكتروني و هذا يعتبر قبول للسندات التجارية الإلكترونية بصفة عامة ، و هذه تعتبر قفزة نوعية من المشرع الجزائري<sup>1</sup> .

يتضح مما سبق أن هناك محاولات لا يستهان بها من طرف المشرع الجزائري لتنظيم المعاملات الإلكترونية و إضفاء الحجية على الوثائق الإلكترونية، و لكن لم يتطرق المشرع الجزائري للأحكام الخاصة بالإثبات الإلكتروني للعقود البحرية ، و التي من بينها عقد النقل البحري للبضائع ، إذ لا بد على المشرع البحري الجزائري أن يتدارك هذا القصور التشريعي و يساير التطور الرقمي الذي يشهده العالم اليوم ، و إلى حين تدارك المشرع الجزائري هذا التأخر يمكننا أن نطبق تقنية سند الشحن الإلكتروني في

<sup>1</sup> - ناجي الزهراء، "التجربة التشريعية الجزائرية في تنظيم المعاملات الإلكترونية المدنية والتجارية"، المؤتمر العلمي المغربي الأول حول المعلوماتية والقانون المنعقد في الفترة من 28 إلى 29 أكتوبر 2009 ، طرابلس ، ص 14.



ظل الأحكام السائدة ، إذ بإعتراف المشرع الجزائري بالكتابة و التوقيع الإلكتروني في القانون المدني و إقراره بالوفاء الإلكتروني للسفتجة و الشيك في القانون التجاري ، و إنشائه للموثق الإلكتروني<sup>1</sup> و معاقبته لكل من يمس بأنظمة المعالجة الآلية للمعلومات في قانون العقوبات ، كل هذا سيفتح المجال لإستعمال سند الشحن الإلكتروني كذليل لإثبات عقد النقل البحري للبضائع و يمنح له الحجية أما القضاء مثله مثل سند الشحن التقليدي ، إذ بقياس ما هو مجهول لأحكامه " سند الشحن الإلكتروني" على ما هو معلوم بأحكامه " الكتابة و التوقيع الإلكتروني في ق م ج " سنتوصل لوسيلة إثبات إلكترونية لعقد النقل البحري للبضائع لها قوة ثبوتية أمام القضاء .

و نظراً للتنظيم التشريعي الضيق للإثبات الإلكتروني بصفة عامة و الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري بصفة خاصة في القانون الجزائري ، لم يتطرق القضاء الجزائري لهذا النوع من القضايا أو بالأحرى لم تعرض على القضاء الجزائري قضايا بهذا الشكل نظراً لقلّة أو إنعدام التعامل بالمحركات الإلكترونية بالجزائر، و لكن هناك بعض الأحكام القضائية في الدول الأجنبية تطرقت لسند الشحن الإلكتروني ففي قضية :

« GRANT V . SOUTHWESTERN AND COUNTRY PROPERTIES. » التي عرضت على القضاء الإنجليزي<sup>2</sup> حكم هذا القضاء ، بأن سندات الشحن الإلكترونية تعتبر سندات قانونية و قد عقب القاضي ( WALTON,J. ) أثناء صدور الحكم على هذا الموضوع بقوله "بضرورة وجود جهاز لعرض المعلومات المكونة لسند الشحن و ضرورة تحليل الشفرة التي كتبت بها المعلومات لا يسلب هذا السند قيمته القانونية".

و لكن حتى يعترف القضاء بالقوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني لا بد أن تتوفر به شروط معينة و هذا ما سنتعرض له في المطلب اللاحق.

<sup>1</sup> - الرجاء أنظر ص 133.

<sup>2</sup> - مأخوذ من مقال ، الجزائري هاشم ، المرجع السابق ، ص 13.

**المطلب الثاني : شروط الإعتداد بسند الشحن الإلكتروني في الإثبات**

يكون لسند الشحن الإلكتروني حجة في الإثبات إذا إستجمع جملة من الشروط ، و بالتالي يكون وسيلة ثقة و أمان بين متعاملي التجارة الإلكترونية ، و وسيلة تدليل على صحة البيانات و مضمون سند الشحن لكن الإشكال يثور فيما إذا كان سند الشحن الإلكتروني يستجمع هذه الشروط ، مكتوب ( الفرع الأول) موقع ( الفرع الثاني) ، موثق ( الفرع الثالث) ؟ و هو ما سنتطرق إليه من خلال النقاط التالية .

**الفرع الأول : أن يكون مكتوب**

تعتبر الكتابة الشرط الأساسي و الأهم في سند الشحن التقليدي و الإلكتروني للإعتداد بها في الإثبات نظرا لما توفره من تسهيل لعمليات التعاقد و إثبات العقود و إحاطة طرفيه بما لهما من حقوق و ما عليهما من إلتزامات<sup>1</sup> ، لهذا سنتطرق لمفهومها (أولاً) و شروطها (ثانياً) .

**أولاً : مفهوم الكتابة الإلكترونية**

لم يشمل المشرع الجزائري تعريف الكتابة إلا بعد إعتماده الكتابة الإلكترونية كوسيلة للإثبات ، و لعل إغفال المشرع لهذه المسألة يعود لكون الكتابة أمر مألوف و معروف لدى العام و الخاص ، و ليس هناك مفهوم قريب من الكتابة مما يستدعي حينئذ البحث عن مميزاتها<sup>2</sup> .

**الكتابة عموماً تعني :** أية رموز تعبر عن الفكر و القول دون إشتراط إستنادها لوسيط معين ، فقد يكون ورق أو حجر أو جلد أو خشب أو أي وسيط آخر قادر على نقل رموزها ، كما يمكن أن تتم بأية وسيلة

<sup>1</sup> - جميعي حسين عبد الباسط ، "عقود برامج الحاسب الآلي دراسة مقارنة" ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1998 ، ص 114 .

<sup>2</sup> - فيلاي علي ، الإلتزامات ، "النظرية العامة للعقد" ، دار هومة للنشر ، الجزائر ، 2008 ، ص 294.

و بأية لغة سواء كانت محلية أو أجنبية ، أو حتي الرموز المختصرة مادامت مفهومة من الطرفين كما قد تكون بخط الموقع على الورقة أو بخط غيره<sup>1</sup> .

تبنت إتفاقية فيينا هذا الإتجاه حين نصت في مادتها 13 على أن "يشمل مصطلح (كتابة) في حكم هذه الإتفاقية الرسائل البرقية و التلكس" و هو أيضا نفس إتجاه إتفاقية نيويورك بشأن التقادم في البيوع الدولية للبضائع لسنة 1972 ، حيث نصت المادة 9 منها " مصطلح كتابة ينصرف أيضا إلى المراسلات الموجهة في شكل برقية أو تلكس " ، و ما يلاحظ في هذه النصوص هو عدم إهتمامها بشكل و نوع الوسيط الحامل للبيانات فالعبرة في قدرته على الإحتفاظ بما دون عليه للإعتراف له بالقيمة القانونية ، و هو ما أكدته المادة 6 من قانون الأونسترال النموذجي للتجارة الإلكترونية بنصها " عندما يشترط القانون أن تكون المعلومات مكتوبة تستوفي رسالة البيانات ذلك الشرط إذا تيسر الإطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح إستخدامها بالرجوع إليها لاحقا".

كما نص المشرع المصري في المشروع التمهيدي للقانون المدني ، أن الكتابة لفظ ينصرف إلى أوسع معانيه فهو يشمل كل ما يحرر دون إشتراط شكل ما أو وجود توقيع<sup>2</sup>.

غير أن القانون المدني الفرنسي و وفقا لآخر تعديلاته كان واضحا في تحديد معنى الكتابة حيث تنص المادة 1316 منه " أن معنى الكتابة يشمل كل تدوين للحروف أو العلامات و الأرقام أو أية إشارات ذات دلالة تعبيرية واضحة و مفهومة ، أيا كانت الدعامة التي تستخدم في إنشائها أو الوسيط الذي تنتقل عبره"<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - لملوم كريم ، "الإثبات في معاملات التجارة الإلكترونية بين التشريعات الوطنية و الدولية "، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة تيزي وزو ، 2011 ، ص 26.

<sup>2</sup> - حمودي ناصر ، المرجع السابق ، ص 235.

<sup>3</sup> - « la preuve littérale ou preuve par écrit ,résulte d'une suite de lettres, de caractères , de chiffres ou de tous autres signes ou symboles dotes d'une signification intelligible, quels que soit leur support et leurs modalités de transmission » .loi n 2000-230 du 13 /03 /2000 .

إن هذا المعنى ينصرف إلى الكتابة التقليدية و الإلكترونية كونه لم يفرق بين أنواع الدعامات التي تتم عليها الكتابة ، المهم هو أن تكون الكتابة واضحة المفهوم ، و كفاءة التقنية المستخدمة لذلك .

كما نجد القانون اللبناني في أصول المحاكمات المدنية كان أكثر القوانين وضوحا في تحديد معنى الكتابة ، عندما نص في المادة 142 مكرر منه أن الكتابة " تسلسل أحرف أو أشكال أو أية رموز ، أو إشارات تشكل معنى قابلا للقراءة ، ذلك أي تكن الركائز و الوسائل المستخدمة كسند لها أو لنقلها"

كما واكب المشرع الجزائري في مجال الإثبات هذا التطور، و عرف الكتابة الإلكترونية في المادة 323 مكرر<sup>1</sup> ق م ج بنصها " ينتج الإثبات بالكتابة من تسلسل حروف أو أوصاف أو أرقام و أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم ، مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها ، و كذا طرق إرسالها"<sup>2</sup>.

فالمقصود بالكتابة في الشكل الإلكتروني حسب هذا النص ، ذلك التسلسل في الحروف أو الأوصاف أو الأرقام أو أية علامة أو رموز ذات معنى مفهوم ، المكتوبة على دعامة إلكترونية و مهما كانت طرق إرسالها مثل : المعلومات و البيانات التي تحتويها الأقراص الصلبة أو المرنة ، أو تلك التي يتم كتابتها بواسطة الكمبيوتر و إرسالها أو نشرها على شبكة الأنترنت .

أما الكتابة الموجودة على المحرر الإلكتروني ، فهي على شكل معادلات خوارزمية تنفذ من خلال عمليات إدخال البيانات و إخراجها من خلال شاشة الحاسب ، و التي تتم من خلال تغذية الجهاز بهذه المعلومات عن طريق وحدات الإدخال ، و التي تتبلور في لوحة المفاتيح أو إسترجاع المعلومات المخزنة

<sup>1</sup> - المرجع السابق ، ق م ج 10-05 .

<sup>2</sup> - تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري إستعمل في تعريف عبارة : "أيأ كانت الوسيلة التي تتضمنها"، و الصحيح هو "أيأ كانت الدعامة التي تتضمنها " حسب الترجمة الفرنسية للنص : "quels que soient leur supports ....."، و إستعمل كذلك مصطلح الكتابة في الشكل الإلكتروني و ليس الكتابة الإلكترونية ، كون شكل الكتابة هو الذي يعبر وليس طبيعتها، راجع حول ذلك : برني ندير ، "العقد الإلكتروني على ضوء القانون المدني الجزائري" ، مذكرة تخرج من المدرسة العليا للقضاء الجزائر ، دفعة 2003-2006 ، ص 47، و كذا لموم كريم ، المرجع السابق ، ص 35.

في وحدة المعالجة المركزية ، و بعد الفراغ من المعالجة ، يتم كتابتها على أجهزة الإخراج ( شاشة الحاسب ، طباعتها على الطابعة ، الأقراص الممغنطة أو أية وسيلة تخزين البيانات).

### ثانياً : شروط الكتابة الإلكترونية :

من خلال التعاريف السابقة للكتابة بنوعيتها و للسندات الإلكترونية<sup>1</sup> ، نستنتج الشروط الواجب توافرها في الكتابة الإلكترونية و بالتالي في سند الشحن الإلكتروني حتى يعتد به في الإثبات ، لذلك سنتناول مختلف هذه الشروط في النقاط التالية :

#### 1- أن تكون الكتابة مقروءة

يجب أن تكون الكتابة المدونة على سند الشحن الإلكتروني المراد الإحتجاج به مفهومة ، ولا يعيب المحرر الإلكتروني أنه لا يمكن قراءته إلا عبر الوسيط الإلكتروني لمساعدته ، هذا بالنسبة إلى طريقة تدوين سند الشحن الإلكتروني ، الذي يتم عبر وسائط إلكترونية بلغة الآلة المكونة من توافق و تبادل بين رقم الصفر و رقم الواحد ، مما يعجز معه الإنسان في فهم هذه اللغة اللوغارتمية المعقدة .

حيث أنه قد تم إيجاد برامج خاصة يجري تحميلها على جهاز الحاسب لتقوم بترجمة لغة الآلة إلى لغة الإنسان ، من خلال تحويل رموز الآلة إلى حروف مقروءة و واضحة ، فإن شرط القراءة قد تحقق بذلك في المستندات الإلكترونية<sup>2</sup> ، هذا ما أكدته المنظمة العالمية للمواصفات العالمية (ISO) في

<sup>1</sup> - الحجار وسيم ، " الإثبات الإلكتروني " ، المنشورات الحقوقية صادر ، بيروت ، 2002 ، ص 13 "لا يزال مفهوم السند الإلكتروني مفهوماً غامضاً غير محدد بشكل ثابت و أكيد ، بحيث السند الإلكتروني هو مفهوم طارئ على النظام القانوني النافذ حالياً ، إذ يصعب تكييفه كسند كتابي ، و إعتبار مضمونه كتابة ، هذا المضمون الذي لا يظهر إلا بإستعمال أجهزة إلكترونية لقراءته".

<sup>2</sup> - عرسان أبو الهيجاء محمد إبراهيم ، "القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية" ، رسالة دكتوراه ، جامعة الدول العربية ، القاهرة ، 2004 ، ص 72.

تعريفها لمصطلح المحرر (... حيث أنه يسهل قراءتها مباشرة عن طريق الإنسان أو بإستخدام آلة مخصصة لذلك).

كما أشار المشرع الفرنسي صراحة إلى هذه الشروط في المادة 1316 من القانون رقم 230/2000 بشأن التوقيع الإلكتروني ، و التي بمقتضاها أصبح الإثبات الخطي ، أو الإثبات بالكتابة ينتج عن تتابع الحروف و الأرقام ، و لكل رمز أو إشارة مخصصة لعلامة مفهومة واضحة أيا كان دعامتها و شكل إرسالها<sup>1</sup>.

ونجد هذا الشرط أيضا قد تضمنه القانون المدني الجزائري في نص المادة 323 مكرر التي نصت على أنه " ينتج الإثبات بالكتابة من تسلسل حروف أو أرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم" و يقصد المشرع من عبارة معنى مفهوم إمكانية قراءته لأنه لا فهم دون قراءة<sup>2</sup>.

## 2- إستمرارية الكتابة و دوامها :

يشترط للإعتداد بالكتابة في الإثبات أن يتم تدوينها على وسيط يسمح بثبات و إستمرار بقاء الكتابة عليه ذلك ليتسنى الرجوع إلى المحرر في حال نشوب خلاف يتم عرضه على القضاء ، فيتم عند ذلك مراجعة أي بند من بنود العقد و هذا يتحقق في الكتابة على الوسائط العادية.

لكن الحال يختلف في حالة إستخدام الوسيط الإلكتروني بسبب خصائصه المادية و التي تكون عقبة أمام تحقق هذا الشرط ، ويرجع ذلك إلى حساسية الشرائح الممغنطة وأقراص التسجيل المستخدمة في

<sup>1</sup> - عبد العزيز الجمال سمير حامد ، "التعاقد عبر تقنيات الإتصال الحديثة ، دار النهضة العربية ، مصر ، 2006 ، ص 200

<sup>2</sup> - حمودي ناصر ، المرجع السابق ، ص 242.

عملية التعاقد الإلكتروني ، حيث تكون معرضة للتلف السريع عند أدنى إختلاف في قوة التيار الكهربائي أو الإختلاف الشديد في درجة حرارة تخزين هذه الوسائط<sup>1</sup>.

إلا أنه قد تم التغلب على هذه الصعوبات الفنية و تم تجاوزها و ذلك عن طريق إستخدام أجهزة متطورة ووسائل أكثر قدرة على الإحتفاظ بالمعلومات لمدة قد تفوق قدرة الأوراق العادية التي قد تتأثر بدورها بعوامل الزمن ، كما أنه يمكن لمقدمي خدمات التصديق الإلكتروني أن يقوموا بعملية حفظ البيانات و المعلومات الإلكترونية المتعلقة بشهادات التوثيق التي يصدرونها ، و ذلك لمدة مناسبة تتلائم مع مدة تقادم التصرف الثابت بشهادة التوثيق ، بالتالي فإن هذه الطريقة من شأنها أن تضيء على الكتابة الإلكترونية درجة عالية من الأمان ، و تمكن من الإحتفاظ بالمعلومات المدونة لأطول فترة ممكنة ، و قد أخذت بهذا الإتجاه المادة 1/10ب من قانون الأونسترال في معرض حديثها عن المستند الإلكتروني و شروط الإستناد إليه<sup>2</sup> ، فقوة المحرر في الإثبات تتقرر بمدى سلامته من أي عيب يؤثر في شكلها خارجي .

### 3- عدم قابلية الكتابة للتعديل:

يعرف أيضا بشرط سلامة المحتوى و عدم حصول التغيير فيه ، حيث أن السلامة المادية هي عدم المحو أو التحشير أو إدخال تعديلات ، و هذه المسألة تفتقر لها المحررات الإلكترونية عامة و سند الشحن الإلكتروني خاصة ، فالكتابة على الأقراص و الشرائط الممغنطة تسمح بإجراء أي تعديل دون ترك أثر ، و هو ما يوفر بالمقابل للمتعاقدين ميزة إجراء أي تعديل على إتفاقهم دون إلحاق ضرر بالمحرر الكتابي في الإثبات .

<sup>1</sup> - بن غرابي سمية ، "عقود التجارة الإلكترونية و منهج تنازع القوانين" ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون ، فرع قانون التعاون الدولي ، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، 2009 ، ص 6.

<sup>2</sup> - تنص المادة 1/10ب من قانون الأونسترال: " عندما يقضي القانون الإحتفاظ بمستندات أو سجلات أو معلومات بعينها ، يتحقق الوفاء بهذا المقتضى إذا تم الإحتفاظ برسائل البيانات شريطة مراعاة الشروط التالية :الإحتفاظ برسالة البيانات بالشكل الذي أنشأت أو أرسلت أو إستلمت به أو بشكل يمكن إثبات أنه يمثل بدقة المعلومات التي أنشأت أو أرسلت أو أستلمت".

و مع ذلك فإن التطور التكنولوجي المعلوماتي تغلب على هذه المشكلة عن طريق إستخدام برامج حاسب إلكتروني تسمح بتحويل النص الذي يمكن التعديل فيه إلى صورة ثابتة غير قابلة للتعديل أو المحو.<sup>1</sup>

أكدت أغلب القوانين على وجوب حفظ المحرر من أي تعديل ، آخدة في الحسبان العمل على عدم الإنقاص من قيمته ، و من هذه القوانين قانون الإثبات المصري في المادة 28 و التي جاء فيها: " للمحكمة أن تقدر ما يترتب على الكشط و المحو و التحشير و غير ذلك من العيوب المادية في المحرر من إسقاط قيمته في الإثبات أو إنقاصها...".

طبقا لما سبق يمكننا القول بتوفر شروط الكتابة الإلكترونية على سند الشحن الإلكتروني ، و بالتالي الإعتداد به في الإثبات.

### الفرع الثاني : أن يكون موقع

عرف المشرع الجزائري التوقيع الإلكتروني في المادة 3 من المرسوم التنفيذي 07-162<sup>2</sup> بأنه "هو معطى ينجم عن استخدام أسلوب عمل يستجيب للشروط المحددة في المادتين 323 مكرر و 323 مكرر 1 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 والمذكور أعلاه".

<sup>1</sup> - يعرف هذا النظام ب Document Image Processing، كما تم إبتكار طريقة أخرى لحفظ البيانات في صيغتها النهائية و بشكل لا يقبل التعديل أو التبديل ز هي صناديق إلكترونية لا يمكن فتحها إلا بمفتاح خاص تقوم عليه جهات معتمدة من قبل الدولة ، حيث تؤدي أي محاولة لتعديل الوثيقة إلى إتلاف فحواها تماما، الرجاء أنظر في ذلك : عرسان أبو الهيجاء محمد إبراهيم المرجع السابق ، ص 67.

<sup>2</sup> - مرسوم تنفيدي رقم : 07-162 مؤرخ في 30/05/2007 ، يتعلق بنظام الإستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية و على مختلف خدمات المواصلات السلكية و اللاسلكية ، يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم : 01-123 مؤرخ في 09/05/2001 ، ج ر عدد 27 صادر بتاريخ 13/05/2001.



إذ حتى يكون لسند الشحن الإلكتروني الحجية في الإثبات لابد أن يشتمل على توقيع من صدر منه "الناقل" زيادة على توقيع الشاحن المادة 748 ق ب ج ، فعدم إمضاء الناقل لوثيقة الشحن الإلكترونية يجعلها لا تشكل إلا بداية إثبات فقط ، بل أكثر من ذلك ممكن اعتبارها مشروع وثيقة شحن إلكترونية وفي هذه الحالة تشكل قرينة، وتعتبر بداية إثبات بالكتابة، أمرها متروك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع إذا ما طرح عليه نزاع بهذا الشكل ، و إن كان ممكن لوثيقة الشحن الإلكترونية في هذه الحالة الحفاظ على وظيفتها كدليل لإثبات عقد النقل البحري، لا يمكن أن تحافظ على الوظائف الخاصة لوثيقة الشحن و المتمثلة في كونه أداة إئتمان و وسيلة لحيازة البضائع ، فالتوقيع شرط جوهري في سند الشحن عموما الذي يقصد به إقرار الناقل لما هو موجود أو مدون فيه .

معظم التشريعات في العالم ساوت بين المحرر التقليدي و الإلكتروني في الإثبات إذا توفرت فيه الشروط القانونية<sup>1</sup> ، فكما إشتراط في المحرر التقليدي التوقيع من صاحبه ، إشتراط ذلك أيضا في المحرر الإلكتروني حتى ينتج آثاره القانونية ، هذا ما نص عليه قانون الأونسترال النموذجي في المادة 7 منه أين إعتبر أن التوقيع الإلكتروني يفي بالشروط في حالة إشتراط القانون وجود توقيع على رسالة بيانات و التي تمثل المحرر الإلكتروني ، و نجد أن المشرع الجزائري أهمل هذه المسألة حيث لا وجود لنص قانوني ينظمها.

و بما أن التوقيع الإلكتروني هو شكل من أشكال الكتابة يتعين أن تتوافر فيه الشروط الخاصة بالكتابة فإننا نحيل في شروطه إلى ما سبق ذكره تفصيلا عند تحديد شروط الكتابة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - تنص المادة 323 مكرر 1 من ق المادة ج على أنه " يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات بالكتابة على الورق بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها و أن تكون معدة و محفوظة في ظروف تضمن سلامتها" ، و هذين الشرطين يتحققان بوجود التوقيع على المحرر الإلكتروني.

<sup>2</sup> - الرجاء أنظر ما تقدم ، من ص 123 إلى ص 126.

غير أن التوقيع الإلكتروني هو شكل خاص من أشكال الكتابة ، لذي يتعين لكي يحقق التوقيع وظيفته في الإثبات أن تتوافر به شروط خاصة به و هي :

### أولاً : أن يكون التوقيع شخصياً:

التوقيع هو "علامة شخصية"<sup>1</sup> ، بمعنى أن يتولى الشخص بنفسه وضع التوقيع ، فإذا وقع شخص آخر بإسم الموقع فلا يعتد بهذا التوقيع و يكون باطلا ، و لو تم ذلك برضاء صاحب التوقيع ، فالعبرة هنا بأن يكون التوقيع صادراً ممن يراد أن يحتج به عليه.

و التوقيع لا يكون شخصياً إلا إذا كان بفعل يد الموقع ، و لفظ فعل اليد يتسع ليشمل توقيع الشخص مباشرة بيده أي الإمضاء أو ببصمة إصبعه أو بختمه الخاص<sup>2</sup>، و في حالة التوقيع بالختم يستوي أن يتم التوقيع بالختم من صاحب الختم أو أن يقوم شخص آخر بالتوقيع الختم بدله ، متى تم ذلك في حضوره و رضائه ، و في كلتا الحالتين يكون التوقيع صادراً من صاحب الختم.<sup>3</sup>

### ثانياً : أن يكون التوقيع مميزاً لموقعه:

فحتى يقوم التوقيع بوظيفته في الإثبات لمضمون المحرر بصفة عامة و سند الشحن بصفة خاصة يلزم أن يكون التوقيع دالاً على شخصية صاحبه و مميزاً له عن غيره<sup>4</sup>، فإذا لم يكن التوقيع كاشفاً عن هوية صاحبه و محدداً لذاتيته ، فلا يعتد به و بالتالي لا يؤدي دوره في إثبات مضمون المحرر ، و من

<sup>1</sup> - محمد المرسي زهرة ، "حجية التوقيع الإلكتروني في الإثبات" ، بحث منشور بمجلة " الجوانب القانونية الناجمة عن إستخدام الحاسب الآلي في المصارف" ، إتحاد المصارف العربية ، 1991 ، ص 153.

<sup>2</sup> - أبو هيبه نجوى، "التوقيع الإلكتروني -تعريفه- مدى حجيته في الإثبات" ، بحث منشور ضمن بحوث مؤتمر " الأعمال المصرفية الإلكترونية بين الشريعة و القانون ، من 10-12 مايو 2003 ، ص 330.

<sup>3</sup> - نقض مدني مصري ، 31 جانفي 1987 ، المجموعة س 29 ، رقم 71 ، ص 1314.

<sup>4</sup> - جميعي حسن عبد الباسط ، المرجع السابق ، ص 28.

أمثلة ذلك أن يتخذ التوقيع شكل حروف متعرجة أو رسم آخر ، أو كان التوقيع بالحروف الأولى من الإسم و اللقب ، أو بواسطة ختم لا يكمن قراءته.<sup>1</sup>

### ثالثا : إتصال التوقيع بالمرحور :

و المقصود بهذا الشرط أن يكون التوقيع ضمن المرحور كلا لا يتجزأ ، و ذلك حتى يمنح المرحور قيمته القانونية ، و يكون التوقيع دالاً على رضاء موقعه بمضمون المرحور ، و معنى ذلك أنه لابد أن يكون هذا التوقيع متصلاً إتصلاً مادياً و مباشراً بالمرحور المكتوب.<sup>2</sup>

وعليه فإن التوقيع بصفة عامة يتعين أن تتوافر به عدة شروط حتى يتمكن من أداء دوره و ذلك على نحو ما رأيناه ، فهل تتوافر تلك الشروط في التوقيع الإلكتروني ، هذا ما سنتطرق له في الجزء الرابع.

### رابعا : الشروط اللازم توافرها في التوقيع الإلكتروني

تنص الفقرة الثانية من المادة 327 ق م ج على أنه يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه" و هاذين الشرطين ينصان على إمكانية التأكد من هوية الشخص الموقع زيادة على حفظها في ظروف تضمن سلامتها ، كما

كما تنص المادة 18 من قانون التوقيع المصري على أنه " يتمتع التوقيع الإلكتروني و الكتابة الإلكترونية و المرحورات الإلكترونية بالحجية في الإثبات إذا ما توافرت فيها الشروط الآتية:

أ-إرتباط التوقيع الإلكتروني بالموقع وحده دون غيره

<sup>1</sup>- ثروت عبد الحميد ، " التوقيع الإلكتروني" ، دار النيل للطباعة و النشر ، المنصورة ، 2001 ، ص 24.

<sup>2</sup>- محمد المرسي زهرة ، المرجع السابق ، ص 9.

ب-سيطرة الموقع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني

ج- إمكانية كشف أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني أو التوقيع الإلكتروني و تحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون و الضوابط الفنية اللازمة".

نستنتج من هذه النصوص أنه لكي يكون التوقيع الإلكتروني متمتعاً بالحجية القانونية يجب توافر عدة شروط و هذه الشروط هي :

- 1- أن يكون التوقيع الإلكتروني مرتبطاً بشخص صاحبه بدرجة تسمح بتمييزه عن غيره من الأشخاص
- 2- أن يكون التوقيع الإلكتروني كافياً للتعريف بشخص صاحبه
- 3- أن يكون صاحب التوقيع منفرداً بتوقيعه بحيث لا يستطيع أي شخص فك رموز هذا التوقيع الخاص به أو الدخول إليه بغير إذنه.
- 4- ارتباط التوقيع الإلكتروني بالمحرر إرتباطاً وثيقاً
- 5- لا بد من التأكد من صحة التوقيع الإلكتروني و سلامته

### خامساً : صور التوقيع الإلكتروني

أوجدت التقنيات الحديثة صوراً عديدة من التوقيعات الإلكترونية لمحاولة إستفاء التوقيع الإلكتروني للشروط اللازم توافرها في التوقيع التقليدي و بالتالي الإعتماد به قانوناً،

و هذه الصور هي (أولاً) التوقيع البيومترى ، (ثانياً) التوقيع بالقلم الإلكتروني ، (ثالثاً) التوقيع السري (رابعاً) التوقيع المشفر .

**1- التوقيع البيومتري<sup>1</sup> :**

يتم التوقيع البيومتري بأحد الخواص المميزة لكل شخص<sup>2</sup> ، أي بإستخدام الخواص السلوكية و الجسدية للشخص و ذلك لتميزه و تحديد هويته<sup>3</sup> ، لذا يطلق عليه التوقيع بالخواص الذاتية.

**2- التوقيع بالقلم الإلكتروني :**

التوقيع بالقلم الإلكتروني هو طريقة حديثة من طرق التوقيع البيومتري ، و يتم هذا التوقيع بقيام الشخص بالتوقيع على شاشة جهاز الحاسب الآلي بإستخدام قلم إلكتروني خاص ، و هو ما يستوجب جهاز حاسب آلي ذات مواصفات خاصة تمكنه من أداء مهمته في التقاط التوقيع من شاشته .

**3- التوقيع السري**

غالبا ما يرتبط التوقيع السري بالبطاقات البلاستيكية و البطاقات الممغنطة ، وغيرها من البطاقات الحديثة المشابهة و المزودة بذاكرة إلكترونية ، ويتم توقيع التعاملات الإلكترونية وفقا لهذه الطريقة بإستخدام مجموعة من الأرقام أو الحروف أ كليهما ، يختارها صاحب التوقيع لتحديد شخصيته<sup>4</sup> ، و لا تكون معلومة إلا له و لمن يبلغه بها ، و تسمى هذه الطريقة بالإنجليزية " Personal Identification Number" و إختصارا (P.I.N).

<sup>1</sup>- يسمى بالفرنسية Signature Biométrique ، و يسمى بالإنجليزية Biometrie signature.

<sup>2</sup>- ويسمى العلم الذي يهتم بدراسة تلك الخواص "علم البيومترولوجي" لذا سمي بالتوقيع البيومتري ، جمعي حسن عبد الباسط المرجع السابق ، ص 40.

<sup>3</sup>- أبو الليل إبراهيم الدسوقي ، توثيق التعاملات الإلكترونية و مسؤولية جهة التوثيق تجاه الغير المتضرر ، بحث مقدم بمؤتمر "الأعمال المصرفية الإلكترونية بين الشريعة و القانون" ، الإمارات ، من 10 إلى 12 ماي 2003 .

<sup>4</sup>- أبو الليل إبراهيم الدسوقي ، المرجع السابق ، ص 1856.

## 4- التوقيع الرقمي

التوقيع الرقمي هو عبارة عن أرقام مطبوعة لمحتوى المعاملة التي يتم التوقيع عليها بالطريقة ذاتها أي باستخدام الأرقام ، و يتم الحصول على التوقيع الرقمي عن طريق التشفير ، و ذلك بتحويل المحرر المكتوب و التوقيع الوارد عليه من نمط الكتابة العادية إلى معادلة رياضية و ذلك باستخدام مفاتيح سرية و طرق حسابية معقدة "لوغاريتمات"<sup>1</sup> .

## الفرع الثالث: أن يوثق سند الشحن الإلكتروني

للتحقق من صحة سند الشحن الإلكتروني ، لابد من توثيقه ، و يتم ذلك بتدخل طرف ثالث محايد مراقب من طرف الدولة ، يطلق عليه مقدم خدمات التصديق أو جهة التوثيق أو مشغل سند الشحن الإلكتروني ، يقوم بتسليم سندات شحن إلكترونية مصادق عليها إلكترونياً للأطراف المتعاقدة .

من خلال ما سبق سنعرف جهة التوثيق الإلكتروني ( أولاً ) ، ثم نعرف شهادة المصادقة الإلكترونية (ثانياً).

أولاً: تعريف جهة التوثيق الإلكتروني:<sup>2</sup>

جهة التوثيق الإلكتروني أو مقدم الخدمات الإلكترونية هي جهة معينة من قبل سلطات الدولة أو من قبل الأفراد ، أو من جهات خاصة أخرى لغاية تأمين المعاملات الإلكترونية و التعامل بالتوقيع الإلكتروني ، بحيث تعمل على إنشاء و إصدار شهادات تثبت صحتها و تقوم بحفظها ، و قد عرف

<sup>1</sup> - جميعي حسن عبد الباسط ، المرجع السابق ، ص 35.

<sup>2</sup> - و هي جهات تعمل على ضمان الدخول القانوني لمنظومة التشفير لأجل تأمين سرية المعلومات ، تعددت تسميتها في القوانين المقارنة بين " سلطات التصديق " أو " غير الموثوق " أو غير الموثق".

قانون الأونسترال مقدم خدمات التصديق بأنه " شخصاً يصدر الشهادات و يجوز أن يقدم خدمات أخرى ذات صلة بالتوقيعات الإلكترونية"

أما المشرع الجزائري فقد تناولها بصفة عرضية في المادة 3 من المرسوم رقم 07-162 بالنص "... مؤدى خدمات التصديق الإلكتروني : كل شخص في مفهوم المادة 8/8 من القانون رقم 2000-03<sup>1</sup> ، يسلم شهادات إلكترونية أو يقدم خدمات أخرى في مجال التوقيع الإلكتروني" و بذلك يقوم مقدمو خدمات التصديق بدور هام و فعال في ضمان التوقيعات الإلكترونية<sup>2</sup> و بالتالي في سندات الشحن الإلكترونية و الإعراف بها قانوناً.

### ثانياً : تعريف شهادة التصديق الإلكترونية :

هي الشهادة التي تصدر من جهة التوثيق الإلكتروني لشخص معين إستناداً إلى إجراءات توثيق معتمدة يقصد من الحصول عليها تأكيد نسبة سند الشحن الإلكتروني إلى مصدره ، و أن التوقيع الموجود عليه صحيح و صادر ممن نسب إليه ، و قد عرف قانون التوقيع الإلكتروني المصري في المادة الأولى المخصصة للتعريفات ، شهادة التصديق الإلكتروني بأنها " الشهادة التي تصدر من الجهة المرخصة لها بالتصديق و تثبت الارتباط بين الموقع و بيانات إنشاء التوقيع " ، و قد أحال القانون في شأن البيانات التي يجب أن تشمل عليها شهادة التصديق الإلكترونية إلى اللائحة التنفيذية للقانون المادة 20 كما عرفها قانون المعاملات الإلكترونية الأردني في المادة 2 منه أنها " الشهادة التي تصدر عن جهة مختصة مرخصة أو معتمدة لإثبات نسبة توقيع إلكتروني إلى شخص معين استناداً إلى إجراءات توثيق معتمدة " .

<sup>1</sup> قانون رقم 03-2000 مؤرخ في 05/08/2000 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالبريد و المواصلات السلكية و اللاسلكية ج ر عدد 48.

<sup>2</sup> بلحاج العربي ، "مشكلات المرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني الجزائري"، 2011، ديوان المطبوعات الجامعية ص ، 33.

وعرفها المشرع الجزائري في المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 01-123 ، بأنها : وثيقة يثبت من خلالها بأنه يقدم خدمات متطابقة لمتطلبات نوعية خاصة دون تحديد هذه المتطلبات" ، و نصت المادة 4 منه على المساواة بين الشهادات التي يقدمها مقدمي خدمات التصديق و تلك التي يقدمها مؤدي خدمات تصديق بقيم في بلد أجنبي ، و هذا يساعد على تطور التعاقد بسند الشحن الإلكتروني المتصف عادة بالطابع الدولي .<sup>1</sup>

بعد دراسة الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني و موقف المعاهدات الدولية و القوانين الوطنية منها ، و التطرق للقوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني و شروطه لكي يعتد به كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع ، سنرى هل بإمكان إثبات عقد النقل البحري للبضائع بوثائق إلكترونية أخرى؟ تضاف إلى سند الشحن الإلكتروني، و هذا ما سيكون محور المطلب الثالث .

### المطلب الثالث: بدائل سند الشحن الإلكتروني في الإثبات

لم تعد وثيقة الشحن البحري التقليدية الدليل الوحيد لإثبات عقد النقل البحري للبضائع إذ تم خلق و إستخدام وثائق أخرى للنقل من طرف المتعاملين الإقتصاديين ، و إن كانت هذه الوثائق لا تؤدي نفس وظائف سند الشحن ، هذه الوثائق مختلفة و تسمياتها متعددة بل و متغيرة<sup>2</sup> ، بحيث نجد الأكثر إستعمالاً منها أمر التسليم ووثيقة الشحن للنقل المتعدد الوسائط و رسالة النقل البحري.

فكما يأخذ سند الشحن التقليدي الشكل الإلكتروني فقد تأخذ الوثائق الأخرى للنقل البحري الشكل الإلكتروني ، و لكن على خلاف سند الشحن الإلكتروني لا توجد تنظيمات قانونية أو جمعيات بحرية تهتم بإضفاء الطابع الإلكتروني على وثائق النقل البحري الأخرى ، لكن بما أن موضوع مذكرتنا هو

<sup>1</sup>- حمودي ناصر ، المرجع السابق ، ص 310

<sup>2</sup>- Rodiere a proposé de les classer en trois catégories : ordres, reçus et bons d' enlèvement. Rodier.René, "Traite de droit maritime", Tome II, Op.cit, p, 127 n°491.



الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع فلا بد من التطرق لكل وسائل الإثبات الإلكترونية حتى وإن لم توجد بعد أو لم تنظم في الوقت الراهن ، و عليه سنتطرق للبدائل المختلفة لسند الشحن الإلكتروني في الإثبات و نحاول أن نضفي عليها الطابع الإلكتروني إن أمكن ذلك ، و تتمثل هذه البدائل في أمر التسليم الإلكتروني ( الفرع الأول )، و تذكرة النقل الإلكترونية ( الفرع الثاني )، و وثيقة النقل المتعدد الوسائط الإلكترونية (الفرع الثالث).

### الفرع الأول : أمر التسليم الإلكتروني:

أمر التسليم أو إذن التسليم أو رخصة التسليم<sup>1</sup> ، و أيا ما كان الأمر بشأن التسمية التي تطلق على هذا السند ، فهو مستند بحري شأنه شأن وثيقة الشحن<sup>2</sup> ، فقد يستعمل أمر التسليم في ثلاثة أنواع من الوثائق فالأولى ممضية من طرف البائع ، والثانية ممضية من طرف الناقل أو أحد ممثليه ، والثالثة ممضية من طرف وكيل الشحنة .

لذا سوف نتناول هذا المستند مبينين القيمة القانونية لكل نوع من أوامر التسليم ، بداية بأمر التسليم الممضي من طرف الناقل والذي هو تقريبا جزء من وثيقة الشحن البحري (أ و لا) ثم التطرق للنوعين الآخرين واللذين هما في الحقيقة وصولات التسليم (ثانيا).

<sup>1</sup>- Le delivery order ou laissez- suivre ou ordre de livraison, ou bon de livraison.

<sup>2</sup>-أحمد محمود حسني ، المرجع السابق ، ص 33 وما بعدها.

## أولاً: أمر التسليم الممضي من طرف الناقل.

هذا المستند يسمى أيضا بالإنجليزية « ship's delivery order » وهو يأخذ شكلين، إما أن يصدر من الناقل أو أحد ممثليه بطلب من البائع "الشاحن" مقابل إعادة وثيقة الشحن ، وإما يصدره البائع "الشاحن" ثم يقدمه للناقل من أجل إمضائه ، وفي كلتا الحالتين له نفس القيمة<sup>1</sup> ، هذا المستند هو في الحقيقة قسيمة من وثيقة الشحن أو جزء منها، يصدر ويرد من طرف الناقل عندما تقسم أو تجزأ البضائع إلى أجزاء بحيث تكون موجهة إلى عدة أشخاص لاستقبالها في حالة تعدد المرسل إليهم.

إستعمال هذا المستند شائع في نقل الحمولات التي تكون محل تحويل متتابع أثناء الرحلة، مثل البن أو الفول السوداني...الخ، فمثلا منتج البن يشحن عدة حاويات وتكون كلها مغطاة بوثيقة شحن واحدة، ويتم بعد ذلك بيع كل حاوية على حدة أثناء الرحلة البحرية، فعند الوصول إلى ميناء التفريغ حامل وثيقة الشحن يطلب التسليم وإلى جانبه عدد معين من أوامر التسليم، فكل أمر تسليم يمثل جزءا من الحمولة ، و بالتالي كل مرسل إليه يأخذ أمر تسليم متطابق مع الحاوية التي اشتراها والتي يمكنه من إستلامها ، إذن هدفه هو تجزئة البضائع المنقولة قبل وضعها تحت تصرف المستقبل لها<sup>2</sup> .

وعلى العموم، بيانات أمر التسليم هي نفسها بيانات وثيقة الشحن ، فهو يحتوي على الكمية والوزن وحتى العلامة، رقم تجزئة البضائع، ميناء الشحن، إسم السفينة، تاريخ ومكان إصدار الأمر وكذلك يأخذ أحد الأشكال بالرغم من أنه يحمل عبارة " لأمر " ، فقد يكون لحامله أو لشخص مسمى<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - Rita Herro, " Vente et transport : indépendance ou interdépendance ?", Thèse université paris 1, 24 novembre 2009, n°545, p, 287.

<sup>2</sup> - Boruchowitz, Paul , " Le delivery orders", thèse, Lausanne, 1956. p, 125.

<sup>3</sup>- Rita Herro ,Thèse ,op , cit , p , 288.

أما بخصوص قيمة هذا المستند من الناحية القانونية، فإنه يمثل البضائع مثله مثل وثيقة الشحن البحري التي يعوضها ، لأن تأشيرة الناقل عليه تمثل الالتزام الشخصي لهذا الأخير بحفظ البضائع لحساب حامل هذا السند وتسليمه البضائع عند الوصول<sup>1</sup> .

فحامل هذا السند له حقين في مواجهة الناقل، فله أولاً حق طلب التسليم في ميناء الوصول ، وله حق رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل بسبب الأضرار الحاصلة في حالة الهلاك أو التلف ثانياً<sup>2</sup> وبالنتيجة ، في العلاقات بين البائع والمشتري الشاحن والمرسل إليه تحويل أمر التسليم يستلزم تسليم المبيع وينتج كل الآثار التي تنتجها وثيقة الشحن البحري بصفتها الوثيقة الأساسية بين البائع والمشتري، غير أنه يختلف هذا الحكم بخصوص النوعين الآخرين من أوامر التسليم .

**ثانياً : أمر التسليم الممضي من طرف البائع أو من طرف وكيل الشحنة**

<sup>1</sup>- Antoine Vialard, "Droit maritime", presses universitaires de France(PUF) , 1re édition 1997, p 400, n° 465 , Rodiere, Du Pontavice, " Droit maritime", DALLOZ, 12e édition 1997 p337 ,n° 360.

<sup>2</sup>- Du Pontavice Emanuel et Cordiere, " Transport et affrètement maritime", DALMAS, paris 2e édition, 1990, p, 3.

هناك تشابه واختلافات بين هذين الأمرين لذا سنتناول في (الأول) أمر التسليم الموقع من طرف البائع الشاحن.

ثم (ثانيا) أمر التسليم الممضي من طرف وكيل السفينة الوكيل البحري.

### 1- أمر التسليم الممضي من طرف البائع:

هذا المستند يصدر إما من طرف البائع حامل وثيقة الشحن، وإما من طرف البائع الثاني هذا المستند يصدر إما من طرف البائع حامل وثيقة الشحن، وإما من طرف البائع الثاني البائع حامل وثيقة الشحن و يسمى هذا المستند في فرنسا بوصول التسليم أو حتى وصل الرفع أين بموجبه يعطي البائع أمرا إلى وكيل الحمولة لتسليم جزء من الحمولة لحامله.

إلا أن هذا المستند لا يمكنه أن يعوض وثيقة الشحن البحري لأنه لا يمثل البضاعة ، كما أنه لا يعطي أي حق لصاحب البضاعة في استلامها أثناء النقل ، بمعنى أنه لا يمكن مواجهة الناقل بهذا المستند لأنه لم يمضه هذا الأخير<sup>1</sup>.

### 2- أمر التسليم الممضي من طرف وكيل الحمولة<sup>2</sup>

يعد وكيل الحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع ، إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> – Jack Andree, « Delivery orders », thèse de doctorat , Université de Paris, 1930 , p, 77.

<sup>2</sup>– Le delivery order signé par le consignateur.

فمهمة وكيل الحمولة هي استلام البضائع حين وصولها وتوزيعها بين حاملي أوامر التسليم كل حسب حقه في البضاعة<sup>2</sup> ، فهو لا يمضي أوامر التسليم إلا بإرجاع وثيقة الشحن وإلا أثرت مسؤوليته اتجاه حاملي أوامر التسليم ، و علاوة على ذلك حيازة وثيقة الشحن من طرف وكيل الحمولة أمر ضروري لتسلمه البضاعة<sup>3</sup> .

هذا النوع من أوامر التسليم لا يمثل البضاعة لأنه لا يمنح أي حق في مواجهة الحائز المادي للبضائع والذي هو الناقل ، و الأكيد أن وكيل الحمولة يلتزم نحو حاملي أوامر التسليم باستلام البضائع لحساب موكله، ولكن لا يستطيع فعل ذلك إلا بعد وصول البضاعة وبالأخص بتقديمه وثيقة الشحن للربان وبالتالي فإن إمضاء وكيل الحمولة أوامر التسليم في الحقيقة يكون إلا إذا كانت البضائع تحت يده وبالتالي تصبح هذه الأوامر تمثل البضائع وتمثل سندا يمكن المطالبة بموجبه بالبضائع من حائزها<sup>4</sup> .

بعد التطرق لأمر التسليم الورقي نلاحظ أنه يمكن أن نحوله إلى أمر تسليم إلكتروني بدون أية عوائق تعترض ذلك ، بحيث نطبق عليه إجراءات إصدار سند الشحن الإلكتروني عند إصداره ، أما عند تقسيمه فلما تمر السفينة بعدة موانئ لإفراغ البضائع فهنا يجب على كل مشتري أو مرسل إليه أن

<sup>1</sup>- وهذا ما تضمنه المادة 621 من ق ب ج بنصها على انه " يعد وكيل الحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق في البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم."

<sup>2</sup>- وفقا للمادة الثامنة من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 مؤرخ في 17 ماي سنة 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، بأن هذه المهنة تخضع للحصول المسبق على اعتماد يصدره الوزير المكلف بالبحرية التجارية. ج.ر العدد 13 المؤرخ في 24 ماي سنة 2009 .

<sup>3</sup>- جاك الحكيم، "الحقوق التجارية"، الجزء الثاني، مطبعة طربين، جامعة دمشق، سنة 1979 ، ص 142 وما بعدها.

<sup>4</sup>- يجب عدم الخلط بين أمر التسليم هذا و مستند آخر يطلق عليه إذن التسليم وهو المستند جرى العمل على أن يصدره الوكيل البحري في ميناء الوصول في مقابل سند الشحن الذي يسحبه من المرسل إليه، و بواسطة هذا المستند يمكن لهذا الأخير أن يتقدم إلى الربان طالبا تسليمه البضائع الثابتة في وثيقة الشحن التي سحبت منه، والواقع أن هذا المستند ليس معدا لتقسيم الشحنة، لأنه يصدر بشأن كل الكمية التي تمثلها وثيقة الشحن، والغرض الأساسي منه هو السماح للمرسل إليه بتسلم البضائع بعد وصولها وليس السماح له بإجراء أي عمليات عليها قبل وصولها لميناء التفريغ.

تكون لديه صورة من أمر التسليم الإلكتروني لأخذ بضاعته ، و أن يبين فيه كل البيانات الواجب ذكرها في نظيره الورقي .

### الفرع الثاني : تذكرة النقل البحري الإلكترونية

أدت الشروط التقليدية المفروضة في وثيقة الشحن بالمتعاملين إلى إستحداث وثائق بديلة لتحل محل الوثيقة التقليدية ومنها تذكرة خطاب النقل البحري.

من حيث الشكل هذه الوثيقة تشبه وثيقة الشحن البحري إلا أنها لا تحمل عبارة "connaissance" في الأعلى بل عبارة "LTM" أما من حيث المضمون فهي تؤدي وظيفة وثيقة الشحن كأداة لإثبات العقد وهي كذلك إيصال لاستلام البضائع من طرف الناقل ، وإنما يسمح بتسليم البضائع مباشرة إلى المرسل إليه المعين عند الإقلاع ، ولكنها ليست سندا ممثلة للبضائع ، فهذا الخطاب غير قابل للتداول<sup>1</sup> .

ظهر هذا المستند في أواخر الستينات من القرن الماضي و تم تحرير نموذج له سنة 1977 من طرف الشركات الملاحية البريطانية ، ثم في فرنسا عرض نموذج لهذا المستند من طرف "Si parfrancy"

<sup>1</sup> - و يترتب على كون تذكرة النقل البحري لا تعد وثيقة ملكية، انه لا تنطبق عليها نصوص معاهدة بروكسل لسنة 1924 و ذلك تطبيقا للمادة الأولى ف ب من المعاهدة .أما فيما يتعلق باتفاقية هامبورغ ، فالوضع يختلف، بحيث أن المادة 18 من الاتفاقية نصت على انه متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن الإلكتروني إثبات استلام البضائع المراد نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة كافية على إبرام عقد النقل ،كما نصت المادة الأولى ف 16 من معاهدة روتردام على مستند النقل غير قابل للتداول، مما يسمح بإدخال تذكرة النقل البحري في إطار هذا النص.

L'AFDM<sup>1</sup> ثم إعتترف باستخدامه رسميا في جوان 1990 عند انعقاد المؤتمر 34 للجمعية البحرية الدولية التي تبنت القواعد الموحدة للممارسة في التعامل مع هذا المستند في العلاقات التجارية والتبادل العادي الذي لا يفترض بيع البضاعة أثناء رحلتها البحرية<sup>2</sup>.

وتتمتع تذكرة النقل البحري بالعديد من المواصفات والخصائص ، فهي تستخدم فقط عندما يكون هناك نية إلى بيع البضائع أثناء رحلتها البحرية ، وكذلك فإن تقديمه أمر ضروري لتسليم البضائع فيكفي فقط المرسل إليه أن يحدد هويته ، ولتحويله لابد من إحترام شروط حوالة الحق حسب القواعد العامة في القانون المدني<sup>3</sup> ، وبالتالي فإن مستند تذكرة النقل البحري هو إيصال بالبضائع يتضمن شروط العقد بين الناقل والمتعاقد معه ، وهو مستعمل بصفة عامة بين البائع والمشتري الذي يكون قد سبق التعامل بينهما في عدة مرات، أين لا يستلزم إصدار وثائق قابلة للتداول ، أو عندما يخاف وصول البضاعة قبل المستندات نتيجة لقصر مسافة الرحلة البحرية<sup>4</sup> ، وعلى العموم تذكرة النقل البحري تحمل عبارة إيصال من أجل الشحن وليس عبارة مشحونة كما تحتوي التذكرة على اسم الناقل وإمضائه، مينائي الشحن والتفريغ ، وبعض بيانات وصف البضاعة، مثل عدد الطرود، الوزن والحجم، رقم الحاوية، العلامة نوعية البضاعة المنقولة كما أنه لا بد أن تحتوي تذكرة النقل البحري على اسم المرسل إليه واسم الشاحن<sup>5</sup>.

فتعتبر تذكرة النقل البحري إيصالا لإستلام البضائع، ودليل على إثبات العقد، إلا أنها لا تتمتع بصفة كونها ممثلة للبضائع المنقولة لعدم قابليتها أساسا للتبادل، بل ومن الضروري أن يكتب في "وجه التذكرة عبارة" غير قابلة للتداول" و عليه ، إذا كان تقديم وثيقة الشحن البحري أمر ضروري من أجل طلب

<sup>1</sup> – Alain Tinayre, "La lettre de transport maritime ou le serpent de mer", BT, 1985 p, 473.

<sup>2</sup> – ترك عبد الفتاح، "عقد النقل البحري"، طبعة 2005 ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ص 453 وما بعدها.

<sup>3</sup> – المادة 239 من القانون المدني تنص بأنه : "يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون، أو الاتفاق المتعاقدين، أو طبيعة الالتزام و تتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين".

<sup>4</sup> – Alain Tinayre , op , cit p, 344

<sup>5</sup> – من المآخذ التي تعيب تذكرة النقل البحري، عدم إمكانية التصرف في البضاعة بالبيع أو الرهن وهي في الطريق.

تسليم البضائع من الناقل، فإن تحويل تذكرة النقل البحري باعتبارها مستند لشخص مسمى فإنها لا تستلزم التسليم<sup>1</sup>، بحيث أن هذا المستند لا يمثل وظيفة تمثيل البضائع، فتقديمه ليس شرطاً من أجل طلب التسليم فيكفي فقط أن يحدد المرسل إليه هويته<sup>2</sup>.

غير أن مستند تذكرة النقل البحري ممكن استعماله كمستند لتجزئة البضائع، فهي تؤدي وظيفة من الوظائف الثلاثة لوثيقة الشحن، إيصال لاستلام البضائع، ودليل إثبات العقد، وبالتالي هذه الوثيقة تحتوي دائماً على بيانات تحديد البضائع التي شحنها الناقل، فهنا تذكرة النقل البحري تشبه وثيقة الشحن باحتوائها على بيانات تحديد ووصف البضائع من حيث الكمية والعدد والنوع، فإذا لم يحدد بعد محل البيع فإن إصدار الناقل للتذكرة يميز البضائع ويخصصها<sup>3</sup>.

أما باعتبارها دليلاً على التزامات البائع، فإن قواعد العادات والممارسات الموحدة الخاصة بالاعتمادات المستندية، فإنها تسمح للبنوك التجارية بقبول تذكرة النقل البحري عند افتتاح الاعتماد المستندي فالمادة 21 من القواعد والممارسات الموحدة الخاصة بالاعتمادات المستندية تحدد البيانات التي يجب على تذكرة النقل البحري أن تحتويها كي تقبل في قسم الاعتماد المستندي (إسم الناقل وإمضائه عبارة أو بيان الشحن في السفينة على الشحن والتفريغ المذكورين في الاعتماد).

غير أنه في الواقع، تذكرة النقل البحري لا تعطي أي ضمان للبنك، وبالتالي على الناقل أثناء أخذ البضاعة أن يبدي تحفظات في تذكرة النقل هذه، بخصوص الكمية ونوعية البضاعة، وبالتالي فإن خلو

<sup>1</sup> - ملش فاروق، "النقل المتعدد الوسائط"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1996، ص 402 وما بعدها.

<sup>2</sup> - وهذه الخاصية تؤدي إلى تفادي حدوث التعطيل في استلام البضائع إذا وصلت بالفعل قبل وصول وثيقة الشحن إلى يد المرسل إليه.

<sup>3</sup> - لجنة غرفة ملاحه الإسكندرية، "تذكرة النقل البحري"، مجلة ملاحه الإسكندرية، شهر جويلية 2007، ص 9.



تذكرة النقل البحري من التحفظات أثناء الشحن يعني أن استلام البضاعة كان مطابقاً ما عدا إذا ثبت العكس.<sup>1</sup>

إذن المشتري المرسل إليه يستطيع الاحتجاج ببيانات تذكرة النقل البحري من أجل إثبات تنفيذ التزامات البائع مثل مطابقة البضائع المرسلة من حيث الوزن والكمية أو إثبات تاريخ شحنها في مدة معينة باعتباره التزام على عاتق البائع في بعض البيوع البحرية.<sup>2</sup>

يتضح مما سبق عرضه بخصوص تذكرة النقل البحري للبضائع أن هذه الأخيرة تشجع على إصدارها في الشكل الإلكتروني ، و في ذلك سببين :

- يتمثل السبب الأول في أن تذكرة النقل البحري غير قابلة للتداول بحيث تسهل على الناقل إصدارها و لا تطرح له أية عوائق ، بحيث تشبه تذكرة النقل البحري في هذه الحالة سند الشحن الإسمي ، إذ يذكر في تذكرة النقل الإلكترونية إسم المرسل إليه ليتسلم البضائع عند وصول السفينة و بالتالي لا تطرأ أي صعوبات خاصة فيما يتعلق بالتداول ، وهذا النوع من الوثائق الإلكترونية متبع بكثرة في الدول الأوروبية في كافة وسائل النقل .

- أما السبب الثاني أن معاهدة روتردام 2009 أكدت على هذا النوع من الوثائق الإلكترونية و سمّتها بسجل النقل الإلكتروني غير قابل للتداول و تطرقت لها في المواد التالية : المادة الأولى ف 16 و ف 20 ، المادة 10 ، المادة 35 ، و المادة 46 ، إذ نصت هذه المواد في مجملها على إجراءات إصدار سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول ، و كيفية تغييره إلى سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ، و كيفية تسليم البضائع لحائز سجل النقل الإلكتروني غير قابل للتداول .

### الفرع الثالث : وثيقة النقل متعدد الوسائط الإلكترونية

<sup>1</sup> - تذكرة النقل البحري حجة في الإثبات بما هو وارد فيها، وانه يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص منها في العلاقة بين الشاحن والناقل، ولا يجوز ذلك في مواجهة الغير حسن النية.

<sup>2</sup> - مثل البيع سيف ، فوب ، كاف.

تطورت وسائل النقل وطرقه، وفرضت ثورة الحاويات التي بدأت في ستينات القرن الماضي تغييرات جذرية على صناعة النقل من كافة جوانبها<sup>1</sup> ، وأمام المتطلبات المستحدثة للتجارة الدولية والنقل الدولي للبضائع تطور نمط النقل من مواقع الإنتاج إلى أماكن التوزيع باستخدام أكثر من واسطة نقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط<sup>2</sup> يأخذ بموجبه متعهد النقل البضائع في حراسته ويسأل عنها ويتولى نقلها إلى المكان المعين للتسليم وذلك مقابل أجر.<sup>3</sup>

لذلك بذلت الهيئات الدولية المهتمة بمسائل النقل محاولات عديدة لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل المتعدد الوسائط كان أهمها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 ولكن بسبب تأخر استكمال النصاب اللازم لدخولها حيز النفاذ ، فقد اشتركت منظمة اليونكتاد مع غرفة التجارة الدولية في وضع قواعد اختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط ، لكي تحل محل قواعد غرفة التجارة لسنة 1975، فقررت هذه الغرفة في أكتوبر 1991 سحب القواعد القديمة من التعامل في 31/12/1991 لإفساح الطريق للقواعد الجديدة بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991.

### أولاً : التعريف بالوثيقة وطبيعتها وإصدارها.

عرفت المادة الأولى ف الثالثة من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط<sup>4</sup> وثيقة النقل بأنها " وثيقة تثبت عقد متعدد الوسائط وأخذ متعهد النقل البضائع في حراسته وتعهدها منه بتسليم البضائع وفقاً لشروط العقد المذكور."

<sup>1</sup> - وبرزت أهمية نظام النقل متعدد الوسائط حديثاً و بمناسبة ظهور فكرة النقل الشامل، التي تستند إلى النظر إلى عمليات النقل الدولي من وجهة شاملة في إطار لوجستيات التجارة الدولية ، و من ثم فإن النقل متعدد الوسائط يستهدف ضمان انسيابية ومرونة حركة البضائع، من خلال سلسلة نقل متكاملة وبسرعة واحدة وفي وقت مضبوط.

<sup>2</sup> - يرى البعض استخدام عبارة الوسائط ، بدلاً من " الوسائط " يقولون النقل الدولي متعدد الوسائط وأنه يتضمن وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل ، انظر ، العطير عبد القادر ، مجلة الحقوق ، الكويت ، العدد 3 ، السنة الثامنة ، ص 171 .

<sup>3</sup> -Bonassies Pierre, Scapel Christian, op , cit , p , 769.

<sup>4</sup> - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع الموقعة في 24 ماي سنة 1980 .

فوثيقة النقل وفقا لهذه المادة هي الوسيلة المعتادة لإثبات عقد النقل المتعدد الوسائط<sup>1</sup> ، وهي المحرر الذي يوقعه متعهد النقل بما يفيد تلقيه البضائع وأخذها في حراسته لنقلها من محل القيام إلى محل الوصول وهذه الوثيقة تحل تعهدا من متعهد النقل بتسليم البضاعة وفقا لشروط العقد.

## ثانيا : وظائف وثيقة النقل متعدد الوسائط

وثيقة الشحن للنقل متعدد الوسائط تؤدي وظيفة وثيقة الشحن البحري بخصوص أنها وصل للبضائع ودليل لإثبات محتوى العقد عندما يصدر متعهد النقل المتعدد الوسائط وثيقة النقل فهو يقر بأنه قد تسلم البضاعة وأخذها في حراسته بالحالة المبينة في الوثيقة<sup>2</sup> ، وبهذا تعتبر وثيقة النقل إيصالا من متعهد النقل باستلام البضاعة ، وكذلك لو يتعهد بإصداره الوثيقة بتنظيم وتنفيذ عملية نقل البضاعة المعهود بها إليه من المكان الذي تلقاها فيه إلى مكان الوصول طبقا للشروط المدونة بالوثيقة ، وبالتالي هي أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط وتعتبر دليلا على شروطه والأجرة المنفق عليها<sup>3</sup> ، ومن ناحية ثالثة فهي تمثل البضاعة وتقوم مقامها وتعتبر سند ملكيتها<sup>4</sup> و لكن ليس في كل الحالات.

### 1- وثيقة النقل المتعدد الوسائط كإيصال استلام البضاعة.

دور وثيقة النقل المتعدد الوسائط كإيصال للبضائع محل النقل ، هو أمر بديهي طالما تحتوي وثيقة النقل على البيانات الخاصة بطبيعة البضاعة وعلامتها الرسمية وعدد الطرود ووزنها وكميتها ، ولكن قوة

<sup>1</sup> - رمضان الجزائري هشام، "أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري"، مقال منشور بمجلة الحقوق الكويتية، السنة الثالثة عشر، العدد 3، سبتمبر 1989 ، ص 161 .

<sup>2</sup> - العطير عبد القادر ، المرجع السابق ، ص 194 وما بعدها.

<sup>3</sup> - عرفت المادة الأولى ف أولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 بأنه نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر.

<sup>4</sup> - ملش فاروق ، المرجع السابق ، ص 425 .

هذه البيانات على الإثبات هي التي تطرح مشاكل<sup>1</sup> ، فالمادة 10 من اتفاقية جنيف لسنة 1980 التي تحمل عنوان " القيمة الثبوتية لوثيقة النقل المتعدد الوسائط " تحدد هذه المادة أن الوثيقة تعتبر دليل استلام البضائع من طرف متعهد النقل بالكيفية الموصوفة بها في وثيقة النقل ويكون لكل من المرسل ومتعهد النقل أن يثبت في مواجهة الآخر عدم صحة هذه البيانات ، وبالتالي هنا تعتبر الوثيقة قرينة بسيطة يمكن التدايل على عكسها<sup>2</sup> .

أما الفقرة ب من المادة 10 فأوردت حكما آخر في حالة الوثيقة القابلة للتداول ، والتي تؤول إلى الغير حسن النية، فجعلت الوثيقة من لها حجة قاطعة على متعهد النقل لصالح هذا الغير، وبالتالي لا يستطيع إثبات عكس الوثيقة في مواجهة الغير حسن النية ، غير أن المادة 9 من الاتفاقية أضافت أن هذه القوة الثبوتية للوثيقة لا تطبق إلا خارج نطاق البيانات التي أخذ عليها متعهد النقل تحفظات بمعنى وجود التحفظات في وثيقة النقل لا يؤدي إلى إعفاء المتعهد من المسؤولية إلا فيما وردت بخصوصه فقط.

## 2- وثيقة النقل متعدد الوسائط كسند ممثل للبضائع

المادة 1/5 من اتفاقية جنيف 1980 وكذلك المادة 2 ف 6 بند أ من قواعد CNUCED/CCI تسمح بإصدار وثيقة النقل في شكل متداول أي أن تكون قابلة للتداول، ولا اعتبار وثيقة النقل ممثلة للبضائع لا بد من توافر شرط التداول وكذلك شرط ثاني لا يقل أهمية وهو دمج البضائع في السند ، في حين لا يوجد أي نص يؤكد أن وثيقة النقل متعدد الوسائط تدمج البضائع، فلا شيء يدل على أن حامل وثيقة

<sup>1</sup> علي حسن سوزان ، "عقد نقل البضائع بالحاويات"، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، سنة 2004 ، ص 53 ؛ -عبد القادر العطير، المرجع السابق ، ص 183 ؛ محمد السيد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، سنة 2007، ص 69 .

<sup>2</sup> فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 426 .

النقل متعدد الوسائط يخول حق تسلم البضائع المذكورة<sup>1</sup> وكما لاحظ الفقيه "روديار" هي وحدها الأعراف العريقة التي يمكن أن تعترف بأن حيازة الوثيقة تساوي حيازة البضائع، مثل وثيقة الشحن البحري.

وبالتالي يكفي بضعة اجتهادات قضائية تعترف بهذا العنصر وإرادة معلنة من المتعاملين وتؤسس ممارسة عملية في الميدان ليصبح عرفاً<sup>2</sup>.

### ثالثاً : دور وثيقة النقل متعدد الوسائط في عقد البيع.

على ضوء ما سبق ذكره، يمكن التأكيد على أن الوثيقة لا تمنح البائع والمشتري نفس الدور الذي تمنحه وثيقة الشحن البحري باعتبارها أداة لتسليم البضائع، بحيث بإرسال وثيقة النقل المتعدد الوسائط إلى المشتري باعتباره إيصال للبضائع يزود المشتري بالدليل على تنفيذ البائع لبعض التزاماته وذلك بموجب البيانات المدرجة في الوثيقة ولكن بخصوص وثيقة النقل المتعدد الوسائط القابلة للتداول، فإن تحويلها إلى المشتري يعني تحويله حق التصرف في البضاعة، كما يمكن استعمال وثيقة النقل المتعدد الوسائط في الاعتماد المستندي، باعتبار أن RUU لسنة 1993 تنص على أن على البنوك قبول كل وثائق النقل التي تصدر عن الناقل والتي تحدد استلام البضائع، هذه القاعدة أعيد التأكيد عليها في RUU لسنة 2007 التي تنص في المادة 19 على شروط وثيقة النقل المتعدد الوسائط لكي يقبل من طرف البنوك.

<sup>1</sup> - العطير عبد القادر، المرجع السابق، ص 182.

<sup>2</sup> - Bonassies.P et Scapel.CH, " Traite de droit maritime", op. cit, p, 785.

المشروع الدولي في إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط لم ينظم الوثيقة الورقية فقط ، و إنما نظم بجانبها الوثيقة الإلكترونية ، إذ قد تتخذ وثيقة النقل الدولي المتعدد الوسائط الشكل الإلكتروني على غرار سند الشحن و يتضح ذلك من المواد التالية :

إذ تنص المادة الأولى ف 10 : يشمل مصطلح "كتابة" ، فيما يشمله ، البرق والتلكس.

وتنص المادة 3 "يجوز أن يكون التوقيع على مستند النقل المتعدد الوسائط بخط اليد ، أو مطبوعا بالفاكسيميلى ، أو مبصوما بالتقريب أو الختم ، أو على صورة رمز ، أو أن يتم بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى ، ما لم يكن ذلك مخالفا لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط".

كما تنص المادة 4 على أنه يجوز إذا وافق المرسل على ذلك ، إصدار مستند نقل متعدد الوسائط باستخدام أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات التي تنص المادة 8 على أن يحتوي عليها مستند النقل المتعدد الوسائط ، و في هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط ، بعد أخذه البضائع في عهده بتسليم المرسل مستندا مقروءا يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة ، ويعتبر المستند المذكور ، في حكم هذه الاتفاقية ، مستند نقل متعدد الوسائط.

#### الفرع الرابع : موقف المشرع الجزائري من بدائل سند الشحن الإلكتروني:

الملاحظ أن المشرع الجزائري في المادة 782 نص على "أن التسليم للمرسل إليه يكون في المكان المتفق عليه بموجب نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة ، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة ، فبناء على وثيقة نقل صحيحة"<sup>1</sup> ، مما يعني أن المشرع يعترف بالوثائق الأخرى بشرط أن تكون صحيحة .

و على الأرجح فإن هذا النص يسمح بإدخال تذكرة النقل البحري الإلكتروني و وثيقة النقل المتعدد الوسائط الإلكترونية و أمر التسليم الإلكتروني في إطاره متى انصرفت إرادة طرفي عقد النقل إلى ذلك.

<sup>1</sup> كما ذكر المشرع البحري الجزائري مصطلح "وثائق النقل البحري" إلى جانب سند الشحن في العديد من المواد مثل المادة: 791، و المادة 805، و المادة 807 .

و ما يستنتج من نص المادة 748 ق ب ج ، أنه يمكن إثبات عقد النقل البحري بوسائل الإثبات المختلفة ، و التي تتمثل في شهادة الشهود و القرائن و اليمين و الإقرار ، و ذلك في حالة ما إذا لم يطلب الشاحن من الناقل تزويده بسند الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى ، و لكن من الصعب الإعتماد بصورة منفردة على شهادة الشهود أو الإقرار أو اليمين في إثبات عقد النقل البحري الذي يتم إلكترونياً فوسائل الإثبات المشار إليها تعتمد على الوجود المادي للأشخاص ، سواء في أثناء الواقعة محل الإثبات و هو ما ينطبق على الشهود ، أو أثناء نظر الدعوى و هو ما يتحقق بالنسبة للإقرار أو اليمين و هو قول إن صح في بعض الفروض قد لا يتحقق في فروض أخرى ، خاصة إذا كان التعاقد يتسم بطابعه الدولي.<sup>1</sup>

مع الإشارة أن الواقع العملي أظهر وثائق أخرى للنقل البحري ، منها أمر الشحن و هو مجرد إيصال من الشاحن يحتوي قبول المرسل لشروط و بنود عقد النقل فقط ، و لا يحتوي على إمضاء الناقل و بالتالي لا يبين عملية استلام البضائع من طرف الناقل.<sup>2</sup>

### المبحث الثاني : سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات إستلام البضائع و حيازتها

يعتبر سند الشحن الإلكتروني دليل إثبات إستلام الناقل للبضاعة إذ يتضمن بيانا بمقدار البضاعة و مواصفاتها كما دونها الشاحن ، حيث يشترط أن يذكر في السند صفات البضاعة كما دونها الشاحن و على الأخص طبيعتها و عدد الطرود ، ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعه عليها و حالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها ، و على هذا فإن سند الشحن الإلكتروني

<sup>1</sup>- الدمياطي تامر محمد سليمان ، المرجع السابق ، ص 152 .

<sup>2</sup>- مصطفى كمال طه ، "القانون البحري الجديد" ، دار الجامعة الجديدة ، الطبعة الثانية ، 1995 ، ص 231.

فضلا عن إثباته واقعة إستلام الناقل للبضاعة من الشاحن دليلا على مطابقة هذه البضاعة المشحونة لمواصفاتها الواردة في سند الشحن الإلكتروني<sup>1</sup>.

كما يعتبر سند الشحن الإلكتروني سند لحيازة البضاعة المشحونة ، حيث جرى العمل على إعتبره السند الممثل للبضائع ، و إعتبر حائزه حائزا للبضاعة حيازة رمزية ، ويترتب على ذلك أنه يمكن للشاحن بيع البضاعة المشحونة أو رهنها و هي مازالت في الطريق ، ويقوم إرسال سند الشحن الإلكتروني للمشتري مقام تسليم البضاعة .

كما يتم إرسال صور سند الشحن الإلكتروني من الشاحن إلى صاحب الحق في البضاعة بإحدى الطرق لتداول الأوراق التجارية ، فإما يتداول بطريق التظهير ، أو يتداول بطريق التسليم ، أو يتداول عن طريق حوالة الحق المدني .

---

<sup>1</sup> - Gouiloud Martine, « Droit maritime » , édition Pedone , 1988 , N 540 , P, 309.



من خلال ما تقدم سندرس الوظيفة الثانية لسند الشحن الإلكتروني و المتمثلة في كونه أداة لإثبات إستلام البضائع من طرف الناقل ( المطلب الأول) ، كما سنحلل أيضا الوظيفة الثالثة لسند الشحن الإلكتروني و المتمثلة في كونه أداة لحيازة البضائع ( المطلب الثاني) ، و بما أن تداول سند الشحن الإلكتروني يثير الكثير من الصعوبات تطرقنا له في ( المطلب الثالث) و ذلك لتفصيل كيفية تداوله و تبيان المحاولات المتعددة لجعله قابلا للتداول .

### المطلب الأول : سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات إستلام البضائع من طرف الناقل

يعتبر سند الشحن التقليدي إيصالا بتسلم الربان للبضاعة المشحونة في السفينة و لذا فإن من المفروض أن يتم إصدار هذا السند بعد القيام بعملية الشحن التي تتم عادة بإشراف الربان أو من يمثله.<sup>1</sup>

و هذا ما نصت عليه المادة 749 ق ب ج بقولها " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و إستلامها".

كما نصت المادة 200 من قانون التجارة البحرية الأردنية رقم 12 لسنة 1972 بقولها "وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان و هي تنظم على نسخ ثلاث".

و هذا ما أشارت إليه المادة 199 ف 1 من قانون التجارة البحرية المصرية رقم 8 لسنة 1990 بقولها " يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند الشحن".

<sup>1</sup>-عاطف محمد الفقي، "قانون التجارة البحرية"، دار النهضة العربية، 1998، ص 211.

و أكدت أيضا المادة 210 ف 1 من نفس القانون التجاري البحري المصري بقولها " يعد سند الشحن دليلا على تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه " .

و لما كان سند الشحن يعتبر إيصالا بتسلم البضائع فلا بد أن يتضمن هذا السند البيانات الكافية عن البضاعة المشحونة و السفينة الناقلة و الرحلة البحرية ، و هذا ما سبق التطرق إليه في الفصل الأول المبحث الثاني المطلب الأول<sup>1</sup> .

و قد أكدت المحاكم من خلال أحكامها على وظيفة سند الشحن كإيصال بتسلم البضائع ، حيث جاء في أحد أحكام محكمة النقض المصرية ، قولها أن سند الشحن يمثل في الأصل دليل الشاحن أو المرسل إليه في مواجهة الناقل في شحن البضاعة أو حق تسلمها عند الوصول.<sup>2</sup>

كما جاء في أحد أحكام محكمة التمييز الأردنية<sup>3</sup> قولها أن إستلام البضاعة الذي يعتبر بينة على أنها سلمت في حالة جيدة و بمقتضى وثيقة النقل هو الإستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها و التحقق من حالتها و مقدارها.

بعدها توضيح الوظيفة القانونية التقليدية لسند الشحن الورقي و المتمثلة في أنه يعتبر إيصال لتسلم البضائع ، قد تثار حالة تعدد نسخ سند الشحن و ذلك عندما يصدر الناقل عدة نسخ للشاحن المادة 760 ق ب ج و هذا ما يفرض علينا معالجة هذه المسألة و معرفة موقف المشرع الجزائري منها ( الفرع الأول) كما سنتطرق لإمكانية إعتبار سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات إستلام البضائع من طرف الناقل (الفرع الثاني) ، و على غرار سند الشحن التقليدي بشأن تعدد نسخه ، فالسند الإلكتروني

<sup>1</sup> - الرجاء أنظر من ص 56 إلى ص 79.

<sup>2</sup> - قرار رقم 1997/3/28 ، طعن رقم 137 ، قضاء النقض المصري ، ص 801.

<sup>3</sup> - عن مجلة النقابة الأردنية ، قرار رقم 76/52 ، 1987 ، 1602.

هو الآخر قد تتعدد صورته في حالة إصدار عدة سندات إلكترونية للشاحن ، و هذا ما سنعالجه في (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: نسخ سند الشحن التقليدي

تنص المادة 760 ق ب ج على أنه "يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية ، وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ".

حيث أنه في غالب الأحيان يحرر سند الشحن من نسختين تسلم إحدهما للشاحن ، و هي النسخة التي يسلمها المذكور بدوره إلى المرسل إليه ليتسلم الأخير البضائع بمقتضاها، و الأخرى للناقل تحمل توقيع الشاحن و هي التي تعتبر إيصال بتسلم البضائع و هو ملزم بالإحتفاظ بها مع باقي المستندات على ظهر السفينة في دفتر خاص يسمى « billet de bord ».<sup>1</sup>

و تبرير إصدار عدة نسخ من سند الشحن أن هذا الإجراء من شأنه حماية مصالح و حقوق ذوي الشأن فالمرسل إليه يستطيع تسلم البضائع بموجب سند الشحن ، و من تم التأكد من كمية و نوع البضاعة و طبيعة البضائع وفقا للبيانات الواردة به ، يضاف إلى ذلك إمكانية التصرف في البضائع قبل وصولها سواء بالبيع أو بالرهن مادام سند الشحن الذي في حوزته يمثل البضائع المشحونة فحيازته مماثلة لحيازته للبضائع.<sup>2</sup>

كما أن الناقل يستطيع بواسطة سند الشحن الذي بحيازته قيامه بتنفيذ إلتزاماته التي ألزمه بها عقد النقل و المطالبة بأجرة النقل و كافة الحقوق التي يلتزم كلا من الشاحن و المرسل إليه بأدائها له.

<sup>1</sup> - حسني أحمد محمود ، "عقد النقل البحري" ، المرجع السابق ، ص 82.

<sup>2</sup> - Ripert , « droit maritime », édi ti on Rousseau, 1950 , T 2 , p,90.

و يستفيد الشاحن أيضا من سند الشحن و ذلك في إثبات قيامه بتنفيذ إلتزاماته التي فرضها عليه عقد البيع إذا كان بائعا و بصورة خاصة إلتزامه بالشحن في الموعد المحدد ، كما يمكن سند الشحن من الحصول على قيمة البضائع المباعة فور شحنها و قبل تسليمها ماديا للمشتري و ذلك بحسب سفتجة على هذا الأخير يرفق بها سند الشحن و تسمى بالسفتجة المستندية يستطيع خصمها لدى أحد البنوك و قبض ثمنها حالا، و إذا بقي الشاحن مالكا للبضائع بعد الشحن و كان سند الشحن لأمره أو لحامله يستطيع التصرف في البضائع و هي في الطريق بطريق البيع أو الرهن.

و تجدر الإشارة هنا أن المشرع الجزائري لم ينص على مآل النسخ الأخرى بعد تسليم البضائع بمقتضى إحداهما ، لأن من شأن هذه الحالة أن تحدث أضرارا نتيجة إمكانية تعدد سندات الشحن ، فإذا كان المشرع قد سمح بتزويد الشاحن بعدة نسخ من سند الشحن فكان عليه أن ينص صراحة أن تسليم البضائع بمقتضى إحداهما يؤدي إلى إعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة للناقل ، و لكن قد يستشف هذا من ف 2 و 3 من المادة 760 التي تنص على أنه " يجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل ، و توقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل و في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة .

و يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ و مكان إصدارها و الهدف من هذا تضيق و منع الناقل من إصدار سندات شحن عديدة إلى أشخاص متعددين .

و بما أن المادة 760 ق ب ج لا تمنع الناقل من إصدار عدة نسخ للشاحن بناء على طلبه ، الأمر الذي يؤدي إلى بقاء إمكانية أن يتقدم للناقل عند وصوله لميناء الوصول عدة أشخاص يحملون جميعا نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطل تسلم البضائع ، و في هذا الخصوص يثور التساؤل حول من له أحقية تسلم البضائع من بين هؤلاء المتقدمين بسندات الشحن.

1- إذا صدر سند من عدة نسخ فإنه يجب التفرقة بين ما إذا كان قابلاً للتداول أم لا ، فإذا كان غير قابل للتداول فإننا سنكون أمام شخص واحد له الحق في تسلّم البضائع و بالتالي لا تثار أية صعوبة أمام الناقل في تسليمه البضائع لهذا الشخص.

2- أما إذا كان سند الشحن قابلاً للتداول فإنه يجب التفرقة بين سند الشحن الإسمي و لأمر و لحامله.

فإذا كان سند الشحن إسمياً فلا صعوبة أمام الناقل في تسليم البضائع ذلك لأن حوالة الحق المدني لا تكون نافذة قبل الناقل البحري إلا إذا قبلها أو أعلن عنها ، و إذا تعددت الحوالات بحق واحد فإن الأفضلية تكون للحوالة التي تصبح نافذة قبل غيرها في حق الغير، و بالتالي يجب على الناقل البحري تسليم البضائع إلى المحال إليه الذي قبل الناقل حوالة الحق به أو أعلن بها قبل غيرها من الحوالات.<sup>1</sup>

أما إذا لم يكن الناقل قد قبل أي من هذه الحوالات أو حتى أعلن بها و تقدم حامل السند المحال إليهم إلى الناقل لتسلم البضائع فإن الناقل يمكنه تسليم البضائع لمن يتقدم منهم قبل غيره.

3- و إذا تعددت سندات الشحن و كانت لأمر أو لحامله فإن المشرع البحري قرر في هذا الشأن تسليم البضائع إلى حامل إحدى نسخ سند الشحن الذي سبق غيره لتسلم البضائع و هذا الذي يفهم من نص المادة 784 ق ب ج فقرة ب و ج ، أما إذا تقدم عدة حاملين لسند الشحن و في نفس الوقت أمام الناقل للمطالبة بالبضائع فإنه يمنع على الناقل تسليم البضاعة لأي أحد منهم و يجب عليه أن يودع البضاعة في مكان آمن "المادة 785 ق ب ج" ، و متى تسلّم الناقل البضائع بمقتضى هذه النسخة تعتبر جميع النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل م 786 ق ب ج ، و بالتالي لا يجوز لحاملي النسخ الأخرى مطالبة الناقل بالتسليم و لا الرجوع عليه إستناداً إلى إمتناعه عن التسليم .

<sup>1</sup> - دويدار هاني ، " إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990" ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، 1996 ، ص 99.

## الفرع الثاني : مدى إمكانية اعتبار سند الشحن الإلكتروني كأداة لإستلام البضائع من طرف الناقل .

سبق و أن ذكرنا أن سند الشحن الإلكتروني لا يسلم إلا بعد شحن البضاعة على السفينة حيث يقوم الربان أو من يقوم مقامه بإصدار سند الشحن ، و هذا ما نصت عليه المادة 749 ق ب ج و المادة 200 قانون بحري أردني و المادة 210 قانون بحري مصري ، و السؤال هنا هل يمكن أن يقوم سند الشحن الإلكتروني بنفس الدور الذي يقوم به سند الشحن التقليدي بإعتباره إيصالا بإستلام البضاعة؟

إن هذه الوظيفة القانونية يمكن أن يقوم بها أي سند سواء كان على شكل قصاصة ورق يتم إستخراجها من جهاز الحاسوب أو على شكل رقاقة ممغنطة أو على شكل معلومات يمكن عرضها على شاشة جهاز الحاسوب ، و بالتالي يمكن أن يعتبر سند الشحن الإلكتروني إيصالا بإستلام البضاعة من قبل الناقل ، و إن القواعد القانونية الحالية يمكن أن تطبق على سندات الشحن الإلكترونية ، و لهذا فإن المشاكل القانونية التي تثور في هذا الصدد يمكن معالجتها في ظل القواعد القانونية السارية حالياً.<sup>1</sup>

ولكن لا يكفي أن يحتفظ الناقل بالصورة الإلكترونية لسند الشحن الإلكتروني وحده بل لابد أن يزود الشاحن بعدة صور و ذلك حسب طلبه و هذا ما يدفعا للتساؤل في الفرع الثالث عن صور سند الشحن الإلكتروني.

<sup>1</sup> - الجزائري هاشم ، الآثار المترتبة على إستعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري ، مؤتمر القانون و الحاسوب الأردن 12-14 جويلية 2004 ، ص 16.

## الفرع الثالث: صور سند الشحن الإلكتروني

ما تم التطرق إليه في الفرع الثاني يخص نسخ سند الشحن التقليدي ، أما في هذا الفرع فسننظر لصور سند الشحن الإلكتروني<sup>1</sup> ، بحيث سنجيب في هذا الفرع عن التساؤل المطروح حول إمكانية تعدد صور و نسخ سند الشحن الإلكتروني و هل تطبق عليه أحكام المادة 760 ق ب ج .

في حقيقة الأمر لا يطرح هذا التساؤل أي إشكال ، فأصدار عدة صور من سند الشحن الإلكتروني ممكن ، و ذلك بتطبيق أحد المحاولات الفقهية لتداول سند الشحن الإلكتروني<sup>2</sup> ، فإما نتحصل على عدة صور من سند الشحن الإلكتروني بمستخرج عن الحاسب الآلي بشرط تميز الصورة الأصلية عن الصور الأخرى ، أو نتحصل على صور أخرى من خلال حلول أقرص التسجيل محل سند الشحن الإلكتروني فكل قرص يمثل صورة من سند الشحن الإلكتروني ، و يمكن أخيراً التحصل على صور من سند الشحن الإلكتروني بطلب ذلك من مشغل خدمات سندات الشحن الإلكترونية و الذي يعتبر الوسيط بين الناقل و الشاحن ، فهذه الحالة الأخيرة تعتبر الأهم و تقضي على جميع المشاكل و التلاعبات التي قد تنجم عن تعدد صور سندات الشحن الإلكترونية.<sup>3</sup>

إذن بتطبيق المحاولات السابقة على سند الشحن الإلكتروني نستنتج أنه يمكن تطبيق المادة 760

ق ب ج الخاصة بنسخ سند الشحن التقليدي على نظيرتها الإلكترونية.

<sup>1</sup> - صور سند الشحن الإلكتروني هو المصطلح المقابل لنسخ سند الشحن في صفته الورقية.

<sup>2</sup> - هناك أربع محاولات كانت من فقهاء القانون البحري زيادة على محاولات بعض المنظمات البحرية تم التطرق إليها بالتفصيل في المطلب الثاني الفرع الثاني من الفصل الثاني ، ص 172 ، 175.

<sup>3</sup> - الرشود أحمد ، "سند الشحن الإلكتروني" ، مجلة الحقوق الكويتية ، العدد الثاني ، 2004 ، ص 59.

### المطلب الثاني : سند الشحن الإلكتروني كأداة لحيازة البضائع

سنتطرق في هذا المطلب لأساس فكرة تمثيل سند الشحن التقليدي للبضائع (الفرع الأول) قبل التعرض للشروط الواجب توافرها في سند الشحن الإلكتروني ليكون أداة لتمثيل البضائع (الفرع الثاني) و ذلك تمهيدا لبيان الحق الذي يخوله سند الشحن الممثل للبضائع لحامله و هو حق حيازة البضائع (المطلب الثالث) .

#### الفرع الأول : أساس فكرة تمثيل سند الشحن التقليدي للبضائع

لتمثيل سند الشحن للبضائع أهمية عملية كبيرة في مجال النقل و التجارة التي تقتضي السرعة و الضمان و خاصة بعد تزايد التبادل التجاري بين الدول الذي يتم بواسطة النقل البحري فسند الشحن يؤدي دورا هاما في تمثيل البضائع الذي ييسر بدوره تداول رؤوس الأموال التي تمثلها هذه البضائع فلم تعد هذه الأموال معطلة عن الإستثمار خلال الفترة التي تكون فيها البضائع في البحر<sup>1</sup> ، و هي غالبا ما تكون فترة طويلة بسبب إتساع حجم التبادل الدولي التي يحتاج نقل البضائع فيها إلى فترات طويلة تصل في بعض الأحيان إلى عدة أشهر.<sup>2</sup>

فخلال هذه الفترة لا يستطيع أي من الشاحن أو المرسل إليه التصرف في البضائع و هي في عرض البحر و ذلك بالرغم من إحتياجاتهم إلى التصرف فيها سواء بالبيع أو بالرهن خلال هذه الفترة ، و من هنا تتعطل التجارة و يتعطل الغرض الذي ينشده التاجر عند التعامل في البضائع و هو المضاربة على تقلبات الأسعار و الإستفادة من الفرص التي تتاح أمامه ، فالتاجر يشتري البضائع لا من أجل الإحتفاظ بها و لكن من أجل التصرف فيها و الإستفادة من الفرص المتاحة أمامه.

<sup>1</sup> - علي حسن سوزان ، المرجع السابق ، ص 182.

<sup>2</sup> - مثلا الرحلة من ميناء وهران إلى ميناء شنغهاي بالصين تستغرق حوالي شهر و نصف.



و لهذا كان لابد من إيجاد وسيلة يستطيع بواسطتها الشاحن أو المرسل إليه التغلب على هذه العقبة و التعامل في البضائع قبل وصولها إلى ميناء الوصول و تسليمها ، و قد أمكن التغلب على هذه العقبة بفكرة تمثيل سند الشحن للبضائع فلم تعد البضائع خلال فترة النقل خارجة عن التعامل فيها بل أصبح من الممكن التعامل فيها بواسطة تداول سند الشحن الممثل لها ، بحيث تنتقل ملكية البضائع من شخص لآخر بتداول سند الشحن نفسه<sup>1</sup> .

وسند الشحن الممثل للبضائع هو السند الذي يشمل كافة البيانات التي من شأنها تحديد أو تعيين البضائع الموصوفة فيه ، حيث تكفي حيازة السند وحدها لحيازة البضائع التي تمثلها ، و يخول سند الشحن -إستنادا إلى تمثيل البضائع- لحامله الشرعي الحق في تسلم هذه البضائع من حائزها الذي أصدر السند ، و تتداول البضائع بتداوله طالما بقيت في حيازة من أصدر السند.<sup>2</sup>

و لكن ما هو أساس فكرة تمثيل سند الشحن للبضائع ؟ في الحقيقة يكمن هذا الأساس في فكرة إندماج البضائع في سند الشحن و تداولها بتداول السند ذاته بحيث لا يمكن فصل سند الشحن عن البضائع التي يمثلها، إذ يعتبر حامل السند و كأنه حائز للبضائع تماماً.

و يرجع أصل فكرة إندماج البضائع في سند الشحن إلى القانون التجاري و هي إحدى النظريات التي قيلت لتبرير أساس الإلتزام الصرفي في الورقة التجارية ، و هي أن الورقة التجارية تمثل حقا ماديا و ليس حقا شخصيا ، وبناء عليه لا يعتبر حائز الورقة دائنا بل مالكا ، و يترتب على ذلك أن مبلغ النقود الثابت في الورقة التجارية يندمج و يتداول بتداولها و يخول حاملها الشرعي الحق في ملكية المبلغ الوارد بها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>- ترك محمد عبد الفتاح ، المرجع السابق ، ص 128.

<sup>2</sup>- العكيلي عزيز عبد الأمير ، المرجع السابق ، ص 176.

<sup>3</sup> -Planiol et Ripert « Traité pratique de droit civil français » , T 3, p,560 .

و بتطبيق هذه النظرية على سند الشحن فإن الذي يندمج في السند ليس الحق النقدي كما هو في الأوراق التجارية بل الحق في حيازة البضائع ، و بناء عليه يتم تداول البضائع سند الشحن و يعتبر حائز السند حائزا قانونيا للبضائع يتمتع بذات الحقوق التي كان سيتمتع بها لو كانت البضائع في حيازته.<sup>1</sup>

فإذا أراد حائز سند الشحن بيع البضائع الواردة فيه أو رهنها فإن تسليم السند أو نقله إلى الدائن المرتهن يساوي تسليم أو نقل حيازة البضائع ذاتها.

و من هنا فإن فكرة إندماج حق الحيازة هو أساس إعتبار سند الشحن ممثلا للبضائع ، و بالتالي فإنه من الممكن تداول البضائع بتداول سند الشحن الممثل لها مادامت حيازة السند مساوية لحيازة البضائع ذاتها ، و هذا ما ينطبق أيضا على سند الشحن في صورته الإلكترونية إذ أن هذا الأخير و على غرار السند الورقي يمثل البضاعة أحسن تمثيل ، و ما يؤكد هذا المحاولات المتكررة و المتعددة للفقهاء و العلماء و الجمعيات البحرية لجعل سند الشحن الإلكتروني قابلا للتداول و بالتالي ممثلا للبضاعة و لكي يمثل سند الشحن الإلكتروني البضاعة لابد أن تتوفر فيه شروط معينة و هذا ما سنتطرق له في الفرع الثاني .

<sup>1</sup>– Planiol et Ripert ,op . cit . T 3 ,p, 563.

### الفرع الثاني : شروط تمثيل سند الشحن الإلكتروني للبضائع

على غرار سند الشحن الورقي ، يتعين إجتماع شروط ثلاث في الوثيقة الإلكترونية حتى تؤدي دورها في تمثيل البضائع المنقولة بطريق البحر و تقوم بذات الوظيفة التي يؤديها السند العادي<sup>1</sup>.

فيلزم أولاً أن تحقق الوثيقة المشفرة أو غير مشفرة ذاتية البضائع محل النقل ، و ثانياً أن تخول متسلمها الحق في تسلّم البضائع في ميناء الوصول و التصرف فيها أثناء عملية النقل ، و ثالثاً أن تكون حيازتها كافية لحيازة البضائع حيازة رمزية ، و فيما يلي تفصيل ما أجملناه:

#### أولاً : تحقيق ذاتية البضائع

يتعين أن تقوم رسالة البيانات بتعيين البضائع تعييناً كافياً و دقيقاً يسهل معه التحقق من نوعها ووزنها و كميتها و حالتها<sup>2</sup> ، و تؤدي الرسالة هذه الوظيفة عندما تكون البضائع من النوع الذي يمكن تحديده و تعيينه على نحو دقيق ، بأن تكون هذه الأخيرة تنقل في صناديق أو أطرفة ، أما إذا كانت البضائع من تلك التي يصعب معها التحديد الدقيق ، كأن يكون قد تم شحنها عن طريق الصب كالفحم إذ تصب مباشرة في عنابر السفينة دون فاصل أو تغليف<sup>3</sup> ، فإن الرسالة لا تقوم بتحديد ذاتية البضائع إلا في الأحوال الآتية:

<sup>1</sup> - "محاكاة وظائف سند الشحن التقليدي هو الهدف الذي تسعى الأنظمة التي وضعتها الجمعيات الدولية إلى تحقيقه، إذ ترمي إلى توفير برنامج إلكتروني لمحاكاة وظائف السند التقليدي ، و هو ما يتأتى من خلال وثيقة إلكترونية تقوم بأداء الدور الذي تلعبه تلك السندات" هذا ما قرره : Simon Taylor , « The bills of lading electronic » op, cit , p, 2

<sup>2</sup> - هذا ما أكدت عليه المادة الرابعة من القواعد الدولية التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية.

<sup>3</sup> - و هذه الطريقة من الشحن لا ترتبط بنوع البضاعة و إنما بما يتفق عليه بين الأطراف ، و ذلك لأن من البضائع ما يمكن شحنه في طرود أو عن طريق الصب ، فعلى سبيل المثال يمكن شحن السوائل صبا أو في طرود ، و المواد الصلبة كذلك كما تشحن في طرود يمكن شحنها صبا دون أن يحتويها شيء كصندوق أو ظرف ، محكمة النقض المصرية ، قرار بتاريخ 1989/12/03 قضاء النقض البحري 3 ، ص 414.

1- عندما تكون البضاعة المشحونة بهذه الكيفية مرسله إلى متعامل واحد ، إذ تمثل الوثيقة الإلكترونية البضاعة طالما أنها تحدد السفينة التي تنقلها.

2- عندما تبين الرسالة في حالة تعدد الشاحنين أو المرسل إليهم حصة كل منهم عند الوصول ، إذ يكفي في هذه الحالة أن تبين رسالة البيانات مقدار الحصة التي تخص كل مستلم و نوعها و إسم السفينة الناقله و تاريخ الشحن ، طالما أن الشحنة كلها من نوع واحد و صنف واحد ، فهذا التحديد يعطي لكل متسلم للرسالة بيانا كافيا لما يخصه و يعينه منها بصرف النظر عن عدم تحديده لمقدار هذه الحصة بالنسبة للحصص الأخرى ، فما يهم المستلم هو تمكنه الرسالة من إستلام البضاعة المرسله بالكمية الواردة بها دون خوف من إختلاط حصته بغيرها ، و هو ما يتحقق في هذه الحالة لكل الصنف و النوع الواحد.<sup>1</sup>

### ثانيا : إعطاء الحائز الحق في التسلم و التصرف

يتعين أن تعطي الوثيقة الإلكترونية لمتسلمها الحق في طلب تسلم البضائع المبينة بها عند الوصول و في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية ، و هذا الشرط لن يتحقق إلا عندما تكون الوثيقة قابلة للإحتجاج بها قبل الربان ، و الذي يعد الحائز الفعلي للبضائع أثناء تلك الرحلة ، أي أن تكون قابلة للتداول ، لذلك لم يلقى مشروع تبادل بيانات الشحن "D.I.S.H"<sup>2</sup> الذي قدم من قبل " P and O containers" وعدد المصدرين و كبار الناقلين ، القبول و لم يحظى بالتأييد نظرا لأنه أستعمل ليحل محل سند الشحن البحري غير قابل للتداول ، فهذا النظام لا يوفر سندا يعطي حائزه الحق في التصرف فيما يمثله من بضائع ، و إنما يقدم وثيقة تتضمن مجموعة من المعلومات غير قابلة للتداول.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد إبراهيم موسى ، "سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول" ، دار الجامعة الجديدة ، 2005 الإسكندرية، ص 80.

<sup>2</sup> و هي إختصار ل : Data Interchange For Shipping .

<sup>3</sup> الحسين حسين شحادة ، "التوثيق الإلكتروني في الإعتماد المستندى" ، المرجع السابق ، ص 18.

### ثالثاً: حيازة الرسالة كافية للحيازة الرمزية للبضائع

يتعين أيضاً أن تكون حيازة الرسالة كافية لحيازة البضائع حيازة رمزية ، الأمر الذي يتحقق عندما تكون الرسالة للحامل أو للإذن ، فالرسالة الممثلة للبضاعة هي في الحقيقة سند يخول حائزه بعض الحقوق في مواجهة الربان ، و التي يمكن التصرف فيها أو التنازل عنها للغير ، بحيث يصير من تؤول إليه صاحب الحق في المطالبة بالتسلم و التصرف فيها أثناء نقلها بحرا ، فحقي التصرف و التسلم يجعلها ممن يملكهما حائزا قانونيا للبضائع طالما أن الربان يباشر السيطرة المادية عليها لحسابه.

و توفير الرسالة لتلك الحيازة يتحقق عندما يكون نقلها ناقلا للحقوق التي تخولها ، أي عندما يكون هناك تلازم بين حيازة الرسالة و التمتع بهذه الحقوق ، فعندما يتعلق حقي التصرف و التسلم بالرسالة بحيث يكون بينهما إرتباط لا يقبل التجزئة ، تعد الرسالة ممثلة للبضاعة و أداة حيازتها الرمزية و هو ما يتحقق عندما يمكن لحائزها نقل ما ترتبه من حقوق قبل الناقل دون تدخل من الربان ، لقيام المتسلم بتسليمها إلكترونيا إلى المتنازل إليه.<sup>1</sup>

على العكس لا ينطبق على رسالة البيانات ما يسري على السندات الورقية ، إذ لا تتحقق تلك الحيازة عندما يتوافر لمتسلمها التنازل عن حقوقه قبل الناقل دون أن يتخلى عنها، ففي هذه الحالة يزول عن الرسالة دورها في تمثيل البضاعة ، مادام أن التنازل عن الحقوق يتم بوسيلة أخرى غير التخلي عنها ، و هو الأمر الذي يتحقق بالنسبة للسندات العادية ، عندما تكون إسمية ، إذ يتبع التنازل عما

<sup>1</sup> - محمد إبراهيم موسى ، المرجع السابق ، ص 81.

تقرره من حقوق اتباع إجراءات حوالة الحق المدني المنصوص عليها في القانون المدني ، أي يلزم قبول الربان للتنازل عنها أو إبلاغه به ، ففي هذه الحالة يجب على الربان ألا يسلم البضاعة إلا للشخص الذي إنتقلت إليه الوثيقة بطريق حوالة الحق أو الشخص المبين فيها إذا لم يبلغ بالتنازل<sup>1</sup> و هو ما يصعب تصوره بالنسبة للوثائق الإلكترونية ، إذ عادة ما يتم التنازل عنها و تحويل ما بها من حقوق من خلال التخلي عن المفتاح الذي يصدره الناقل لمن صدر لصالحه السند لكونه يمثل المحور الأساسي الذي يتم بطريق تداول تلك السندات ، فيوجد إذن تلازم بين هذا المفتاح و ما يتضمنه السند من حقوق ، بحيث يعد التنازل عنه تحويل لهذه الأخيرة إلى الحامل الجديد<sup>2</sup> .

### الفرع الثالث : سند الشحن الإلكتروني أداة لتمثيل البضائع

عندما يقوم سند الشحن الإلكتروني بدوره كتمثلا للبضائع فإنه يقوم بذلك بإعتباره أداة لحيازة البضائع و ليس أداة لمليتها ، فسند الشحن الإلكتروني ليس أداة ملكية لأنه لا يشترط في حائزه أن يكون مالكا للبضائع التي يمثلها ، هذا فضلا عن أن الملكية لا تكتسب إلا بعقد ، و الناقل عند إصداره لسند الشحن الإلكتروني إنما يصدر بذلك سند يثبت فيه تسلمه للبضائع من الشاحن و يتعهد بموجبه بتسليم البضائع لمن له الحق فيها(الحامل الشرعي لسند الشحن الإلكتروني) ، فبالإضافة إلى كون سند الشحن الإلكتروني أداة لإثبات شحن البضائع ، فهو يعتبر أنه أداة إئتمان حيث يمثل البضاعة المشحونة و يقوم مقامها<sup>3</sup> .

<sup>1</sup>- هذا ما قرره المشرع الجزائري في ق ب ج المادة 759 بإجازته إصدار وثيقة الشحن في الشكل الإسمي أو الإذني أو للحامل على أن يتم تداولها طبقا لقواعد حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني ، إذا كانت إسمية ، و بالتظهير إذا كانت لأمر و بالتسليم إذا كانت للحامل.

<sup>2</sup>-Taylor , «The bills of lading electronic » , op , cit , p, 4.

<sup>3</sup>- الربان في علاقته مع الشاحن ما هو إلا مجرد حائز عرضي يباشر السيطرة المادية لحساب الشاحن الذي يعتبر الحائز الحقيقي للبضاعة طالما أنه محتفظ بالسند ، و إذا رغب الشاحن في نقل حيازة البضائع إلى شخص آخر أثناء الرحلة البحرية يتم ذلك عن طريق نقل وثيقة الشحن الممثلة للبضائع ، فنقل وثيقة الشحن من الشاحن إلى الغير يعطي للأخير الحق في طلب تسلم البضائع و الحق في التصرف فيها .

و بناء عليه لا يمكن القول بأن سند الشحن الإلكتروني أداة ملكية البضائع بل هو أداة حيازة و هو ما يسمح لحامله الشرعي بالتصرف في البضائع أثناء الرحلة البحرية و تداول سند الشحن الإلكتروني وفق الطرق المقررة قانونا ، و هذا ما أكدت عليه لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عندما نصت في تقريرها الذي يحمل رقم A /CN.9/W6.IV/WP.90 على أنه يستحسن ضمان السيطرة على السجل الإلكتروني القابل للتحويل سيطرة تعادل الحيازة المادية.<sup>1</sup>

فإذا كان سند الشحن الورقي أداة حيازة ، و كانت الحيازة هي إحدى الطرق القانونية لكسب الملكية فهل يمكن الإستناد إلى سند الشحن في إكتساب ملكية البضائع بطريق الحيازة تمسكا بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ؟ بمعنى آخر هل يستطيع الحامل الشرعي لسند الشحن إكتساب ملكية البضائع لمجرد حيازته لسند الشحن؟

يختلف الفقهاء<sup>2</sup> في هذا الخصوص فالبعض منهم يرى أن حيازة سند الشحن هي حيازة حقيقية بالمعنى القانوني للكلمة طالما أن سند الشحن يخول حامله سلطة فعلية على البضائع التي يحوزها لحسابه الناقل أو الربان<sup>3</sup> ، و بناء عليه فإن حيازة سند الشحن ترتب ذات النتائج المترتبة على حيازة البضائع ذاتها<sup>4</sup> بمعنى أنها تخول الحامل الشرعي للسند الحق بالتمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، ويرى البعض الآخر أن حيازة سند الشحن ما هي إلا حيازة رمزية و بالتالي فهي لا تكسب حامل السند الملكية إذ أنه يشترط في الحيازة لتكسب الملكية أن تكون حيازة حقيقية و ليس حيازة رمزية<sup>5</sup> ، و قد أيدت محكمة النقض المصرية و أصدرت حكما قضت فيه بأن " الحيازة لا تعتبر سنداً للملكية في المنقول إلا إذا كانت حيازة فعلية بنية تملك بريئة من شائبة الغموض و اللبس ، و الحيازة

<sup>1</sup> - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، الدورة الرابعة و الأربعون ، "الأعمال الجارية و التي يمكن الإضطلاع بها مستقبلا في مجال التجارة الإلكترونية ، فيينا ، من 27 جوان إلى 15 جويلية 2011.

<sup>2</sup> - عرفة محمد علي ، فرج عبد المنعم ، عبد اللطيف محمد ، حسني أحمد محمود.

<sup>3</sup> - حسني أحمد محمود ، "البيوع البحرية" ، منشأة المعارف ، 1983 ، ص 45.

<sup>4</sup> - العكيلي عزيز عبد الأمير ، المرجع السابق ، ص 226.

<sup>5</sup> - كمال طه مصطفى ، المرجع السابق ، ص 262.

لا تكون فعلية إلا إذا ترتب عليها وجود الشيء المحوز بين يدي الحائز و تحت تصرفه ، كما لا تكون الحيازة بنية التملك إلا إذا كان الحائز أصلا يحوز لنفسه لا لغيره ، و هي لا تكون بريئة من اللبس و الغموض إلا إذا كانت في يد واحدة لا تخالطها أية شكوك في إنفراد هذه اليد بالتسلط على الشيء و التصرف فيه".<sup>1</sup>

و مع ذلك ذهب رأي ثالث إلى مساواة الحيازة الرمزية بالحيازة الحقيقية من حيث تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية و يرتكز هذا الرأي على أن الحيازة الرمزية ما هي إلا صورة للحيازة الحقيقية لا يتم فيها تسليم الشيء ماديا إلى يد الحائز ، إذ أن تسليم سند الشحن مقام تسليم البضائع ذاتها و يغني عن التسليم المادي و هو الأمر الذي يتوافر معه الحيازة الحقيقية و بالتالي تنطبق معه قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية .

في حين ذهب بعض من الفقه أن الحيازة من الأمور الموضوعية المتروك تقديرها لقاضي الموضوع فله أن يستشفها من طريقة الإنتفاع بالشيء طبقا لما هو مخصص له حسب المألوف و العادة فإذا تبين أن المنقول تحت تصرف الحائز و له مطلق السلطان عليه قضى بتوافر الحيازة الحقيقية و لا معقب عليه في حكمه.<sup>2</sup>

كما إعتبر المشرع الجزائري في المادة 813 من القانون المدني أن ، تسليم المستندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها ، غير أنه إذا تسلّم شخص السندات و تسلّم آخر البضائع ذاتها و كان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن إستلم البضائع.

<sup>1</sup> - نقض مدني مصري ، حكم 3 جانفي 1988 - مجلة المحامي - رقم 72 ، ص 33.

<sup>2</sup> - عبد اللطيف محمد ، " الحيازة و آثارها " ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1978 ، ص 310.



### المطلب الثالث : مدى قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول

حتى يتم تداول سند الشحن الإلكتروني لابد أن يكون قابلاً للتظهير ، أو أن يكون لحامله حتى يمكن تداوله بالتسليم ، و لكن التظهير يتم على ظهر السند التي يتم تبادلها أي أنه يرتبط بكون السند ورقياً و لكن سند الشحن الإلكتروني ليس سنداً ورقياً و بالتالي فهو غير قابل للتظهير بالمعنى المعروف أي أنه لا يمكن كتابة بيانات على ظهره لسبب بسيط و هو أن سند الشحن الإلكتروني ظهر يكتب عليه فهل يعني ذلك أن سند الشحن الإلكتروني لا يمثل البضائع بسبب استحالة تداوله بالطريقة المعروفة و هي التظهير؟

في الواقع هذا ليس رأي الفقهاء المناصرين لسند الشحن الإلكتروني و الذين إجتهدوا لإيجاد بدائل للتظهير بالمعنى المعروف في المستندات الورقية .

و طبقاً لما سبق ذكره سنتطرق لأشكال وثيقة الشحن وكيفية تداوله (الفرع الأول) ، و للإجتهادات الفقهية لجعل سند الشحن الإلكتروني قابلاً للتداول (الفرع الثاني) ، و بما أن معاهدة روتردام تطرقت بالتفصيل لكيفية تداول سجلات النقل الإلكترونية إرتأينا أن نخصص لها ( الفرع الثالث) و ذلك لدراسة ما جاءت به المعاهدة فيما يخص التداول.

### الفرع الأول : كيفية تداول سند الشحن التقليدي

وثيقة الشحن البحري يمكن تصنيفها إلى عدة أنواع فمن حيث شحن البضاعة تنقسم إلى وثيقة شحن مشحونة و غير مشحونة<sup>1</sup> ، و من حيث الشكل تنقسم إلى سند إسمي و سند لأمر و سند للحامل، و من حيث عدد الناقلين في تنفيذ عقد النقل تنقسم إلى وثيقة شحن مباشرة و غير مباشرة<sup>2</sup> ، و من حيث التحفظات إلى وثيقة شحن نظيفة و وثيقة شحن غير نظيفة أي مدون بها تحفظات.

و لا يوجد في إتفاقية بروكسل أو معاهدة هامبورغ ما يحدد الأشكال التي يمكن أن تتخذها وثيقة الشحن، فنصوصهما لا تنص على صورة وثيقة الشحن إلا عند التطرق إلى تسليم البضائع ، على خلاف معاهدة روتردام التي نصت في المادة الأولى ف 10 عند تعريفها للحائز نصت على الأشكال التي يكون عليها مستند النقل ، كما نص المشرع الجزائري في المادة 759 ق ب ج على أنه

"يمكن وضع وثيقة الشحن :

- أ- بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية ،
- ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،
- ج - لحاملها،

<sup>1</sup> - إذا صدرت وثيقة الشحن بعد شحن البضاعة فإنها تكون سند الشحن مشحون ، أما إذا صدرت بعد إستلام الناقل للبضائع في عهدته قبل شحنها فإنها تكون سند من أجل الشحن أو سند برسم الشحن .وقد اعترفت معاهدة بروكسل لسندات الشحن بسند الشحن برسم الشحن في المادة الثالثة ف الثانية.

<sup>2</sup> - تكون تمت نقل بوثيقة شحن مباشرة عندما يتعهد الناقل البحري بتوصيل البضاعة ليس بوسائله الخاصة وحدها وإنما بمعونة ناقلين آخرين ويتم ذلك بواسطة وثيقة شحن تحكم عملية النقل بجميع أجزائها ومن تم يكون بيد الشاحن وثيقة شحن واحدة بكل عملية النقل المتعاقبة.

إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن ."

كما سنستعين بالقواعد العامة المتعلقة بالسندات التجارية لتحديد هذه الصور و الأشكال.<sup>1</sup>

و مفاد ما سبق أن سند الشحن إما يكون لأمر (أولاً) أو للحامل (ثانياً) أو إسمياً (ثالثاً)

### أولاً: وثيقة الشحن لأمر

هي الأكثر إستعمالاً ، فيكفي إضافة لأمر أمام إسم المرسل إليه لكي يتم تداول وثيقة الشحن مثل السفنجة بالتظهير<sup>2</sup> ( إمضاء يكون على ظهر الورقة ) ، " روديار" قال بإمكانية اتخاذ وثيقة الشحن التي لا تحمل عبارة لأمر شكل وثيقة الشحن لأمر ، طالما لا تحمل هذه العبارة<sup>3</sup> (non à ordre) في الواقع العملي يوجد هذا النوع من الوثائق لكن القضاء لم يتطرق لمثل هذه الحالات ، حتى و إن كان الحل الذي قال به " روديار" مقبول قانونياً.

وثيقة الشحن لأمر هي مهمة في عدد من عمليات التجارة الدولية ، ذلك أن بعض البضائع تباع عادة بسهولة و بشكل متعاقب بتظهيرات متتابعة ( مثل النفط و المحروقات ).

فوثيقة الشحن أداة ضرورية لا غنى عنها في التجارة ، لأنها تحمل سلسلة من التظهيرات و المرسل إليه صاحب الحقوق التي تمنحها إياها الوثيقة ( المادة 784 ق ب ج ) كما أن آخر مظهر

<sup>1</sup> - إشكالية الطبيعة القانونية لوثيقة الشحن البحري منذ وقت طويل كانت محل مناقشة، فنظرية تشبيه وثيقة الشحن بالأوراق التجارية (السندات المصرفية) مجردة مفصولة عن العلاقة الأصلية، هي مرفوضة من طرف الفقه التجاري والمصرفي، وكذلك من الفقه البحري).

<sup>2</sup> - فيتداول سند النقل بالتظهير إذا كان لأمر و بالتسليم إذا كان سند النقل للحامل، ومن ثم يمكن تداول البضاعة من المظهر إلى المظهر إليه حتى تصل البضاعة، فيتسلمها الحائز الأخير أو الحامل الأخير للسند، ويلتزم الناقل عندئذ بتسليم البضاعة لمن يتقدم إليه بسند النقل.

<sup>3</sup> - Rodiere , René , op , cit , p, 111.

له هو من له الصفة في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل و لكن ممكن له أن يقتسم هذه الصفة مع الشاحن عندما يصيب هذا الأخير ضرر بسبب التنفيذ الخاطئ للنقل.<sup>1</sup>

### ثانيا : وثيقة الشحن لحاملها

في الأصل هي الوثيقة التي تحمل عبارة لحاملها ، و هذا ليس الواقع العملي دائما ، فالغالب أن وثيقة الشحن لحاملها تأخذ شكل وثيقة شحن لأمر و لكن لا تحمل أية إشارة للمرسل إليه و هي في هذه الحالة وثيقة شحن لأمر و لكن على بياض.

فوثيقة الشحن لأمر الحقيقية ، تعين المستفيد و من الممكن أن تتحول إلى وثيقة شحن لحاملها ، فيكفي تظهيرها دون تحديد أي إسم للمظهر له .

وثيقة الشحن لحاملها يتم تداولها بالمناولة العادية ( من اليد إلى اليد ) و حامل أصل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي يمنحها السند.<sup>2</sup>

هذا و قد نصت المادة 549 مكرر 13 من ق ت ج على تطبيق الأحكام المتعلقة بسند لأمر على سند النقل<sup>3</sup> ما لم تتعارض هذه الأحكام مع طبيعة سند النقل ، و بما أن سند لأمر هو الآخر يخضع للأحكام التي تخضع لها السفتجة ما لم تتعارض هذه الأحكام مع طبيعة السند لأمر<sup>4</sup> ، إذن يتضح لنا أن سند النقل الذي يشتمل على عبارة ليس لأمر أو أي عبارة تفيد هذا المعنى ، فلا يمكن تداوله عن

<sup>1</sup>- Bonassies Pierre, Scapel Christian, op,cit, P, 629,

<sup>2</sup>- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص. 90 .

<sup>3</sup>- قررت المادة 543مكرر 13 من ق ت ج انه " تطبق الأحكام التي تحكم السند لأمر ما لم ينص هذا الفصل على خلاف ذلك".

<sup>4</sup>- نصت المادة 467من ق ت ج على انه " تطبق على سند لأمر الأحكام المتعلقة بالسفتجة فيما لا يتعارض مع طبيعته" ..

طريق التظهير بل يخضع في هذه الحالة للحوالة المدنية<sup>1</sup> و من ثم لا يجوز للمرسل إليه أن يتصرف في البضاعة قبل أن تصل إليه و يتسلمها من الناقل فعلا.<sup>2</sup>

### ثالثا: وثيقة الشحن الإسمية

عندما لا يكون إسم المرسل إليه بجانب عبارة لأمر أو كانت هذه العبارة مشطب عليها ، تصبح وثيقة الشحن في هذه الحالة سند إسمي ، أي لشخص مسمى.<sup>3</sup>

هذا الشكل من وثائق الشحن يفتقد إلى أية مرونة في التداول ، فهي غير قابلة لأي تحويل أو نقل و لكن قانونا هي مثل كل حق قابل للتنازل عنه أو تحويله و ذلك حسب شروط القانون العام المنصوص عليها في حوالة الحق المدني المادة 239 ق م ج<sup>4</sup> ، و إذا خالفت شروط القانون المدني لا يمكن أن يحتج بها في مواجهة الناقل.<sup>5</sup>

فهذا الشكل من وثائق الشحن يلائم في النقل الذي يرسل فيه الشاحن البضاعة لنفسه و تتعلق في الحقيقة ببضائع لا تكون محلا للبيع ، و المرسل إليه في وثيقة الشحن الإسمية ، عليه إثبات هويته من

<sup>1</sup>- وذلك وفقا لفق الثاني من المادة 396 من ق ت ج التي نصت على أنه إذا أدرج الساحب في نص السفتجة عبارة ليست لأمر أو عبارة مماثلة فلا يكون السند قابلا للتداول إلا على الشكل و الآثار المترتبة على التنازل العادي.

<sup>2</sup>- فوضيل نادية ، "الأوراق التجارية في القانون الجزائري"، دار هومة ، الجزائر ، الطبعة الحادية عشر 2006 ، ص 141

<sup>3</sup>- و بالتالي يحمل سند النقل اسم شخص معين سواء كان الشخص نفسه أو المرسل إليه فيلتزم هذا الأخير بتسم البضاعة حسب ما جاء في المادة 542 ف 1 مكرر 10 من ق ت ج التي تنص على أنه " سند النقل الصادر لشخص مسمى هو سند اسمي وتسلم البضاعة لشخص / معين".

<sup>4</sup>- تنص المادة 239 من ق المادة ج بأنه " يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون، أو الاتفاق المتعاقدين أو طبيعة الالتزام و تتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين".

<sup>5</sup>- المشرع الجزائري عندما تناول سند النقل في ق ت ج نص على أنه سند النقل يظل قابلا للتحويل عن طريق التظهير، حتى وان كان له شكل سند اسمي المادة 543 مكرر 10 من ق ت ج .

أجل تسلم البضائع في الوصول ، فالناقل لا يسلم البضائع إلا بإظهار أصل وثيقة الشحن<sup>1</sup> ، و تثور مسؤوليته حتى في هذه الحالة إذا سلم البضائع نتيجة تسليمه خطاب الضمان<sup>2</sup> و بدون وثيقة الشحن.

و في المقابل ، وثيقة الشحن الإسمية لها جميع وظائف وثيقة الشحن و بالأخص تمثيلها للبضائع<sup>3</sup> على عكس القانون الانجليزي ، الذي يرفض إعطاء وصف وثيقة شحن بحري للوثيقة الإسمية و يصفها بأنها تذكره نقل<sup>4</sup> ، هذه الأخيرة طبقا للقانون الانجليزي، غير خاضعة لاتفاقية بروكسل 1924<sup>5</sup> ولكن في قرار لغرفة لوردسا في 2005 رجعت المحكمة عن اجتهادها وقررت أن تذكره النقل هذه تأخذ وصف سند الشحن وإنها تخضع لاتفاقية ، بروكسل و لا بد من تقديمها للناقل من أجل تسلم البضائع<sup>6</sup> .

### الفرع الثاني : المحاولات المختلفة لإسباغ القابلية للتداول على سند الشحن الإلكتروني

تطرقنا إلى أن سند الشحن يجسد الحقوق المخولة لحامله على البضائع لدرجة أنه يمكن القول بأننا لا نشترى البضائع و إنما نشترى سند الشحن ، و لذلك يجب أن يتضمن سند الشحن بيانا بوصف البضائع التي يرمز إليها ، و هي مسألة شكلية لا تقف عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني إذ أن مثل هذه البيانات يمكن تبادلها بالطريق الإلكتروني .

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم،" الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الطبعة . الأولى سنة 2009 ، ص 246 .

<sup>2</sup> - وهو خطاب تعهد معتمد من أحد البنوك ، يتعهد فيه المرسل إليه بتعويض الناقل عن كل ما يلحقه من خسائر ومصاريف و تكاليف و أية أعباء أخرى ناجمة عن تسليم البضائع بدون وثيقة شحن.

<sup>3</sup> - وهي الوظيفة الأساسية لوثيقة الشحن، مما جعل المتعاملين الإقتصاديين يتحدثون مثلا عن شراء وثيقة شحن لألف طن من القمح وليس عن شراء 1000 طن من القمح.

<sup>4</sup> - Bonassies Pierre, Scapel Christian. Op, cit , p, 630.

<sup>5</sup> - المنظمة البحرية الدولية اعتبرت كذلك أن اتفاقية بروكسل لا تطبق على النقل المغطى بموجب تذكرة النقل، و أصدرت القواعد الموحدة المتعلقة بتذاكر النقل البحري، بباريس سنة 1990 ، ولكن لم تطبق هذه القواعد الاختيارية و أصبحت في طي النسيان.

<sup>6</sup> - Tassel, Yves, "Le cas du navire Rafela ou l' indelicat connaissance nominatif", DMF, 2005. p, 785.

و مع ذلك فإن البيانات الواردة في سند الشحن الإلكتروني لا تهم بقدر ما يهم تجسيدها في مستند قابل للتداول ، فالسلطات الممنوحة لحامل السند تتبع ليس من حيازته للمعلومة الموجودة بالسند بل من حيازته الأصلية للسند الأصلي.

و لكن حتى يتم تداول سند الشحن فلا بد كما سبق الإشارة أن يكون قابلا للتظهير أو أن يكون لحامله حتى يمكن تداوله بالتسليم ، إلا أن سند الشحن الإلكتروني بطبيعته ليس قابلا للتظهير و بالتالي ليس قابلا للتداول ، فهل من وسيلة لإعطاء سند الشحن الإلكتروني صفة القابلية للتداول حتى لا تكون هناك مشكلة في مجال التجارة الدولية و النقل البحري على وجه الخصوص ؟

و قد إجتهد الفقهاء لإيجاد حلول لهذه المشكلة و لإلحاق الآثار القانونية الهامة المرتبطة بسند الشحن الورقي ( حق التصرف و حق المطالبة بالتسليم من الربان) بأية وسيلة أخرى بديلة عن المحررات الورقية و ترتبط بالبيانات الإلكترونية.

1- يرى الرأي الأول<sup>1</sup> أنه يمكن إستبدال سند الشحن الورقي بمستخرج مطبوع صادر عن الحاسب الآلي يقوم بذات الوظائف التي يقوم بها سند الشحن التقليدي<sup>2</sup> ، بشرط أن يتم تمييز هذا المستخرج عن أي مستخرج آخر عادي يتعلق بذات الشحنة ، إلا أن هذا الحل لم يجد تأييدا من الجميع لأن الآثار القانونية لهذا المستخرج لن تتساوى مع نظيرتها في النسخة الأصلية لسند الشحن التقليدي<sup>3</sup> .

<sup>1</sup> - هذه المحاولة إعتمدتها اللجنة البحرية الدولية في سنة 1990.

<sup>2</sup> - و الجدير بالذكر أن القاعدة العاشرة من قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية تنص على أنه من حق الحامل أن يطلب من الناقل سند الشحن ورقي و ذلك قبل قيام الأول بتسليم الثاني البضائع ، و بناء على ما سبق يتم إلغاء المفتاح الخاص ، و أيضا من حق الحامل أن يأخذ من الناقل مستخرج مطبوع لرسالة الإفادة بالإستلام ، مع ضرورة التأشير عليها بالعبارة صورة غير قابلة للتداول مع العلم أن إعطاء مثل هذا المستخرج لا يؤدي إلى إنهاء التعامل عن طريق التبادل الإلكتروني للمعلومات تقرير :

Kurt Grunfors , " The computer as a substitute for paper documents", SIDA/UNCTAD Seminar P 14 :

<sup>3</sup> - Kurt Gronfors , op , cité , p, 15.

- 2- و يقدم البعض الآخر من الفقهاء<sup>1</sup> حلا قانونيا يتمثل في إستبدال سند الشحن الورقي بأقراص التسجيل الخاصة بالحاسب الآلي بحيث تقوم هذه الأقراص بتمثيل البضائع و القابلية للتداول ، و بناء على هذا الحل تقوم هذه الأقراص بتمثيل البضائع و يتم تداول سند الشحن الإلكتروني بتحويل كافة البيانات المخزنة على الأقراص بشأن شحنة معينة من جهاز الطرف المرسل إلى جهاز المرسل إليه ( المظهر إليه في سند الشحن التقليدي) ، و من تم فإن عملية تحويل كافة البيانات هي في حد ذاتها تماثل عملية تداول سند الشحن من الشاحن أو المرسل أو إلى المظهر إليه.<sup>2</sup>
- 3- و هناك رأي ثالث<sup>3</sup> يرى أن إستعمال سندات الشحن غير القابلة للتداول هو النظام المتبع في الدول الأوروبية في كافة وسائل ، و خاصة في النقل البحري حيث لم تعد التجارة الدولية في حاجة إلى

<sup>1</sup> رأي معتمد من طرف التويجري محمد ، المرجع السابق ، ص 3.

<sup>2</sup> التويجري محمد ، المرجع السابق ، ص 3.

<sup>3</sup> -Ake Nilson , BIMCO Bulletin , « EDI and the Law » , 4/ 1990, July , August, p, 25.



التعامل بسندات شحن قابلة إلا في حدود ضيقة جدا ، هذا فضلا عن أن نقل البضائع بطريق البحر أصبح يتم في أغلب الأحوال في حاويات تستخدم سندات شحن مختومة بعبارة "غير قابلة للتداول" بدلا من سندات التقليدية ، و بناء عليه فإن إستخدام سندات الشحن غير قابلة للتداول يدعونا القول بأن النقل البحري اليوم لم يعد في حاجة إلى سندات شحن للتداول من الأساس و هو الأمر الذي يجنبنا الخوض في مشكلة عدم قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول.

4- يرى فريق رابع<sup>1</sup> أنه يمكن إيداع سند الشحن الإلكتروني لدى جهة معينة (طرف ثالث) موثوق بها كالبنك مثلا أو شركة ملاحية على أن يتم إخطار هذه الجهة أولا بأول بكل التغييرات التي قد تطرأ على ملكية البضائع و ذلك عن طريق الرسائل الإلكترونية التي ترد إلى هذه الجهة من أصحاب الشأن و تستمر الأمور على هذا النحو إلى أن يتضح الطرف الذي يستحق تسلم البضائع فتقوم هذه الجهة بتسليمه البضائع ، و تجدر الإشارة هنا إلى أن منظمة بوليفرو في إنجلترا قد تمكنت من وضع تنظيم فني و قانوني يحقق الأمان و يحافظ على السرية التامة للبيانات الإلكترونية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - هذا الرأي هو السائد في الوقت الراهن ، و يعتبر أفضل الآراء ، بحيث تم إعتماده من طرف الهيئات الدولية كمشروع سيدوكس و مشروع بوليفرو" و من طرف المشرعين الوطنيين كالقانون الكوري السابق الذكر ، الرجاء أنظر من ص 35 إلى ص 39.

<sup>2</sup> - خبيرك مازن جلال ، " وثيقة الشحن الإلكترونية ..... حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه بقوة؟ " ، مجلة الإقتصادية ، العدد 302 ، ص 4 .

## الفرع الثالث : موقف معاهدة روتردام من تداول سند الإلكتروني

سبق و أن وضحنا أن معاهدة روتردام إستعملت مصطلح سجلات النقل الإلكترونية بدل سند الشحن الإلكتروني و ذلك لأن هذا المصطلح واسع و يندرج ضمنه جميع السندات الإلكترونية لكل أنواع النقل "بري و بحري و جوي" ، معاهدة روتردام تطرقت لتداول سجلات النقل الإلكترونية بالتفصيل إذ عرفت معنى تداول السجلات الإلكترونية في المادة الأولى ف 19 و نصت على أن " سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول "يعني سجل النقل الإلكتروني الذي :

- أ- يدل ، بعبارة مثل لأمر أو قابل للتداول ، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته ، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه و لا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول " أو ليس قابلاً للتداول"
- ب- و يفي بإستخدامه بمقتضيات ف 1 من المادة 9".

كما نصت نفس المادة ف 21 على إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول "إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية مند إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية".

و نصت نفس المادة أيضا ف 22 على إحالة السجل الإلكتروني " إحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل".

و تطرقت كذلك معاهدة روتردام في المادة 9 لإجراءات إستخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول حيث أنها نصت على الإجراءات التي يخضع لها سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول و التي تتمثل في طريقة إصدار السجل الإلكتروني و إحالته إلى حائز مقصود ، و كذلك تأكيد أن سلامة السجل القابل للتداول لم تمس ، و أيضا الكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز

و أخيرا الطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز ، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية .

و تطرقت المادة 10 من نفس المعاهدة إلى كيفية إستبدال سجل نقل إلكتروني قابل للتداول بأخر ورقي قابل للتداول ، و نصت على أن سجل النقل الإلكتروني يفقد بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

هذا و نصت المعاهدة أيضا على كيفية تسليم البضاعة في حالة إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول ، بحيث على الناقل تسليم البضاعة لحائز سجل النقل الإلكتروني ، و بمجرد أن يسلم الناقل البضائع لحائز السجل الإلكتروني القابل للتداول لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية .

مما تقدم يمكننا القول بأن سند الشحن الإلكتروني على إستعداد للقيام بجميع الوظائف التي يقوم بها سند الشحن التقليدي كأداة لإثبات كلا من عقد النقل و إستلام البضائع من طرف الناقل و تمثيلها و ذلك إذا تخلينا عن الشكل التقليدي الذي يتم به التداول و هو التظهير بالمعنى الحرفي للكلمة ، حيث يمكن تداول السند بوسائل أخرى تؤدي إلى ذات النتائج التي يؤدي إليها التداول بطريق التظهير .

## الخاتمة

### الخاتمة :

إن التنظيم القانوني للإثبات الإلكتروني بصفة عامة و الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري بصفة خاصة بالجزائر مازال بعيدا عن مسايرة التطور التشريعي للدول الغربية و بعض الدول العربية<sup>1</sup>.

إذ أن الجزائر صادقت على معاهدة بروكسل لسنة 1924 ، و هذه المعاهدة لم تتطرق لنظام التبادل الإلكتروني للبيانات نظرا لوضعها في عصر لا يعرف هذا النظام ، في حين لم تصادق الجزائر على معاهدة هامبورغ لسنة 1978 التي إعترفت بالتبادل الإلكتروني للبيانات في النقل البحري ، أين توسعت في تعريف مصطلح "مكتوب" في المادة الأولى "التعبير بالكتابة يعني أيضا التعبير بوسائل الإتصال الأخرى كالتلغراف و التلكس على وجه الخصوص".

ويبقى السبيل الوحيد لوضع تنظيم قانوني دقيق لتبادل البيانات إلكترونيا لعقد النقل البحري في التشريع البحري الجزائري هو إما الإقتداء بأحد التشريعات العربية أو الغربية التي نظمت هذه التقنية أو المصادقة على معاهدة روتردام و التي لم تدخل حيز النفاذ بعد ، إذ بالمصادقة عليها ستتوصل الجزائر إلى أحدث تنظيم تشريعي لتبادل البيانات إلكترونيا في مجال النقل البحري ، لأن هذه المعاهدة جاءت بأحكام تفصيلية لسجلات النقل الإلكترونية من حيث تعريفها و بياناتها و طرق تداولها .

بحيث يمكن للجزائر أن تصادق على هذه المعاهدة و تستفيد من نصوصها و تصبح مثل القانون الوطني و ذلك على الرغم من عدم دخولها حيز النفاذ بعد<sup>2</sup> ، إذ تكسب وصف القانون بمجرد نشرها في الجريدة الرسمية .

<sup>1</sup> - كتونس و الإمارات العربية المتحدة و السعودية و مصر .

<sup>2</sup> - المعاهدات الدولية التي لم تدخل حيز النفاذ بعد و المصادق عليها من طرف الدولة تصبح كالقانون الداخلي ، أما خارجيا فالدولة غير ملزمة بها إلى حين دخولها حيز النفاذ ، أنظر في ذلك بالتفصيل شرفي صالح ، الرقابة على دستورية المعاهدات الدولية بالجزائر ، مذكرة الماجستير ، جامعة باتنة ، 2005-2006 ، ص 54.

## الخاتمة

و إذا إفترضنا أن الجزائر لم تصادق على هذه المعاهدة فلا بد أن يجري المشرع الجزائري تعديلات على نصوص ق ب ج في الشق الخاص بوثيقة الشحن و ذلك لكي يواكب التطور الحاصل في مجال النقل البحري ، حيث لابد أن يدخل نظام سجلات النقل الإلكترونية ، إلى جوار المستندات الورقية و بالتالي تفادي كل التعقيدات التي كانت تترتب على إستخدام المستندات الورقية مع وضع آليات لضمان أمن و سلامة الإرسال الإلكتروني ضد إحتتمالات الإختراق أو إرتكاب الغش.

كما لا ننكر الجهد الذي يبذله المشرع الجزائري في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات بصفة عامة إذ هناك عدد من النصوص القانونية و التنظيمية و إن كانت ضئيلة إلا أنها تعبر عن نية المشرع الجزائري في مسايرة التطور التكنولوجي الذي يشهده العالم في كل الميادين و إقتداءً بجهود المنظمات الدولية كقانون اليونسترال النموذجي للتجارة الإلكترونية ، إذ سنت الجزائر بعض القوانين والنصوص التنظيمية التي تمس بشكل أو بآخر نظام التبادل الإلكتروني للبيانات كالمرسوم التنفيذي الخاص بموردي الإنترنت<sup>1</sup>، و الإعتراف بالإثبات الإلكتروني في القانون المدني<sup>2</sup> و الإعتراف بنظام الدفع الإلكتروني<sup>3</sup> ، و الإعتراف بالموثق الإلكتروني<sup>4</sup> ، و إعتقاد الوفاء الإلكتروني للسفتجة و الشيك في القانون التجاري<sup>5</sup> ، و المواد المتعلقة بالجريمة الإلكترونية في قانون العقوبات<sup>6</sup> ، كما أبرمت الجزائر

---

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي 98-257 المؤرخ في 25 أوت 1998 ، الذي يضبط شروط و كفايات إقامة خدمات الإنترنت و إستغلالها ، و المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 2000-307 المؤرخ في 14 أكتوبر 2000 ، ج ر عدد 60.

<sup>2</sup> - المادة 323 مكرر 1 و المادة 327 من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل و المتمم للقانون المدني أمر رقم 75-58 ج ر عدد 44.

<sup>3</sup> - المادة 3 من الأمر 05-06 المؤرخ بـ 23 أوت 2005 المتعلق بمكافحة التهريب، ج ر عدد 59.

<sup>4</sup> - المرسوم التنفيذي 07-162 يعدل ويتمم المرسوم 01-123 المتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية.

<sup>5</sup> - القانون 05-02 المتضمن للقانون التجاري المعدل المتمم للأمر 75-59 لـ 26 سبتمبر 1975 المتضمن ق ت ج ، ج ر عدد 11.

<sup>6</sup> - القانون رقم 04-15 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل و المتمم لقانون العقوبات الأمر رقم 66-156 ، ج ر عدد 71.

## الخاتمة

عقود شراكة مع شركات أجنبية متخصصة في مجال التبادل الإلكتروني للبيانات و ذلك لتطوير قطاع النقل البحري<sup>1</sup>.

غير أن هذه القوانين التي تم إصدارها و عقود الشراكة التي تم إبرامها ، جاءت بناء على إلهامات دولية ، ورغبة الجزائر في الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة جعلها تعدل وتعد ترسانة هامة من القوانين حتى تتوافق منظومتنا التشريعية مع القوانين العالمية ، وهو ما يعني أن الجزائر مقبلة في المستقبل القريب على إصدار قانون خاص بالتجارة الإلكترونية ، وفتح الباب أمام السندات الإلكترونية بحكم الالتزامات الدولية التي يفرضها الاندماج العالمي ، ورغبة الجزائر في اللحاق بركب التطور في مجال تكنولوجيات الإعلام والاتصال والاستفادة من المزايا التي تتيحها التجارة عبر الانترنت ، علما أن عدة دول عربية كتونس ، والامارات العربية المتحدة، والسعودية، و مصر قطعت أشواطاً هامة في المجال التشريعي الخاص بتقنين التجارة الإلكترونية.

---

<sup>1</sup> - الرجاء أنظر الملحق رقم 1.

# الملاحق

---

## قائمة الملاحق

الملحق رقم 1 : نظام رقابة الأمن و السلامة البحرية و المينائية و التبادل الإلكتروني للبيانات في الموانئ و السواحل الجزائرية

الملحق رقم 2 : نظام الإعلام و التسيير الآلي للجمارك الجزائرية

الملحق رقم 3 : نموذج لسند الشحن الإلكتروني

# الملاحق

الملحق رقم 1 : نظام رقابة الأمن و السلامة البحرية و المينائية و التبادل الإلكتروني للبيانات في الموانئ و السواحل الجزائرية

## VTMIS

(Vessel Traffic Management Information System)

Système de contrôle de la sécurité et de la sûreté maritime et portuaire et d'échange de données informatisées

dans les ports et le long de la côte Algérienne



Eviter les collisions et les accidents maritimes

Réduire la congestion dans les ports

Contrôler les flux migratoires illégaux

Améliorer la sécurité nationale et internationale

Assurer la sécurité dans les zones portuaires

### VTMIS: Pourquoi

- Pour développer la coopération Euro - Méditerranée dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime, de la prévention de la pollution par les navires et du respect de l'environnement marin
- Pour favoriser la croissance de l'économie Algérienne et une meilleure intégration dans l'économie mondiale en facilitant le transport maritime des biens et des personnes depuis ou à destination des ports Algériens
- Pour respecter les règlements internationaux sur le trafic et la sécurité maritime (IALA, IMO, ISPS) afin de permettre le commerce international depuis ou à destination des ports Algériens
- Les principaux ports dans le monde utilisent un système de gestion du trafic maritime



Favoriser la croissance économique de l'Algérie

Développer la coopération Euro – Méditerranée

## VTMIS: Objectifs

- Eviter les collisions et accidents maritimes
- Limiter la congestion dans les ports
- Détecter la contrebande de produits illégaux
- Contrôler les flux migratoires illégaux
- Améliorer la sécurité nationale et internationale
- Assurer la sécurité dans les zones portuaires

Eviter les collisions maritimes

Limiter la congestion des ports

Améliorer la surveillance et la sécurité des ports

## VTMIS: Fonctions principales

- Contrôle du trafic et de la sécurité maritime, incluant :
  - Suivi du mouvement des navires à l'entrée, à la sortie et dans les ports
    - Suivi radar et Radiogoniométrie
    - Communication directe avec les équipages des navires
  - Améliorer les services de recherche et de sauvetage en mer
  - Améliorer l'efficacité et la coopération entre les autorités et les sociétés utilisatrices des facilités portuaires
  - Assurer la sécurité dans les zones portuaires
    - Télésurveillance
    - Contrôle des passagers et des marchandises
    - Contrôle d'accès

- Détection d'intrusion
- Protection périmétrique

## VTMIS: Evolutions Possibles

- Intégration entre les différents systèmes VTMIS de la région pour assurer une gestion coordonnée du trafic maritime en Méditerranée
- Fourniture d'informations maritimes et de sécurité à d'autres systèmes de surveillance (surveillance des frontières, surveillance côtière, etc.)
- Contrôle du niveau de pollution de la mer
- Surveillance sous-marine
- Intégration de données satellitaires
- Système de réponse d'urgence

## VTMIS: Consortium de réalisation

- **Ericsson AB, Suède**
  - Leader dans le domaine des Télécoms et acteur majeur dans le domaine de la sécurité (frontières, aéroports, infrastructures critiques)
  - Nombreuses expériences de projets importants et complexes à travers le monde
  - Présent en Algérie depuis 1974
- **Kongsberg Norcontrol IT, Norvège**
  - Société leader dans le domaine des Systèmes de Gestion du Trafic Maritime
  - Plus de 200 projets implémentés avec succès dans le monde
- **KTI, Corée du Sud**
  - Fournisseur d'équipements dans le domaine maritime et pêche
  - Transfert de savoir faire dans le domaine de la formation maritime en Corée
- **Indjaz, Algérie**
  - Société Algérienne de Génie Civil bien implantée dans le pays, avec de nombreuses expériences réussies de projets pour le gouvernement Algérien

Des sociétés internationales et nationales, leaders dans leur domaine,

ayant l'expérience de projets importants en Algérie

## VTMIS: Principaux bénéfices

- La sécurité et la surveillance des ports est réalisée en priorité pour
  - Assurer la sécurité des biens et des personnes dans la zone portuaire
  - Détecter la contrebande d'objets illicites
  - Détecter les tentatives illégales de migration
  - Prévenir l'intrusion de toute personne non autorisée dans l'enceinte portuaire et les bâtiments VTMIS
- Une réalisation rapide
  - Le premier port est opérationnel en moins d'un an
  - Les ports suivants sont graduellement opérationnels au fur et à mesure de leur réalisation
  - L'ensemble des 11 ports sera opérationnel en 35 mois
- Supervision au niveau port, régional et national
  - Contrôle et surveillance hiérarchisées, au niveau des 11 ports, des 3 régions (Alger, Oran, Annaba) et du centre de contrôle national
- Un personnel Algérien hautement qualifié
  - Formation générale à l'attention des Managers, à l'étranger
  - Les personnels superviseurs et opérateurs suivront un programme complet de formation VTMIS de niveau international, à la fois en Algérie et à l'étranger
- Un centre de formation VTMIS en Algérie
  - Mise au point des programmes de formation VTMIS avec l'Institut Supérieur Maritime (ISM) Algérien pour que celui-ci puisse devenir un centre formation VTMIS réputé en Afrique

# الملاحق

الملحق رقم 3 : نظام الإعلام و التسيير الآلي للجمارك الجزائرية

## **MANUEL D'UTILISATION**

## **DE LA DECLARATION**

## **S.I.G.A.D**

Systeme d'Information et de Gestion Automatisée des Douanes

### **INTRODUCTION**

#### **MASQUE PRINCIPAL SAISIE DECLARATION**

- Année agrément
- Numéro agrément
- Nom du transitaire
- Adresse du transitaire
- Code postal de l'adresse du transitaire
- Année de la déclaration
- Numéro de la déclaration
- Date (de la journée en cours)
- Bureau : chaque bureau douanier est codifié (exp. Alger port 10)
- Régime économique
- Articles : le nombre des articles de cette déclaration
- Numéro du répertoire : concernant le classement du dossier vis a vis du déclarant.
- Mode de paiement : mode de paiement des D&T
  - Immédiat
  - Crédit
  - Consignation
  - Engagement

# الملاحق

## الملحق رقم 3 : نموذج لسند الشحن الإلكتروني

Figure: Example of electronic Bill of Lading

<a href="#">Current tracking</a>	<a href="#">New tracking</a>	<a href="#">Advanced tracking</a>	<a href="#">View</a>	<a href="#">Details (AAR026363)</a>	<a href="#">Customise view</a>	<a href="#">My references</a>
<a href="#">Add favourite</a> <a href="#">Help</a>						
<a href="#">B/L PARTIES</a>	<a href="#">B/L ROUTE</a>	<a href="#">SHIPPERS MEMORANDA</a>	<a href="#">CARGO DETAILS for Commodity: 1</a>			
<b>B/L PARTIES</b> <span style="float: right;"><a href="#">To top</a></span>						
<input type="button" value="Release/haulage orders"/>						
<b>Document id</b> AAR026363	<b>Container</b> <a href="#">MAEL7828519</a>					
<b>Shipper</b> [REDACTED]	<b>Consignee</b> [REDACTED]					
<b>Outward forwarder</b> [REDACTED]	<b>Inward forwarder</b>					
<b>First notify party</b> [REDACTED]	<b>Second notify party</b>					
<b>Other payer collect</b>	<b>Other payer prepaid</b>					
<b>B/L ROUTE</b> <span style="float: right;"><a href="#">To top</a></span>						
<b>Document id</b> AAR026363	<b>Container</b> <a href="#">MAEL7828519</a>					
<b>Place of receipt</b> Saeby, Denmark	<b>Place of delivery</b> Aden, Yemen					
<b>First load port</b> Aarhus, Denmark	<b>Final discharge port</b> Aden, Yemen					
<b>Precarriage</b> Yes	<b>Oncarriage</b> No					
<b>Vessel</b>	<b>Voyage</b>	<b>Load ports</b>	<b>Discharge ports</b>			
MAERSK BRISBANE	0401	Aarhus, Denmark 24-Dec-2003	Antwerp, Belgium 28-Dec-2003			
SL NICHIGAN	0403	Antwerp, Belgium 04-Jan-2004	Salalah, Oman 15-Jan-2004			
<b>SHIPPERS MEMORANDA</b> <span style="float: right;"><a href="#">To top</a></span>						
<b>Document id</b> AAR026363	<b>Container</b> <a href="#">MAEL7828519</a>					
<b>Booking number</b> AAR026363	<b>Consignee reference</b>					
<b>Shippers reference</b>	<b>Inward forwarders reference</b>					
<b>Outward forwarders reference</b>	<b>Other payer prepaid reference</b>					
<b>Other payer collect reference</b>	<b>Point and country of origin</b>					

### قائمة المراجع

- باللغة العربية

أولا : المؤلفات العامة

- 1- أحمد سليمان إيمان مأمون ، " إبرام العقد الإلكتروني و إثباته "، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2008 .
- 2- الجهنمي منير ، ممدوح الجهنمي، " البنوك الإلكترونية"، دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2005.
- 3- الحجار وسيم ، " الإثبات الإلكتروني " ، المنشورات الحقوقية صادر ، بيروت ، 2002 .
- 4- الدمياطي تامر محمد سليمان ، "إثبات التعاقد الإلكتروني عبر الأنترنت "، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2009 .
- 5- المنزلاوي صالح، "القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- 6- العبودي عباس ، "التعاقد عن طريق وسائل الإتصال الفوري و حجيتها في الإثبات المدني" دار الثقافة ،عمان، 2008 .
- 7- العبودي عباس ، " تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية و متطلبات النظام القانوني لتجاوزها" منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2010 .
- 8- العطير عبد القادر ،باسم محمد ملحم- "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية-دراسة مقارنة" دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، القاهرة ، سنة 2009 .
- 9- العكلي عزيز، " دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف" ، دار النهضة العربية القاهرة ، 1971.
- 10- الفقي عاطف محمد ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1998 .

## المراجع

- 11- الرومي محمد أمين ، " التعاقد الإلكتروني عبر الأنترنت" ، دار المطبوعات الجامعية القاهرة، 2004.
- 12- بوكعبان العربي ، "القانون البحري" ، منشورات الألفية ، الجزائر ، 2010 .
- 13- بلحاج العربي ، مشكلات المرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2011.
- 14- جميعي حسين عبد الباسط ، "عقود برامج الحاسب الآلي دراسة مقارنة"، دار النهضة العربية القاهرة ، 1998.
- 15- جاك الحكيم، "الحقوق التجارية"، الجزء الثاني ، مطبعة طربين، جامعة دمشق ، سنة 1979 ص 142 وما بعدها.
- 16- دويدار هاني ، " إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990" دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 1996 .
- 17- حسني أحمد محمود ، "عقد النقل البحري" ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1991 .
- 18- حسني أحمد محمود ، " النقل الدولي للبضائع" ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، الطبعة الثانية 1998.
- 19- حارث سليمان الفاروقي، المعجم القانوني، إنكليزي-عربي، بيروت، 1971.
- 20- طوني ميشال عيسى، " التنظيم القانوني لشبكة الانترنت، دراسة مقارنة في ضوء القوانين الوضعية والاتفاقات الدولية"، بيروت، 2001.
- 21- كمال طه مصطفى ، "القانون البحري الجديد" ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1995.
- 22- كمال طه مصطفى ، " الأوراق التجارية و الإفلاس " ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية 2003.
- 23- محمد الفقي عاطف ، " قانون التجارة البحرية "، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1998 .
- 24- محمد السيد الفقي، "تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات" ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، سنة 2007 .

## المراجع

- 25- محمد بهجت عبد الله امين قايد، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2005.
- 26- محمد حسين منصور، "العقود الدولية"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2006.
- 27- ملش فاروق، "النقل المتعدد الوسائط"، الشنهابي للطباعة و النشر، القاهرة، طبعة 1996 .
- 28- ممدوح إبراهيم خالد، "إبرام العقد الإلكتروني دراسة مقارنة"، الدار الجامعية، 2007 .
- 29- مصطفى احمد عبد الجواد، خطابات النوايا الصادرة عن الغير في مجال الائتمان، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2004 .
- 30- سعيد عبده، "أسس جغرافية النقل"، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، بدون سنة النشر.
- 31- عاطف محمد الفقي، "قانون التجارة البحرية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998 .
- 32- عبد اللطيف محمد، "الحياسة و آثارها"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1978 .
- 33- عبد العزيز الجمال سمير حامد، "التعاقد عبر تقنيات الإتصال الحديثة"، دار النهضة العربية مصر، 2006.
- 34- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة" دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، سنة 2009.
- 35- عدلي أمير خالد، "أحكام مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد" منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1999 .
- 36- علي حسن سوزان، "عقد نقل البضائع بالحاويات"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2004
- 37- فوضيل نادية، "الأوراق التجارية في القانون الجزائري"، دارهومة، الطبعة الحادية عشر الجزائر 2006.
- 38- فيلالي علي، "الإلتزامات"، النظرية العامة للعقد"، دار هومة للنشر، الجزائر، 2008.
- 39- قايد محمد، "الأوراق التجارية الإلكترونية"، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة 2001.
- 40- رحيم أحمد أمانج، "التراضي في العقود الإلكترونية عبر الإنترنت"، دراسة تحليلية مقارنة دار وائل للنشر، الأردن، 2006.



## المراجع

- 41- رفعت رشاد، "الأقمار الصناعية والملاحة الإلكترونية"، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1998.
- 42- شحاتة غريب محمد شلقامي، "التعاقد الإلكتروني في التشريعات العربية"، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- 43- ترك عبد الفتاح، "عقد النقل البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، طبعة 2005.
- 44- ثروت عبد الحميد، "التوقيع الإلكتروني"، دار النيل للطباعة و النشر ، المنصورة ، 2001 .
- 45- غنيم أحمد، "سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية"، دراسة نظرية وتطبيقية، الطبعة السابعة، سنة 2000 ، بدون دار النشر.

### ثانيا : المؤلفات الخاصة :

- 1-محمد إبراهيم موسى ، "سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول" ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، 2005.
- 2-علي حسن سوزان ، "سند الشحن الإلكتروني"، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2010 .

### ثالثا :المقالات

- 1-أبو المعاش محمد رضا ، " التبادل الإلكتروني للبيانات و تأثيره على منظمات النقل و المستخدمين" مجلة تكنولوجيا النقل البحري ، الإسكندرية ، السنة الحادية عشر ، عدد 65 ، سبتمبر ، نوفمبر 1995.
- 2-الجزائري هاشم رمضان ، "الآثار المترتبة على إستعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري" مؤتمر القانون و الحاسوب، من 12 إلى 14 تموز 2004،جامعة اليرموك ، الأردن.
- 3-الجزائري رمضان هشام،"أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري"،مقال منشور بمجلة الحقوق الكويتية، السنة الثالثة عشر، العدد3 ، سبتمبر 1989.

## المراجع

- 4-النحراوي أيمن ، " سندات الشحن الإلكترونية و دورها المستقبلي في التجارة الدولية" ، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية ، عدد يناير 2008.
- 5-العبودي عباس و جعفر الفضلي،" حجية السندات الإلكترونية في الإثبات المدني في ضوء التعديل الجديد للقانون المدني الفرنسي المرقم 230 لعام 2000"، مجلة الرافدين للحقوق، العدد الثاني عشر سبتمبر 2001.
- 6-العتير عبد القادر، مجلة الحقوق، الكويت، العدد 3، السنة الثامنة ، ص171.
- 7-العزازي أماني ،"التعاملات الإلكترونية في خطر والحل في تفعيل قانون التوقيع الإلكتروني"، مجلة النقل البحري، الإسكندرية ، العدد 183.
- 8-الرشود أحمد ، "سند الشحن الإلكتروني" ، مجلة الحقوق الكويتية ، العدد الثاني ، 2004 .
- 9-التويجري محمد ،" سند الشحن" ، مقال منشور على الرابط التالي : [www.twajjri.com](http://www.twajjri.com).
- 10-محمد المرسي زهرة ، حجية التوقيع الإلكتروني في الإثبات ، بحث منشور بمجلة " الجوانب القانونية الناجمة عن إستخدام الحاسب الآلي في المصارف" ، إتحاد المصارف العربية ، الإمارات العربية المتحدة ، 1991 .
- 11-محمد الشريف فاطمة الزهراء، رميني فوزية،"الموانئ الجزائرية :تحول صعب في تسييرها"، مقال منشور في مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا . -العدد السابع.
- 12-ميرا محمد شفيق ،" نظام الحاويات و التبادل الإلكتروني للمعلومات" ، النشرة الدورية لمركز البحوث و الإستشارات لقطاع النقل البحري، القاهرة ، العدد 23 .
- 13-ملش فاروق،"النقل المتعدد الوسائط" ،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية ، 1996.

## المراجع

- 14- عصمت عبد المجيد بكر، مشكلة الإثبات بوسائل التقنيات العلمية، مجلة القضاء، العددان 1،2 السنة السادسة والخمسون، شركة الأنعام للطباعة المحدودة، بغداد، 2002.
- 15- فرج نبيل، "التوصيف القانوني الصحيح لسند الشحن و طبيعته القانونية"، مجلة أنترناشيونال ريفيو، الإسكندرية، من أوت إلى سبتمبر 2011 .
- 16- فرج نبيل، مخاطر التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر، "قواعد روتردام"، مجلة أنترناشيونال ريفيو، الإسكندرية، عدد نوفمبر ديسمبر 2010 .
- 17- رمضان صديق محمد، "مشكلات الضريبة على دخل التجارة الإلكترونية و الحلول الممكنة" مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، 2002 .
- 18- خيرك مازن جلال، "وثيقة الشحن الإلكترونية ..... حلم بعيد المنال أم واقع يفرض نفسه بقوة؟" مجلة الإقتصادية، سوريا، العدد 302 .
- 19- غبريال أشرف سليمان، "أمن المعلومات و النقل البحري"، مجلة الملاح، الإسكندرية، العدد 67، جانفي 2009 .
- 20- مقال بيئة و فرص التجارة الإلكترونية في الإمارات،" الجوانب القانونية وتحديات عمليات التجارة الإلكترونية"، 13 فبراير 2001 على الموقع:  
<http://www.albayan.co.as/albayan/2001/02/13/eqt/22.htm>
- 21- لجنة غرفة ملاحه الإسكندرية، " تذكرة النقل البحري"، مجلة ملاحه الإسكندرية، شهر جويلية 2007 .

### رابعاً : الرسائل و المذكرات

- 1-بن غرابي سمية ، "عقود التجارة الإلكترونية و منهج تنازع القوانين" ، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون ، فرع قانون التعاون الدولي ، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، 2009 .
- 2-بسعيد مراد، "عقد النقل البحري للبضائع" أطروحة الدكتوراه، جامعة تلمسان، 2012 .
- 3-برني ندير ، العقد الإلكتروني على ضوء القانون المدني الجزائري ، مذكرة تخرج من المدرسة العليل للقضاء الجزائر ، دفعة 2003-2006 .
- 4-حمودي ناصر، "النظام القانوني لعقد البيع الدولي الإلكتروني المبرم عبر الإنترنت"، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون ، جامعة تيزي وزو 2009.
- 5-حسن حسين مي حمدي ، "عقد النقل البحري الإلكتروني" ، رسالة ماجستير ، جامعة الإسكندرية 2010 .
- 6-طارق أبو الضيف علي سليمان ، المعاملة الضريبية لمعاملات التجارة الإلكترونية ، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا لإستكمال الحصول على درجة الماجستير ، جامعة القاهرة 2009 .
- 7-طمين سهيلة ، "الشكلية في عقود التجارة الإلكترونية" ، رسالة ماجستير، جامعة تيزي وزو 2011.
- 8-لملوم كريم ، "الإثبات في معاملات التجارة الإلكترونية بين التشريعات الوطنية و الدولية" ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة تيزي وزو ، 2011 .
- 9-عرسان أبو الهيجاء محمد إبراهيم ، "القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية" رسالة دكتوراه ، جامعة الدول العربية ، القاهرة ، 2004 .

## المراجع

10-شرفي صالح ، الرقابة على دستورية المعاهدات الدولية بالجزائر ، مذكرة الماجستير ، جامعة باتنة ، 2005-2006 .

11-خليل إبراهيم محمد خليل ، "القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية"، رسالة ماجستير، جامعة الموصل 2005.

### خامسا : دراسات و تقارير

1-أبو هيبه نجوى،" التوقيع الإلكتروني -تعريفه- مدى حجيته في الإثبات "، بحث منشور ضمن بحوث مؤتمر " الأعمال المصرفية الإلكترونية بين الشريعة و القانون بالقاهرة ، من 10-12 مايو 2003 .

2-الدميري إبراهيم ، مؤتمر " العولمة في صناعة النقل البحري و أثرها على الدول النامية" ، المؤتمر البحري الدولي السادس ، الإسكندرية من 17 إلى 19 أكتوبر 1999 .

3-الهوري أحمد محمد ، "عقود التجارة الدولية في القانون الدولي الخاص"، بحث مقدم للمؤتمر العملي الأول حول الجوانب القانونية و الأمنية للعمليات الإلكترونية ، مركز البحوث و الدراسات بأكاديمية شرطة دبي ، الإمارات العربية المتحدة، من 26 إلى 28 أبريل 2003.

4-آل سعود بندر بن سلمان بن محمد،" صعوبات التجارة الإلكترونية ،ملتقى حول التجارة الإلكترونية و التحكيم بالمغرب"، 16-06-2009 .

5-ناجي الزهراء،" التجربة التشريعية الجزائرية في تنظيم المعاملات الإلكترونية المدنية والتجارية" المؤتمر العلمي المغربي الأول حول المعلوماتية والقانون المنعقد في الفترة من 28 إلى 29 أكتوبر 2009 ، طرابلس .

6-لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، "الأعمال الجارية و التي يمكن الإطلاع بها في مجال التجارة الإلكترونية"، الدورة الثالثة و الأربعون و الرابعة و الأربعون، منشورة على الموقع الإلكتروني : [www.unictral.org](http://www.unictral.org).

7-لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، "تعزيز الثقة بالتجارة الإلكترونية ،المسائل القانونية الخاصة بإستخدام طرائق التوقيع الإلكتروني و التوثيق على الصعيد الدولي" ، فيينا 2009.

## المراجع

- 8-مركز الأمم المتحدة لتسيير التجارة والأعمال الإلكترونية،" توصيات بشأن وضع نظام قانوني للتجارة الدولية"، فبراير 2009.
- 9-اللجنة الاقتصادية الإجتماعية لغربي آسيا، "تطبيق تكنولوجيا المعلومات و الإتصالات المتقدمة في قطاع النقل"، الأمم المتحدة نيويورك 2009 .
- 11- مذكرة إسترشادية في شأن ورشة العمل لتحليل و تحديد إيجابيات و سلبيات قواعد روتردام 2009 ، مقدم من الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري ، مجلة أنترناشيونال الإسكندرية ، مارس 2010 .

### خامسا : النصوص القانونية

#### 1- الإتفاقيات و البروتوكولات الدولية

- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا " قواعد روتردام" ، 2009 ، لم تدخل حيز النفاذ بعد.
- إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 ، " قواعد هامبورغ دخلت حيز النفاذ في 1992، لم تصادق عليها الجزائر .
- معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 ، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج ر رقم 28 /1964.
- اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1980 والمتعلقة بالنقل متعدد الوسائط ، لم تدخل حيز التنفيذ إلى الآن.
- قانون اليونسترال النموذجي للتجارة الإلكترونية لسنة 1995 ، دخل حيز النفاذ سنة 1996.

### 2 - النصوص القانونية الوطنية

#### أ- القوانين و الأوامر

الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، ج ر عدد 46 المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.

الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري ، ج ر عدد 101 المؤرخة في 19 ديسمبر 1975 المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005 ، ج ر عدد 11 ، المؤرخ في 2005/02/9 .

الأمر رقم 66-156 ، يتضمن قانون العقوبات ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 04-15 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 ، ج ر عدد 71.

قانون رقم 2000-03 مؤرخ في 2000/08/05 ، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالبريد و المواصلات السلكية و اللاسلكية ، ج ر عدد 48.

الأمر 05-06 المؤرخ بـ 23 أوت 2005 المتعلق بمكافحة التهريب، ج ر عدد 59.

الأمر 75 - 58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05 - 10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 ، ج ر عدد 44.

### ب - مراسيم وقرارات:

المرسوم التنفيذي رقم : 07-162 مؤرخ في 2007/05/30 ، يتعلق بنظام الإستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية و على مختلف خدمات المواصلات السلكية و اللاسلكية ، يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم : 01-123 مؤرخ في 2001/05/09 ، ج ر عدد 27 صادر بتاريخ 2001/05/13.

المرسوم التنفيذي رقم 09-183 مؤرخ في 17 ماي سنة 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري ج.ر العدد 13 المؤرخ في 24 ماي سنة 2009 .

المرسوم التنفيذي 98-257 المؤرخ في 25 أوت 1998 ، الذي يضبط شروط و كفاءات إقامة خدمات الأنترنت ، و إستغلالها ، و المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 2000-307 المؤرخ في 14 أكتوبر 2000 ، ج ر عدد 60.

القرار المؤرخ في 05 ابريل سنة 1989 المحدد لتسميات السفن البحرية الجزائرية ، ج ر عدد 20 مؤرخة في 17 ماي 1989.

### 3- النصوص القانونية الأجنبية

القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 .

القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1980 .

القانون البحري الإماراتي رقم 26 لسنة 1981.

القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980.

القانون الموحد للمعاملات الإلكترونية الأمريكي 1999.



## المراجع

قانون المعاملات الإلكترونية السنغافوري لسنة 2010.

القانون التجاري الكوري ، رقم 9746 ، ل 3 أوت 2007 .

القانون رقم 9208 ، المتضمن قانون التوقيعات الإلكترونية الكوري ، المعدل في (26 ديسمبر 2008) .

القانون المدني الفرنسي رقم 230-2000.

القانون المدني اللبناني رقم 90-1983 .

### سادسا: أحكام و قرارات قضائية

1-قرار رقم 149627 بتاريخ 1979/04/08 ، الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، غير منشور .

2- قرار رقم 111669 بتاريخ 1993/10/25 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، عدد 1 ، 1994 .

3-قرار رقم 418727 بتاريخ 15 / 05 / 1999 المجلة القضائية للمحكمة العليا عدد 1 ، 2001 .

4-قرار رقم 271334 بتاريخ 2002/03/05 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، عدد 1 ، 2004 .

5-قرار رقم 351906 بتاريخ 2005/05/11 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا ، عدد 1 ، 2006 .

6-قضاء النقض المصري ، قرار بتاريخ 1987 /01/31 ، المجموعة س 29 ، ص 71 .

7-قضاء النقض المصري ، قرار رقم 1997/3/28 ، طعن رقم 137 ، ص 801.

8-قرار رقم 76/52 ، 1987 ، ص 1602 ، منشور بمجلة النقابة الأردنية.

9-قضاء النقض المصري ، قرار بتاريخ 1989/12/03 ، ص 414.

10- حكم 3 جانفي 1988 - مجلة المحامي المصرية- رقم 72 ، ص 33.

### سابعاً : المحاضرات

النجار محمد محسن ، محاضرة بعنوان " التحكيم في المنازعات البحرية" أقيمت في دورة التحكيم التجاري الدولي ،من 20 إلى 24 ماي 2012 بالإسكندرية، منشورة في مجلة جامعة الإسكندرية.

شرف الدين أحمد ، "عقود التجارة الإلكترونية ، تكوين العقد و إثباته" ، محاضرات لدبلوم القانون الخاص و قانون التجارة الدولية 2001 ، منشورة بمجلة جامعة القاهرة .

## 1- Ouvrages :

1-Alain Tinayre, "La lettre de transport maritime ou le serpent de mer", BT 1985.

2-Bonassies Pierre «Le connaissance : évolution historique et perspectives » annales IMTM 1984 .

3-Bonassies Pierre, Scapel Christian : "Droit maritime" LGDJ 2006.

4-Du Pontavice ,Emmanuel , " Droit maritime", DALLOZ, 12e édition 1997.

5-Du Pontavice . Emmanuel et Cordiere Patricia , « Transport et affrètement maritime, » DALMAS, paris 2e édition, 1990.

6-Ripert , « droit maritime », édition Rousseau, 1950 , T 2 .

7-Rodiere René, "Traite général de droit maritime", tome 2, librairie Dalloz Paris 1970 page, n°698.

8-Vialard Antoine, "Droit maritime", presses universitaires de France(PUF) , 1re édition 1997, n° 465 .

## 2- Thèses de doctorat

1-Boruchowitz Paul , " Le delivery orders", thèse, Lausanne, 1956.p. 125.

2-Jack Andree, « Delivery orders », thèse de doctorat , Université de Paris, 1930 .

3-Rita Herro, " Vente et transport : indépendance ou interdépendance ?", Thèse université Paris, 24 novembre 2009.

### 3-Articles :

1-Achard Aymond ", L'action directe des porteurs de connaissance contre le propriétaire du navire dans l'affrètement a temps", DMF 1984,p,259.

2-Boukhatmi Fatima",La lettre de garantie au chargement", le phare n° 41 – septembre 2002.

3-Caprioli Eric, "EDI et droit du commerce international" : état de l'environnement légal, Lamy droit de l'informatique, fasc.1, décembre 1992.

4-Du Pontavice Emmanuel, « L'informatique et les connaissances », DMF 1983, p 376.

5-Delebecque Philippe "La clause de style : une clause dépourvue de valeur juridique", DMF 12-2008, N°698 .

6- Haddoum Kamel , " La nouvelle convention des nations unies sur le contrat de transport international des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer »appelée règles de Rotterdam »,revue de la cour suprême Algérienne , 2011,n 2 .

7-Planiol et Ripert « Traité pratique de droit civil français » LGDJ ,T 3, p 560 .

8-Remond-Gouillou Martine, « Droit maritime », 2° édition, Pedone paris1993.

9-Ripert, « Droit maritime », t.2, crédit maritime, fortune de mer, transport maritime, édition, Rousseau 1952.

10-Tassel Yves, "Le connaissance de charte-partie sans en-tête", DMF 1987 p,547.

11-Tassel Yves, "le cas du navire Rafela ou l'indélicat connaissance nominatif" DMF, 2005, p 785.

12-Olivier Cachard , " Formalisme et dématérialisation du connaissance", *Droit de l'Informatique et des Télécoms*, 1998 /3, Doctrine.

13-"Le commissionnaire de transport", article collectif des étudiants en Magister du droit maritime et des activités portuaires, Faculté de droit, Université d'Oran, Le Phare no 84, Avril 2006.

#### 4-Jurisprudences :

1-Aix, 14 févr.1984, navire Baitin, DMF 1985.p 542 , Aix, 22 oct. 1985, navire Vomar, DMF1987, p, 155.

2-Rouen, 11 mai 1984, navire Dover, DMF 1985.p 162 , Rouen, 14 juin 1984 navire Epeustos, DMF,1985,p 351.

3-Aix-en Provence, 1er févr. 1974, DMF 1975, p, 272.

4-Paris , 26 janv. 1982, DMF 1982,p,608.

5-Cass.21 oct.1958, DMF 1959,p 86.

6-Cass.com.1 mai 1983, navire Julia, DMF1984, p ,269.

7-Cass.com.22 févr. 1983, DMF 1984,p ,137, condamnant la clause said to be .

1-Ake Nilson , BIMCO Bulletin , « EDI and the Law » , 4/ 1990, July , August

2-Chandler George, " International Efforts towards the Facilitation of Electronic Commerce".

3-Erik Muthow, "The Impact of EDI on Bills of Lading" , University of Cap Town, 1999.

<http://www.uctshiplaw.com/theses/muthofrm.htm>

4-Faber Diana, « Electronic bills of lading » , LMCLQ, 1996.

5-Georgios Zekos," EDI: Electronic Techniques of EDI, Legal Problems and European Union Law".

**6-Hugh kindred,"Ocean bills of lading and EDI :legal precautions in processing a shipping transaction without paper ", World conference on transport research , 6TH: 1992 ,LYON, France .**

7-Jae Sundaram , "Paperless trading in shipping Practice".

<http://www.maritimelegal.com/article.htm>

8-Jilovec Nihad , "The A to Z of EDI and itsrole in E-commerce" ,published by loveland new york , 2<sup>nd</sup>ed 2001 .

9-John Hare, "New Attemptsat Electronic Documentation in Transport Bolero-The End of the experiment, the beginning of the future? "University of Cap Town, Faculty of law, 15 April 2002.

10-Kurt Grunfors, " The computer as a substitute for paper documents",SIDA/UNCTAD Seminar .

11-Livermore John & Krailer keuarjai," Electronic Bills of Lading Functional Equivalence", 30 June 1998.

[http://elj.warwice.ac.uk/jilt/ecom/98\\_2live/livermor.htm](http://elj.warwice.ac.uk/jilt/ecom/98_2live/livermor.htm)

12-Raven John « Electronic data interchange and developing countries » IDEA discussion paper No 2,international data exchange association 1988.

13-Simon Taylor ,"The bills of lading electronic ,registry organisation":the bolero project .

<http://www.elbornes.com/articles/bolero.htm>

14-Timmers Paul ,"Electronic commerce , stratigies and models for businesse to business trading ",willay ,2000 .

15-Winnie Ma, « Lading without bills-how good is the bolero bill of lading in Australia ? »

<http://www.bond.edu.au./lam/blr/vol/12-2/Ma.doc>

Sites Electroniques :

Uniform Inter-American Electronic Commerce Law:

<http://www.portaldelcuero.com/informa/informa34%20interas.asp>

C.M.I :

<http://www.comitemaritime.org/comidocs/rulesebla.html>

Bolero Rule Book:

<http://www.boleroassociation.org/downloads/rulebook1.pdf>

unctad :

[www.unctad.org](http://www.unctad.org)



الفهرس

- المقدمة.....1
- الفصل الأول : الأحكام العامة لسند الشحن الإلكتروني.....11
- المبحث الأول : ماهية سند الشحن الإلكتروني.....13
- المطلب الأول : مفهوم النظام الإلكتروني لتبادل البيانات .....15
- الفرع الأول : نشأة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات.....16
- الفرع الثاني : تعريف نظام التبادل الإلكتروني للبيانات و تمييزه عن النظم المشابهة.....18
- أولا : تعريف نظام التبادل الإلكتروني للبيانات.....18
- ثانيا : تمييز نظام التبادل الإلكتروني للبيانات عن النظم المشابهة.....20
- الفرع الثالث : مميزات نظام التبادل الإلكتروني للبيانات.....22
- الفرع الرابع : سلبيات نظام التبادل الإلكتروني للبيانات.....23
- المطلب الثاني : مفهوم سند الشحن الإلكتروني.....24
- الفرع الأول : تعريف سند الشحن الإلكتروني و بيان طبيعته القانونية.....25
- أولا : تعريف سند الشحن الإلكتروني.....25
- ثانيا : الطبيعة القانونية لسند الشحن الإلكتروني.....26
- الفرع الثاني : خصوصية سند الشحن الإلكتروني و تمييزه عن السندات الإلكترونية الأخرى.....28
- أولا : خصوصية سند الشحن الإلكتروني.....28
- 1 : خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث طريقة إبرامه.....29
- أ : سند الشحن الإلكتروني يبرم عن بعد.....29

- ب : يبرم عن طريق إستخدام الوسائط الإلكترونية.....29
- 2 : خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث نطاقه.....30
- أ : هو خليط بين العقد الداخلي و الدولي.....30
- ب : هو عقد دولي دائما.....31
- 3 : خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث صفته.....31
- 4 : خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث آثاره.....32
- 5: خصوصية سند الشحن الإلكتروني من حيث طبيعته القانونية.....32
- ثانيا : تمييز سند الشحن الإلكتروني عن غيره من السندات الإلكترونية.....33
- 1 : تمييزه عن السفتجة الإلكترونية.....33
- 2 : تمييزه عن الشيك الإلكتروني.....33
- الفرع الثالث : إجراءات إستخدام سند الشحن الإلكتروني.....34
- أولا : كيفية إصداره.....37
- ثالثا : تعديله.....37
- ثانيا : الإستغناء عنه.....38
- رابعا : مفهوم مشغل السند الإلكتروني.....38
- المطلب الثالث : القواعد المنظمة للتعامل بسند الشحن الإلكتروني.....39
- الفرع الأول : القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية.....40
- الفرع الثاني : مشروع سيدوكس.....42
- الفرع الثالث : قواعد اللجنة البحرية الدولية.....45

- أولا : آلية العمل بسند الشحن الإلكتروني طبقا لهذه القواعد.....45
- ثانيا : كيفية تداول سند الشحن الإلكتروني وفق هذه القواعد.....46
- الفرع الرابع : مشروع بوليرو.....48
- أولا : آلية عمل نظام بوليرو.....49
- الفرع الخامس : معاهدة روتردام 2009.....51
- المبحث الثاني : بيانات سند الشحن الإلكتروني و الآثار المترتبة على إستعماله.....53
- المطلب الأول : بيانات سند الشحن الإلكتروني.....55
- الفرع الأول : هوية الأطراف.....56
- أولا : تعدد الناقلين.....58
- ثانيا : الناقل الظاهر.....59
- ثالثا : الناقل المتعاقد.....60
- الفرع الثاني : الرحلة البحرية.....61
- أولا : السفينة.....61
- 1 : إسم السفينة غير حقيقي.....62
- 2 : تعدد السفن.....64
- ثانيا : تحديد مينائي الشحن و التفريغ.....64
- ثالثا : قيمة أجرة الحمولة.....65
- الفرع الثالث : تاريخ إصدار وثيقة الشحن و توقيعها.....65
- أولا : تاريخ إصدار السند.....65

- 67.....ثانيا : توقيع وثيقة الشحن.....
- 68.....الفرع الرابع : وصف و تعيين البضائع.....
- 68.....أولا : بيانات تعيين البضائع.....
- 69.....ثانيا : قوة هذه البيانات في الإثبات.....
- 71.....الفرع الخامس : تحفظات الناقل البحري و خطاب الضمان في الوثيقة الإلكترونية.....
- 71.....أولا : تحفظات الناقل البحري.....
- 72.....1 : التحفظات المؤثرة أو الفعالة.....
- 74.....2 : التحفظات غير الفعالة "النموجية".....
- 75.....ثانيا : خطاب الضمان.....
- 76.....1 : خطاب الضمان أثناء الشحن.....
- 77.....2 : جزاء إصدار خطاب الضمان.....
- 78.....المطلب الثاني : شروط سند الشحن الإلكتروني.....
- 79.....الفرع الأول : شرط برامونت.....
- 80.....الفرع الثاني : شرط التحكيم.....
- 81.....الفرع الثالث : شرط كاسبيانا.....
- 82.....الفرع الرابع : شرط هيمالايا.....
- 83.....الفرع الخامس : شرط البضائع الخطرة القابلة للإلتهاب و التي تسبب ضرر إشعاعي.....
- 84.....الفرع السادس : شروط مختلفة.....
- 84.....أولا : شرط النقل.....

- 84..... ثانيا : شرط التفريغ و التسليم.....
- 84..... ثالثا : شرط بيان الوزن و النوع و المعاملات.....
- 85..... رابعا : شرط شحنة البضائع.....
- 85..... خامسا : شرط الإمتياز.....
- 85..... سادسا : شرط تحميل الطرفين نتيجة التصادم.....
- 86..... سابعا : شرط أجرة النقل.....
- 86..... ثامنا : شرط الحاويات.....
- 86..... الفرع السابع : موقف المشرع الجزائري من شروط سند الشحن.....
- 87..... أولا : الشروط الباطلة بطلان مطلق.....
- 88..... ثانيا :الشروط الصحيحة.....
- 89..... المطلوب الثالث : الآثار المترتبة على إستعمال سند الشحن الإلكتروني.....
- 90..... الفرع الأول : الآثار الإيجابية لسند الشحن الإلكتروني.....
- 90..... أولا : القضاء على مشكلات سند الشحن التقليدي.....
- 90..... 1 : التلاعب بتاريخ إستلام الناقل للبضائع.....
- 91..... 2 : بطئ وصول سند الشحن التقليدي.....
- 92..... ثانيا : آثار إيجابية متفرقة.....
- 93..... الفرع الثاني : الآثار السلبية لسند الشحن الإلكتروني.....
- 93..... أولا : تحديد لحظة إنعقاد العقد.....
- 94..... ثانيا : تجزئة سند الشحن الإلكتروني و مشكل إحالته.....

- 98.....الفرع الثالث : الجهود المبذولة لإرساء سند الشحن الإلكتروني
- 98.....أولا : إجراء تعديلات على القوانين الداخلية
- 99.....ثانيا : حلول خاصة بالأمن
- 99.....ثالثا : حلول متعلقة بالضرائب
- 100.....رابعا : الإتفاق بين الطرفين
- 100.....خامسا : حلول متفرقة
- 103.....الفصل الثاني : الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني
- 105.....المبحث الأول : سند الشحن الإلكتروني كأداة إثبات عقد النقل البحري للبضائع
- المطلب الأول : موقف الإتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني
- 106.....الفرع الأول : موقف الإتفاقيات الدولية من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني
- 106.....أولا : موقف معاهدة بروكسل 1924
- 108.....ثانيا : موقف معاهدة هامبورغ 1978
- 110.....ثالثا : موقف معاهدة روتردام 2009
- 111.....الفرع الثاني : موقف القوانين الوطنية من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني
- 111.....أولا : موقف القانون البحري الجزائري
- 113.....ثانيا : موقف القوانين المقارنة
- 116.....الفرع الثالث : القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني في القانون الجزائري
- 119.....المطلب الثالث : شروط الإعتداد بسند الشحن الإلكتروني في الإثبات

- 119..... الفرع الأول : أن يكون مكتوب
- 119..... أولا : مفهوم الكتابة الإلكترونية
- 122..... ثانيا : شروط الكتابة الإلكترونية
- 122..... 1 : أن تكون الكتابة مقروءة
- 123..... 2 : إستمرارية الكتابة و دوامها
- 124..... 3 : عدم قابلية الكتابة للتعديل
- 125..... الفرع الثاني : أن يكون موقع
- 126..... أولا : أن يكون التوقيع شخصي
- 127..... ثانيا : أن يكون التوقيع مميزا لموقعه
- 127..... ثالثا : إتصال التوقيع بالحرر
- 128..... رابعا : الشروط اللازم توافرها في التوقيع الإلكتروني
- 129..... خامسا : صور التوقيع الإلكتروني
- 130..... 1 : التوقيع البيومتري
- 130..... 2 : التوقيع بالقلم الإلكتروني
- 130..... 3 : التوقيع السري
- 131..... 4 : التوقيع الرقمي
- 131..... الفرع الثالث : أن يوثق سند الشحن الإلكتروني
- 131..... أولا : تعريف التوثيق الإلكتروني
- 132..... ثانيا : تعريف شهادة التصديق الإلكتروني

- المطلب الثالث : بدائل سند الشحن الإلكتروني في الإثبات.....133
- الفرع الأول : أمر التسليم الإلكتروني.....134
- أولا : أمر التسليم الممضي من طرف الناقل.....135
- ثانيا : أمر التسليم الممضي من طرف البائع أو من طرف وكيل الشحنة.....136
- 1 : أمر التسليم الممضي من طرف البائع.....136
- 2 : أمر التسليم الممضي من طرف وكيل البضاعة.....137
- الفرع الثاني : تذكرة النقل البحري الإلكترونية.....138
- الفرع الثالث : وثيقة النقل المتعدد الوسائط الإلكترونية.....142
- أولا : التعريف بالوثيقة و طبيعتها و إصدارها.....143
- ثانيا : وظائف وثيقة النقل متعدد الوسائط.....143
- 1 : وثيقة النقل المتعدد الوسائط كإيصال إستلام البضائع.....144
- 2 : وثيقة النقل المتعدد الوسائط كسند ممثل للبضائع.....145
- ثالثا : دور وثيقة النقل المتعدد الوسائط في عقد البيع.....145
- الفرع الثالث : موقف المشرع الجزائري من بدائل سند الشحن الإلكتروني.....147
- المبحث الثاني :سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات إستلام البضائع و حيازتها.....148
- المطلب الأول : سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات إستلام البضائع من طرف الناقل.....149
- الفرع الأول : نسخ سند الشحن التقليدي.....151
- الفرع الثاني : مدى إمكانية إعتبار سند الشحن الإلكتروني كأداة لإستلام البضائع من طرف الناقل.....153



- 154..... الفرع الثالث : صور سند الشحن الإلكتروني.....
- 155..... المطلب الثاني : سند الشحن الإلكتروني كأداة لحيازة البضائع.....
- 155..... الفرع الأول : أساس فكرة تمثيل سند الشحن التقليدي للبضائع.....
- 158..... الفرع الثاني : شروط تمثيل سند الشحن الإلكتروني للبضائع.....
- 158..... أولاً : تحقيق ذاتية البضاعة.....
- 159..... ثانيا : إعطاء الحائز الحق في التسلم و التصرف.....
- 160..... ثالثا : حيازة الرسالة كافية للحيازة الرمزية للبضائع.....
- 161..... الفرع الثالث : سند الشحن الإلكتروني أداة لتمثيل البضائع.....
- 164..... المطلب الثالث : مدى قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول.....
- 165..... الفرع الأول : كيفية تداول سند الشحن التقليدي.....
- 166..... أولاً : وثيقة الشحن لأمر.....
- 167..... ثانيا : وثيقة الشحن لحامل.....
- 168..... ثالثا : وثيقة الشحن الإسمية.....
- 169..... الفرع الثاني : المحاولات المختلفة لإسباغ القابلية للتداول على سند الشحن الإلكتروني.....
- 172..... الفرع الثالث : موقف معاهدة روتردام من تداول سند الشحن الإلكتروني.....
- 178..... الخاتمة :.....
- 181..... الملاحق :.....
- 187..... قائمة المراجع.....
- 206..... الفهرس.....

## الملخص

يعتبر الإثبات الوسيلة القانونية لإقامة الدليل أمام القضاء ، عقد النقل البحري للبضائع يثبت بسند الشحن ، لكن بتفجر الثورة المعلوماتية ن ظهر ما يسمى بعقد النقل البحري الإلكتروني للبضائع ، و الذي يثبت بسند الشحن الإلكتروني .

سند الشحن الإلكتروني نظمته الكثير من المعاهدات و التنظيمات القانونية ، و لكن سند الشحن الإلكتروني تعترضه الكثير من العوائق و الصعوبات و لكن هناك جهود مبذولة لإزالة هذه العقبات .

معاهدة روتردام لسنة 2009 جاءت بأحكام تفصيلية لسند الشحن الإلكتروني ، إذ لتتوصل الجزائر لأحدث تنظيم تشريعي للإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع لابد عليها أن تصادق على معاهدة روتردام 2009 .

## الكلمات المفتاحية :

عقد النقل البحري؛ إثبات العقد؛ التجارة الإلكترونية ؛ الإثبات الإلكتروني؛ الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع؛ سند الشحن الإلكتروني؛ وثائق النقل الإلكترونية؛ معاهدة روتردام 2009؛ التوقيع الإلكتروني؛ الكتابة الإلكترونية .