



جامعة وهران 2  
كلية الحقوق والعلوم السياسية

أطروحة  
للحصول على شهادة الدكتوراه في العلوم  
في القانون الخاص

العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام  
. دراسة مقارنة .

مقدمة ومناقشة علنا من طرف  
الطالبة: حيفري نسيمة أمال

أمام لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة وهران 2	أستاذة	الأستاذة زناقي دليلة
مشرفا ومقررا	جامعة وهران 2	أستاذ محاضر . أ .	الأستاذ يقاش فراس
مناقشا	جامعة وهران 2	أستاذ محاضر . أ .	الأستاذ قمرأوي عز الدين
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ	الأستاذ تشوار جيلالي
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ	الأستاذ كحلولة محمد
مناقشا	جامعة مستغانم	أستاذة محاضرة . أ .	الأستاذة بوعزم عائشة

السنة الجامعية: 2016 - 2017

## شكر

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع إلى والدي الغاليين الذين ألهماني روح الصبر

ولولاهما لما حظيت بهذه الدرجة

إلى من تفر العين برؤيته ويسعد القلب بوجوده

إلى أعلى إنسان في الوجود أخي زهير

إلى أختي نوال التي كان لها الفضل في تقديم يد العون

طيبة إنجاز هذه الأطروحة

إلى من لا تكتمل السعادة إلا بوجودهم

إخوتي: منير، كمال، توفيق وأمين

إلى كل أصدقائي وزملائي

أهدي هذا العمل

نسمة



# شكر وتقدير

بداية الحمد والشكر لله عز وجل

الذي وفقني لإنجاز هذه الأطروحة وإتمامها

وعرفانا بالجميل أتقدم بأسمى عبارات الشكر وفائق الإمتنان

إلى الأستاذ الفاضل الدكتور يقاش فراس المشرف على هذا البحث

وعلى توجيهاته وجهوده وإرشاداته القيمة

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة

على قبولهم لمناقشة هذه الأطروحة:

الأستاذة زناقي دليلة رئيسة الجلسة، الأستاذ تشوار جيلالي،

الأستاذ كحلولة محمد، الأستاذ قمرابي عز الدين، والأستاذة بوعمز عائشة

## مقدمة

إن التجارة والصناعة البحرية في دول العالم المتقدم أصبحت هي الركيزة الأساسية للنهوض بالاقتصاد ذلك أن أهم عوامل العولمة من خلال التطور والنهوض بالتجارة والصناعة البحرية هو ترقية الفضاء القضائي وتوفير الإطار التشريعي والقانوني الحديث والملائم لتنظيم هذه الصناعة والتجارة البحرية الدولية.

وتعتبر المنظمة العالمية للتجارة إحدى آليات العولمة بالتنسيق مع صندوق النقد الدولي والبنك الدولي، وبالتالي كيف يمكن للتجارة الجزائرية مجابهة المؤسسات الأجنبية وتمركز رأس المال لدى الدول الكبرى، وشروط الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة قياسية، كفتح السوق، تسهيلات جمركية، تحويلات للعملة، تسهيلات في النظام الضريبي، حقوق الملكية الفكرية... والدخول في المنظمة العالمية للتجارة يتطلب الكفاءة، التحكم في تكنولوجيا المعلومات، الجودة والخدمات<sup>(1)</sup>.

وقد أصبحت التجارة الإلكترونية اليوم أحد مظاهر العولمة الاقتصادية التي بدأت تغزو المجتمعات خصوصا في الدول النامية التي تشهد ضعفا وقدرة أقل في مواجهة أدوات العولمة الاقتصادية. والعولمة هي مظهر حديث يهدف إلى جعل العالم أشبه بالقرية الصغيرة التي تمكنها من التواصل بصورة يشعر فيها الإنسان بأنه لا يحتاج إلى كثير من الوقت والجهد والمال والانتقال للوصول إلى المعرفة أو التجارة بمختلف صورها أو كثير من المعاملات التي يحتاج إليها الأفراد أو الشركات عموما.<sup>(2)</sup>

فالتجارة الإلكترونية هي التجارة التي يعتمد عليها الأشخاص بواسطة تقنيات الإنترنت. إلا أن الحقيقة أن الشبكة العالمية ما هي إلا وسيلة من وسائل التجارة الإلكترونية وأن تحديد الشبكة العالمية كعنصر أوجد عند تعريف التجارة الإلكترونية لا يقسم مع اتجاهات التجارة الدولية في تطويع جميع

(1) راس العيون، بحث حول العولمة وآثارها على البلدان النامية (الجزائر). على الرابط: [http://ostadl.blogspot.com/2014/11/blog-post\\_321.html](http://ostadl.blogspot.com/2014/11/blog-post_321.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/12/02.

(2) صلاح بن فهد الشلهوب، التجارة الإلكترونية وأدوات العولمة الاقتصادية، جريدة الاقتصادية، جريدة العرب الاقتصادية الدولية، بتاريخ: 2017/04/29، على الموقع: [http://www.aleqt.com/2017/04/29/article\\_1178546.html](http://www.aleqt.com/2017/04/29/article_1178546.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2017/05/15

المسائل التقنية في خدمة التجارة ويقلل من أهمية المساعي العالمية في وضع الإطار الإداري والتشريعي للتجارة عبر وسائل الاتصال الحديثة<sup>(1)</sup>.

والتكنولوجيا الحديثة لا تقتصر على المعلومات فحسب بل تشمل أيضا الأجهزة ووسائل الاتصال العديدة التي ظهرت على الساحة الدولية والتي ساعدت على تحويل العالم بأكمله إلى قرية صغيرة يتلاشى بها أثر الحدود الجغرافية والسياسية، ومن هذا المنطلق ظهرت التجارة الإلكترونية والتي أتاحت عملية تبادل السلع والخدمات والأفكار والبيانات بين العديد من الجهات عبر شبكات المعلومات مؤدية بذلك إلى ظهور ثورة جديدة في شكل التجارة العالمية، والتحول الآخر هو التحول من إستراتيجية الإحلال محل الواردات إلى إستراتيجية الإنتاج من أجل التصدير الناتج أصلا عن عدة تحولات منها تحرير التجارة الدولية، إنشاء التكتلات الاقتصادية، التحول نحو تشجيع الاستثمارات وخاصة منها المباشرة ومن هنا تسعى كل دولة لإيجاد بيئة تصديرية وجذب أكبر قدر ممكن من الاستثمار الدولي ليتحول إلى الاستثمار من أجل التصدير فضلا عن ذلك تحول الاستثمار الداخلي إلى الأنشطة التصديرية في جزء كبير منه<sup>(2)</sup>.

ويمتد تأثير التجارة الإلكترونية إلى سوق العمل حيث من المزمع أن يتم الاستغناء عن بعض الخطوات الوسيطة التي كان يتم استعمالها فيما سبق في التعاملات التجارية بما يتيح في هذه الحالة أن يقوم المستهلك مباشرة بالاتصال بالمنتجين، وهو ما سوف يقلل من فرص الاعتماد على شبكات التوزيع وتجار الجملة وربما يصل تأثير ذلك في بعض السلع إلى تجار التجزئة أيضا، وهو ما يعني أن هناك بعض القطاعات التي سوف تتأثر سلباً نتيجة الاعتماد المتزايد على التجارة الإلكترونية خاصة القطاعات التي تعتمد على الوسطاء.

(1) نافع بحر سلطان الباني. تنازع القوانين في منازعات التجارة الإلكترونية. رسالة ماجستير. كلية الحقوق. جامعة بغداد. 2004. ص 9.

(2) هبايش فوزية. دور التجارة الإلكترونية في تفعيل مناطق التجارة الحرة. حالة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى. رسالة ماجستير. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية تخصص مالية واقتصاد دولي. جامعة حسيبة بن بوعلي. الشلف. 2012/2011.

فالإنترنت والتجارة الإلكترونية تغيران البيئة التي يعمل فيها صانعو السياسات وهما تغيران الكيفية التي يتفاعل بها صانعو السياسات مع بعضهم البعض، ومع المستهلكين، ومع دوائر الأعمال سواء داخل دائرة الاختصاص الواحدة أو عبر دوائر الاختصاص.

وحتى يتسنى تعظيم فوائد الشبكة العالمية الغنية بالمعلومات ينبغي على صانعي السياسات رسم السياسات بما يمكنهم من الاستفادة من البيئة الجديدة، ولذلك فإن السياسات ينبغي أن تكون قابلة للتنفيذ بصورة متبادلة وتعكس مع ذلك هذا التغير.

وفي ظل التغيرات التي شهدتها الساحة الدولية في القرن الماضي وما صاحبها من ظهور لظاهرة العولمة كان له أكبر الأثر على تطور النقل بصفة عامة وصناعة النقل البحري بصفة خاصة فتطورت صناعة النقل البحري ببنيتها الأساسية وهما السفينة والميناء. فشمّل التطور التكنولوجي في مجال صناعة النقل البحري حجم السفينة، وسرعتها، والماكينات المستخدمة، ووسائل الاتصال المختلفة، والبضائع المشحونة بالإضافة إلى الإدارة<sup>(1)</sup>.

وبذلك اتسع في وقتنا تطبيق نظام التبادل الإلكتروني في جميع الحالات وخاصة في ميدان التجارة والنقل بمختلف وسائله فتم ابتكار العديد من الأنظمة الإلكترونية للجمع بين البنوك والمتعاملين وكذا شركات النقل البحري والجوي ومقدموا البضائع إضافة إلى الجمارك وإمكانية التصريح إلكترونيا بالبضائع<sup>(2)</sup>.

ويذكر في هذا الشأن أن التعاملات التجارية البحرية عرفت تطورا واسعا في هذا المجال، بالاعتماد على مجموعة من القوانين والاتفاقيات الدولية التي ساهمت بدورها في تطوير التجارة الدولية عموما والتجارة البحرية على وجه الخصوص.

ونذكر من تلك القوانين وأهمها، قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية والذي تم اعتماده في 1996/06/12 (مع إضافة المادة 5 مكرر بصيغتها المعتمدة في عام 1998) والذي

(1) رباب فتحي عبد العزيز. أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية. رسالة ماجستير. جامعة عين شمس. كلية التجارة قسم الاقتصاد. مصر. 2005.

(2) شافع بلعيد عاشور. العولمة التجارية والقانونية للتجارة الإلكترونية. دار هومة. الجزائر. 2006. ص 70 وما بعدها.

يهدف إلى التمكين من مزاولة التجارة باستخدام وسائل إلكترونية وتيسير تلك الأنشطة التجارية من خلال تزويد المشرعين الوطنيين بمجموعة قواعد مقبولة دوليا ترمي إلى تذليل العقبات القانونية. والتغلب على العقبات الناجمة عن الأحكام القانونية التي قد لا تكون متنوّعة تعاقديا عن طريق معاملة المعلومات الورقية والإلكترونية معاملة متساوية. (1)

إضافة إلى ذلك اعتمدت التجارة البحرية في ظل العولمة إلى قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية (2001) والذي تم اعتماده في 2001/07/05، بهدف التمكن من استخدام التوقيعات الإلكترونية وتيسير استخدامها عن طريق وضع معايير بشأن الموثوقية التقنية اللازمة لتحقيق التكافؤ بين التوقيعات الإلكترونية والخطية، خاصة في إطار التعامل التجاري الدولي بالسندات الإلكترونية.

أما اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (نيويورك، 2005) والتي تم اعتمادها في 2005/11/23، ودخلت حيز التطبيق في: 2013/03/01، فكان لها الأثر الكبير في تسهيل استخدام الخطابات الإلكترونية في التجارة الدولية عن طريق التأكد من أن العقود المبرمة وغيرها من الخطابات المتبادلة إلكترونيا صحيحة وقابلة للتنفيذ بقدر مثيلاتها من العقود والخطابات الورقية التقليدية.

وربما أهم ما يمكن الإشارة إليه في إطار العولمة ودورها في صناعة وتطوير النقل البحري للبضائع هو أحدث اتفاقية عرفها النقل البحري وهي اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2008 والتي تسمى قواعد روتردام Rotterdam Rules غير أن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بعد لأن النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ هو انضمام 20 دولة على الأقل بعد مرور سنة كاملة من انضمام الدولة العشرين، وهو ما لم يتحقق إلى الآن. (2)

(1) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الأونسيترال، <http://www.uncitral.org>

(2) ولقد تم الاحتفال بفتح باب الانضمام إلى عضوية هذه الاتفاقية ليوم 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام وحضر حفل التوقيع ممثلون عن الدول التالية: الكونجو - الدانمارك - فرنسا - الجابون - غانا - اليونان - غينيا - هولندا - نيجيريا - النرويج - بولندا - السنغال - أسبانيا - سويسرا - توجو - الولايات المتحدة ( 16 دولة). <http://www.marineews.net>. وتجدر الإشارة إلى أنه إلى غاية الثلاثي الأول من سنة 2017 قد صادقت على



ولعل أهم ما جاءت به قواعد روتردام من أحكام ما تعلق منها بالنقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط وما أطلقت عليه اسم "النقل من الباب إلى الباب"، وسند الشحن الإلكتروني أو ما عرّفته أيضا الاتفاقية بمصطلح "سجل النقل الإلكتروني".

وتعمل اتفاقية روتردام على توفير نظام قانوني موحد وحديث ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر.<sup>(1)</sup>

فبالنسبة لنقل البضائع بالحاويات يعتبر من العناصر الأساسية للنهضة الحديثة في أعمال النقل البحري على مستوى العالم. ونظرا لأهميته البالغة، فقد ركزت معظم الدول (وخاصة المتقدمة منها) على تطوير أساطيلها البحرية وموانئها، لكي تصبح قادرة على مواكبة ومسايرة التطور المذهل الحادث والبالغ السرعة في التقدم بتكنولوجيا التحوية<sup>(2)</sup>.

أما النقل متعدد الوسائط، فهو يختلف عن نقل البضائع المجزأ أو النقل أحادي الوسطة (الذي تستقل فيه كل وسطة بإجراءاتها والقائمين بها وبالعقد الخاص بها)، فالنقل متعدد الوسائط هو ذلك النقل الذي ينطوي على قيام شخص يسمى متعهد النقل متعدد الوسائط بإبرام عقد نقل دولي للبضائع من مكان ما في بلد ما يأخذ فيه البضائع في حراسته، إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر، ويتولى تنفيذ النقل مقابل أجره شاملة، باستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، ويتصرف

---

الاتفاقية ثلاث دول فقط هي: إسبانيا بتاريخ 2011/01/19، الطوغو بتاريخ 2012/07/17، والكونغو بتاريخ 2014/01/28. وكلها وقعت على الاتفاقية بتاريخ: 2009/09/23.

(1) وتعتبر اتفاقية روتردام 2008 بديلا عن مختلف الاتفاقيات السابقة في مجال النقل البحري للبضائع، خاصة اتفاقية بروكسل 1924 وبيوتوكولاتها، واتفاقية هامبورغ 1978 لتصحيح وتجاوز ما تغافلته تلك الاتفاقيات من قواعد وأحكام مستحدثة.

(2) محمد عوض خليفة، نظرة مرجعية شاملة على الاتجاهات الحديثة للنقل بالحاويات وإنشاء الموانئ المحورية لتداولها، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، علوم البحار، م 20، (2009م/1430هـ)، ص 128.



بصفته أصيلاً ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضاعة، بموجب مستند واحد يحدد شروط النقل بكافة مراحل يسمى وثيقة النقل متعدد الوسائط<sup>(1)</sup>.

وكانت أول اتفاقية ظهرت في هذا المجال اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980، وهي اتفاقية لم تدخل حيز التطبيق بعد، إضافة إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية والتي دخلت حيز التطبيق سنة 2011 ولم تتضمن إليها الجزائر.

فتطوير نظم النقل المتعدد الوسائط يستلزم نشر البيئة التكنولوجية لتشغيل البيانات على طول سلسلة الإمداد ويتطلب استخدام نظم التبادل الإلكتروني للبيانات ونظم المعلومات المسبقة عن البضاعة وغيرها من النظم التي تسهم في تيسير انتقال السلع والسائقين ووسائل النقل بسهولة ويسر بين الدول. وهو ما عمدت قواعد روتردام على تحقيقه في ظل التطور التكنولوجي والثورة المعلوماتية التي عرفتها التجارة البحرية المعاصرة.

وتحقيقاً لذلك كان أهم عنصر عرف تعديلاً وتطوراً في هذا المجال هو سند الشحن البحري، ففي إطار هذه الاتفاقية تحرر سند الشحن البحري باعتباره وثيقة النقل البحري، والذي يمثل الضمان القانوني بين الناقل والشاحن لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه، ونظراً للتطور الحاصل في وسائل الاتصالات بموجب التقنيات الحديثة فقد تحرر هذا السند عبر هذه الشبكات الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه، ويعد هذا السند سند استلام وتسليم البضاعة، ومن خلال ذلك قبول هذا السند بالوسائل الإلكترونية فقد أجازت القوانين الدولية والمحلية إثبات عقد النقل البحري بموجبه هذه التقنية على وفق سند الشحن البحري الإلكتروني.

(1) والنقل متعدد الوسائط في واقع الأمر، هوفكرة (Concept) مستحدثة، تتمثل في أنه نظام متكامل للنقل الدولي للبضائع (أساساً الحاويات)، يخضع لنظام قانوني خاص ومحدد ابتداءً، ويعمل بالتأزر والتناغم مع خدمات القيمة المضافة المتمثلة في فن وعلم اللوجستيات وفي إدارة سلسلة الإمداد للعملاء، لتحقيق هدف مباشر هو أداء خدمة النقل من الباب إلى الباب، بصورة متميزة بأسعار أقل ومع إختصار زمن رحلة البضاعة وتوصيلها في الوقت المضبوط، وكذلك تحقيق هدف آخر إستراتيجي دولي هو تيسير التوسع المنتظم المستدام للتجارة العالمية، وتحقيق قدرة المصدرين على البيع المباشر في الأسواق عبر البحار، طبقاً لمخطط بالغ الدقة يوائم بين العناصر الثلاثة: الإنتاج والمبيعات والتوزيع، وتعتمد على قاعدة بيانات وافية مع فيض مستمر من المعلومات (EDI). ينظر: النقل متعدد الوسائط أحد مكونات سلسلة الإمداد العالمية، دون اسم، على الموقع: [https://bouhoot.blogspot.com/2016/12/blog-post\\_360.html](https://bouhoot.blogspot.com/2016/12/blog-post_360.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/12/07.

ويعتبر اعتراف قواعد روتردام بما يسمى الخطاب الإلكتروني وسجل النقل الإلكتروني كأدلة لقواعد الإثبات في مجالات الشحن وعمليات الاستيراد والتصدير أمر خطير يجب التروي فيه<sup>(1)</sup> بسبب عدم اعتراف المحاكم الجزائرية حتى الآن بما يسمى بسند الشحن الإلكتروني ورغم صدور القانون رقم: 10-05 المعدل والمتمم للقانون المدني الجزائري انتقل المشرع من النظام الورقي في الإثبات إلى النظام الإلكتروني حيث أصبح للكتابة في الشكل الإلكتروني مكانا ضمن قواعد الإثبات في القانون المدني الجزائري طبقا لنص المادة 323 مكرر مدني جزائري الكتابة في الشكل الإلكتروني ذات التسلسل في أو الأوصاف أو الأرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم مهما كانت الوسيلة الإلكترونية المستعملة ومهما كانت طرق إرسالها.

وهذا القانون ينظم ويحكم جميع المعاملات الإلكترونية التجارية والبحرية في ظل غياب نص صريح ومباشر ينظم التعامل الإلكتروني البحري، إلا أن المحاكم الجزائرية لازالت لم تعترف به حتى الآن بسبب عدم وجود ما يعرف بالتصديق على التوقيع الإلكتروني وهو الأمر الذي سوف يثير العديد من المشاكل والنزاعات القضائية وسيشجع أيضا على زيادة عمليات الغش والتحايل في مجال الاستيراد والتصدير والتبادل التجاري البحري الدولي.

في ظل التحديات والتعقيدات التي رافقت التغيرات الكبيرة على الصعيد العالمي بعد الثورة المعلوماتية والتكنولوجية والتقنية، أصبح سند الشحن الإلكتروني أو عقد النقل البحري الإلكتروني يثير الكثير من التساؤلات خاصة في ظل غياب قواعد تنظمها في القانون الجزائري، إضافة إلى أن اتفاقية روتردام أبرمت سنة 2008 إلا أنها لم تدخل حيز التطبيق إلى اليوم بسبب عدم اكتمال الشروط المطلوبة لذلك، فكان لزاما علينا تحديد أهمية هذه الاتفاقية في تعديل قواعد القانون البحري لتتماشى وهذه الثورة المعلوماتية التي أصبحت تخترق مختلف المعاملات الدولية بالنظر لما لهذا الموضوع من أهمية في الوقت الراهن.

إن عولمة الأسواق وتحرير الإدارة وخدمات وسائل النقل تفرض تطورات كثيرة، الأمر الذي يستلزم سعي الدولة الجزائرية إلى تحديث أساطيل النقل البحري الخاصة بها وتطويرها للتشجيع على

(1) نبيل فرج. مخاطر التوقيع على اتفاقية اظلم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر "قواعد روتردام" وصراع المصالح بين الشاحنين والناقلين. موقع انترناشيونا ريفيو. <http://www.inter-review.com/magazine-show-715-ar.html>. تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/21.

تحقيق تنمية متوازنة لتحقيق التطور الاقتصادي والاجتماعي المأمول بالنظر إلى تزايد حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً والذي يسجل أعلى معدلاته خلال السنوات الأخيرة في ظل ارتفاع عدد الحاويات المنقولة عالمياً مقارنة مع انخفاض معدل التجارة الدولي.

فعالم النقل البحري مر بمراحل مختلفة نهايتها اتفاق روتردام لسنة 2009 وتنظيم العلاقة بين الشاحن والناقل، وعمليات النقل والتجارة الدولية، وتوحيد الأمور المتعلقة بالقوانين المرتبطة بالنقل والتجارة الدولية، فعدم توحيدها يعوق التجارة الدولية ويؤخر تدفقها ويؤدي إلى قدر كبير من عدم الكفاءة. أما توحيد هذه القوانين وإدراج نقاط مثل النقل "من الباب للباب"، وما يتعلق بوثائق الشحن الإلكترونية، وهي أمور عندما يتم توضيحها وتدرج في مجموعة القوانين، تساعد في عملية التنمية الاقتصادية للدول الأعضاء في شكل كبير جدا (1)

لذلك تتناول أهمية هذه الدراسة بحث موضوع مفهوم التعاملات الإلكترونية والخدمات التي تقدمها هذه التجارة للعملاء الذين يتعاملون عن طريق الإنترنت أو ما يعرف بعملية النقل البحري بالوسائل الإلكترونية، ومدى أهمية مواكبة هذه التقنية الحديثة التي تتيح إتمام العمليات التجارية، ولأن التجارة الإلكترونية تعتبر طريقة حديثة جداً في عالم التكنولوجيا ولهذا يجب أن نواكب هذه التكنولوجيا ونعمل على مجاراتها من الآن. خاصة وأن هذه الميزة اعتمدها اتفاقية روتردام لنقل البضائع عن طريق البحر والتي صدرت سنة 2008.

ويهتم هذا البحث بدراسة التجارة الإلكترونية وأثرها على المتطلبات التجارية البحرية في نقل البضائع بهدف معرفة مدى استفادة الشركات العاملة والقطاعات الأخرى بالجزائر من خدمات الإنترنت في هذا النوع من التجارة، وكذا التعرف على أهم العوائق التي تواجه انتشار التعامل بالوسائل الإلكترونية في الشركات والقطاعات الأخرى. ويقتضي ذلك أيضا تحديد سبل تطوير استخدام شبكة الإنترنت في المجال التجاري في الجزائر، وكذلك تحديد مدى أهمية اتفاقية روتردام 2008 في تطوير النقل البحري من خلال استخدام الوسائل الإلكترونية لمعرفة إن كان من مصلحة الجزائر الانضمام إلى هذه الاتفاقية في ظل التطور البطيء الذي تعرفه التعاملات الإلكترونية بالجزائر.

(1) خالد حنفي، أوصى بدرس نصوص إتفاق روتردام . مؤتمر في الإسكندرية ناقش توحيد قوانين النقل البحري، جريدة الحياة، الإسكندرية، مصر، العدد 16826، 2009/09/24، الصفحة الاقتصادية، ص 19.

إضافة إلى ما سبق، فإن التعامل الإلكتروني في مجال النقل البحري للبضائع ترتب عنه الكثير من النتائج والآثار، فاعتماد التعامل من خلال سند شحن بحري إلكتروني كان له الكثير من الإيجابيات والسلبيات على حد سواء، كما أنه بذلك أثر بشكل مباشر على الوظائف القانونية المتعلقة بسند الشحن البحري، لذلك كان من الضروري بحث تلك الآثار، وكيف كان انعكاس التعامل الإلكتروني عليها، من حيث تقليص أهمية تلك النتائج بالمقارنة مع سند الشحن التقليدي.

ورغم أن أغلب الفقه اتفق على أنه لا يختلف سند الشحن التقليدي عن سند الشحن الإلكتروني إلا من حيث الوسيلة المستعملة، إلا أن الإشكال بقي يُطرح في ما يتعلق بالاختصاص القضائي في حال نشوب نزاع في إطار التعاقد الذي يعتمد على هذا النوع من السندات، وبالتالي تحديد القانون الواجب التطبيق بعد انعقاد الاختصاص لهيئة معينة. سواء تعلق الأمر بالحل القضائي، أو اللجوء إلى الوسائل البديلة لحل النزاعات ويتمثل الأمر في هذه الحالة بالتحكيم الإلكتروني.

ومن الأسباب التي أدت بنا إلى اختيار الموضوع، هو محاولة تكملة الدراسة التي تناولناها من خلال رسالة الماجستير باعتبار أن خاتمة الدراسة تناولت إشارة إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2008 والتي تسمى قواعد روتردام باعتبارها أحدث اتفاقية في مجال النقل البحري للبضائع.

لذلك تناولت الدراسة هذه الاتفاقية بالتفصيل في ما يتعلق بتجسيد مظاهر العولمة على عقد النقل البحري للبضائع خاصة وأن هذه الاتفاقية هي الوحيدة التي تناولت هذا المبدأ من خلال ما أسمته بالنقل من الباب إلى الباب وأهم ما تناولناه من خلال هذه الدراسة هو الإشارة ولأول مرة في تاريخ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري ما يعرف بسجل النقل الإلكتروني.<sup>(1)</sup>

(1) ويعود اختيار الاتفاقية لهذا المصطلح (سجل النقل الإلكتروني) بدلا من مصطلح سند الشحن الإلكتروني، إلى أن هذه الاتفاقية لأول مرة تناولت أحكام النقل عبر الوسائط المختلفة، فلم تشترط أن تخضع الاتفاقية لتنظيم أحكام النقل البحري فقط، ولكنها تشمل مختلف عمليات النقل التي تتم عبر وسائط مختلفة (برية، بحرية، جوية) شريطة أن تكون أحد هذه الوسائط وهي النقل البحري قائمة وموجودة خلال عملية النقل للبضائع.



كذلك بحكم التخصص في مجال النقل البحري للبضائع والرغبة الشخصية في الاهتمام بالمواضيع ذات الإسقاطات على القانون البحري الجزائري والتي لها علاقة بالتحديات الاقتصادية على المستوى الدولي.

كما أن هذه الدراسة جاءت لتغطية النقص الموجود في معالجة مختلف قضايا النقل البحري ولا سيما تأثير العولمة على عقد النقل البحري للبضائع.

وفق موضوع هذا البحث وأهدافه تمّ تحديد مجموعة من الفروض والتي تتمثل في: اعتبار انضمام الجزائر إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والمعروفة بقواعد روتردام 2008 أمرا إيجابيا وضروريا تماشيا مع معطيات التجارة الإلكترونية البحرية على المستوى الدولي. في حين تميل الفرضية الثانية إلى كون انضمام الجزائر إلى اتفاقية روتردام 2008 يشكل عائقا أمام انتشار نظام العولمة على اعتبار أن الجزائر إلى الآن لم تواكب التطورات العلمية والتكنولوجيا المعاصرة في مجال النقل البحري مما قد يجعل من انضمامها للاتفاقية أمرا سابقا لأوانه وعديم الجدوى.

ومن بين الصعوبات التي واجهتنا خلال إتمام هذا البحث قلة المراجع المتعلقة بموضوع الدراسة خاصة منها ما تعلق بمبدأ العولمة في مجال النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام، باعتبار أن هذه الاتفاقية ورغم أنها صدرت سنة 2008 إلا أنها لم تدخل حيز التطبيق إلى اليوم لعدم تحقق النصاب المطلوب من الدول المصدقة. إضافة إلى قلة الاجتهادات القضائية والتي تعرف نقصا شديدا خاصة في مجال النقل البحري للبضائع في ظل استخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة.

ومن خلال الدراسة الحالية كونها ترتبط بنقل البضائع عن طريق البحر في القانون الجزائري ومدى تأثيرها بمظاهر العولمة على المستوى التجاري الدولي في إطار اتفاقية روتردام 2008، فيقتصر بذلك مجال الدراسة على مظاهر العولمة في نقل البضائع عن طريق البحر في ظل اتفاقية روتردام حصرا باعتبار أن هذه الاتفاقية استحدثت أمرا جديدا لم يكن يعرف من خلال الاتفاقيات السابقة سواء اتفاقية بروكسل 1924 أو اتفاقية هامبورغ 1978 وهو سجل النقل الإلكتروني، مما جعله بذلك محور الدراسة.

بناء على ذلك، نطرح من خلال هذا الموضوع إشكالية مهمة تلبيبة للهدف من الدراسة:

هل من مصلحة الجزائر الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والمعروفة بقواعد روتردام 2008 في ظل ما عرفته هذه الاتفاقية من تكريسها لمبدأ العولمة، وانتشار التعامل بالوسائط الإلكترونية؟

أم أن انضمامها إليها يعتبر دون جدوى باعتبار أن الجزائر لا زالت بعيدة عن مواكبة التطورات التي تعرفها التجارة الإلكترونية البحرية؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية مجموعة من الإشكاليات الفرعية:

هل تعتبر قواعد روتردام البديل الوحيد الملائم لتوحيد قوانين النقل البحري؟ وهل ما استحدثته قواعد روتردام في ظل البيئة الرقمية من شأنه أن يعتبر حافزا لانضمام الجزائر للاتفاقية والالتزام بقواعدها؟

وما هي الآثار والانعكاسات التي ترتبت على اعتماد سند الشحن الإلكتروني باعتباره أهم ما جاءت به اتفاقية روتردام في نطاق العولمة؟

للإجابة على مجمل هذه الإشكاليات، تناولنا الدراسة من خلال بابين، فكان الباب الأول يتضمن المعالم الرئيسية للعولمة في صناعة النقل البحري للبضائع، أما الباب الثاني فتناولنا من خلاله الآثار الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام.

## منهجية الدراسة

### مقدمة

#### الباب الأول: المعالم الرئيسية للعولمة في صناعة النقل البحري للبضائع

##### الفصل الأول: العولمة ودورها في تطوير عقد النقل البحري للبضائع

##### المبحث الأول: النقل البحري للبضائع في ظل منظمة التجارة العالمية

##### المطلب الأول: العولمة ومنظمة التجارة العالمية

##### المطلب الثاني: قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية

##### المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع وتحديات العولمة

##### المطلب الأول: نظام نقل البضائع بالحاويات وأهميته في التجارة العالمية

##### المطلب الثاني: النقل متعدد الوسائط (النقل من الباب إلى الباب)

#### الفصل الثاني: مظاهر عولمة النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

##### المبحث الأول: التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني

##### المطلب الأول: ماهية سند الشحن الإلكتروني

##### المطلب الثاني: القواعد المنظمة لطرق إصدار سند الشحن الإلكتروني

##### المبحث الثاني: سند الشحن الإلكتروني ومدى ملاءمته لقواعد التجارة الإلكترونية

##### المطلب الأول: الطبيعة الإلكترونية لتكوين سند الشحن الإلكتروني

##### المطلب الثاني: الطبيعة الدولية لسند الشحن الإلكتروني

الباب الثاني: الآثار الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

الفصل الأول: تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني وأثر تنفيذه في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

المبحث الأول: تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: دوافع استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الثاني: التحديات والعوائق الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: الآثار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري من خلال سند الشحن الإلكتروني

المطلب الأول: أثر سند الشحن الإلكتروني على طرفي عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني

الفصل الثاني: آليات تسوية النزاعات الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

المبحث الأول: دور القضاء في تسوية النزاعات الناتجة عن السندات الإلكترونية في عقد النقل البحري للبضائع

المطلب الأول: تحديد الإختصاص القضائي لتسوية النزاعات الناتجة عن سندات الشحن الإلكترونية

المطلب الثاني: تحديد الإختصاص القانوني لتسوية النزاعات الناتجة عن سندات الشحن الإلكترونية

المبحث الثاني: التحكيم الإلكتروني كوسيلة حديثة لحل النزاع في إطار التجارة الإلكترونية البحرية

المطلب الأول: ماهية التحكيم الإلكتروني وإجراءاته في عقود التجارة الإلكترونية البحرية

المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن قرار التحكيم الإلكتروني في عقود التجارة الإلكترونية البحرية

خاتمة



## الباب الأول: المعالم الرئيسية للعولمة في صناعة النقل البحري للبضائع

العولمة تمثل في صورتها العامة تحرير العلاقات الاقتصادية القائمة بين الدول، وهناك العديد من الاتجاهات الحالية التي تعمل على إعادة رسم معالم النقل البحري الدولي للبضائع وكذا التجارة الدولية من أجل تحفيز الدول النامية على اندماجها في الشبكات الدولية للنقل والتجارة وذلك من خلال تغييرها للتكاليف والأسعار والهياكل اللوجستية واستخدام نظام تبادل البيانات الإلكتروني.

ولا شك أن تحقيق ذلك يعتمد على ضرورة وجود تشريع دولي حديث وموحد خاصة وأن الاتفاقيات الدولية الحالية والتشريعات الوطنية المتعلقة بعملية النقل البحري للبضائع يعترضها الكثير من النقص والقصور مما يجعلها بعيدة عن مسايرة متطلبات الاتجاه المعاصر.

لذلك سوف نتناول من خلال هذا الباب فصلين، أولهما سنتطرق من خلاله إلى دراسة العولمة ودورها في تطوير النقل البحري للبضائع على المستوى الدولي وكيف استطاعت أن تغير من شكل التجارة البحرية من خلال مواكبة ما أفرزته التطورات التكنولوجية والاقتصادية، ثم نتعرض إلى مظاهر عولمة النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام لعام 2008 في الفصل الثاني.

## الفصل الأول: العولمة ودورها في تطوير عقد النقل البحري للبضائع

تلعب عملية النقل دورا مهما في عمليات التجارة الخارجية ويظهر ذلك جليا من خلال تأثيرها على تكلفتها العالية وعلى اعتبار عدم وجود شركات مهمة ذات إمكانيات مادية ومالية كبيرة لتنظيم عمليات النقل الدولي الأمر الذي يجعلها توكل هذه المهمة إلى شركات أخرى أجنبية لتنفيذ عملية النقل الخاصة بالبضائع.

ولعل أهم وسيلة لنقل البضائع على المستوى الدولي هي النقل البحري للبضائع، والتي تمثل الحجم الأكبر للعمليات الدولية كونها تتم عبر كل الدول من مختلف القارات. فما ينقل عن طريق البحر من تجارة العالم يعادل ما يقارب 90 % مما يؤكد على أهمية النقل البحري للبضائع بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

لذلك تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين: الأول يتناول تحرير نطاق النقل البحري للبضائع في ظل منظمة التجارة العالمية، بينما نتناول في المبحث الثاني عملية النقل البحري للبضائع وتحديات العولمة في ما يخص علاقة الأسطول البحري التجاري بالتقدم التكنولوجي وكذا دور الخدمات اللوجستية في دعم الموانئ على مستوى الوطن العربي بشكل عام، وعلى المستوى الوطني بشكل خاص.

## المبحث الأول: النقل البحري للبضائع في ظل منظمة التجارة العالمية

إن منظمة التجارة العالمية تعمل في حدود التجارة الدولية باختصاصات وأهداف متشعبة في سبيل تحقيق الغرض المنوط بها، وقد ظهرت فكرة إنشاء منظمة التجارة الدولية لأول مرة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية قبل بدء عمل الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات (GAAT)، ومع مرور الوقت وتشعب عمليات التجارة الدولية وتطورها استدعى الأمر إنشاء منظمة التجارة الدولية في جولة الأورجواي وعلى الرغم من المعارضة الأمريكية إلا أنها وافقت في آخر الأمر.

تأسست منظمة التجارة العالمية بعد أن عرف العالم ازدهارا وتطورا ملموسا في التجارة العالمية وقد ساعدت اتفاقية الجات ومنظمة التجارة العالمية على إنشاء نظام تجاري قوي ومتطور يعمل على التدفق التجاري بشكل سهل ومزدهر.

بالنظر إلى التغيرات السياسية والاقتصادية على مستوى العالم خاصة خلال السنوات الأخيرة بفضل التطورات التكنولوجية وبظهور منظمة الجات ومنظمة التجارة العالمية وسيطرة الشركات متعددة الجنسيات كان لذلك الأثر الكبير على عمليات النقل البحري للبضائع. ورغم هذا التقدم والتطور الذي عرفته التجارة البحرية الدولية إلا أن الدول العربية عموما والجزائر خصوصا لم تتهل من نتائج هذا التطور وبالتالي بقيت متمركزة في دائرة معاناتها بسبب عدم قدرتها على تكوين أسطول تجاري بحري مهم أو تنمية موانئها (باستثناء موانئ دول الخليج العربي) بالقدر الذي يتماشى والتعدلات والتطورات التي عرفها هذا المجال من استخدام نظام الحاويات واعتماد النقل متعدد الوسائط أو ما عرفته اتفاقية روتردام لعام 2008 بالنقل من الباب إلى الباب.

لذلك سوف يتم دراسة هذا المبحث من خلال المطالبين التاليين:

**المطلب الأول: العولمة ومنظمة التجارة العالمية**

**المطلب الثاني: قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية**

## المطلب الأول: العولمة ومنظمة التجارة العالمية

إن الدول المشتركة في منظمة التجارة العالمية تسعى على الأقل نظرياً للوصول إلى ذلك الوضع المثالي رغم ما يعترض التطبيق من صعوبات جمّة مردّها إلى رغبة الأقطار أو تكتلات الأقطار مثل الاتحاد الأوروبي من تحقيق أعلى قيمة لوضع تجاري تبادلي معين (1).

ومما لا شك فيه أن التغيرات التي تشهدها التجارة العالمية - على إثر ميلاد منظمة التجارة العالمية - والمشاكل التي تعرضت لها جعلت من الضروري تعديل بعض القواعد والإجراءات لتناسب وضع التجارة العالمية والظروف الاقتصادية الحالية والمستقبلية، وقد ذلك إلى مناقشة أعضاء الجات في جولة الأروغواي موضوع تحديث بعض القواعد لتساير التطورات الاقتصادية الراهنة، حيث شمل الاتفاق موضوعات جد حساسة لها آثارها المباشرة على اقتصاديات الدول النامية وفي مقدمتها الدول العربية. (2)

من خلال هذا المطلب سوف نتطرق بداية إلى تحديد مفاهيم العولمة وخصائصها وأهم أهدافها في مجال التجارة الدولية.

### الفرع الأول: الإطار العام للعولمة ومنظمة التجارة العالمية

#### أولاً: الإطار المفاهيمي للعولمة

رغم أن مفهوم العولمة أصبح أحد المفاهيم الشائعة في عالمنا الراهن إلا أن الفقهاء لم يتفقوا على تحديد تعريف لها حيث يرى روجيه جارودي بأنها إن العولمة ظاهرة متعددة الأوجه إلا أن الفقهاء لم يتفقوا على تحديد تعريف لها، بأنها: نظام يمكن الأقوياء من فرض الدكتاتوريات للإنسانية

(1) سمر صلاح، العولمة ومنظمة التجارة العالمية، المنتدى العربي لإدارة الموارد البشرية، على الموقع الإلكتروني:

<https://hrdiscussion.com/hr29598.html> بتاريخ: 2011/04/24، تم الاطلاع بتاريخ: 2015/11/18.

(2) محمد زيدان، قواعد تنظيم التجارة الدولية في إطار منظمة التجارة العالمية وآثارها على المؤسسة الاقتصادية الجزائرية، ورقة عمل مقدمة للملتقى الوطني الأول حول: المؤسسة الاقتصادية الجزائرية وتحديات المناخ الاقتصادي الجديد، المنعقد بتاريخ: 2003/04/22.



التي تسمح بافتراض المستضعفين بذريعة التبادل الحر وحرية السوق.<sup>(1)</sup> ولعل ما جعل العولمة تبرز آثارها... هو تعمق آثار الثورة العلمية والتكنولوجية من جانب، والتطورات الكبرى التي حدثت في عالم الاتصال، والتي يمكن القول أنها أحدثت ثورة في العالم من خلال تطور الحواسب الإلكترونية والأقمار الصناعية وظهور شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت).<sup>(2)</sup>

جان كوب (Jhon Cobb) يعتبر أن العولمة جسدت كل مظاهر الرأسمالية العالمية، وقد تجسدت في ستة أبعاد منفصلة هي: السياسات، الثقافية والتكنولوجيا، والمال، والأمن القومي والبيئي. وفي البحث عن تحديد أكثر للتعريف، يبرز تصور بيتر ماركوس (Peter Marcuse) القائل "قد لا يتضمن مفهوم العولمة شيئا جديدا تحت الشمس، ولكنها شكلا خاصا للرأسمالية، أحاطت من خلاله العلاقات الرأسمالية كافة الأبعاد والمجالات الإنسانية".<sup>(3)</sup>

تعددت المفاهيم والتعاريف التي حاولت قدر الإمكان وضع مفهوم شامل وجامع لمصطلح العولمة وكل من تلك التعاريف كان يتوقف على خلفية معينة، فمنها ما كان يخضع لمعيار العلاقات الدولية بين السياسة والعالمية، ومنها ما كان يخضع لمعيار دور الدولة وعلاقتها بسياسة الانفتاح، وهكذا اختلفت المفاهيم باختلاف التوجهات والمعايير المعتمدة في وضعها.

كما عرف البعض من الفقه العولمة على أنها: تلك الحالة أو الظاهرة التي تسود في العالم حاليا بمجموعة من العلاقات والعوامل والقوى التي تتحرك بسهولة على المستوى الكوني الجغرافية للدول ويصعب السيطرة عليها تساندها التزامات دولية أو دعم قانوني مستخدمة آليات متعددة ومنتجة لآثار ونتائج تتعدى نطاق الدولة الوطنية إلى المستوى العالمي لتربط العالم في شكل كيان متشابك

(1) أبو بكر عساف، العولمة وآثارها الاقتصادية العالمية، الحوار المتمدن، العدد 2533، بتاريخ: 2009/01/21.

(2) محمد عبد الستار كامل نصار، دور القانون الدولي العام في النظام الاقتصادي العالمي الجديد، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2011، ص 20.

(3) رودريك إيليا أبي خليل، موسوعة العولمة والقانون الدولي الحديث بين الواقعية السياسية والحاكمية العالمية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2013، ص 23.

الأطراف يطلق عليه القرية الكونية<sup>(1)</sup>. كما يراها البعض أنها وسيلة هيمنة وشكل من أشكال الهيمنة الغربية الجديدة.<sup>(2)</sup>

كما يعرف بول سوزي العولمة بأنها صيرورة رأسمالية تاريخية يتحول فيها خط الإنتاج الرأسمالي من دائرة عولمة المبادلة والتوزيع والتسويق والتجارة الى دائرة عولمة الانتاج الرأسمالي مع عولمة رأس المال الإنتاجي وقوى وعلاقات الإنتاج الرأسمالية مما يؤدي لإخضاع العالم كله إلى النظام الرأسمالي تحت قيادة وهيمنة وتوجيه القوى الرأسمالية العالمية والمركزية وسيادة نظام التبادل الشامل والتميز لصالح الاقتصاديات الرأسمالية المتقدمة.<sup>(3)</sup>

ولعل أهم مظهر من مظاهر العولمة على المستوى التجاري الدولي هو العولمة الاقتصادية، باعتبار أن التجارة الدولية تمثل عمود ارتكاز بالنسبة لاقتصاديات الدول، فمتى ازدهرت التجارة الدولية لدولة ما وحقت أهدافها كان لذلك الأثر الكبير في تطوير اقتصادها للدرجة التي تجعلها تأخذ مصاف الدول المتقدمة.

ويقصد بالعولمة الاقتصادية نشر القيم الغربية في مجال الاقتصاد مثل الحرية الاقتصادية وفتح الأسواق وترك لأسعار للعرض والطلب، وعدم تدخل الحكومات في النشاط الاقتصادي وربط اقتصاد الدول النامية بالاقتصاد العالمي، وتعكس هذه الظاهرة زيادة حركة رؤوس الأموال وتفسح المجال واسعاً أمام أصحاب رؤوس الأموال لجمع المزيد من المال.<sup>(4)</sup>

تعني نشر الفكر الغربي في مجال الاقتصاد وذلك الفكر الذي يعني العودة إلى الأفكار الأولى للرأسمالية من حيث إطلاق المبادرة الشخصية وحق الملكية والتأكيد على الحرية الاقتصادية وسيادة

(1) نوري منير، مقومات مساندة العولمة الاقتصادية للدول العربية، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد الأول، السداسي الثاني، 2004، ص 88.

(2) حسن حنفي عبد الغني، المثقف العربي والعولمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 2000، ص 48.

(3) محمد نبيل الشيمي، العولمة والأزمة الاقتصادية العالمية، موقع الحوار المتمدن، <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=160058> العدد 2533، بتاريخ: 2009/01/21، تم الاطلاع بتاريخ: 2015/01/15.

(4) أحمد عبد العزيز، جاسم زكريا، فراس عبد الجليل الطحان، العولمة الاقتصادية وتأثيراتها على الدول العربية، مجلة الإدارة والاقتصاد، العدد 86، 2011، ص 66.

قوى السوق وفتح الأسواق وغل يد الحكومات في التدخل في الأنشطة الاقتصادية وربط اقتصادات الدول المتخلفة بالاقتصاد العالمي وتقوية العلاقات بين رجال الأعمال وصناع القرار.<sup>(1)</sup>

### ثانيا: خصائص العولمة وانعكاساتها على دول العالم الثالث

#### 1./ دور العولمة في تغيير مفهوم عقود التجارة الدولية

لقد كانت العلاقات الاقتصادية تزداد بين الأمم والدول بقوة، باستثناء فترات قليلة للغاية مالت خلالها الدول إلى الانكفاء إلى الذات، وتراجعت خلالها معدلات التجارة الدولية ومعدل انتقال رؤوس الأموال<sup>(2)</sup>. لقد كان من ثمار المتغيرات السياسية والاقتصادية وما لازمها من سياسات تحررية، أن تراجعت فكرة تجارية العمل أمام فكرة رأسماليته، فأمام هذه المستجدات وإزاء سياسات التحرر والشمول وتأثيرها على كل العلاقات الاقتصادية منها والتجارية تراجعت الأفكار التقليدية التي سيطرت لسنوات طويلة على فكر المشرعين الوطنيين<sup>(3)</sup>.

كما لا يصلح المعيار القانوني للقول بدولية العقد لمجرد ارتباط عناصره بأكثر من دولة<sup>(4)</sup>، فالرابطة العقدية للصفة الدولية لا ترتبط باقتنائها بعنصر أجنبي يربطها بأكثر من دولة<sup>(5)</sup>، وعلى هذا الأساس لا يعد دوليا عقد النقل البحري الذي يتم بين الموانئ المصرية مثلا حتى ولو تم النقل على سفينة أجنبية بمعرفة ناقل أجنبي (محكمة استئناف رويان ROUEN في حكمها الصادر في 27 نوفمبر 1986).<sup>(6)</sup>

إن التطور الواسع لوسائل الاتصال وتحولها السريع من النظام التقليدي إلى النظام الإلكتروني الحديث بفضل التحول من استخدام الوثائق الورقية إلى استخدام الوثائق الإلكترونية وما تبعه من

(1) محمد نبيل الشيمي، مرجع سابق.

(2) محمد عبد الستار كامل نصار، مرجع سابق، ص 21.

(3) محمد إبراهيم موسى، انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 29.

(4) محمد إبراهيم موسى، انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 50.

(5) Pommier J-C : Principe d'autonomie et loi du contrat en droit international privé conventionnel, Economica, 1992, p 143.

(6) محمد إبراهيم موسى، انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 52.

اهتمام أوسع بالتكنولوجيا والثورة العلمية التي أفضت إلى اعتماد إلى ما يعرف بالتوقيع الإلكتروني أو الرقمي بدلا عن التوقيع التقليدي الخطي، كل ذلك اقتضى ضرورة وضع قواعد قانونية تنظم هذا النوع الحديث من العقود، الأمر الذي كان من شأنه العمل على تشجيع وتطوير حركة التجارة الإلكترونية الدولية.

لقد بدأت الاستخدامات الواسعة لشبكة الإنترنت عقب توفيق لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) إلى وضع قانون نموذجي خاص بالتجارة الإلكترونية استلهمته المشروعات المقدمة للخدمات الإلكترونية كشرط اتفاقية في عقودها، ثم استوتحت الدول أحكامها في إصدار قوانين خاصة بالتوقيع الإلكتروني وحجية المحررات الإلكترونية على وجه الخصوص<sup>(1)</sup>. فاعتماد قواعد الإنترنت في مبادئ التجارة الدولية يقتضي التحرر من كل القيود خاصة في ما يتعلق باستخدام الإنترنت على المستوى الداخلي على أن تكون للعقود المبرمة في هذا الإطار الحجية القانونية التي تسمح بإثبات تلك التعاملات الناتجة عن استعمال الوسائل الإلكترونية.

وقد كان لذلك الدور البارز في الاعتراف بهذه الوثائق الإلكترونية ومساواتها بتلك اليدوية بل والتأكيد على عدم إمكانية الطعن في صحتها لمجرد أنها تمت عبر شبكة الاتصالات الدولية. وإن كان هذا الاعتراف أو التأكيد مشروط بسهولة الوصول إلى تلك الوثيقة الإلكترونية<sup>(2)</sup>.

## 2./ انعكاسات العولمة على دول العالم الثالث

رغم محاولة مسايرة واستجابة الدول العربية لإملاءات مؤسسات الحكم الاقتصادي العالمي، إلا أن ذلك لم يكن بالشكل الذي يحمي هذه الدول من مختلف الآثار السلبية، ونبين ذلك من خلال ما يلي:

(1) هاني دويدار، جدلية العلاقة بين التجارة الإلكترونية وتحرير التجارة العالمية، دون تاريخ، غير منشور، ص 3.  
(2) L' écrit... peut être établi et conservé sur tout support, y compris par télécopies, dès lors que son intégrité désigné ont été vérifiées ou ne sont pas contestées. ينظر محمد إبراهيم موسى،

انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 41.



. تخلي الحكومات عن القيام بمسؤولية التنمية نتيجة تهميش عمليات التخطيط المركزي المتعلقة بالتنمية مختلف القطاعات الحساسة، قابل ذلك فشل القطاع الخاص في سد الفراغ كونه يهدف إلى الربح فقط العجز في زيادة الادخار المحلي والفشل في اجتلاب الاستثمار الأجنبي.

. ندرة التصدير خارج مجال المحروقات.

. زيادة مظاهر التبعية خاصة في مجال التكنولوجيا والطاقة البديلة والتقنية، وأحيانا حتى في مجال الغذاء واللباس.

. تراجع أو شبه غياب التجارة البينية العربية.

. تراجع نسبة مساهمة الإنتاج الإجمالي العربي من إجمالي الإنتاج العالمي ( من 3.1 % أي ما يعادل 650 مليار دولار سنة 1993، إلى 2.3% أي ما يعادل 599 مليار دولار سنة 2000).<sup>(1)</sup>

#### جدول يوضح مؤشر انفتاح قطاع الخدمات في الجزائر وبعض الدول العربية<sup>(2)</sup>

الدولة	مؤشر الانفتاح (%)
الأردن	46
البحرين	40
تونس	19
الجزائر	3
مصر	21
المغرب	13
السعودية	20
الكويت	23

<sup>(1)</sup> فاضل الشخي، انعكاسات العولمة على واقع التنمية في دول العالم الثالث، على الموقع: <http://anthro-world.ahlamontada.net/t864-topic> ، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/01/15.

<sup>(2)</sup> أحمد طلفاح، المعهد العربي للتخطيط، على الموقع: [http://www.arab-api.org/images/training/programs/1/2007/23\\_C31-10.pdf](http://www.arab-api.org/images/training/programs/1/2007/23_C31-10.pdf) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/07/07.

ارتفع إجمالي رصيد ديون البلدان النامية بشكل دراماتيكي في العقد الماضي من 603.3 مليار دولار عام 1980، إلى 2172 مليار دولار عام 1997، ووصلت إلى ما يقارب من 2.5 تريليون دولار عام 2004، ومع نمو حجم هذه الديون ارتفعت أسعار الفائدة ومعدل خدمة الدين الذي وصل في بعض هذه البلدان إلى ما يزيد عن 100%، إذ أن عولمة الأسواق المالية وما انطوت عليه من إجراءات للتحرير المالي، كانت ذات آثار هامة وخطيرة على البلاد النامية، كما تراجعت مساهمة الدول النامية (146 دولة) في الناتج المحلي العالمي (البالغ كما في نهاية 2004 36 تريليون دولار) إلى 29% في مقابل 71% للدول المتقدمة (الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي واليابان)، أما فيما يتعلق في مساهمة دول الشرق الأوسط قد شاركت بحوالي 2% من إجمالي الناتج المحلي العالمي<sup>(1)</sup>.

يفترض أنه في ظل هذه العولمة تنتوع المنتجات من السلع والخدمات وتحسن جودتها وتخفض تكاليفها وسيتم الاستفادة من المزايا النسبية التي تتمتع بها الدول العربية وستتوسع مشاركة القطاع الخاص كما سيتم تنفيذ توجهات الخصخصة ومساعدة الاقتصاد الوطني في التغلب على ظاهرة الاغراق... واتخاذ الإجراءات الوقائية المناسبة ضد المنافسة الأجنبية غير العادلة والتشجيع على البحث والتطوير والحصول على التقنيات الحديثة.<sup>(2)</sup>

لكن رغم ذلك فالعولمة من شأنها أن تكون نقمة على دول العالم الثالث والذي يمثل أغلب الدول العربية، التي فعلا عانت كثيرا من انعكاسات العولمة عليها خاصة في مجال النقل والخدمات، كإلغاء التعريفات الجمركية على الاستيراد مما أثر سلبا على الميزانية العامة لهذه الدول.

عملت العولمة على إضعاف قوة موارد الثروة المالية العربية المتمثلة بالنفط الذي يعد مصدرا رئيسيا واستراتيجيا لكثير من الدول العربية حيث يتم إضعاف أهميته كسلعة حينما تم استئناؤه من

(1) حركة التجارة الدولية في ظل العولمة وانعكاسها على الدول النامية، دون إسم، على الموقع: <http://www.f-law.net/law/threads/15240>

تم الاطلاع بتاريخ: 2015/01/15.

(2) عبد الله بلوناس، عولمة الاقتصاد الفرص والتحديات، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 24،

العدد الأول، 2008، ص 197.

السلع التي تخضع لحرية التجارة الدولية أسوة بتجارة المعلومات من تخفيض الضرائب والقيود الجمركية المفروضة عليها من الدول المستهلكة<sup>(1)</sup>.

تعرضت صادرات العالم الثالث لمعوقات لا علاقة لها بالتجارة عند دخولها أسواق الدول المتقدمة، مثل معايير العمل ومعايير الصحة والسلامة، وكذلك تعرض أسعار هذه الصادرات للتدهور؛ حيث إن أسعارها الحالية لا تعكس أسعارها الحقيقية طوال العقدين الماضيين. إضافة إلى سماح العولمة بتفضيل بعض الدول وتهميش الضعفاء والتدريج بالعولمة لاستخدام النفوذ وفرض الهيمنة واستخدام القوة والعقوبات الاقتصادية، وكذلك حجب التكنولوجيا عن الدول الساعية إلى النمو، وهو ما يزيد من حدة الصراع بين الشمال والجنوب، ويزيد الفجوة الاقتصادية بين الطرفين.<sup>(2)</sup>

لذلك لا بد للدول النامية وخاصة الدول العربية من العمل على تحسين ظروف ممارسة التجارة الدولية والعمل على الاستفادة من الثورة المعلوماتية والتطور التكنولوجي الذي أصبح ييسر بوتيرة سريعة لدى الدول المتقدمة، والاستفادة من تجارب هذه الدول للاقتراب من ما وصلت إليه.

## الفرع الثاني: الإطار العام لمنظمة التجارة العالمية

### أولاً: نشأة منظمة التجارة العالمية

قبل الحديث عن نشأة منظمة التجارة العالمية لا بد من تحديد مراحل نشأة الاتفاقية للتعريفات والتجارة والتي تعرف باسم اتفاقية الجات والتي على إثرها انبثقت منظمة التجارة العالمية.

### من منظمة الجات إلى منظمة التجارة العالمية

لقد أصبحت المنظمة العالمية للتجارة أكبر الرموز الدالة على ظاهرة العولمة، حيث وافقت معظم الدول العربية على المعاهدة الخاصة بإنشائها، على الرغم من ما يعنيه ذلك من تحرير التنافس الدولي وهو ما يشكك في قدرة هذه الدول التي تفتقر إلى عناصر القوة، التي تؤهلها إلى الوقوف في وجه المنافسة خاصة في ظل تراجع دور ومكانة الدولة القومية. ذلك أن المرحلة الحالية من العولمة

(1) أحمد عبد العزيز، جاسم زكريا، فراس عبد الجليل الطحان، مرجع سابق، ص 76.

(2) فاضل الشخي، مرجع سابق.

تحولت من تجاوز الحدود ونطاق السيادة الوطنية إلى اختراق النطاق الوطني والاقتصاد والسوق المحلي، ضمن ما يسمى بـ "ما فوق الإطار الوطني" في المقابل تنفرد الدول المتقدمة بقدرات تنافسية كبيرة جدا تحد من فرص الدول العربية في التفاعل الإيجابي في إطار العولمة<sup>(1)</sup>.

كانت الفترة التي تلت الحرب العالمية الثانية مناسبة للولايات المتحدة الأمريكية (البلد المنتصر في الحرب) لفرض سياستها على العالم، وتشكيل ما تريد تشكيله من المؤسسات والمنظمات العالمية التي تحل بها كثيراً من المشكلات التي نشأت من الحروب؛ بحيث تستفيد الاستفادة القصوى من تلك المنظمات.<sup>(2)</sup>

عقب الحرب العالمية الثانية فكرت البلدان الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية في التوسع في التجارة العالمية من خلال إقامة نظام للتجارة الحرة بين الدول، ولتحقيق هذا الهدف اقترحت الولايات المتحدة بدء مفاوضات دولية لإقامة نظام تجاري دولي متعدد الأطراف، وبناء على هذا الاقتراح انعقد مؤتمر دولي للتجارة والتوظيف في لندن عام 1946 واستكمل أعماله في جنيف عام 1947 ثم اختتمها بهافانا في الفترة الممتدة بين 21 نوفمبر إلى 24 مارس 1948 بصور ما يسمى بميثاق هافانا أو ميثاق التجارة الدولية والذي رفضت الولايات المتحدة التصديق عليه خوفاً من المساس بسيادتها.

من هنا نشأت الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة والتي أصبحت تعرف باتفاقية الجات (General Agreement on Tariffs and Trade) (G.A.T.T.) وذلك في 30/10/1947 لتصبح سارية المفعول ابتداء من 01/01/1948 .

(1) غربي محمد، تحديات العولمة وأثارها على العالم العربي، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 6، السادس الأول، 2009، ص 28.

(2) محمد بن سعود العصيمي، منظمة التجارة العالمية والعولمة الاقتصادية، مجلة البيان، من موقع موسوعة الاقتصاد والتمويل الإسلامي،

<http://iefpedia.com/arab/%D9%85%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A%D8%A9%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%88%D9%84%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82-765> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/07/07.

الجات هي الأحرف الأولى من تسمية الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة General Agreement on Traffs" وهي عبارة عن معاهدة دولية الهدف منها تنظيم عملية المبادلات التجارية بين الدول الموقعة عليها... وقد وقفت الولايات المتحدة الأمريكية ضد قيام هذه المنظمة بحجة أنها يمكن أن تتنازع الكونغرس الأمريكي صلاحياته في توجيه التجارة الخارجية. (1)

قطعت مسيرة الجات بمفاوضات طويلة الأمد بين الدول الأعضاء فشكلت هذه الجولات مجالا لإنضاج التجارب في الاتفاقيات المختلفة، وللنظر في إدخال سلع أخرى لتكون مشمولة في الاتفاقيات القائمة، وقد تم عقد 8 جولات كانت الأولى في جنيف عام 1948، وقد حملت الجولات الثلاثة الأخيرة تحولات كبرى وترجمة عملية لتطور المنطلقات التجارية (هذه الجولات هي: جولة كينيدي 1964 . 1967م، وجولة طوكيو 1973 . 1979، وجولة أورجواي 1986 . 1993 وكانت جولة أورغواي أهم تلك الجولات على الإطلاق. (2)

في مراكش تم التوقيع بتاريخ: 1994/04/15 على اتفاقية إنشاء منظمة التجارة العالمية في ختام مفاوضات جولة أورجواي بواسطة 122 دولة ودخلت المنظمة حيز النفاذ اعتبارا من 1 يناير 1995. (3) وقد تم العمل على أن تحل منظمة التجارة العالمية (OMC) محل اتفاقية الجات (GATT) في خلال سنتين كأقصى تقدير.

كانت أهم أهداف منظمة التجارة العالمية تتمثل في تحرير التبادل التجاري للسلع والخدمات ورفع المستوى المعيشي للدول الأعضاء إضافة إلى ضرورة إحداث نظام دولي تجاري دائم ومتكامل في سبيل العمل على تسوية مختلف النزاعات بين أطراف المنظمة والمحافظة على العلاقات التجارية بين الدول الأعضاء.

وتختلف منظمة التجارة العالمية عن الجات في عدة نواح مهمة من شأنها أن تضيق المجال أمام العمل من جانب واحد، فالمنظمة ستشرف على تنفيذ القوانين الخاصة بالقضايا التجارية بطريقة

(1) بن موسى كمال، من الجات إلى المنظمة العالمية للتجارة، مذكرة ماجستير، معهد العلوم الإقتصادية، جامعة الجزائر، أبريل 1996، ص156.

(2) رودريك إيليا أبي خليل، مرجع سابق، ص 393.

(3) مصطفى رشدي شبيحة، اتفاقات التجارة العالمية في عصر العولمة، دار الجامعة الحديثة، مصر، 2003، ص11.



أكثر شمولاً مما كانت تقوم به الجات<sup>(1)</sup>. ذلك أن التجارة الدولية تمثل العصب المركزي لاقتصاديات دول العالم ومع هذه الأهمية فقد مرت النظرية الاقتصادية التي تعنى بدراسة التجارة الدولية بمراحل تطورت من خلالها بدءاً بالنظريات التي كانت ترى الاكتفاء الذاتي لكل بلد أمراً ممكناً... ووصولاً إلى النظريات الحديثة التي ترى التوسع في التجارة البينية بين دول العالم وأنها تزيد من رفاه العالم والدول المشاركة فيها على حد سواء؛ فلا بد من تحريرها من القيود.<sup>(2)</sup>

### الفرق بين منظمة الجات ومنظمة التجارة العالمية

منظمة الجات	منظمة التجارة العالمية
تمثل اتفاقية قانونية متعددة الأطراف، أما المنظمة العالمية للتجارة فهي منظمة عالمية وجهاز للإشراف والمراقبة وحل النزاعات بين الأعضاء.	استخدام القواعد المتعددة الأطراف عوض استخدام القواعد الفردية، أي قيام نظام تجاري متعدد الأطراف تشارك في وضعه وتطبيقه مجموعة من الدول ولا تنفرد كل دولة بوضع نظام تجاري خاص بها، بهدف الوصول إلى نظام تجاري عالمي حر.
قواعد الغات تطبق بشكل مؤقت أما قواعد المنظمة العالمية للتجارة فهي شاملة ودائمة وبالتالي فإن قواعد الغات لم تكن ملزمة غالباً، أما قواعد OMC فإنها ملزمة للأطراف، لأن لها جهاز دائم لحل النزاعات وتسويتها .	اقتصار الحماية على استخدام التعريفات الجمركية فقد أقرت الاتفاقية إمكانية استخدام الضريبة الجمركية -دون سواها - كأداة لتحقيق الحماية التي قد تحتاج إليها الدولة العضو في حالات محددة ومسموح بها واستبعاد كل وسائل الحظر والتقييد عن طريق الحصص الكمية والتراخيص والقيود الإدارية الأخرى، كما أقر الاتفاق قيام الدول الأعضاء بخفض التعريفات الجمركية المطبقة على وارداتها تدريجياً مع ربط التعريفات التي يتم الاتفاق عليها بحيث لا يمكن زيادتها مستقبلاً، والعدول عن استخدام أسلوب الدعم والامتناع عن الإغراق وغيره من الممارسات التجارية الضارة.
إن قرارات الغات لم تكن تستلزم إقراراً من السلطات التشريعية للدول الأعضاء، أما قرارات منظمة التجارة العالمية فيتم إقرارها من السلطات	مبدأ عدم التمييز: تلتزم الدول الموقعة على الاتفاقية بعدم التمييز بين الشركاء التجاريين وتمنحهم جميعاً حقوقاً متساوية في إطار تطبيق

(1) محمد زيدان، مرجع سابق.

(2) محمد بن سعود العصيمي، مرجع سابق.

<p>مبدأ الدولة الأولى بالرعاية، ومفاده أن أي ميزة أو رعاية أو امتياز أو حصانة تمنحها دولة عضو لأي طرف آخر أو منتج تابع لهذا الطرف يجب أن تسري على الفور وبدون أي شرط على أي منتج مماثل في أي دولة من الدول الأعضاء، وبالتالي تلتزم كل دولة بإخضاع المنتجات المماثلة الواردة من مختلف الدول لنفس الرسوم الجمركية.</p>	<p>التشريعية للدول مما يعطيها أساسا قانونيا راسخا. إن اتفاقية الغات كانت تنظم التعامل في التجارة بالسلع، في حين أن المنظمة العالمية للتجارة تغطي اتفاقياتها التعامل في السلع والخدمات والملكية الفكرية.</p>
<p>قاعدة المعاملة الوطنية: تلتزم الأطراف المتعاقدة بمعاملة المنتجات الأجنبية نفس المعاملة التي تمنحها للسلع الوطنية وذلك فيما يتعلق بالضرائب المحلية.</p>	<p>نظام النظر بحل المنازعات والمشاكل التجارية بين الدول الأعضاء في ظل الجات غير مكتمل.</p>
<p>المعاملة الخاصة للدول النامية والأقل نموا: حيث تضمنت الاتفاقية إقرارا بمبدأ حق الدول النامية والأقل نموا في معاملة خاصة و أكثر تميزا سواء من ناحية التعريف الجمركية التي تطبقها أو درجة التزامها بالقواعد أو بتوقيت تنفيذها لإتاحة درجة أعلى من المرونة، ومنح فترات انتقالية تقوم خلالها بتوفيق أوضاعها مع القواعد الجديدة، فضلا عن التزام الدول المتقدمة بإتاحة المساعدات والمعونات الفنية اللازمة لهذه الدول وتوفير الأجهزة الضرورية لتنفيذ هذه القواعد وتدريب المسؤولين على تنفيذها. وفي إطار هذه المعاملة الخاصة تأتي بعض الاستثناءات الممنوحة في إطار مبدأ الدولة الأولى بالرعاية كما سنرى لاحقا.</p>	

جدول من إعداد الباحثة بناء على ما ورد بالمرجع: سليمان ناصر، التكتلات الاقتصادية الإقليمية كإستراتيجية لمواجهة تحديات الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة - دراسة لحالة الجزائر، مجلة الباحث، العدد 1، 2002، ص 83 و 84.

إن التحول من مسمى الجات إلى W.T.O: عندما كان يستخدم مسمى الجات فإنه يرمز إلى اتفاقية وليست منظمة أما W.T.O فإنها منظمة دائمة، هذا بالإضافة إلى أن مساحة التطبيق أو

النطاق ازدادت فقد كانت ترمز الجات للتعامل مع البضائع فقط ولكن منظمة التجارة العالمية أدخلت تحت جناحها الخدمات (GATS) والحقوق الفكرية (TRIPS) وغيرها من التعاملات التي تتولد بمرور الوقت وكذلك فإن الطريقة إختلفت فقد كانت الجات إدارة متعددة الجوانب مفككة بينما منظمة التجارة عبارة عن اتفاقية شاملة وموحدة.<sup>(1)</sup>

وتبقى بعض دول العالم الثالث لا مكان لها في مقر منظمة التجارة العالمية ولا يمكنها التفاوض، من هذه الدول يمكن أن نذكر: البنين، بوتسوانا، بوركينافاسو، دومينيكا، مالاوي، ناميبيا، النيجر...<sup>(2)</sup>

لم يكن هناك حركة مماثلة لتحرير التجارة في الخدمات متعددة الأطراف حتى انعقاد مفاوضات الجات وسريانها عام 1995. حيث يعتبر قطاع الخدمات الأسرع والأضخم نمواً بالنسبة للاقتصاد العالمي، فهو يوفر أكثر من 60% من الناتج العالمي، وفي العديد من الدول يوفر أكبر حصة من الوظائف، ولكن عدم توفر الإطار القانوني لتجارة الخدمات الدولية كان استثنائياً وخطيراً - استثنائياً لأن الفوائد المحتملة لتحرير الخدمات تعتبر كبيرة على الأقل كقطاع السلع، وخطيرة لأنه لم يكن هناك أساس قانوني لحل تضارب المصالح الوطنية<sup>(3)</sup>.

كما أن جولة أوروغواي هي عمل من أعمال الدول الاستعمارية لا يختلف في قليل أو كثير عن أعمال أخرى سابقة<sup>(4)</sup>، فدول العالم الثالث لا تستطيع منافسة الدول المتقدمة ذات التفوق التجاري والتي تتمتع بكل معطيات النجاح واستغلال كلي للتكنولوجيا والثورة المعلوماتية.

(1) سمر صلاح، مرجع سابق.

(2) Jean claude lefort, l' OMC à t-elle perdu le sud , N° 2750, les document information de l'assemblée nationale; 2000, P 54

(3) الاتفاق العام للتجارة في الخدمات (جاتس) الحقيقة والخيال (GATS FACT AND FICTION)، موقع منظمة التجارة العالمية، دون تاريخ، على الموقع:

<http://www.wtoarab.org/UploadFiles/2011/gatesagreement.pdf?lang=ar> ص5، تم الاطلاع

بتاريخ: 2016/05/21.

(4) علي إبراهيم، منظمة التجارة العالمية، جولة أوروغواي وتقنين نهب العالم، دار النهضة العربية، مصر، 1997، ص329.

فالدول العربية غير مستفيدة من اتفاقات الجات لأن إسهامها في التجارة الدولية لا يتعدى 3,7% من إجمالي الصادرات العالمية و 3,2% من إجمالي الواردات، و 1,6% حصتها من الناتج الإجمالي العالمي، والتجارة العربية الرئيسية وهي تجارة النفط والبتروكيماويات غير مشمولة باتفاقات الجات.(1)

### ثانيا: الجزائر ومنظمة التجارة العالمية

إن العضوية في المنظمة العالمية للتجارة تستلزم التفاوض مع مجموعة من البلدان الأعضاء في المنظمة للحصول على تأشيرة العضوية وذلك بتلقي الدولة الراغبة في الانضمام طلبات من البلدان الصناعية الكبرى والدول التي تربطها بها علاقات تجارية تتعلق بقائمة السلع والخدمات المطروحة للتخفيض الجمركي، أو تقديم الدولة الراغبة في العضوية جدولاً للسلع والخدمات المعرضة للتخفيضات الجمركية، وبعد انتهاء مرحلة العروض تتوجه الدولة إلى مجلس المنظمة وبحصولها على ثلثي 3/2 من أصوات الأعضاء تصبح عضواً في المنظمة.(2)

لقد أبدت الجزائر سنة 1987 نيتها الانخراط في نظام التجارة متعدد الأطراف المتمثل في الاتفاقية العامة للتجارة والتعريف الجمركية وابتداءاً من 1995 في المنظمة العالمية للتجارة. حيث تم تكوين فوج العمل لانضمام الجزائر إلى الاتفاقية العامة للتجارة والتعريف الجمركية في 17 جوان 1987. في سنة 1995 تم تحويل هذا الفوج إلى فوج عمل المنظمة العالمية للتجارة المكلف بانضمام الجزائر. عقد أول اجتماع له في أبريل 1998. المهام الموكلة لفوج العمل هي تقديم تقرير بخصوص أعماله، بروتوكول الانضمام وكذا مشروع قرار الانضمام إلى هيئة اتخاذ القرار والتي هي المؤتمر الوزاري.(3)

(1) محمد عبد الستار كامل نصار، مرجع سابق، ص 179.

(2) عياش قويدر، براهيم عبد الله، آثار انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة بين التفاؤل والتشاؤم، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 2، ماي 2005، ص 62.

(3) تولى رئاسة فوج العمل خلال الفترة 1994 - 1998 السيد Sanchez ARNAU، سفير الأرجنتين، بعدها سفير الأوروغواي، السيد Carlos Perez DEL CASTILLO خلال الفترة 1998 - 2004 والسيد Guillermo VALLES خلال الفترة 2004 - 2010. ومنذ نوفمبر 2011 أسندت إلى السيد François ROUX سفير مملكة بلجيكا، ويرأسه حالياً سفير الأرجنتين السيد D'ALOTTO Alberto حيث يشارك في أعمال هذا الفوج أزيد من 40

لقد حصلت الجزائر على وعد من الولايات المتحدة الأميركية بدعم مسار انضمامها للمنظمة العالمية للتجارة التي تسعى لدخولها منذ 1987، وسط مخاوف من أن يكون الظرف الحالي غير مناسب بسبب تهاوي سعر برميل النفط الذي يظل أهم مورد للاقتصاد الجزائري. وجاء التزام الولايات المتحدة بمرافقة الجزائر في مسار الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة خلال الدورة الرابعة للمباحثات الجزائرية الأمريكية حول الاتفاق الإطار للتجارة والاستثمار المنعقدة في واشنطن حيث تعهد الطرف الأمريكي بتقديم الدعم والمساعدة خلال الجولة الـ 13 من المفاوضات مع هذه المنظمة.<sup>(1)</sup>

وقد تم التأكيد على التزام الجزائر بالانضمام إلى منظمة التجارة العالمية، غير أن الأولوية تعطى حاليا للمباحثات مع الاتحاد الأوروبي من أجل إعادة النظر في بعض نقاط اتفاق الشراكة. وعند إتمام هذه المباحثات سيتم بعث مسار انضمام الجزائر إلى منظمة التجارة وفي أحسن الظروف بما أن العراقيل التي يعرفها هذا المسار مصدر الاتحاد الأوروبي أساسا. وقد بدأت الجزائر والاتحاد الأوروبي في اجتماع عقد ببروكسل عملية تقييم مسار اتفاق الشراكة الذي دخل حيز التنفيذ سنة 2005. ويحتكر الإتحاد الأوروبي أكثر من 50 % من التجارة الخارجية الجزائرية، مقابل تدفق قليل لاستثمارات الإتحاد نحو الجزائر بواقع 316 مشروعا فقط بقيمة 7.7 مليار يورو حققها المستثمرون الأوروبيون خلال الفترة الممتدة بين 2002 و 2014. وشرع الطرفان سنة 2010 في مراجعة هذا

عضوا. منذ تأسيسه سنة 1995، عقد فوج عمل المنظمة العالمية للتجارة المكلف بانضمام الجزائر عشرة (10) اجتماعات رسمية واجتماعين (02) غير رسميين آخرها كان في 30 مارس 2012. والجولة الحادي عشر مطلع أبريل 2013، وكذا الجولة 12 سنة 2014. تم دراسة النظام التجاري الجزائري. وقد تم إعداد أول مشروع تقرير سنة 2006 وتمت مراجعته في 2008. تم إمضاء ستة (06) اتفاقيات ثنائية مع كل من كوبا، فنزويلا، البرازيل، كما تتواصل دراسة نظام التجارة الجزائري بخصوص نظام رخص الاستيراد، العوائق التقنية للتجارة، وضع حيز التنفيذ إجراءات الصحة والصحة النباتية، تطبيق الرسوم الداخلية، المؤسسات العمومية والخصخصة، الإعانات وبعض من جوانب حقوق الملكية الفكرية المتصلة بالتجارة. كما أن حوالي عشرون مشاريع فقرات التزامات خاصة بالمسائل المنهجية هي بصدد المحادثات. أما بخصوص المفاوضات الثنائية فهي متواصلة مع ثلاثة عشر دولة. ينظر موقع التجارة الخارجية الجزائرية: [www.commerce.gov.dz](http://www.commerce.gov.dz).

(1) عبد الحفيظ العبد، رغم عوائق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي وتراجع أسعار النفط أميركا تدعم انضمام الجزائر لمنظمة التجارة العالمية، على الموقع: <http://elaph.com/Web/Economics/2016/3/1077554.html> بتاريخ: 2016/03/13، تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/18.

الاتفاق من خلال تجميد التفكيك الجمركي لعدة منتجات تستوردها الجزائر من الاتحاد الأوروبي، إضافة إلى تأجيل إنشاء منطقة التبادل الحر إلى سنة 2020 التي كانت مقررة في 2017. وتطالب الجزائر شريكها الأوروبي دعم تنويع اقتصادها، ومرافقة إجراءات عصرنة النسيج الصناعي ودعم مسار انضمامها إلى المنظمة العالمية للتجارة والاستثمار في القطاع الطاقوي. (1)

وفي إطار جهود الجزائر في سبيل العمل على ما يتوافق ومبادئ منظمة التجارة العالمية تم إجراء العديد من الإصلاحات على المستوى التشريعي خاصة في ما يتعلق بالأنظمة الجمركية والتبادل التجاري الدولي نذكر من ذلك:

- ❖ المصادقة على أحكام اتفاقية كيوتو لتبسيط وتنسيق الأنظمة الجمركية المبرمة بتاريخ 1999/06/26 في بروكسل والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 447/00 المؤرخ في 2000/12/23.
- ❖ المصادقة على النظام المنسق لتصنيف وترميز البضائع المبرم في جوان 1983 والمصادق عليها بموجب قانون رقم 09/91 المؤرخ في 1991/04/27 المتضمن الموافقة على الاتفاقية الدولية حول النظام المنسق لتعيين وترميز البضائع.
- ❖ تأسيس التعريفات الجمركية الجديدة بموجب الأمر رقم 02/01 المؤرخ في 2001/08/20.
- ❖ المصادقة على اتفاق تسهيل وترقية التبادل التجاري بين الدول العربية المبرم عام 1987 في تونس بموجب المرسوم الرئاسي رقم 283/04 بتاريخ 2004/08/03.

وفي الواقع لا تمثل التجارة الخارجية مع الدول العربية إلا نسبة 3% بينما تحتل تجارة الاتحاد الأوروبي نسبة معتبرة من ذلك بحيث تستحوذ على نسبة 56% من واردات الجزائر. (2)

(1) عبد الحفيظ العيد، مرجع سابق.

(2) طاشت طاهر، انعكاسات انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة على الجمارك الجزائرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، فرع قانون الأعمال، جامعة تيزي وزو. 2013، ص 163.

جدول ينظم التجارة الخارجية للجزائر حسب التجمعات الإقليمية (1)

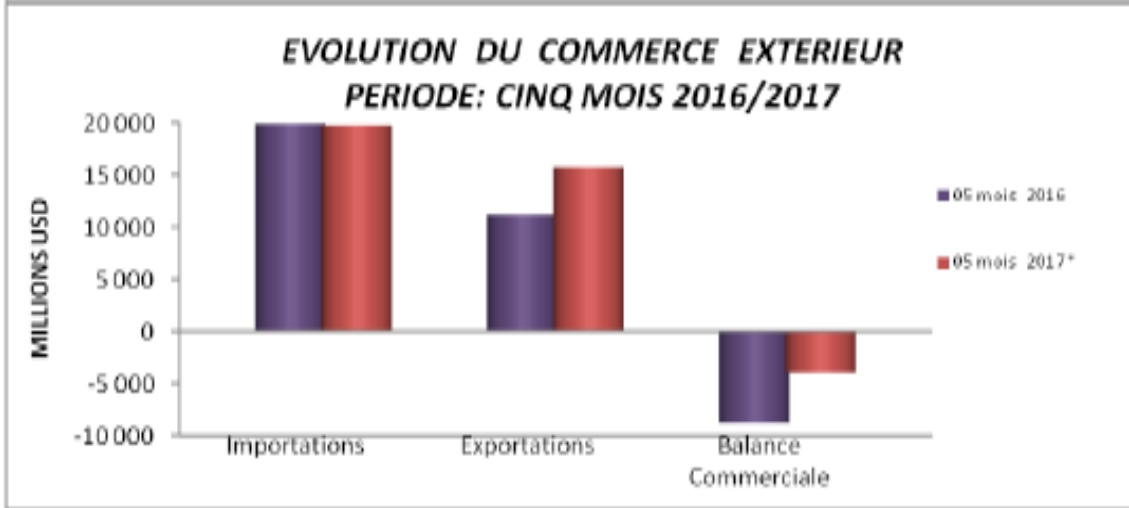
النسبة %	القيمة	النسبة %	القيمة	المجموعات الإقليمية والاقتصادية
	الصادرات		الواردات	
62,72	12277	57,97	5334	الاتحاد الأوربي U.E
24,81	4857	22,38	2060	بلدان OCDE (غير UE)
0,98	191	5,46	503	بلدان أوروبا الأخرى (غير UE و OCDE)
7,59	1485	2,77	255	بلدان أمريكا اللاتينية
1,67	326	8,08	741	بلدان آسيا
0,71	139	1,68	155	البلدان العربية (غير المغرب العربي)
1,33	260	0,45	42	بلدان المغرب العربي
0,20	40	1,20	111	بلدان إفريقيا (غير العربية والمغرب العربي)
100	19575	100	9201	المجموع

Valeurs en millions

	05 mois 2016		05 mois 2017*		Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importations	2 154 290	19 866	2 158 457	19 671	-0,98
Exportations	1 209 257	11 154	1 722 631	15 701	40,77
Balance Commerciale	-945 033	-8 712	-435 826	-3 970	
Taux de Couverture (%)	56		80		

(1) سليمان ناصر، مرجع سابق، ص 86.





التجارة الخارجية الجزائرية خلال الخمس أشهر من سنة 2016 وسنة 2017  
عن الموقع الرسمي للجمارك الجزائرية <http://www.douane.gov.dz>

وفي تاريخ: 2017/01/14 تم تعيين غوستافو ميغال فانييرو بالبيلا Gustavo Miguel Vanerio Balbela رئيسا جديدا لمجموعة العمل لمفاوضات انضمام الجزائر الى المنظمة العالمية للتجارة OMC عوضا على ألبيرتو دالوتو d'Alberto D'Alotto من الأرجنتين. وتلقى المسؤول الجديد وهو من جنسية أورغواتية دعوة من وزير التجارة لزيارة الجزائر لمناقشة المراحل القادمة للمفاوضات في إطار مجموعة العمل التي لم تلتقي منذ جوان 2014... وتجدر الإشارة أن رؤساء مجموعات العمل يعينون من بين السفراء الممثلين الدائمين للدول الأعضاء لدى المنظمة العالمية للتجارة ويعد بالبيلا سادس رئيس عين في مجموعة العمل الخاصة بمفاوضات انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة وكان أولهم الأرجنتيني خوان كالوس سانشيز Juan Carlos Sanchez ما بين فيفري 1994 و جويلية 1998.<sup>(1)</sup>

يخضع السوق الوطني في إطار تحرير تجارة الخدمات إلى منافسة شديدة و ضغوطات من الشركات الأجنبية مما لا يسمح برفع الصادرات الخدماتية بسبب ضعف المزايا التنافسية النسبية

(1) حكيم.ب، غوستافو ميغال رئيس جديد لمجموعة عمل انضمام الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة ، على الموقع: <http://www.eco-algeria.com/content/> بتاريخ: 2017/01/14، تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/18.

وضعف الإنتاج الخدماتي كما ونوعا في بنية الصادرات. لذلك يجب مراجعة الإجراءات التشريعية والإدارية وإجراء إصلاحات في قطاع الخدمات<sup>(1)</sup>.

فلا بد أن يفتح نقاش واسع يشمل المؤسسات المنتخبة والمتعاملين الاقتصاديين وكافة الشركاء لتحديد ما يمكن تقريره بهذا الوضع.<sup>(2)</sup>

كما يجب تعزيز الموقف التفاوضي بنقل الخبرة والكفاءة لاسيما في قطاع المعلوماتية والتكوين والتسيير والإدارة و الطرق الحديثة في التنمية البشرية. وتصنيف الخدمات إلى قطاعات إستراتيجية وقطاعات ثانوية مع اقتراح أولوية القطاعات في مجال التحرير بحيث تكون المنافع أكثر من المخاطر ولو على المدى المتوسط والبعيد وهذا يتطلب رؤية شاملة لمستقبل الاقتصاد الوطني مع إدماج قطاع الخدمات في قطاع السلع من حيث توزيع الآثار ونتائج كل تعاهد والتزام تقوم به الجزائر على قائمة التزاماتها الخاصة وكذلك رفع الاستثمارات في القطاعات المهنية للمنافسة الدولية.<sup>(3)</sup>

وتبقى محاولات الطرف الجزائري متواصلة بإصرار في سبيل تحقيق الحلم الذي دام طويلا من أجل الحصول على الموافقة للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية والذي كل مرة يزيد اقترابه من دائرة المستحيل خاصة على ضوء المتغيرات التي عرفتها الجزائر خلال السنوات الأخيرة بسبب أزمة النفط وارتفاع نسبة التضخم.

كما أن تأخر المفاوضات والوصول إلى نتيجة إيجابية للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية يزداد تعقيدا وصعوبة خاصة في ظل تزايد عدد أعضاء المنظمة وكذا زيادة الشروط المتطلبة لذلك في ظل انتشار الثورة المعلوماتية والتطور التكنولوجي الذي يزداد بوتيرة سريعة، مما يجعل انضمام الجزائر إلى منظمة التجارة العالمية أمرا شبه مستحيل لصعوبة الاستجابة لأغلب التساؤلات وتزايدها بعد كل جولة تفاوضية.

(1) منظمة التجارة العالمية. بحث منشور على الموقع:

<http://www.djelfa.info/vb/showthread.php?t=80139> تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/17.

(2) Benyahia Farid, l'impact de l'adhésion de l'Algérie a l'OMC, Dar el houda, Algérie,

2006, P 20

(3) منظمة التجارة العالمية، مرجع سابق.

## المطلب الثاني: قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية

بعد أن تم استعراض الإطار العام لمنظمة التجارة العالمية خلال المطلب السابق من خلال عرض تاريخ نشأتها وأهدافها وجهود الجزائر في الانضمام إليها، وجب التعرض إلى دورها في تطوير قطاع النقل البحري للبضائع، لذلك سوف نتطرق إلى التجارة البحرية العالمية من خلال الفرع الأول، ثم في الفرع الثاني سيتم التطرق إلى خدمات النقل البحري في ظل منظمة التجارة العالمية.

### الفرع الأول: التجارة البحرية العالمية

إن الناقل البحري سواء كان مالكا أو مستأجرا لا يتحكم في كميات البضائع أو FCB التي تشحن على سفينته وإنما يخضع ذلك لعقد النقل البحري سواء كان وفي النظام الأول تكون مسؤولية تدبير وسيلة النقل البحري على C&F أو CIF المستورد، أما في الثانية تكون مسؤولية ذلك على المصدر، وفي جميع الحالات يخضع ذلك لحسن تقديم الخدمة والتوقيت المطلوب لشحن البضائع<sup>(1)</sup>.

إن دور النقل البحري على المستوى القومي يتمثل أثره على التنمية الاقتصادية لما له من قدرة كبيرة على زيادة تيار الدخل القومي، كما أنه يتميز بارتفاع القيمة المضافة مما يؤدي إلى التوسع في الاستثمار... ويرى البعض أنه يمكن أن يكون قطاعا قائدا للتنمية الاقتصادية... كما أن الثورة التكنولوجية في النقل والاتصالات كانت سببا مكن من تحقيق الإنتاج الكبير وعولمة الإنتاج<sup>(2)</sup>.

ومع هذه التغيرات الاقتصادية التي يشهدها العالم الآن وفي ظل ظهور ظاهرة العولمة وحدة المنافسة واتساع السوق والالتجاء إلى تكثيف مبدأ اقتصاديات الحجم أصبح لإدارة اللوجستيات دور رئيسي وفعال لمواجهة العولمة من خلال ما تلعبه من دور أساسي في خفض تكاليف الإنتاج بالإضافة إلى ظهور ما يعرف بسلسلة الإمداد وهي الإدارة الجيدة لأنظمة النقل على طول سلسلة النقل

(1) طارق الزهد، تحرير قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، دون تاريخ، على الموقع: <https://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/InformationsCenter/WTO/Documents> / تم الاطلاع بتاريخ: 2016/03/27.

(2) محمد محمد علي إبراهيم، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر، أطروحة دكتوراه، جامعة قناة السويس، مصر، 1999، غير منشورة، ص 10.

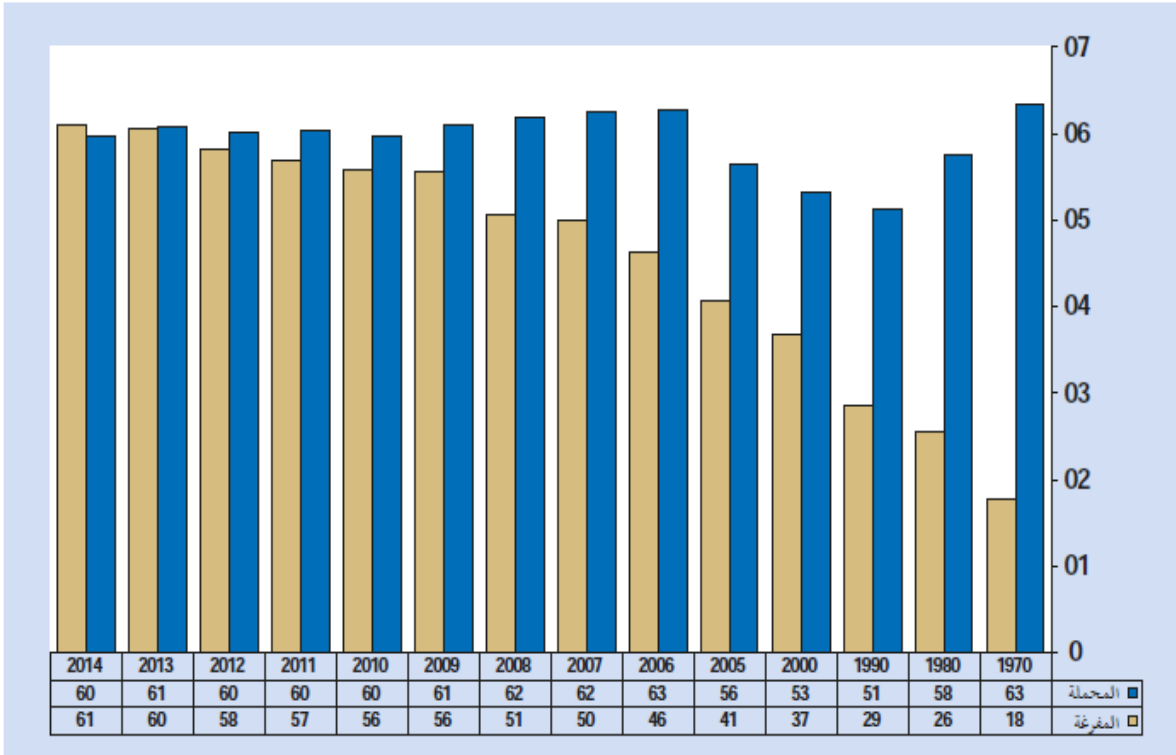
## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقاً لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

مما يؤدي لتخفيض التكاليف بالإضافة إلى ظهور ما يعرف بالعملاقة من حيث كثافة رأس المال والإنتاج والحجم الكبير والتعاملات التجارية والمالية، كما ظهرت المنافسة بين هذه الكيانات الكبرى<sup>(1)</sup>.

ودأبت البلدان النامية على الاستئثار بحصص أكبر في التجارة البحرية الدولية، فقُدرت مساهمتها في البضائع العالمية المحملة بنسبة 60 في المائة، بينما بلغ طلبها على الواردات، مقيساً بأحجام البضائع المفرّغة<sup>(2)</sup>.

### التجارة البحرية العالمية في البلدان النامية خلال الفترة من 1970 إلى 2014 (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)

الشكل 1-4 (ب) مساهمة البلدان النامية في التجارة البحرية العالمية، سنوات مختارة (نسبة مئوية من الحمولة الطنية العالمية)



(1) رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، رسالة ماجستير، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر، 2005، غير منشورة، ص 10.

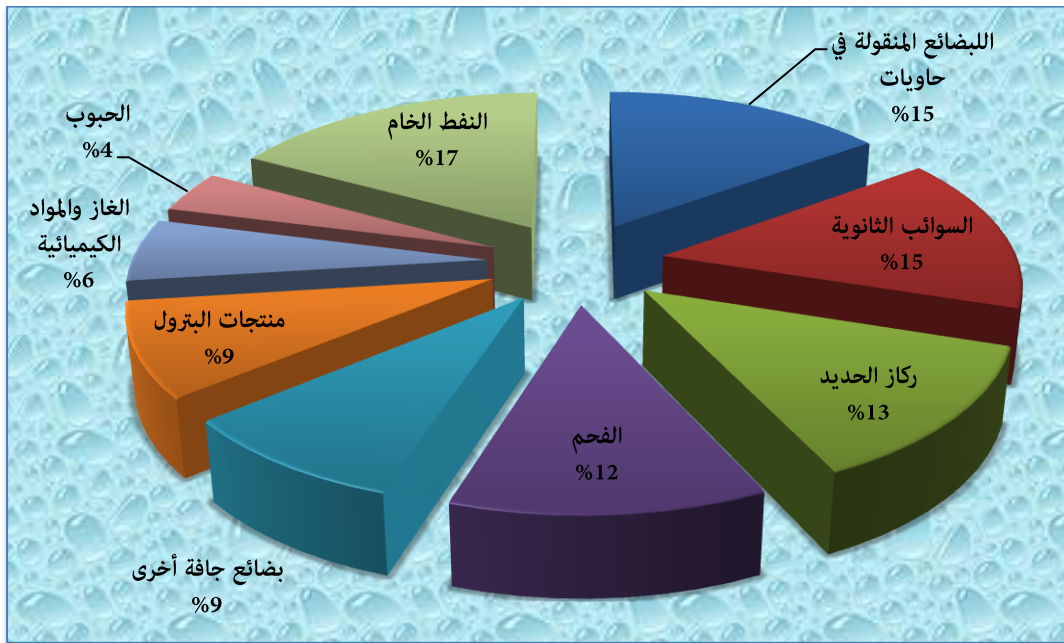
(2) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، استعراض النقل البحري 2015، على الموقع:

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015\\_ar.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_ar.pdf)

ولأن البلدان النامية تساهم على نحو متزايد بحصص أكبر في الناتج الإجمالي العالمي وفي نمو تجارة السلع العالمية، فإن مساهمتها في التجارة البحرية العالمية ظلت تزداد أيضاً، ففي عام 2011 أتى 60 في المائة من حجم التجارة البحرية الدولية من البلدان النامية وتم تسليم 57 في المائة من هذه التجارة على أراضيها وتمثل البلدان النامية الآن جهات فاعلة رئيسية في الصادرات والواردات معاً وهو تحول لافت للأنظار عن الأنماط السابقة التي كانت تقوم فيها أساساً بدور مناطق يتم فيها تحميل البضائع الكبيرة الحجم (في المقام الأول المواد والموارد الخام الكبيرة الحجم).<sup>(1)</sup>

لكن رغم هذا التقدم الذي تسعى مختلف الدول العربية إلى تحقيقه في مجال النقل البحري للبضائع إلا أننا نجد أن معظم الدول العربية لم تصل إلى الهدف المنشود وبقيت تقريبا تعاني نفس المشاكل ولم يتغير موقعها بالنظر إلى الدول البارزة في هذا المجال في ما عدا ما يمكن استثناءه من بعض دول الخليج التي فعلا حققت تقدم واضح ومبهر خلال فترة قياسية كونها استفادت من التطور التكنولوجي في ظل عصر العولمة وتحرير التجارة البحرية. وبالتالي استطاعت أن تكون جهة فاعلة ومؤثرة على المستوى الدولي في مجال النقل البحري للبضائع.

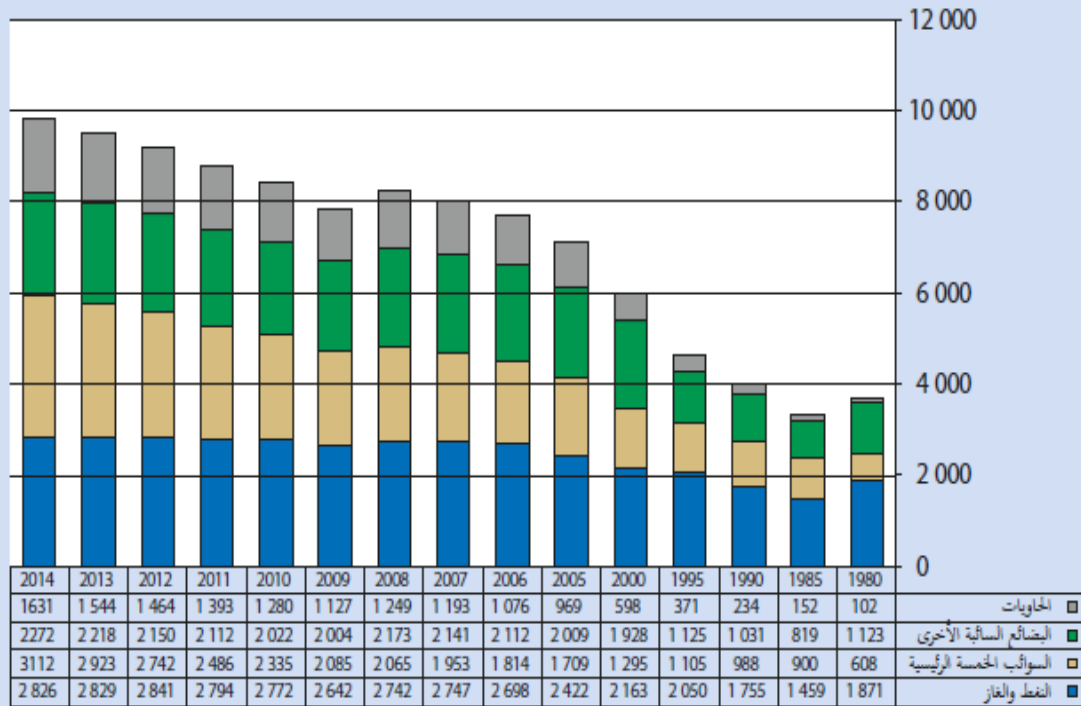
#### التجارة الدولية البحرية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)<sup>(2)</sup>



(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، 2013.

(2) استعراض النقل البحري 2015، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، نيويورك، جنيف، 2015،

الشكل ١-٢ التجارة البحرية الدولية في سنوات مختارة (بملايين الأطنان المحملة)

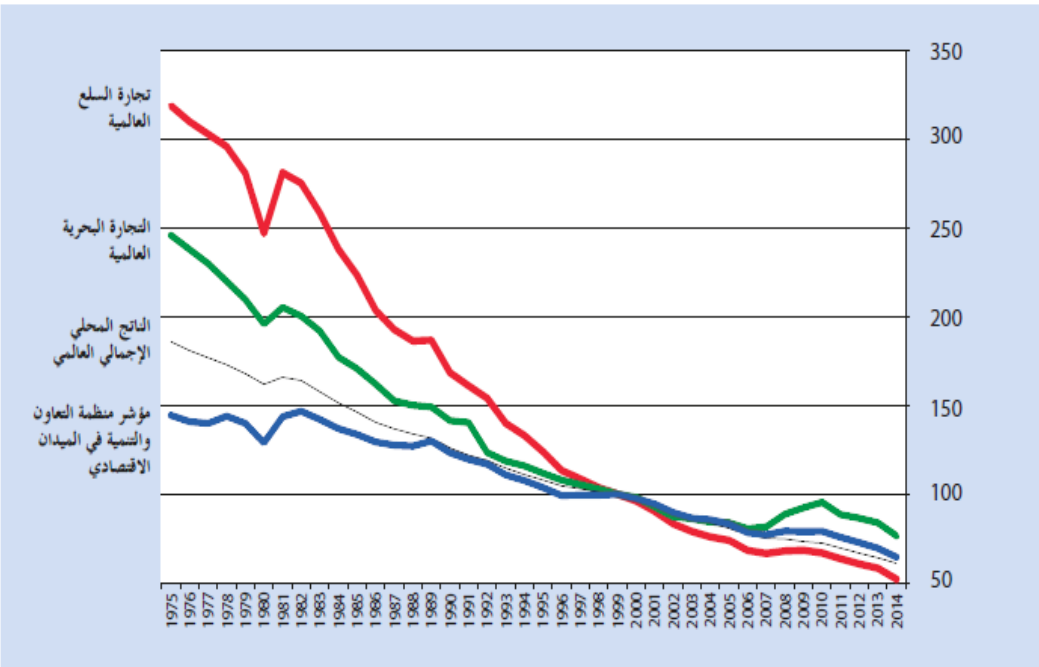


كما تلتزم الدول الأعضاء باللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا . ESCWA) بمنظمة التجارة العالمية، بموجب هذه العضوية، بالاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات ذلك أن أحد شروط عضوية المنظمة قبول مجموع الاتفاقات التجارية التي تم التوصل إليها كحزمة واحدة، ومن ضمنها الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات. ومن بين شروط العضوية أيضا تقديم التزامات محددة بفتح بعض القطاعات أو القطاعات الفرعية للخدمات أمام الموردين الأجانب. وبناءا على ذلك فإن الدول العربية الأعضاء تمارس حقوقها في الاتفاق مقابل ما تقدمه من التزامات في إطارها، كما أنه من حقها المشاركة في المفاوضات التي ستجري مستقبلا في مجال تجارة الخدمات.<sup>(1)</sup>

(1) أما الدول العربية غير الأعضاء في منظمة التجارة العالمية (كالجزائر) فهي غير ملزمة بذلك الاتفاق كما أنها لا تتمتع بالفرص المتاحة للدول الأعضاء لتنمية صادراتها الخدمية وفقا للشروط التجارية الأفضل التي يتيحها الاتفاق.

## إحصائيات تمثل تجارة السلع العالمية والشحنات البحرية من سنة 1975 إلى سنة 2014

الشكل 1-1 مؤشرات الناتج الإجمالي المحلي، مؤشر الإنتاج الصناعي لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، تجارة السلع العالمية والشحنات البحرية (1975-2014) (سنة الأساس 1990=100)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى المؤشرات الاقتصادية الرئيسية لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، حزيران/يونيو 2015؛ إدارة الشؤون الاقتصادية والاجتماعية بالأمم المتحدة؛ 2015 LINK Global Economic Outlook, June 2015؛ الأونكتاد، استعراض النقل البحري، إصدارات مختلفة؛ منظمة التجارة العالمية، appendix table A1a, World merchandise .exports, production and gross domestic product, 1950–2012; WTO press release 739, 14 April 2015

عن الموقع الرسمي للأونكتاد: <http://unctad.org>

يتبين مما سبق بأن الدول النامية عملت على حصد مساهمة أكبر قدر ممكن من التجارة البحرية الدولية لدرجة بلغت 60% دون الاهتمام بنوع البضاعة، ورغم أن الدول النامية استمرت على نفس صفتها بكونها دول مستوردة بالدرجة الأولى إلا أنها كانت تمثل مصدر فعال ورئيسي في عولمة التصنيع.

ينظر: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل، الأمم المتحدة، نيويورك 2001، ص 51.



## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

وكما ذكرنا سابقا فإن الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية يتطلب مجموعة من الإجراءات والخضوع لعدة شروط والإجابة على كم هائل من الأسئلة حول طبيعة التجارة داخل الدولة ومن ذلك أيضا العديد من الأسئلة المتعلقة بعمليات النقل البحري للبضائع قد تتعلق مثلا بنوع السفينة وحمولتها وقيمة التجارة البحرية والخطوط المنظمة والخطوط المنظمة الداخلية والخدمات المتوفرة بالموانئ ومدى تطورها ومطابقتها لما هو معمول به على المستوى العالمي وكل ما يتعلق بالخدمات في مجال النقل البحري للبضائع على المستوى الوطني والدولي.

وفي هذا الإطار عمدت العديد من الدول ومن بينها الجزائر إلى اعتماد سياسات اقتصادية وتجارية وتنظيمية في سبيل نيل الرضا واللاحق بركب الدول الأعضاء بمنظمة التجارة العالمية.

### واردات التجارة الخارجية الجزائرية (بمليارات الدولارات)

التطور (%)	2016 (9 أشهر)	2015 (9 أشهر)	مجموعات المنتجات
13,33 -	6,114	7,054	التغذية
42,81 -	1,034	1,808	الطاقة والزيوت
0,67 -	1,179	1,187	المنتجات الخام
4,65 -	8,652	9,074	المنتجات نصف المصنعة
31,88 -	0,359	0,527	سلع التجهيز الفلاحي
12,63 -	11,548	13,217	سلع التجهيز الصناعي
6,02 -	6,198	6,595	السلع الاستهلاكية
11,09 -	35,084	39,462	المجموع

يبدو من خلال الجدول الموضح أعلاه أن الجزائر لم تحقق أي تطور في تجارتها الخارجية بين سنتي 2015 و 2016 بل عانت من عجز واضح وفي مختلف المنتجات.

صادرات التجارة الخارجية الجزائرية (بمليارات الدولارات)

التطور (%)	2016 (9 أشهر)	2015 (9 أشهر)	مجموعات المنتجات
7,77 +	208	193	التغذية
26,29 -	18,789	25,489	الطاقة والزيوت
19,74 -	61	76	المنتجات الخام
18,68 -	936	1,151	المنتجات نصف المصنعة
.	.	1	سلع التجهيز الفلاحي
178,57 +	39	14	سلع التجهيز الصناعي
50 +	12	8	السلع الاستهلاكية
25,57 -	20,045	26,932	المجموع

إحصائيات موقع وزارة التجارة الجزائرية

ومن أجل ذلك حاولت الجزائر تطوير تجارتها الخارجية لكنها لم تتجح في ذلك بسبب العجز التجاري الذي عرفته والمقدر ب 15,04 مليار دولار خلال التسعة أشهر الأولى من سنة 2016 مقارنة ب 12,53 مليار دولار خلال نفس الفترة من سنة 2015.<sup>(1)</sup>

(1) تمول القروض الواردات بحدود 37,54 % بقيمة 13,17 مليار دولار (انخفاض ب 11,76 %) في حين أن حسابات العملة الاجنبية الخاصة مموله في حدود 3 مليون دولار مقابل 18 مليون دولار (انخفاض ب 83,33 %). وتم تمويل باقي الواردات بالعودة إلى سبل أخرى للدفع في حوالي 1,33 مليار دولار (بارتفاع 17,65 %). ومن ضمن الزبائن الخمسة (5) الرئيسيين للجزائر خلال التسعة اشهر الأولى من 2016 إيطاليا ب 3,8 مليار دولار (19,07 % من الصادرات العامة الجزائرية خلال هذه الفترة) متبوعة بإسبانيا ب 2,71 مليار دولار (13,5 %) وفرنسا ب 2,24 مليار دولار (11,21 %) والولايات المتحدة الامريكية ب 1,6 مليار دولار (8,22 %) وكندا ب 1,06 مليار دولار (5,31 %). ينظر إحصائيات موقع وزارة التجارة الجزائرية. [www.commerce.gov.dz](http://www.commerce.gov.dz)

ورغم أن الجزائر مرتبطة بالخط البحري في إطار مبادلاتها الخارجية بنسبة 96% إلا أنها لم تتمكن من تحقيق التوافق مع التحولات والتطورات التي عرفتها منظمة التجارة العالمية.

فميناء وهران باعتباره من أهم الموانئ بالجزائر بعد ميناء العاصمة يعاني من ضغط كبير بالنظر إلى نشاط التجارة الخارجية لنقل البضائع نتيجة تكديس البضائع والحاويات وتعطيل إجراءات تسليمها لمدة طويلة خاصة بالنسبة للواردات التي تبقى حبيسة الميناء لعدة أيام بسبب الإجراءات المعقدة المطلوبة لتفريغ البضاعة وتسليمها، الأمر الذي يكلف الجزائر خسائر كبيرة ومصاريف إضافية بسبب التسير غير الفعال.

في الأخير يمكن القول أنه وفي إطار العمل على تطوير التجارة البحرية للدول العربية وبالتنسيق مع المؤسسات البحرية والباحثين المختصين بهذا المجال، تعقد الكثير من المؤتمرات والندوات للاستفادة من التجارب الدولية وكذا من خلال تقديم مختلف الأبحاث والدراسات في هذا المجال والتي من شأنها العمل على تطوير التجارة البحرية العربية من خلال مناقشة تطورات النقل البحري والتعرف على تكنولوجيا المعلومات والبحث في أهمية النقل البحري في تطوير التجارة العربية.<sup>(1)</sup>

(1) في هذا الإطار تم عقد ندوة بالمنظمة العربية للتنمية الإدارية بتاريخ: 2007/12/02 حول التحالف والاندماجات في صناعة النقل البحري وأثرها على النقل البحري والمعدات البحرية في المنطقة العربي. وهدفت الندوة إلى مناقشة تطورات النقل البحري وعلاقتها بالموانئ البحرية وتحليل النظم والأساليب الحديثة للتعاون بين القطاع الخاص في تنمية الموانئ. كما هدفت أيضا إلى التعرف على تطور تكنولوجيا المعلومات ومساهماتها في إدارة الموانئ ودراسة وتحليل أهمية النقل البحري في التجارة العربية والتعرف على أوضاع التكتلات البحرية العالمية وتأثيرها على النقل البحري العربي. فتناولت الندوة عدة محاور منها النقل البحري والتجارة الخارجية للدول العربية ودور النقل البحري في التجارة الخارجية العربية والعالمية وشبكات الخطوط الملاحية العاملة في المنطقة العربية. والنقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية وأنواع التكتلات البحرية وخصائصها ودور المؤتمرات الملاحية والتحالفات الاستراتيجية والآثار المترتبة على الاندماجات والتحالفات في صناعة النقل البحري. والموانئ البحرية العربية وأسس التعاون مع القطاع الخاص في تنفيذ وإدارة مشروعات الموانئ وإدارة الموانئ على أسس تجارية والإدارة الالكترونية للموانئ. ينظر: الموقع: <http://www.alyaum.com/article/1077975> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/01/15. كذلك تم عقد الملتقى البحري العربي - عمان 2015 ، والذي نظّمته إنترناشيونال ريفيو في الفترة (24-25) فبراير بفندق مريديان عمان بالأردن، وحظي الملتقى بمشاركة عربية ودولية واسعة، وضم الملتقى إلى جانب المؤتمر المعرض البحري والذي ضم أكبر تجمع للشركات العربية والعالمية العاملة في مجال النقل البحري وخدمات الموانئ وهيئات التصنيف البحرية وشركات تشغيل الموانئ وإدارة محطات الحاويات إلى جانب شركات الإدارة اللوجستية، وخرج الملتقى بعدد من

## الفرع الثاني: خدمات النقل البحري ومنظمة التجارة العالمية

### أولاً: النقل البحري المستدام

لقد عرف قطاع النقل البحري للبضائع خلال السنوات الأخيرة اهتماما كبيرا على المستوى الدولي بفضل ما عرفه هذا القطاع من ازدهار وانتعاش نتيجة للنمو والتطور الذي عرفته باقي القطاعات لا سيما القطاع التجاري والاقتصادي على المستوى الدولي.

وفي هذا السياق يزداد تضمين إصلاحات تيسير التجارة في مجالات سياسية أعم ذات صلة بتنفيذ أهداف التنمية المستدامة ولا تقتصر فائدة معظم إصلاحات التجارة المحددة الطابع على تنافسية التجارة بل وتؤثر تأثيراً مباشراً أيضاً في عدد من أهداف التنمية المستدامة. وعلى إثر ذلك شدد تقرير توقعات النقل المستدام العالمي على أن النقل المستدام هو أحد الأركان المتينة لأجندة التنمية المستدامة وجزء لا يتجزأ من أي خطوة نحو تحقيق أهداف التنمية المستدامة، كما أنه أمر حيوي للغاية في مكافحة تغير المناخ. فالنقل المستدام هو إتاحة النقل الآمن والفعال بأسعار معقولة وبتوزيع عادل للجميع.<sup>(1)</sup>

منذ عام 2014 شرع أعضاء منظمة التجارة العالمية في إبلاغ هذه المنظمة "بالفئة ألف" من تدابيرهم لتيسير التجارة. وتتضمن الفئة ألف أحكاماً يحددها بلد عضو نام بغية تنفيذها عند نفاذ هذا الاتفاق، أو في حالة بلد عضو من أقل البلدان نمواً في غضون سنة من النفاذ. وبحلول 30 جويلية

---

التوصيات الهامة تأتي في مقدمتها وضع استراتيجية بحرية عربية تعتمد التكامل كبديل للتنافس خاصة بين المناطق الاقتصادية الخاصة والحرّة العربية، وأن تتناغم هذه الاستراتيجية مع خطط التنمية الاقتصادية المستدامة والشاملة، وتهدف الاستراتيجية البحرية إلى زيادة حجم التجارة العربية ورفع مساهمتها في نقل التجارة العالمية وتطوير الأساطيل البحرية العربية، والتوسع بإنشاء شركات ملاحية اقليمية، وتشجيع الاندماجات والتحالفات للكيانات الملاحية القائمة. كما اوصى بوضع استراتيجية عربية لتطوير الأساطيل البحرية، تتناغم مع خطط التنمية الاقتصادية المستدامة والشاملة، لتتمكن من نقل تجارتها الخارجية والمساهمة في نقل التجارة العالمية. ينظر: الموقع: <http://www.inter-review.com/ar/magazine/1649/magazine-date-ar.html> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/01/15.

(1) استعراض النقل البحري 2015، الأونكتاد، مرجع سابق، ص 111.

2015 بلغ مجموع البلدان النامية التي أبلغت أمانة منظمة التجارة العالمية عن أحكام الفئة ألف 67 بلداً.<sup>(1)</sup>

يصبح الانتقال إلى نقل مستدام أمراً أساسياً للنمو المستدام في المستقبل، وهو ما ينعكس في جهود البلدان والقطاع الصناعي والمجتمع الدولي من أجل التقيد بمتطلبات الاستدامة . وتتطلب الاستدامة في مجال نقل البضائع توافر القدرة على تقديم خدمات نقل اقتصادية من حيث استهلاك الوقود وفعالة من حيث التكلفة ومراعية للبيئة ومنخفضة الكربون وقادرة على التأقلم مع تغير المناخ. وتشمل التطورات التنظيمية الأساسية الحديثة التدابير التقنية والتشغيلية التي اعتمدت تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية في جويلية 2011 لتحقيق مزيد من الكفاءة في استخدام الطاقة وخفض انبعاثات غاز الدفيئة الناجمة عن النقل البحري الدولي.<sup>(2)</sup>

وفي هذا الإطار نجد أن بعض الدول العربية وصلت مرحلة متقدمة في مجال أنشطتها التجارية البحرية كدول الخليج، وذلك بفضل اعتماد مجموعة من الاستراتيجيات أهمها العمل على تطوير البنى التحتية على المدى البعيد في مجال النقل البحري للبضائع، وأفضل مثال على ذلك دولة قطر وما حققته في هذا المجال.

فتماشياً مع أهداف رؤية قطر الوطنية لعام 2030، يسهم ميناء حمد في تحقيق التنوع الاقتصادي وتحسين القدرة التنافسية لدولة قطر في المنطقة عن طريق تحويلها إلى مركز تجاري إقليمي. فضلاً عن كونه إضافة هامة إلى موانئ دولة قطر حيث تصل طاقته الاستيعابية إلى ستة ملايين حاوية في العام الواحد، بعد انجاز واكتمال كافة مراحلها. ومع الخطط المستقبلية لتطوير أنظمة النقل وتعددتها على المستوى الإقليمي، سيرتبط ميناء حمد بدول مجلس التعاون الخليجي بشبكة من الطرق البرية والبحرية والسكك الحديدية مما سيمكنه من تقديم خدمات إعادة الشحن وفق أعلى

(1) التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية، الأونكتاد 2013، مرجع سابق، ص 15.

(2) وتفيد التقديرات بأن النقل البحري الدولي هو منشأ 7,2 % من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية حسب بيانات 2007، وتقدر المنظمة البحرية الدولية بأنه في غياب سياسة عالمية للمراقبة وبالنظر إلى النمو المتوقع في التجارة البحرية العالمية من المتوقع أن تزيد انبعاثات الكربون من السفن بنسبة تتراوح بين 200 و 300 % بين عامي 2007 و 2050. ينظر: التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية، المرجع نفسه، ص 16.

المستويات العالمية. خاصة وأن الميناء مجهز بجميع تدابير الأمن والسلامة الحديثة، ويضم منطقة للتفتيش الجمركي لسرعة تخليص البضائع وهي الأحدث عالمياً، كما أن المنطقة الاقتصادية المقرر بناؤها والتي ستكون متداخلة مع ميناء حمد ستقدم التسهيلات اللازمة لإنشاء صناعات تحويلية مما سيساهم بزيادة صادرات دولة قطر غير النفطية<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: أسعار الشحن وتكاليف النقل

تراجعت أسعار تكاليف الشحن البحري بأكثر من 50 بالمائة خلال بداية سنة 2017 وينسب متفاوتة في أغلب الشحنات البحرية عبر البواخر التجارية مع اختلاف عمليات النقل من بلد مستورد إلى آخر ويرجع الأمر للأزمة الاقتصادية التي مست مختلف دول العالم. الأمر الذي يؤثر سلباً على نسبة التبادل التجاري على المستوى العالمي.

فقد تراجعت أجور الشحن البحري من 1100 دولار إلى 400 دولار للحاوية أي بنسبة 60 في المائة، متأثرة بتراجع أسعار النفط العالمية. ووفق الأرقام المتداولة، تراجع سعر الحاوية سعة 20 قدماً بقيمة تتراوح بين 400 و500 دولار، بعد أن كانت في حدود 1100 دولار للحاوية، أما الحاويات

---

(1) استكمالاً لخطط تطوير الموانئ القطرية، دشنت وزارة المواصلات والاتصالات المرحلة الأولى لميناء الرويس في يناير من العام 2015، وتم في مطلع شهر ديسمبر من العام ذاته تحويل جميع السفن الخشبية والسفن القادمة إلى مرفأ السفن الخشبية من ميناء الدوحة إلى ميناء الرويس ليكون واجهة جديدة تساهم في توسيع قدرات قطاع الشحن البحري لدعم الاقتصاد الوطني. وفي ميناء الدوحة، وصلت قائمة انتظار السفن إلى صفر، فيما فاقت طاقته الاستيعابية مليون حاوية، يضاف إلى ذلك إنجاز معاملات التخليص لما لا يقل عن 800 حاوية يومياً. كما تم خلال العام 2015 أيضاً اعتماد الخطط الأمنية للمرفأ وموانئ الدولة وإصدار شهادات أمنية لموانئ رأس لفان، ومسيعيد، والدوحة، ومصب حالول، والرويس. وبوجه عام، استطاعت موانئ قطر أن تستحوذ على 23 % من بضائع منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وفقاً لأحدث التقارير العالمية. ينظر: تطوير البنية التحتية لموانئ قطر، موقع وزارة المواصلات والاتصالات القطرية، <http://www.motc.gov.qa/ar/sectors/maritime-transport/qatar-ports> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/11/07.

سعة 40 قدما فتراجعت بقيمة تتراوح بين 700 و 800 دولار للحاوية، بعد أن كانت لا تقل عن 1600 أو 1700 دولار للحاوية. (1)

محددات تكاليف النقل البحري نقلا عن استعراض النقل البحري بموقع الأونكتاد لسنة 2015



إن عمليات الشحن البحري يتم تنظيمها على حسب الإقتصادات العالمية وبالتالي فإن انخفاض أجور الشحن لا يعني بالضرورة أن هذا الانخفاض تم في فترة بسيطة، وبالتالي لا يعني بالضرورة

(1) إيفا أبي حيدر، أجور الشحن البحري تنهوى... وأسعار السلع صامدة، جريدة الجمهورية، لبنان، بتاريخ: 2015/08/31، على الموقع: <http://www.aljournhouria.com/news/index/256467> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/06/22.



أيضا أن هذا الانخفاض يتعلق بالفترة محل الإحصاء فقط وإنما الأمر يتعلق بفترة ممتدة لعمليات شحن لاحقة.

وأرجع الخبراء هذا التراجع الى هبوط أسعار النفط وتالياً تراجع حركة الصادرات والواردات من شرق وغرب العالم خصوصاً من وإلى الصين، ودول الغرب، كما أن حركة التصدير الصينية شهدت تراجعاً وصل الى 10 في المائة، وفي فترة سابقة كانت الصين المعمل الصناعي للحركة العالمية التجارية، فنسبة هذا التراجع والتي وصلت الى 10 في المائة أثرت على الكميات المشحونة<sup>(1)</sup>.

ورغم انعدام سبب واضح يربط سعر شحن المنتج بقيمته، فإن أبحاثاً كثيرة تتناول العلاقة بين قيمة الوحدة من المنتج وسعر الشحن المفروض عليه .ومرد ذلك أن مشغلي السفن يفترضون أن قيمة الوحدة ترتبط بمرونة الطلب على النقل ارتباطاً عكسياً. وإلى جانب تكاليف التأمين، قد يكون للربط بالوصلات الفرعية في شبكات التوزيع المحوري وتغيير وسائط النقل تأثير أيضاً. ويتعرض كل منتج أثناء نقله لقدر من المخاطر المحتملة قد تتعلق في هذه الحالة بتسليمه في الوقت المحدد، أو احتمال سرقة و/أو شدة تعرضه المحتمل للتغيرات البيئية (درجة الحرارة، وما شابه ذلك).<sup>(2)</sup>

إن الانخفاض الحاصل في حركة نقل البضائع بين الدول يعتبر طبيعياً نظراً لقيام كثير من الشركات بتخفيض نسبة انتاجها وتسريح عدد من موظفيها، وهذه كلها عوامل لانخفاض الحركة الاقتصادية في العالم، وبالتالي من الطبيعي أن تستجيب شركات النقل والشحن إلى ما يحدث في العالم من متغيرات. ويعتبر التراجع مؤشراً ذو حدين:<sup>(3)</sup>

الأول إيجابي لأن تراجع أجور الشحن سينعكس على التضخم العام للسلع والخدمات ويجعل أسعارها تتراجع في العالم خصوصاً التي تعتمد على حركات الشحن والنقل مثل السلع الاستهلاكية والسيارات والمواد الكهربائية والأخشاب، وهنا سنشهد حقبة زمنية جديدة من تصحيح الأسعار إذا

(1) إيفا أبي حيدر، المرجع نفسه.

(2) استعراض النقل البحري 2015، مرجع سابق، ص 61.

(3) إيفا أبي حيدر، مرجع سابق.

استمر تراجع سعر الشحن، ذلك دليل واضح على أن أسعار النفط كانت مرتفعة جدا وأثرت بشكل كبير على أحد مفاصل الاقتصاد العالمي وهو حركة النقل والشحن،

أما بخصوص الحد السلبي فنحن دائما نتفاعل بزيادة حركة الشحن لأنها عامل مساعد في خلق الفرص الوظيفية، ومعزز لزيادة فرص الاستثمار الأجنبي وارتفاع أسعار النفط، وهذه كلها تتلشى في حال انخفاض أسعار الشحن عالميا<sup>(1)</sup>.

أما على المستوى الوطني فتجدر الإشارة إلى أن تكاليف النقل البحري أيضا ارتفعت بشكل ملفت للانتباه فالخزينة العمومية تصرف ما لا يقل عن 650 مليون دولار سنويا مقابل خدمات نقل البضائع لأن 90 % من التجارة الخارجية تمرّ عبر شركات أجنبية وارتفاع تكاليف الشحن عبر السفن الأجنبية أصبح ينعكس مباشرة على المستهلك فهو الذي يدفع ثمن غلاء السلع المستوردة حسب تصريحات المتعاملين الاقتصاديين أنفسهم فدخل السلع إلى الميناء و تفرغها و كل الإجراءات التي تتبع يتطلب أياما مما ينعكس سلبا على القدرة الشرائية للمستهلك.<sup>(2)</sup>

---

(1) سلطان الطولاني، تراجع أسعار الشحن في الموانئ العالمية 30%، جريدة اليوم، الدمام، السعودية، 2016/03/11، على الموقع: <http://www.aljournhouria.com/news/index/256467> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/06/22

(2) حياة، % 90 من النقل البحري للبضائع بيد الشركات الأجنبية تكاليف إضافية تدفع من جيب المواطن، جريدة الجمهورية، يومية جزائرية، 2016/09/20.

## المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع وتحديات العولمة

يشكل النقل البحري جزءاً لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية ويستأثر بنسبة أكثر من 80% من حجم التجارة الدولية وفي حين يتطلب التواصل المادي لحركة نقل البضائع استخدام نظم نقل متعدد الوسائط يظل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية المعولمة (1).

كما يمثل النقل البحري محوراً رئيسياً للإنتاج والتوزيع لدوره في نقل الحركة والأنشطة الاقتصادية بين الأقاليم، لذلك فهو مؤثر رئيسي في قرارات التخطيط الاقتصادي والتنموي والعمراني، وفي إيجاد العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين المناطق المختلفة، علاوة على دوره في انتشار وتوزيع السكان. وتاريخياً كان للملاحة البحرية والنهرية دورها في صياغة أول دولة مترابطة ومتكاملة عرفها التاريخ... فيما شكلت منطقة البحر الأبيض المتوسط وسواحل الصين وجنوب شرق آسيا، النطاقات البحرية لأولى التجارب والرحلات الرائدة في مجال الملاحة البحرية (2).

ويقتضي موضوع العولمة في مجال النقل البحري التعرف على المستجدات التي طرأت على صناعة النقل البحري ذلك أن هناك تطوير وتحديث متزايد في خدمات النقل البحري لتنمية حركة التجارة الدولية فالاهتمام بقطاع النقل البحري يحظى بأهمية كبيرة لتجسيد علاقات مستدامة ذلك أن قطاع النقل البحري يستطيع أن يكون أحد القاطرات الرئيسية للتنمية.

وأهم ما ميّز النقل البحري للبضائع في العصر الحالي ويعتبر له الدور الكبير في تحقيق مكانة مهمة في مجال التجارة العالمية هو نظام التحويلة والنقل المتعدد الوسائط وهو ما سيتم دراسته من خلال المطلبين التاليين:

### المطلب الأول: نظام نقل البضائع بالحاويات وأهميته في التجارة العالمية

#### المطلب الثاني: النقل متعدد الوسائط (النقل من الباب إلى الباب)

(1) التطورات والاتجاهات الأخيرة في النقل البحري الدولي التي تؤثر في تجارة البلدان النامية، مذكرة من أمانة الأونكتاد، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. مجلس التجارة والتنمية، لجنة التجارة والتنمية، الدورة الخامسة، جنيف من 21/17 حزيران/يون 2013، البند 5 من جدول الأعمال المؤقت، ص 5.

(2) محمد ولد المنى، النقل البحري وموانئ العولمة، جريدة الاتحاد، الإمارات العربية المتحدة، 2010/01/29.

## المطلب الأول: نظام نقل البضائع بالحاويات وأهميته في التجارة العالمية

نتيجة التطورات المستمرة على مدى عقود من الزمن والتي مست بشكل كبير ومباشر المعاملات التجارية البحرية ظهر ما يعرف بأسلوب نقل البضائع بالحاويات حتى أصبحت هذه الوسيلة هي الطريقة المثلى في نقل البضائع من خلال ما يعرف بسفن الحاويات توفيراً للوقت والجهد ونقل البضاعة على الشكل الأمثل لتصل إلى المرسل إليه.

لذلك استوجبت الدراسة تحديد ماهية الحاويات ودورها في نقل البضائع مع دراسة النظام القانوني للحاويات على المستوى الدولي والوطني، وكذا بيان الطريقة المثلى لاستخدام الحاويات بشكل يمنع استغلالها في ما من شأنه التأثير على سلامتها وبالتالي سلامة البضائع المشحونة وحمايتها من أي تلف أو خسائر محتملة.

### الفرع الأول: النظام القانوني للحاويات

قبل التعرض للنظام القانوني للتحويلة لا بد من الإلمام بالإطار المفاهيمي لنظام نقل البضائع بالحاويات وتحديد المفهوم الدقيق لهذا النظام.

### أولاً: مفهوم نظام نقل البضائع بالحاويات

يقول مالكوم ماكلين مؤسس شركة ميرسك سيلاند Maersk-Sealand العملاقة أنه أول من فكر في نظام النقل بالحاويات في الثلاثينات من هذا القرن في نيو جيرسي بالولايات المتحدة الأمريكية، ولكنه أسس شركة Maersk-Sealand في الخمسينيات، وأتته الفكرة من أنه كان في يوم ينتظر شحنة بينما يتم إعادة تحميلها من الشاحنة إلى الباخرة وفكر أنه يمكن تحميل الشاحنة نفسها (مع بعض التغييرات عليها) بدلاً من إفراغ البضائع توفيراً للجهد والوقت والمال المهدر في التحميل والتفريغ وتكون هي بذلك الشحنة التي يجب تحميلها وليس الشحنة ذاتها<sup>(1)</sup>.

(1) وفي هذا الشأن تم سرد كتاب يروي تفاصيل ظهور حاويات نقل البضائع انطلاقاً من أبريل 1956 حين حملت ناقلة بترول معدلة 58 حاوية من نيويورك إلى هيوستن. كانت هذه هي البداية التي تطورت حاويات الشحن بعدها إلى صناعة ضخمة لعبت دوراً أساسياً في ازدهار التجارة العالمية. يأتي هذا الكتاب في الذكرى الخمسين من أول رحلة

إن الإحاطة بمفهوم الحاويات يستدعي طرح مختلف التعريفات التي نسبت إليها وكذا الميزات التي جعلها تحظى بالمكانة المهمة على المستوى الدولي في إطار تنمية التجارة البحرية الدولية.

ويتلخص نظام النقل بالحاويات في تغليف البضائع ورصها في حاويات ذات مقاييس موحدة لها فتحات جانبية ترص فيها البضائع في المخازن أو في مصانع المصدر الشاحن ولا تفتح إلا عند المستورد بعد نقلها بحرا (حسب واسطة النقل). وعادة ما تصنع الحاوية من مواد لا تتأثر بالعوامل الجوية أو الصدمات والاهتزازات التي قد تتعرض لها الشحنات المنقولة، وقد تزود بجوانب عازلة للحرارة والرطوبة أو بمصاصات للصدمات وهو ما يسمح بنقل الأدوات والأجهزة الدقيقة مثل التلفزيونات والمنتجات الزجاجية بتغليف بسيط نسبياً وفي حالة بعض السلع دون تغليف إطلاقاً<sup>(1)</sup>.

تعتبر الحاويات نموذج للاتجاه الحديث بموجبه يتم شحن البضائع داخل الحاويات ثم تنقل على سفن متخصصة ذات حمولات كبيرة تسع في بعض الأحيان لما يتجاوز ال 3000 حاوية.

وبهذا الخصوص وردت عدة تعريفات بشأن الحاويات أهمها ما جاء في اتفاقية سلامة الحاويات لسنة 1972 "CSE" والتي أبرمت في 1972/12/02 ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 وهي اتفاقية تطبق على كل الحاويات الموجهة للنقل الدولي من أهم أهدافها

للحاوية. ويعد أول كتاب يسرد التاريخ الكامل لحاويات الشحن. يشيد الكتاب بذكاء وإبداع رجل الأعمال مالكولم ماكلان الذي حول فكرة الحاوية إلى صناعة كبيرة خفضت من تكاليف شحن البضائع حول العالم. لم يكن الأمر سهلاً، فتطبيق هذه الفكرة على المستوى التجاري كان يتطلب الكثير من المال من المستثمرين ومن الموانئ التي كان عليها أن تتكيف مع هذا الابتكار بكل ما يحتاجه من تحديث وتطبيق لتكنولوجيات حديثة خاصة فيما يتعلق بنقل الحاويات إلى سطح السفن وتفريغها منها. كما استلزم نجاح الفكرة قيام ماكلان بتوصيل إمدادات إلى القوات الأمريكية في فيتنام ليقنع العالم بإمكانات الحاوية. وتطلب الأمر سنوات من التفاوض مع اثنين من كبار رجال الأعمال وهما هاري بريدج وتيدي جليسون وكذلك الكثير من المفاوضات حول المعايير القياسية لمواصفات الحاويات والتي جعلت من الممكن أن يتم نقلها في أي شاحنة أو قطار أو سفينة في أي مكان في العالم. يستعرض الكتاب دور الحاوية في تغيير الجغرافيا الاقتصادية عندما أسهمت في ازدهار موانئ نيويورك ولندن وأسهمت في تطور موانئ أخرى كانت قليلة النشاط سابقاً مثل ميناء أوكلاند. بفضل اختراع الحاوية أصبح الشحن رخيصاً للغاية وتمكنت المصانع من إرسال إنتاجها إلى مستهلكين في قارات أخرى بسهولة وبأسعار منافسة مما أنعش حركة التجارة الدولية ومهد الطريق إلى الازدهار الاقتصادي في آسيا التي أصبحت المصدر الأول للسلع الاستهلاكية الرخيصة ينظر : <https://ar.wikipedia.org>

(1) بان علي حسين، النقل في الحاويات وأهميته في رفع أداء الموانئ في دول مجلس التعاون الخليجي مع إشارة خاصة للعراق، الحوار المتمدن، العدد 4855، بتاريخ: 2015/07/03، على الموقع: <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=474769>، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/03/14.

تحقيق أقصى درجات السلامة عند نقل أو مناولة الحاويات: « الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة ولكي تجري رصرتها و/أو مناولتها بسرعة، بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركيئة لهذه الأغراض وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة. أما اتفاقية اسطنبول لعام 1990 فعرفت الحاويات على أنها « يقصد بعبارة حاوية أحد أنواع معدّات النقل "سيارة رفع ، صهريج متحرك، أو هيكل مماثل آخر " بحيث يجب أن يكون مقفلا كليا أو جزئيا ليشكل مقصورة معدّة لاحتواء البضائع، وذا صفة ومتينا بشكل كاف ليكون صالحا للاستعمال المتكرر. ومعدّا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائل النقل، دون الحاجة لعملية تحميل وسيطة. و معدّة للمناولة السريعة، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى. ومعدّا لتعبئته وتفريغه بسهولة. وأن يكون حجمه من الداخل مترا مكعبا أو أكثر (1). دون أن يشمل مفهوم الحاوية العربية التي تقوم برفعها ونقلها إلى متن السفينة.

### ثانيا: أنواع الحاويات

تختلف الحاويات باختلاف أحجامها ومقدار حمولتها وهي تتوزع كالاتي (2):

**حاوية قدم 20:** وتكون حمولتها الكلية حوالي 30 متر مكعب وأبعادها النظامية 6 أمتار طول  $2.25 \times$  متر عرض  $2.25 \times$  متر ارتفاع، والطول الأعظمي المستخدم منها هو فقط 5.80 متر حيث يبقى 20 سم لفتح وإغلاق الباب، ويكون الوزن الأعظمي الممكن للتحميل ضمن هذه الحاوية 18 طن.

**حاوية 40 قدم:** وتكون حمولتها الكلية حوالي 60 متر مكعب وأبعادها النظامية 12 أمتار طول  $2.25 \times$  متر عرض  $2.25 \times$  متر ارتفاع، والطول الأعظمي المستخدم منها هو فقط 11.80

(1) الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، دون اسم، مقال منشور على الموقع: <http://www.raseef-cont.com> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/03/14.

(2) موقع فرست فريبت انترناشيونال، [http://firstfright.blogspot.com/p/blog-page\\_2.html](http://firstfright.blogspot.com/p/blog-page_2.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/10/07.

## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

متر حيث يبقى 20 سم لفتح وإغلاق الباب ويكون الوزن الأعظمي الممكن للتحميل ضمن هذه الحاوية 22 طن.

**حاوية 40 قدم HQ 40:** وهو نوع مرتفع من الحاويات 40 قدم تصل هذه الحاويا حتى 68 متر مكعب وحمولتها القصوى 22 طن.

**حاوية OT:** وهي حاويا تكون بدون سقف وتستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن تحميلها عن طريق باب الحاوية إنما فقط بواسطة الرافعة نزولاً من سطح الحاوية أو البضائع المرتفعة التي لا يمكن احتوائها ضمن الحاويا من الأنواع السابقة ويمكن أن تكون 20 قدم أو 40 قدم.

**نظام الشحن البحري الجزئي LCL:** وهو نظام فعال للشحنات الصغيرة التي تشكل قسم صغير من الحاوية 20 قدم وطريقة التسعير ضمن هذه الطريقة هي على أساس الحجم بالمتر المكعب الذي تحتله البضائع.

### جدول يوضح أنواع الحاويات حسب حجمها

الحجم أو السعة بالمتر المكعب	الحجم أو السعة بالقدم المكعب	الارتفاع	العرض	الطول	
28 متر مكعب	1170 قدم مكعب	8.6 قدم = 2.386 متر	8 قدم = 2.35 متر	20 قدم = 5.899 متر	<b>20 قدم</b>
58 متر مكعب	2088 قدم مكعب	8.6 قدم = 2.386 متر	8 قدم = 2.35 متر	40 قدم = 12.02 متر	<b>40 قدم عادي</b>
67 متر مكعب	2412 قدم مكعب	9.91 قدم = 2.756 متر	8 قدم = 2.35 متر	40 قدم = 12.02 متر	<b>40 قدم عالي الارتفاع HQ</b>
77.7 متر مكعب	2797.73 قدم مكعب	9.91 قدم = 2.756 متر	8 قدم = 2.35 متر	45 قدم = 13.52 متر	<b>45 قدم عالي الارتفاع HQ</b>



### ثالثا: الأساس القانوني لنظام التحوية في الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري

يعرف نظام الحاويات لنقل البضائع أهمية كبيرة الأمر الذي يجعله محل اهتمام على المستوى الدولي والوطني، فقد عرف هذا النظام أساسه من خلال عدة اتفاقيات دولية تم تجسيدها على المستوى الداخلي من خلال انضمام الجزائر وتصديقها على جزء من هذه الاتفاقيات.

#### 1./ نظام الحاويات في الاتفاقيات الدولية:

- عرف نظام الحاويات بموجب أول اتفاقية وهي اتفاقية جنيف لعام 1972 وهي اتفاقية متعلقة بسلامة الحاويات أبرمت بتاريخ 1972/12/02 ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 على مستوى مجلس التعاون الجمركي ولم تصادق عليها الجزائر إلى الآن.

تهدف هذه الاتفاقية إلى تسهيل النقل الدولية بواسطة الحاويات ولهذا الغرض فإنها تضع معايير صنع الحاويات وتحدّد نظام الاعتماد وكذا تسهيلات القبول المؤقت وتصليح الحاويات. وعليه فإنّ الحاويات التي تتوفر فيها الشروط المحدّدة في الاتفاقية تستفيد من اعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي<sup>(1)</sup>.

- اتفاقية اسطنبول لـ 1990 المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 1990-06-26 والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 03/98 المؤرخ في 1998/01/12 . وهي اتفاقية المنبثقة من منظمة الجمارك العالمية، وتشرف على إدارتها، والتي دمجت مختلف الاتفاقيات المتعلقة بالإدخال المؤقت في وثيقة واحدة، فيما تسعى المنظمة لترويج دفتر الإدخال المؤقت في إفريقيا وآسيا ودول المحيط الهادي وأمريكا اللاتينية وأوروبا الشرقية والشرق الأوسط.

وتعنى اتفاقية اسطنبول بالادخال المؤقت للبضائع، كتلك البضائع للمشاركة في المعارض. ومن متطلبات تنفيذ أحكام الاتفاقية ضرورة وجود مؤسسات ضامنة للضرائب والرسوم الجمركية بموجب دفتر الادخال الجمركي المؤقت في ظل الاتفاقية.

(1) الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، مرجع سابق.

يعد دفتر الإدخال المؤقت للبضائع وثيقة جمركية دولية تسمح لحاملها مؤقتًا (لمدة تصل إلى سنة واحدة) باستيراد البضائع دون دفع الرسوم والضرائب التي عادة ما يتم تطبيقها، بما في ذلك ضرائب القيمة المضافة. ويلغي هذا دفتر الحاجة إلى شراء سندات الاستيراد المؤقتة. وطالما يتم إعادة تصدير البضائع داخل الإطار الزمني المخصص لها، لا توجد رسوم أو ضرائب مستحقة. ولكن الفشل في إعادة تصدير جميع السلع المدرجة في دفتر يؤدي إلى ضرورة دفع الرسوم المطبقة. إن الفشل في دفع تلك الرسوم يتسبب في قيام مصلحة الجمارك الأجنبية بمطالبة البلد الأصلي للمستورد. والاختصار ATA هو مزيج من العبارات الفرنسية والإنجليزية "Admission Temporaire/Temporary Admission" وفقًا لغرفة التجارة الدولية (ICC) ، في عام 2012، تم إصدار نحو 160000 دفتر دولي. وهي تغطي بضائع تقدر قيمتها بأكثر من 20 مليار دولار أمريكي<sup>(1)</sup>.

## 2./ نظام الحاويات في التشريع الجزائري

سعت الجزائر إلى مواكبة التحولات الاقتصادية من خلال تطوير المنظومة القانونية والجمركية وخاصة في مجال ما يسمى بالأنظمة الجمركية الاقتصادية وتجسد ذلك من خلال النصوص القانونية التي انعكست على نظام الحاويات:

المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21-01-1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02-12-1972 والتي كان لها أثر في تيسير عمليات النقل الدولي البري والبحري.

المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 12-01-1998 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26/06/1990.

القانون رقم 04/17 المؤرخ في 16/02/2017 يعدل ويتم القانون رقم 07/79 المؤرخ في 21/07/1979 والمتضمن قانون الجمارك الجزائري.

<sup>(1)</sup> <https://ar.wikipedia.org>

المذكرة رقم/177 م و ج/ م ف /3ت ت/ المؤرخة في 1978/02/22 المتعلقة بنقل البضائع بالحاويات.

التعليمة رقم /21 م ع ج/ الديوان 120/المؤرخة في 1995/07/17 المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات والاستفادة من إجراء الحساب المفتوح.وعليه فإنّ الاتفاقيات الدولية والنصوص الداخلية قد أدرجت الحاويات ضمن البضائع "معدات النقل" التي تستفيد من نظام القبول المؤقت والتي تقبل من أجل إعادة تصديرها على حالتها، أي دون أن تطرأ عليها تغييرات باستثناء النقل العادي نتيجة الاستعمال، وذلك لمدة معينة مع وقف الحقوق والرسوم ودون تطبيق تدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: دور نظام التحوية في تنمية الموانئ والسفن في ظل المتغيرات العالمية الجديدة

بعد أن أشرنا إلى أهم التغيرات التي طرأت على الاقتصاد العالمي وما كان لها من دور في التأثير على المبادلات التجارية وخصوصا مجال النقل البحري للبضائع، استحدث ما يعرف بسفن الحاويات أو ما يقصد به الاتجاه نحو نظام التحوية (Conteneurisation) الأمر الذي أثر من ناحية أخرى على تطور الموانئ وتنميتها لتعمل بشكل يتماشى ومتطلبات التجارة العالمية وتطورت بذلك شبكات النقل خاصة في ظل استخدام اللوجستيات ونظام التبادل الإلكتروني في إطار استخدام وسائل الاتصالات الحديثة.

والحديث عن تطور الموانئ يدفعنا بشكل مباشر إلى الحديث عن تطور السفن وتحديثها خاصة في ظل استحداث نظام التحوية، إذ تطلب الأمر اعتماد ما يعرف بسفن الحاويات التي كان لها دور كبير في تطوير التجارة البحرية.

بناء على ذلك سوف نتعرض من خلال هذا المطلب إلى دور الموانئ في تطوير التجارة البحرية بالإضافة إلى الأسطول التجاري البحري ودوره في رفع عجلة التنمية والتقدم التكنولوجي مع الإشارة إلى حالة الجزائر.

(1) الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، مرجع سابق.

## أولاً: تأثير التطورات في سفن الحاويات والموانئ على التجارة البحرية العالمية

لا تتجاوز حصة سفن الحاويات 12.9 في المائة من الأسطول العالمي من حيث الحمولة الطننية الساكنة غير أن دور سفن الحاويات في التجارة العالمية أهم مما قد توحي به هذه الحصة من الحمولة الطننية، إذ إن 52 في المائة من التجارة البحرية محسوبة بالدولار تُعبأ في حاويات. وإذا عُقدت مقارنة بين حصة مختلف أنواع السفن من الحمولة الطننية الساكنة وبين الحصة من قيمة البضائع المنقولة، تبين أن كل طن من الحمولة الساكنة لسفن الحاويات ينقل من التجارة البحرية (بالقيمة النقدية) أكثر مما ينقله طن من الحمولة الساكنة لناقلات السوائب بمقدار 27 مرة.<sup>(1)</sup> هذا وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية متصدرة الترتيب في مجال صناعة سفن الحاويات.

إن زيادة سعة الشحن في الموانئ العالمية يعني احتدام التنافس بين الشركات... فشركات التشغيل لا تستطيع تضيق الفرصة. كما أن الموانئ في موقف تنافسي بالغ الصعوبة لأن شركات الشحن تطلب وتؤكد انه في حالة عدم التوسع وعدم بناء أرصفة جديدة مع زيادة غاطس السفن في الموانئ وتوفير رافعات سريعة للغاية فإنها ستزول عملها في أماكن أخرى عدا عن رغبة الشركات أصحاب السفن في إنهاء عمليات التفريغ والتحميل خلال 24 ساعة، فضلا عن الحاجة لتوفير المزيد من المساحات لتخزين الحاويات في الميناء، وإنشاء طرق وسكك حديدية لتكثيف مع زيادة الحركة المرورية<sup>(2)</sup>.

وتشير الإحصائيات إلى أنه بلغ إجمالي حمولة الأسطول البحري العربي في ديسمبر 1996 إلى 14.7 مليون طن منها 3.6 مليون طن سفن بضائع عامة أي ما يشكل 24.4% من إجمالي الأسطول بينما تشكل سفن الحاويات 452 مليون طن بما يشكل 3% من إجمالي الأسطول وتعتبر

(1) استعراض النقل البحري 2012، مرجع سابق، ص 42.

(2) كيف تؤثر سفن شحن الحاويات العملاقة على مستقبل الملاحة؟، دون اسم، موقع BBC عربي الإخباري، [http://www.bbc.com/arabic/business/2013/02/130219\\_ship\\_navigation](http://www.bbc.com/arabic/business/2013/02/130219_ship_navigation) بتاريخ: 2013/02/19 تم الاطلاع بتاريخ: 2015/05/09.

سفن نقل البترول أكبر جزء من إجمالي الأسطول العربي إذ يصل إلى 6.9% مليون طن بنسبة 47% من إجمالي الأسطول العربي. إلا أن متوسط أعمار الأسطول العربي تتراوح بين 18 الى 30 عام وهو ما يدل على أن الأسطول العربي يستخدم سفنا قديمة تقليدية لا تتناسب مع الثورة التكنولوجية مما يسبب عدم إمكان إحرار الميزة التنافسية في السوق العالمية للملاحة<sup>(1)</sup>.

#### جدول يوضح عدد الحاويات المتداولة خلال الفترة من 2002 حتى عام 2008

السنوات	عدد الحاويات	معدل التغير %
2002	17400000	—
2003	24000000	38
2004	29600000	23
2005	26000000	- 12
2006	31000000	19
2007	31000000	37
2008	42500000	- 18

Source: Containerisation International, yearbook,. 2009, p.12

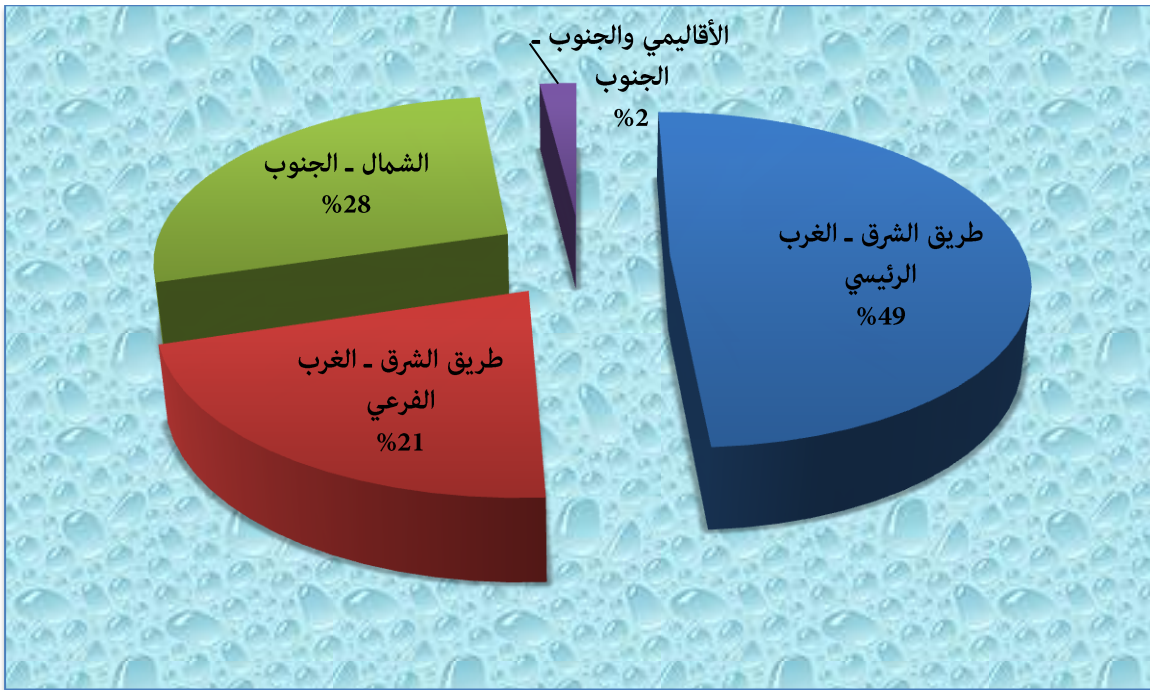
من خلال الجدول يتبين زيادة معدل نمو عدد الحاويات المتداولة خلال الفترة من 2002 وحتى عام 2004 ، حيث زادت من 2002 إلى 2003 بنسبة 38 %، وفي عام 2004 زادت عن 2003 بمعدل 23 % وذلك بعد خروجها من الأزمة التي تعرضت لها التجارة العالمية من أحداث سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية، وفي عام 2005 انخفضت الحاويات المتداولة بنسبة 12 % نتيجة لانخفاض التجارة العالمية في هذه الفترة وزادت النسبة إلى 19 %.<sup>(2)</sup>

(1) محمد نبيل ابراهيم، اقتصاديات النقل البحري، بحث غير منشور، دون تاريخ، ص 40.

(2) وحيد عبد اللطيف شاهين، نحو مستقبل تمويلي أفضل في النقل البحري مع دراسة حالة شركتي ايفرجرين ويومينج، ورقة مقدمة بالمؤتمر الدولي 26 للموانئ والنقل البحري "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، 07 . 09 فبراير 2010، ص 3.

وطوال عام 2014 ظلت أسعار الشحن بالحاويات متقلبة وتفاوتت فيها الاتجاهات السائدة في فرادى المسارات التجارية. ولم يطرأ تغيير يُذكر في مؤشرات السوق الأساسية رغم ازدياد الطلب العالمي على النقل البحري بالحاويات. ويعزى ذلك لأسباب في صدارتها تواصل الضغوط على أسعار السوق بفعل استمرار عرض السفن الذي تمثل في استخدام سفن شديدة الكبر في تجارة الخطوط الرئيسية وما أحدثه ذلك من تأثير في تجارة الخطوط غير الرئيسية. وسادت في سوق الناقلات الصهرجية التي تشمل نقل النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة والمواد الكيميائية، بيئة تعرضت فيها معدلات الشحن لتقلبات مماثلة في عام 2014 ومطلع عام 2015.<sup>(1)</sup>

توزيع التجارة العالمية المنقولة في حاويات حسب الطرق سنة 2014 (النسبة المئوية من التجارة العالمية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً)



المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى إصدارات مختلفة من Clarksons Research 2015

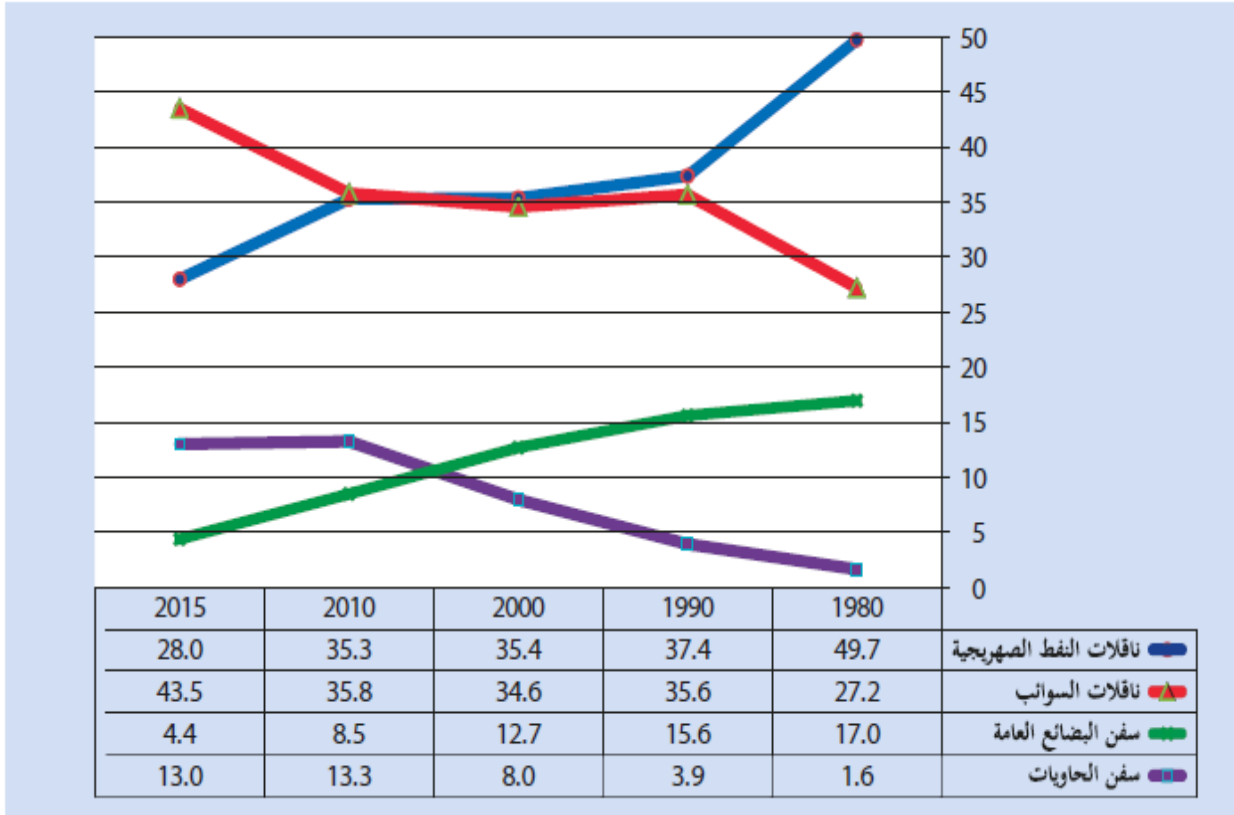
و *Lloyd's List Data Hub Statistics*

(1) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، استعراض النقل البحري 2015، على الموقع:

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015\\_ar.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_ar.pdf)

ورغم الأزمة الاقتصادية المتواصلة زاد أسطول سفن الحاويات بنسبة 5.2 في المائة خلال الفترة نفسها، فكان على طرفي نقيض مع تراجع النمو الاقتصادي العالمي، وقد يؤدي حدوث مزيد من الارتفاع في معدل النقل بالحاويات إلى أن ينمو الطلب على طاقة الحاويات الحولية إلى حد ما. بيد أن الطلب زاد بوجه عام بدرجة أقل من العرض خلال السنوات القليلة الماضية فتواصل العرض الزائد في سوق النقل البحري بالحاويات وازداد الضغط على أسعار الشحن بالحاويات في اتجاه الهبوط.<sup>(1)</sup>

### الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية خلال الفترة من 1980 إلى 2015



### ثانيا: أثر النقل بالحاويات على التجارة البحرية الجزائرية

بلغ عدد الحاويات التي تم إنزالها بميناء الجزائر العاصمة سنة 2016 بـ 285.779 حاوية بتسجيل زيادة تقدر بـ 6.937 حاوية مقارنة بسنة 2015 التي سجلت نزول 278.842 حاوية أي تسجيل زيادة بحوالي 2.5 بالمائة. إن الحاويات التي تم تحويلها من ميناء الجزائر العاصمة سنة

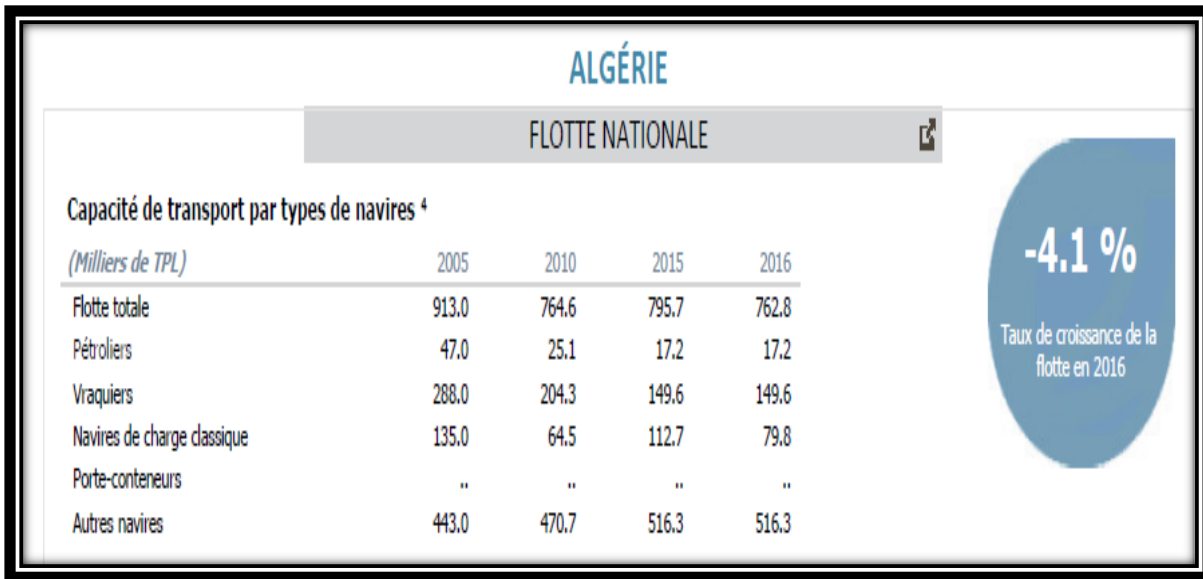
<sup>(1)</sup> استعراض النقل البحري 2015، مرجع سابق، ص 34.



2016 نحو الموانئ الجافة والمستودعات التابعة للجمارك تمثل 81.92 بالمائة من مجموع الحاويات التي تم إنزالها مما يجعل الميناء "مكان عبور وليس مكان تخزين".<sup>(1)</sup>

كما سجّل ميناء وهران ارتفاعا في حجم حركة الحاويات في إطار عمليات الاستيراد والتصدير، بنسبة 32,46 بالمائة، كما تم إحصاء دخول 21 ألف حاوية احتوت على بضائع مختلفة وتصدير 21491 وحدة أخرى مقابل استيراد 16345 وحدة وتصدير 15734 أخرى ويرجع هذا النمو لعدد الحاويات التي تردت على ميناء وهران من خلال هذه العمليات التجارية المتنوعة إلى انتقال العديد من المستوردين والمصدرين الناشطين بميناء وهران إلى استعمال الحاويات في نقل بضاعتهم سواء في إطار الاستيراد، أو التصدير أكثر من السابق. وذلك استجابة أصحاب للمعايير المطلوبة في هذا النشاط من أجل ضمان الحفاظ على البضاعة من أي ظروف قد تلحق بها أضرارا سواء كانت طبيعية أو غير ذلك<sup>(2)</sup>

#### كفاءة النقل البحري الجزائري حسب نوعية السفينة خلال الفترة من سنة 2005 إلى 2016



(1) إحصائيات عن وكالة الأنباء الجزائرية، <http://ar.aps.dz>

(2) بوعلام شلالي، ارتفاع نشاط نقل البضائع عن طريق الحاويات ميناء وهران، نشر في الأمة العربية 2009/04/28، على الموقع:

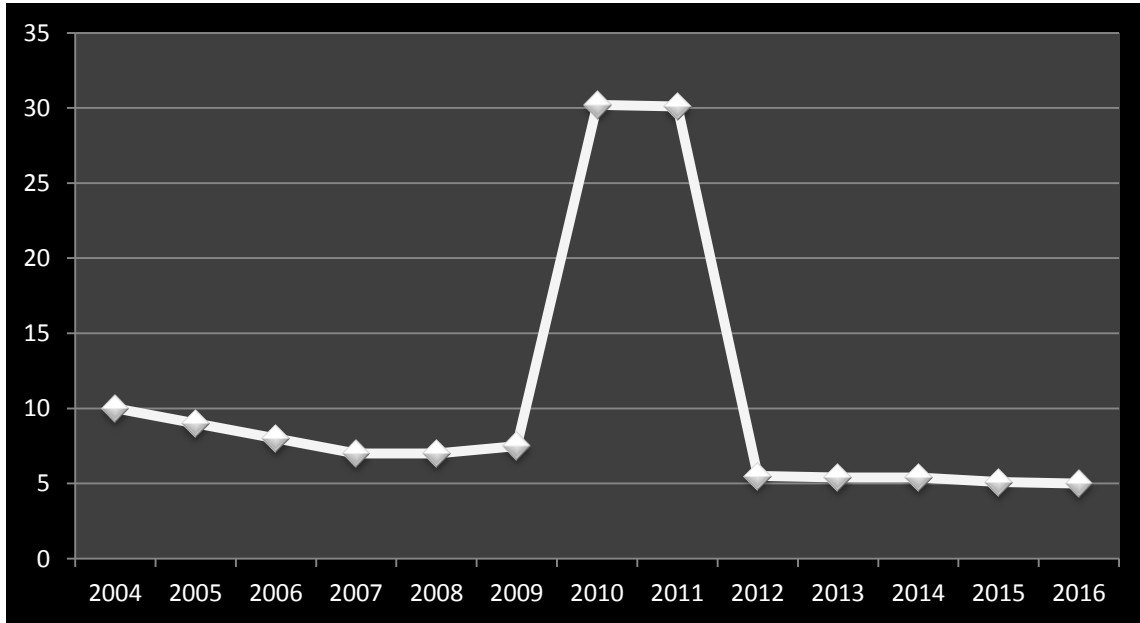
[http://www.eloumma.com/ar/index.php?option=com\\_content&task=view&id=2413](http://www.eloumma.com/ar/index.php?option=com_content&task=view&id=2413)

## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

في حين أظهرت حركة الملاحة خلال الثلاثي الأول من 2017 هيمنة لحاملات الحاويات بمعدل 270 سفينة أي 58 بالمائة من الرقم الإجمالي للسفن متبوعة بناقلات النفط والغاز التي بلغت نسبة 15 بالمائة. ومن جانب آخر، تمثل كمية السلع النازلة في ميناء الجزائر (المكونة أساسا من الواردات) نسبة 83 بالمائة من مجموع حركة النقل اي بنسبة انخفاض 1,7 بالمائة مقارنة بالثلاثي الأول من 2016 حيث يفسر ذلك اساسا بسبب تراجع كمية المعادن ومواد البناء والمواد البترولية المنزلة أما بخصوص السلع التي تم شحنها ف سجلت زيادة ب 11,6 بالمائة بمجموع 512,5 طن.<sup>(1)</sup>

وبالرغم من الكلفة المالية الإضافية الناجمة عن استعمال الحاويات في نقل البضائع في إطار العمليات المذكورة والتي تحسب على أصحابها أكثر من تكاليف العمليات بدون هذه الوسيلة إلا أن الإحصائيات تؤكد على تنامي وعي أصحاب هذه الشركات بأهمية بعدها الاستثماري والاحتياطي لتفادي خسائر ما قد تتجم عن أي متغيرات مفاجئة.

### مؤشر الربط الخاص بالنقل البحري الجزائري المنتظم منذ سنة 2004 إلى سنة 2016<sup>(2)</sup>



(1) ميناء الجزائر: تناقص عدد السفن المستقبلية خلال الثلاثي الأول لسنة 2017، وكالة الأنباء الجزائرية،

[/http://ar.aps.dz](http://ar.aps.dz)، 2017/05/24

(2) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأنكتاد، الواجهة البحرية للجزائر، معلومات عامة لسنة 2016، على الموقع:

<http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/fr-FR/012/index.html> تم الاطلاع

بتاريخ: 2016/12/15.

وقد شرعت الشركة الوطنية للنقل البحري في تدارك النقص الفادح في السفن عن طريق اقتناء عدد منها فخلال شهر أوت من سنة 2016 أشرف وزير النقل و الأشغال العمومية بميناء العاصمة على استلام الشركة لباخرة جديدة لنقل البضائع وسميت "تينزيران" طاقتها 12 ألف طن ومجهزة بأحدث التكنولوجيات ومحركات من آخر جيل بتكلفة إجمالية قدرت ب 25 مليون دولار وحسب بيان الشركة تعتبر هذه الباخرة الثامنة التي تم شراؤها لتدعيم الأسطول البحري الجزائري وهذا ضمن برنامج إجمالي يضم 25 باخرة مختلفة الأحجام والأنواع سنقتها "كنان" وهدف القطاع هو ضمان النقل البحري للبضائع بالاعتماد على الأسطول الوطني على الأقل برفع حصّة الشركة بالسوق إلى حوالي 30 بالمائة إلى غاية سنة 2020. (1)

### ثالثا: تأثير الأزمات الدولية على عمليات تداول الحاويات

كثيرا ما تسبب العلاقات السياسية بين الدول في أزمات انعكست على اقتصاد هذه الدول وأثرت بشكل ملحوظ على تجارتها الخارجية خاصة إذا ما كانت تجارتها الدولية مرتبطة ارتباطا وثيقا ببعضها، وكانت تمثل الجزء الأعظم من بواعث انعاش اقتصادها.

فالأزمات الاقتصادية وكذا السياسية تعتبر سببا فعلا في التأثير إما إيجابا أو سلبا على العلاقات التجارية البحرية بين الدول مما يتسبب في خسائر تصيب البضاعة كما هو الشأن بالنسبة للأزمة الخليجية بين دولة الإمارات ودولة قطر بسبب قيام الإمارات باحتجاز حاويات قطرية تحمل مواد غذائية الأمر الذي يمثل خرقا للقوانين والأعراف الدولية ومن شأنه أن يعقد الأمور ويجعل حلها صعبا لا يتم إلا في إطار متابعات قضائية. (2)

(1) حياة، % 90 من النقل البحري للبضائع بيد الشركات الأجنبية

تكاليف إضافية تدفع من جيب المواطن، مرجع سابق.

(2) أكدت موانئ دبي العالمية خلال النصف الأول من سنة 2017 أنها لن تسمح لسفن الحاويات التي ترفع العلم القطري أو المتوجهة إلى قطر أو القادمة منها بالرسو في أي من المحطات التابعة للشركة في الإمارات حتى إشعار آخر وذلك تماشيا مع قرار حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة بقطع العلاقات مع قطر وإغلاق كافة المنافذ البحرية والجوية أمام الحركة القادمة والمغادرة إلى قطر ومنع العبور لوسائل النقل القطرية كافة. وبالمقابل كان قد صرح وزير الاقتصاد القطري عن قيام بعض الأسواق والمناطق الاقتصادية في دول الحصار (الإمارات العربية المتحدة) والتي

## المطلب الثاني: النقل متعدد الوسائط (النقل من الباب إلى الباب)

إن التطور والتحديث الذي تعرفه صناعة النقل بالحاويات من شأنه أن يعزز من نمو عمليات النقل المشترك التي تتعلق بالنقل البري أي ما تعلق منها بالطرق وسكك الحديد والخدمات اللوجستية وخدمات التوزيع من وإلى الميناء. الأمر الذي يقتضي توفير خدمات إضافية برية للحاويات مما تنعكس إيجابياته على التخفيف من الضغط الموجود في الميناء والعمل على تحسين إنتاجية أرصفة الحاويات.

نتيجة لذلك عرف النقل البحري للبضائع أسلوبا جديدا ومستحدثا في النقل البحري للبضائع وهو ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط أو ما اصطلح على تسميته بالنقل من الباب إلى الباب وهو نظام وليد التكنولوجيا الحديثة يعتمد على نقل البضاعة بأكثر من وسيلة نقل منذ تكلف الشاحن بالبضاعة وإلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، الأمر الذي قد يقتضي نقل البضاعة بحرا وبراً وجواً من خلال السفينة وبالاستعانة بالطائرة أو بالقطار عن طريق السكك الحديدية.

تقوم فكرة النقل من الباب إلى الباب على أساس دمج وسائل نقل البضائع من باب المنتج حتى باب المستورد النهائي للسلعة، في سلسلة واحدة متناسقة الحلقات، كل حلقة منها تمثل وسيلة من وسائل النقل المستخدمة في رحلة هذه السلعة، وذلك على خلاف نظام النقل التقليدي الذي تستقل فيه كل وسيلة نقل بإجراءاتها وبالقائمين بها وبأنظمتها وتكاليفها، مما نشأ عنه انفصال يكاد يكون كاملا بين النقل البحري والنقل البري بمختلف أنواعه والنقل الجوي.<sup>(1)</sup>

---

تسوق نفسها على أنها مناطق تجارة حرة، قامت باحتجاز الآلاف من حاويات البضائع القطرية مع بدء قرار الحصار، على الرغم من أنها مدفوعة الثمن مسبقا.

(1) وقد تعددت في الآونة الأخيرة التسميات التي تطلق على هذا الفكر الحديث في النقل فسمي النقل المخترق، وسمي كذلك النقل المشترك وأخيرا النقل متعدد الوسائط، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل، الأمم المتحدة، نيويورك 2001، ص 75.

## الفرع الأول: ماهية النقل متعدد الوسائط

أولاً: النقل متعدد الوسائط في ظل الاتفاقيات الخاصة بالنقل متعدد الوسائط

تم استحداث قواعد النقل متعدد الوسائط من خلال اتفاقيات مختلفة منها ما هي خاصة بهذا النوع من النقل ومنها ما هي عامة تتعلق بعمليات النقل البحري مثل ما هو الشأن بالنسبة لاتفاقية روتردام لعام 2008.

1./ على المستوى الدولي: بذلت الهيئات الدولية المختصة بقضايا النقل عدة محاولات لإرساء

قواعد قانونية موحدة تتعلق بالنقل متعدد الوسائط. (1)

ونتيجة لذلك قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها رقم: 33/160 المؤرخ في 20 كانون الأول/ديسمبر 1978 عقد مؤتمر للمفوضين لدراسة واعتماد اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط ورجت من مجلس التجارة والتنمية التابع للأمم المتحدة النظر في التاريخ المناسب لعقد المؤتمر.

عقد مؤتمر الأمم المتحدة لوضع اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط تحت رعاية الأونكتاد بمكتب الأمم المتحدة في جنيف وانعقد الجزء الأول من المؤتمر من 12 الى 30 تشرين الثاني/نوفمبر 1979 وانعقدت الدورة المستأنفة من 8 الى 24 أيار/مايو 1980.

على إثر ذلك أبرمت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في 24 ماي 1980 غير أنها لم تدخل حيز النفاذ. (2)

وقد نصت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في ما يتعلق بتعريف هذا النوع من النقل بما يلي: يعني النقل الدولي المتعدد الوسائط نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهده الى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر. أما

(1) LACASSE, Le transport multimodal international de marchandises, étude comparative des droits Canadien et Français, thèse Université Paris 1, 1988 .p 90

(2) تتطلب اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط للبضائع مصادقة 30 طرفاً، وإلى غاية نهاية سنة 2016 انضمت إليها الدول التالية: بوروندي، جورجيا، رواندا، زامبيا، السينغال، شيلي، لبنان، ليبيريا، المغرب، المكسيك ومالوي.

عمليات تسلّم وتسليم البضائع المضطّلع بها في تنفيذ عقد نقل وحيد الواسطة وفقا للتعريف الوارد في العقد المذكور فلا تعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط.

فالنقل متعدد الوسائط هو نقل البضائع بواسطة واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهده إلى مكان التسليم النهائي في الدولة الأخرى.

أما الفقرة الثالثة من نفس المادة فعرفت عقل النقل متعدد الوسائط للبضائع على أنه عقد يتعهد بموجبه متعهد النقل المتعدد الوسائط، في مقابل دفع اجرة النقل، بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير.

من خلال التعريف السابق فإن أهم شروط النقل متعدد الوسائط هي<sup>(1)</sup>:

- أن يتم بموجب وثيقة واحدة تشمل جميع مراحل النقل (من الباب إلى الباب).
- أن يتولى تنظيم النقل متعهد للنقل متعدد الوسائط ويكون مسؤولا عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها وبموجب سند شحن واحد وتسليمها على أفضل حال.
- أن يكون النقل مقابل اجرة نقل شاملة تشمل جميع مراحل نقل البضاعة.
- أن يخترق النقل دولتين على الأقل ويستخدم واسطتين نقل على الأقل على سبيل المثال بحرية وسككا حديدية أو بحرية وجوية أو طرقا برية وجوية. ونشير إلى أن النقل المتعدد الوسائط في جوهره ليس نظام نقل جديد بل نظام قانوني جديد للنقل مضافا إلى الأنظمة أحادية الواسطة المعروفة من قبل، فالجديد ليس النقل ذاته إنما النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين تلك الأنظمة أحادية الواسطة كلها أو بعضها في عقد النقل المتعدد الوسائط، فجميع أنماط النقل المائي والجوي والبري (طريقي سككي) موجودة من قبل ولكل نوع منها قواعده وأحكامه القانونية التي تنظمه الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية، كما أن لكل منها وسائل نقل خاصة والجديد في الأمر هو الربط بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل هذه لتقديم خدمة نقل متكاملة يتعهد

(1) نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر أحمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 36، العدد 3، سنة 2014، ص 329.

بها شخص واحد على أساس عقد نقل واحد وبموجب مسؤولية واحدة وأجر إجمالي واحد وفي ظل نظام قانوني خاص. وفي الإطار القانوني للنقل المتعدد الوسائط تنقسم العلاقات التعاقدية بين الأطراف المعنية إلى طائفتين، الأولى تقوم بين مرسلي البضائع ومتعهد النقل المتعدد الوسائط، والثانية تربط بين متعهد النقل ومقاولي النقل من الباطن.

### الفرق بين النقل متعدد الوسائط والنقل أحادي الوسائط (1)

النقل أحادي الوسائط	النقل متعدد الوسائط
تعدد مرات الشحن وتعقدها	خدمة مباشرة وميسرة للشاحن
صعوبة ضبط الوقت	خدمات التزامن المحكم
جمود في اختيار وسيلة النقل	الترشيد في اختيار وسيلة نقل وخط سير الرحلة
تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف	تكامل عمليات النقل بأقل تكاليف
التعامل مع ناقلين متعددين	التعامل مع متعهد واحد للنقل
تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل	مسؤولية واحدة في مواجهة الشاحن
تعدد وثائق النقل	وثيقة نقل واحدة
تعدد النوايين بتعدد وسائل النقل	نولون إجمالي واحد
كثرة ما تتعرض له البضاعة من تلف وخسارة	تقليل تلف وضياع البضائع
وضياع	
طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك النهائي	تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع

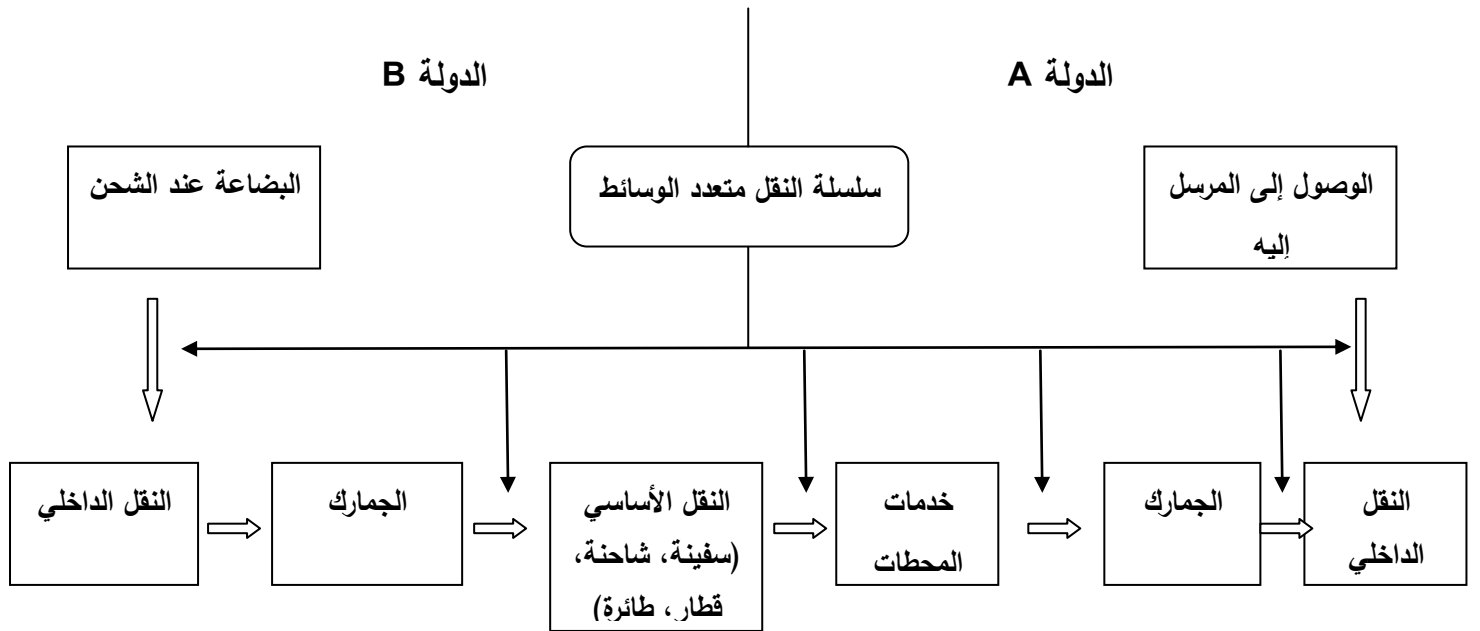
أما النقل الداخلي متعدد الوسائط عندما يتم النقل داخل الدولة باستخدام وسيلتين على الأقل من وسائل النقل يمكن أن نطلق على ذلك نقل متعدد الوسائط بشرط أن يتم تسيير البضائع المنقولة

(1) رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكييف معها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة وهران، 2012/2013، ص 80.

بموجب وثيقة نقل واحدة. أما في حالة استخدام أآثر من وسيلة نقل آل على حده ولكل منها عقد أو وثيقة نقل منفردة فهذا لا يعد من قبيل النقل متعدد الوسائط.

إن استخدام أكثر من وسيلة لنقل البضائع يوفر دون شك ميزة أكبر وأفضل في ما يتعلق بتوفير الأمان وضمان وصول البضاعة إلى المرسل إليه بسرعة أكبر وتكلفة أقل مما يجعل من هذه الوسيلة الطريقة الأمثل لنقل البضاعة بجودة أكبر في النقل وبالتالي ينعكس ذلك إيجابا على اقتصاد الدولة وتجارها سواء الداخلية أو الخارجية.

سلسلة العمليات المكونة للنقل متعدد الوسائط للبضائع (1)



والشركات التي تقوم بأعمال متعدد النقل متعدد الوسائط هي:

- شركات الملاحة التي تقوم بتشغيل السفن والحاويات على وجه الخصوص.
- مجموعة شركات لا تمتلك سفناً وتعتمد على خدمات وأصول شركات أخرى بحرية وبرية) طرق وسكك حديدية.

(1) نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر أحمد، مرجع سابق، ص 330.



- مقدموا البضائع عن طريق تجميع الأنشطة بوسائط النقل المختلفة وإدارتها وتطوير مراكز التوزيع، والاعتماد على شبكة من الوكلاء داخلياً وخارجياً وقد يتطلب ذلك اندماج بعض الشركات لإمكانية السيطرة على حركة النقل وتحقيق حد أدنى من التشغيل.

جدول يوضح خصائص النقل متعدد الوسائط وأهميته بالنظر إلى الوسيلة المستخدمة

وسيلة النقل	النقل باللوريات	النقل بالسكك الحديدية	النقل المائي الداخلي
تكلفة النقل:			
• المسافات القصيرة 1-250 كم	الأفضل	متوسط	الأسوأ
• المسافات المتوسطة والطويلة	الأسوأ	الأفضل	متوسط
أكثر من 250 كم	الأسوأ	متوسط	الأفضل
• المسافات الطويلة أكثر من 400 كم			
السرعة في النقل (وقت الرحلة)	الأفضل	متوسط	الأسوأ
من الباب - للباب			
القدرة على النقل من الباب للباب	الأفضل	الأسوأ	الأسوأ
عدد المواقع التي تخدمها الوسيلة	الأفضل	الأسوأ	الأسوأ
القدرة على الوفاء بالعمليات المنتظمة	الأفضل	متوسط	الأسوأ
التلف والفقد للبضائع أثناء النقل	الأفضل	الأفضل	متوسط
التأثر بالأحوال الجوية	متوسط	الأفضل	الأسوأ
الأمان أثناء النقل	الأسوأ	الأفضل	الأفضل
إستخدام الطاقة	الأسوأ	متوسط	الأفضل
مستوى الاعتمادية على الوسيلة	الأفضل	الأفضل	متوسط

2/. أما على المستوى العربي: قام مجلس وزراء النقل العرب في دورته 21 التي عقدت عام 2008 في مدينة بورسعيد اصدر قرارا وافق بموجبه على مشروع الاتفاقية وكلف الامانة العامة بعرضه على الأجهزة المختصة ووافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي عام 2009 ومجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري عام 2009.

ودخلت اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية حيز النفاذ بعد أن صادق الأردن عليها وإيداع وثائق التصديق عليها في الامانة العامة لجامعة الدول العربية تهدف الى تنظيم وتيسير انتقال السلع بمختلف الوسائط بين أراضي الدول العربية وعبرها باعتبار أن هذا النمط من النقل هو أحد عناصر تنمية التبادل التجاري بين الدول العربية إضافة الى الحاجة الى تنمية قطاع خدمات نقل متعدد الوسائط الذي يتسم بالسهولة والكفاءة ويتناسب مع احتياجات التجارة العربية والحاجة لتطوير خدماته بين الدول العربية وبأنماط النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية<sup>(1)</sup>.

تمت الموافقة على اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية من طرف المجلس الاقتصادي والاجتماعي بموجب قرار رقم: 1766 بتاريخ: 2009/02/12 ومن طرف مجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري بموجب قرار رقم: 7123 بتاريخ: 2009/09/09، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ: 2011/08/11 بعد 30 يوما من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية وفقا للمادة 46 منها.

تهدف هذه الاتفاقية إلى تنظيم وتطوير النقل متعدد الوسائط للبضائع بين مختلف الدول العربية من خلال تنظيم الإطار القانوني بما يتناسب والنظام التشريعي الخاص بكل دولة لتجسيد تنمية الروابط الاقتصادية بين الدول العربية.

كما أن هذه الاتفاقية ركزت في ديباجتها على ضرورة تقوية فرص إيجاد خدمات نقل متعدد الوسائط تتميز بالسهولة والكفاءة وتتناسب واحتياجات التجارة العربية في ظل إطار تنظيمي وقانوني يكفل ذلك.

(1) اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية تدخل حيز التنفيذ، موقع جريدة الدستور، عمان، الأردن، 2010/02/03، على الموقع: <https://www.addustour.com/articles/659402>، تم الاطلاع بتاريخ: 2015/07/10.

الدول الموقعة والمصدقة أو المنظمة:

الدولة	تاريخ التوقيع	تاريخ إيداع وثيقة التصديق أو الانضمام
المملكة الأردنية الهاشمية	2010/01/13	2010/01/13
الإمارات العربية المتحدة	2011/05/31	2012/02/20
مملكة البحرين	2010/02/24	
الجمهورية التونسية		
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية		
جمهورية جيبوتي		
المملكة العربية السعودية	2010/04/28	2011/07/12
جمهورية السودان		
الجمهورية العربية السورية	2011/05/25	2011/05/25
جمهورية الصومال		
جمهورية العراق	2011/03/17	2014/03/19
سلطنة عمان		
فلسطين	2010/02/24	
قطر		
جمهورية القمر المتحدة		
الكويت		
الجمهورية اللبنانية		
ليبيا		
جمهورية مصر العربية		
المملكة المغربية		
الجمهورية الإسلامية الموريتانية		
الجمهورية اليمنية	2010/02/24	

وبالرجوع إلى نص المادة الأولى من الاتفاقية فإنها عرفت النقل متعدد الوسائط على أنه يمثل نقل بضاعة بين دولتين عريبتين أو أكثر باستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية شخص واحد) متعدد النقل من نقطة استلامه للبضاعة من المرسل حتى تسليمها للمرسل إليه.

كما عرفت نفس الاتفاقية عقد النقل متعدد الوسائط على أنه العقد المبرم بين المرسل ومتعهد النقل أو من ينوب عن أي منهما والذي يحدد الشروط التي بموجبها يقوم متعهد النقل بنقل البضاعة التابعة للمرسل من بلد عربي إلى المرسل إليه في بلد عربي آخر مقابل أجر محدد.

أما وثيقة النقل متعدد الوسائط فهي ذلك المستند الذي يصدر بموجب عقد النقل متعدد الوسائط ويعتبر إثباتاً على استلام متعهد النقل للبضاعة موضوع النقل بالحالة المبينة فيها لتسليمها إلى المرسل إليه بذات الحالة. وهذه الوثيقة يمكن أن تكون ورقية أو إلكترونية، وهي نوعان:

- 1- وثيقة النقل متعدد الوسائط القابلة للتداول تكون "لأمر شخص" أو "لحامله".
- 2- وثيقة النقل متعدد الوسائط غير القابلة للتداول تحرر باسم مرسل إليه واحد.

وبالتالي فقد نصت الاتفاقية صراحة على إمكانية استخدام وثيقة نقل محررة بالطريقة الإلكترونية عملاً بما جاءت به اتفاقية روتردام لعام 2008 التي اعتمدت لأول مرة سند الشحن الإلكتروني أو ما أسمته الاتفاقية بسجل النقل الإلكتروني.

إن جوهر النقل متعدد الوسائط ينطوي في الواقع على فلسفتين هامتين، الأولى اقتصادية والثانية قانونية، أما النظرية الاقتصادية تتمثل في السعي للاستفادة والمميزات النوعية لوسائط النقل المختلفة من خلال المزج بين استخدام واسطتي نقل أو أكثر لنقل البضاعة لتحقيق المزايا المطلوبة طبقاً لطلبات العملاء، فالميزة النوعية للنقل بالشاحنات هي المرونة، والنقل بالسكك الحديدية هي القدرة على نقل الشحنات الكبيرة، وبالنسبة للنقل المائي الرخص النسبي في أسعار النقل، وبالنسبة للنقل الجوي

تحقيق عنصر السرعة في النقل. أما النظرية القانونية تتمثل في وحدة النقل ووحدة وثيقة النقل ووحدة المسؤولية عن البضاعة ووحدة أجره النقل ووحدة وثيقة التأمين على البضاعة لإجمالي الرحلة.<sup>(1)</sup>

### ثانيا: النقل متعدد الوسائط في ظل اتفاقية روتردام لعام 2008

نتيجة عدم وجود نص قانوني عالمي ملزم يدعم ويحكم عقود النقل البحرية ويشمل أيضا النقل في وسائط أخرى مثل السكك الحديدية أو الطرق البرية أو النقل الجوي، تم إصدار اتفاقية تحكم عقود النقل الدولي للبضائع سميت باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا بتاريخ 2008/12/11 والتي عرفت بقواعد روتردام 2008 كتسمية شائعة لها.

وقد عرفت الاتفاقية عقد النقل بموجب المادة 1 فقرة 1 على أنه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره النقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

ويتبين من نص هذه المادة أن الاتفاقية تشترط أن يكون عقد النقل يتضمن نقل البضاعة عن طريق وسيلة بحرية وجوبا إضافة إلى أي وسيلة أخرى برية كانت أو جوية على خلاف الاتفاقيات السابقة كاتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع واتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية التي لم تكن تفرض هذا الشرط وإنما يكفي أن يتم نقل البضائع عن طريق وسيلتي نقل مختلفتين أي كانت طبيعتهما سواء تضمنت نقلا بحريا أم لا.

### الفرع الثاني: أسس ومتطلبات النقل متعدد الوسائط

نال النقل متعدد الوسائط قسطا من معطيات النهضة التكنولوجية المعاصرة، فأفاد من نتائج ثورة الحاويات وثورة الاتصالات وتبادل البيانات إلكترونيا وفنون بناء وسائل النقل، كما أفاد من علوم اللوجستيات والتوزيع الشمل وأصول التسويق وإدارة الجودة الكلية، وكانت ثمرة ذلك ترشيد تكاليف النقل متعدد الوسائط وتحسين كفاءة عملياته وزيادة تدفقاته وتكامل خدماته مع تقليل زمن وصول البضائع

(1) فاروق ملش، هل تنضم مصر إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج2)، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس "رؤية مستقبلية"، من 17 إلى 19 مارس 2013.

إلى يد المرسل إليه نهائياً، فأصبحت عمليات الإنتاج العالمي منتظمة في شبكة جغرافية تربطها منظومة نقل متكامل تشمل العالم بأسره، وأخذ نمط التجارة العالمية في التغير تغييراً جذرياً من حيث الحجم والمكونات والطرق الرئيسية التي تنقل عبرها هذه التجارة.<sup>(1)</sup>

وللولوج إلى السلسلة اللوجستية الكونية وللاستفادة من القيمة المضافة والفوائد الاقتصادية الكبيرة التي يمكن أن تعود على الاقتصاديات الوطنية لا بد من تطوير النقل المتعدد الوسائط وقيام حكومات الدول بالعديد من الإجراءات والمشاريع اللازمة لتحقيق بنية أساسية وتنظيمية لنقل متعدد وسائط متكامل ذو فعالية عالية وهذه الإجراءات والمشاريع تشكل المرتكزات الأساسية للنقل المتعدد الوسائط.<sup>(2)</sup>

ويتجسد ذلك من خلال ثلاث أسس هي: البنية التحتية للنقل، التشريعات القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل، وتبادل المعلومات من خلال الوسائط الإلكترونية.

#### أولاً: البنية التحتية للنقل

إن نظام النقل المتعدد الوسائط يقتضي تكامل منظومة النقل واستعداد وسائط النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية لاستقبال كافة البضائع ونقلها بسهولة وأمان ضمن أراضي الدولة وصولاً إلى الدول المجاورة بالنسبة للنقل الطرقي فإنه يقتضي وجود شبكة طرق جيدة تربط الموانئ الرئيسية بالمدن المختلفة وتوفر السير الآمن، وتوافر وصلات طرقية تؤدي إلى الدول المجاورة لتسهيل عبور الترانزيت، إضافة إلى وجود أساطيل نقل برية ذات كفاءة عالية وذات مواصفات عالمية خصوصاً لنقل الحاويات وكذلك توفير سرعة الشحن والتفريغ. أما بالنسبة للسكك الحديدية فإنها تعتبر ركيزة أساسية من ركائز النقل متعدد الوسائط بسبب الميزات الكثيرة التي يتمتع بها، وأهمها الأسعار المنافسة لباقي أنواع النقل خصوصاً في المسافات البعيدة مع إمكانية نقل حجوم كبيرة واختصار للزمن، أما النقل

(1) فاروق ملش، مرجع سابق، ص 13.

(2) نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر أحمد، مرجع سابق، ص 331.

الجوي فيستخدم في حالة نقل البضائع غالية الثمن أو سريعة التلف ويجب تكون المطارات قريبة من الموانئ الرئيسية ومراكز الصناعة.(1)

شبكات السكك الحديدية في الوطن العربي ومحاور الربط السككي بين الأقطار العربية الحالية والمقترحة أكتوبر 2002 (2)

عرض الخط	طول الشبكة الحديدية بالكيلومترات	القطر
ضيق	215	الأردن : الحجازي الأردني
ضيق	293	سكة حديد العقبة
قياسي	479	تونس
ضيق	1739	
قياسي	2888	الجزائر
ضيق	684	
قياسي	1390	السعودية
ضيق	4578	السودان
قياسي	1771	سورية : الخطوط الحديدية السورية الحجازي السوري
ضيق	338	
قياسي	1889	العراق
قياسي	316	لبنان
ضيق	80	
قياسي	5150	مصر
قياسي	1904	المغرب
قياسي	704	موريتانيا
مخصص لنقل فلزات الحديد من المناجم إلى ميناء نواديبيو		

(1) عماد سكر، النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، وزارة النقل السورية، 2010، ص 11.

(2) محمود زنبوعة، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد الثاني، 2006، ص 262.

## في الجزائر:

عرفت الجزائر نظام النقل متعدد الوسائط أو النقل من الباب إلى الباب من خلال شركات وطنية وأجنبية، ويعد هذا النوع من النقل أساسه في ظل النصوص الجزائرية بموجب المادة 3 من المرسوم رقم 148/82 المؤرخ في 17/04/1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري تحت تسمية النقل المختلط المتعدد الكيفيات، والتي نصت على أن النقل المختلط المتعدد الكيفيات هو النقل المنفذ بمقتضى عقد واحد، على طريقتين مختلفتين على الأقل، يتحمل متعامل وحيد مسؤولية ضمان النقل من بدايته إلى نهايته تجاه المتعاقد. وكذلك يجد أساسه بموجب المادة 19 من القانون رقم: 17/88 المؤرخ في 10/05/1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه تحت تسمية النقل المشترك متعدد الوسائط والتي اعتبرت نقلا مشتركا متعدد الأنماط كل نقل ينجزه بموجب سند وحيد نمطان مختلفان من النقل على الأقل ويغطي المسافة من بدايتها إلى نهايتها تحت مسؤولية متعامل وحيد تجاه المتعاقد.

وأهم هذه الشركات نجد: (1)

- 1./ شركة SNTR من خلال الشركات التابعة لها: AGEFAL, LOGITRANS, MAINTENANCE PLUS
- 2./ المؤسسة الوطنية الخاصة MEDORIENT
- 3./ الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN MED
- 4./ الشركة الدولية CMA- CGM ALGERIE

وفي هذا الشأن يمكن الحديث عن جهود الجزائر الحديثة خلال سنة 2017 في سبيل تطوير المنشآت والبنية التحتية لتطوير عقد النقل متعدد الوسائط للنقل البحري.

قامت الحكومة على مواصلة إنجاز المنشآت الأساسية الكبرى للطرق والسكك الحديدية والموانئ والمطارات وفقا للوسائل المالية الموفرة لهذا الغرض. وستسعى الحكومة إلى تجسيد إطار قانوني وتنظيمي جديد يرمي إلى المحافظة على الاستثمارات المنجزة بشكل أفضل وتسيير عصري

---

(1) قماز ليلي الدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2013/2014، ص 40.



للمنشآت الأساسية بهدف توفير خدمة عمومية مكيفة مع طلب متعدد الأشكال والتطلع إلى ضمان المزيد من شروط الراحة. وفي ما يخص النقل البري تتطلع الحكومة إلى الحد من الفوارق الجهوية من خلال تهيئة شبكة كفيلة بفك العزلة عن سكان الأرياف وتحسين الولوج إلى المناطق النائية وضمان النقل على مستوى المناطق الحدودية بالجنوب الكبير. (1)

وفي مجال النقل بالسكك الحديدية ستتخذ الحكومة كل التدابير الرامية إلى تحسين نجاعة نظام النقل بالسكك الحديدية قصد عرض خدمات في مجال نقل المسافرين والبضائع ذات جودة عالية من حيث الوتيرة والمدة الزمنية للنقل والنوعية (الراحة والموثوقية والسلامة والأمن) مع ضمان سعر تنافسي للتمكين من نقل أكبر قدر من المسافرين والبضائع. (2)

وفي نفس الإطار دائما قامت الحكومة بدراسة جدوى حول نقل البضائع متعدد الوسائط بين طاسيلي للطيران والمؤسسة العامة للوجيستيك النقل (لوجيترانس- فرع للشركة الوطنية للنقل البري للبضائع). وتجدر الإشارة أن طاسيلي للطيران تضمن تغطية خطوط داخلية وخمس خطوط دولية (باريس، ستراسبورغ، مرسيليا، نانت و ليون )، كما أنها ستفتح خط يربط بين الجزائر العاصمة ونواكشوط عبر تندوف، وهذا في ظرف الثلاثي الاول ل 2017. يذكر أن طاسيلي للطيران تأسست في مارس 1998 وبدأت أولى رحلاتها الجوية في أبريل 1999 وبعد أن كانت شركة مختلطة بين الجوية الجزائرية وسوناطراك أضحت منذ 2005 ملكية لمجمع سوناطراك بنسبة كاملة وتمتلك الشركة حاليا أسطولاً جويًا يتمثل في 31 طائرة وتضمن 24 وجهة محلية ودولية. (3)

(1) وفي هذا الإطار سيتم الانطلاق في إنجاز برنامج خاص على مستوى الهضاب العليا يرمي إلى ترقية القدرات الرعوية والفلاحية وكذا تحسين ظروف النقل بالجنوب والجنوب الكبير من خلال إنجاز منافذ إلى الطريق العابر للصحراء. فضلا عن ذلك ستعكف الحكومة على تطوير أعمال ترمي إلى تأهيل النقل البري من خلال تحسين احترافية المتعاملين وعصرنة المحطات وترقية النقل متعدد الوسائط وتعميم الترتيبات المتعلقة بمكافحة انعدام الأمن عبر الطرق وكذا اعتماد الضبط الاقتصادي والتقني. ينظر: وكالة الأنباء الجزائرية، <http://ar.aps.dz/economie/44546-2017-06-19-15-04-25> بتاريخ: 2017/06/19.

(2) وكالة الأنباء الجزائرية، المرجع نفسه.

(3) حكيم، ب، اتفاق شراكة بين طاسيلي للطيران ومؤسسة النقل البحري للمسافرين، <http://www.eco-algeria.com> بتاريخ: 2017/01/05.

## ثانياً: التشريعات القانونية

نظراً لأن عملية النقل تتطلب عبور أكثر من دولة ولكل منها نظم جمركية مختلفة كان لابد من إبرام اتفاقية دولية لكي تشبع حاجة المتعاملين في النقل متعدد الوسائط من قواعد موحدة تسري على سائر الدول لكي تحكم العلاقات القانونية، وتقيم التوازن بين حقوق والتزامات أطراف النقل متعدد الوسائط، وتبين طبيعة المسؤوليات التي تقع على عاتقهم ومداهها وحدودها، بالإضافة إلى ما يلزم لهذا النمط الجديد من النقل من وثائق، وشكلها وحجتها في الإثبات، ثم وضع الأحكام لما يمكن أن ينشأ حيالها من المطالبات والدعاوى القضائية، وفي ظل غياب اتفاقية دولية تحكم النقل متعدد الوسائط فإنه يفترض للدول الراغبة في استخدام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط أن تكون عضواً في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الأخرى ذات الصلة أهمها: (1)

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980-1981
- الاتفاقية الخاصة بنقل البضائع بحراً (قواعد هامبورغ) 1978 الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً، هامبورغ - ألمانيا 1978
- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات، لعام 1972 المعدلة، جنيف.
- الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بوثائق الشحن لعام 1924 والبروتوكول المعدل لها لعام 1968، بروكسل
- الاتفاقية الدولية الخاصة بخطوط الشحن، لندن 1966/4/5
- الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية
- الاتفاقية الدولية لتسهيل عبور البضائع عبر الحدود بواسطة السكك الحديدية جنيف 10/12/1925 ودخلت حيز التنفيذ في 1/4/1953
- الدولي الاتحاد للنقل الجوي
- الاتفاقية الدولية للطيران المدني وتعديلاتها - شيكاغو - 1944/12/7.
- الاتفاقية الدولية لتوحيد القواعد الدولية الخاصة بالنقل عن طريق الجو - مونتريال 1999/3/28
- الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع والمعروفة باسم اتفاقية التير 1949 - 1987.

(1) محمود زنبوعة، مرجع سابق، ص 256.

- الاتفاقية الدولية لتسهيل وتنسيق الإجراءات الجمركية اتفاقية كيوتو 1973.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع براً 1956
- الاتفاقية الجمركية للعبور الدولي للبضائع 1967-1977.

ونظرا إلى أهمية النقل البحري في الاقتصاد الوطني الجزائري ستعتمد الحكومة في إطار رؤية متكاملة جملة من التدابير ذات الطابع التشريعي والتنظيمي والتقني على مجال السكك الحديدية لإضفاء مزيد من النجاعة على النقل البحري. أما في مجال النقل الجوي وفضلا عن تعزيز قدرات الشركات الوطنية وإتمام إنجاز مطاري الجزائر ووهران الجديدين وترقيتهما إلى محاور دولية فإن الحكومة تعترم مراجعة الإطار التنظيمي الذي يخضع له الطيران المدني من أجل تأهيله وفق المعايير الدولية.(1)

وفي هذا الشأن سيتم القيام بعدة أعمال أهمها تعزيز الوظائف السيادية للدولة من خلال إعداد مخطط لتطوير النقل الجوي ومراجعة الإطار التشريعي والقانوني والتنظيمي الذي يؤطر الجوانب التقنية والاقتصادية المتعلقة بذلك. كما يتعلق الأمر بعصرنة التجهيزات وصيانتها ومنح شهادات الكفاءة لتشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية وتحسين مردودية المطارات.

### ثالثا: تبادل المعلومات من خلال الوسائط الإلكترونية

لقد ساهمت التكنولوجيا المتطورة ونظام تبادل البيانات والتي تعرف Electronic Data Interchange بتطوير إدارة سلسلة التوريد وزيادة فعالية النقل المتعدد الوسائط من خلال تسهيل تدفق البضائع اختصاراً ب EDI بسرعة عبر المرفأ وتوفير الوقت الذي تستلزمه إجراءات العمل الورقي ضمن المرفأ، وزيادة الوثوقية وسعة التخزين. كما ساهمت هذه التكنولوجيا في زيادة المنافسة بين مقدمي الخدمات اللوجستية بسبب تغير متطلبات الناقلين والشاحنين.(2)

(1) وكالة الأنباء الجزائرية، <http://ar.aps.dz/economie/44546-2017-06-19-15-04-25> بتاريخ: 2017/06/19

(2) نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر أحمد، مرجع سابق، ص 333.

يعتمد تحقيق أهداف ومزايا النقل متعدد الوسائط إلى ضرورة اعتماد نظام معلومات واتصالات تنقل خلاله المستندات وأية معلومات أخرى، ويتم من خلاله إحلال تبادل المعلومات إلكترونياً (التجارة الإلكترونية) محل المستندات الورقية التقليدية ومن بينها وثيقة النقل متعدد الوسائط التي تعد أهم المقومات الرئيسية التي يقوم عليها هذا النمط من النقل ويعرف عادة التبادل الإلكتروني للبيانات بأنه انتقال المعاملات التجارية والإدارية من حاسوب إلى حاسوب باستخدام معيار متفق عليه لتنظيم العمليات المتعلقة بالعملية.<sup>(1)</sup>

وفي هذا الإطار تتطلع الحكومة الجزائرية إلى أعمال ذات أولوية تتعلق بإقامة الشباك الوحيد وتطوير المناطق اللوجيستية وتعزيز الأسطول الوطني لنقل المسافرين وشحن البضائع وإطلاق الملاحة الساحلية الوطنية انطلاقاً من ميناء جن جن.

#### رابعاً: متعهد النقل متعدد الوسائط

يعرّف متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه الشخص الذي يبرم بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفته أصيلاً لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد. ويعتبر متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤول عن عمليات النقل المتعدد الوسائط ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد البضاعة من لحظة استلامها إلى لحظة تسليمها عليه مهام عديدة تبدأ باختيار أفضل طرق ووسائل النقل والحصول على الوثائق اللازمة ومتابعة سير عملية النقل من خلال وكلائه إضافة إلى تحمله المخاطر المالية أثناء سير عملية النقل<sup>(2)</sup> ويمكن التمييز بين نوعين من متعهدي النقل متعدد الوسائط، فنجد متعهدي النقل متعدد الوسائط مالكي السفن، ونجد متعهدي النقل متعدد الوسائط غير مالكي السفن.

(1) محمود زنبوعة، مرجع سابق، ص 254.

(2) نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر أحمد، مرجع سابق، ص 333.

كما توجد مجموعة أخرى من متعهدي النقل لا يملكون أي وسيلة من وسائل النقل كوكلاء الشحن وملاك المخازن وشركات المناولة حيث يقومون بالتعاقد من الباطن مع وسطاء النقل. (1)

إن ظاهرة العولمة وتبادل السلع والخدمات عبر الحدود في مختلف مجالات الأنشطة الانسيابية أدى إلى نمو التجارة العالمية وانسيابها من خلال الحدود وبين القارات سواء عبر مراكز الإنتاج أو أسواق الاستهلاك وبالتالي أصبح عبور الحدود يتطلب نقل مخترق للحدود أيضا وهو ما يحققه النقل متعدد الوسائط في ظل قوانين أو معاهدات واتفاقيات على الأصعدة الوطنية أو الإقليمية أو العالمية. (2)

---

(1) هشام بوريش، دور قطاع النقل البحري الجزائري في إطار متطلبات النظام الاقتصادي العالمي الجديد، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، العدد 5، 2011، ص 86.

(2) استعراض النقل في بلدان الاسكوا، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا الإسكوا ، الأمم المتحدة، 1999، عدد 10، ص 41.

## الفصل الثاني: مظاهر عولمة النقل البحري للبضائع في ظل

### اتفاقية روتردام

من خلال الفصل الأول من هذا الباب تعرضنا إلى مظاهر وصور عولمة النقل البحري للبضائع بشكل عام، وما كان لها من أثر على تطور السفن والموانئ في ظل تحرير التجارة البحرية في إطار منظمة التجارة العالمية.

أما خلال هذا الفصل رغم أننا لن نخرج عن نفس الإطار والمتمثل في تحديد مظاهر عولمة النقل البحري للبضائع، إلا أننا سوف نتعمق في إطار حدود الدراسة المتمثلة في عرض صورة هذه العولمة في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008 باعتبارها الاتفاقية محل الدراسة.

الأمر الذي يدفعنا إلى دراسة أهم مظهر من مظاهر العولمة في ظل اتفاقية روتردام وهو اعتماد سند الشحن الإلكتروني في نقل البضائع أو كما ورد بالاتفاقية باستخدام مصطلح: سجل النقل الإلكتروني، فما هو مدلول هذا السند؟ وما الذي يميزه عن سند الشحن التقليدي الذي عرفته الاتفاقيات السابقة للنقل البحري للبضائع؟ وما هي الطبيعة القانونية لهذا السند باعتباره يعتمد في إصداره على وسائط الاتصال الإلكترونية؟

للإجابة على هذه الأسئلة سيتم دراسة التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني في المبحث الأول، ثم من خلال المبحث الثاني سوف نتعرض إلى دراسة الطبيعة الدولية والإلكترونية لسند الشحن الإلكتروني.

## المبحث الأول: التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني

يعتبر سند الشحن البحري أهم وثيقة تقوم عليها العلاقة بين طرفي عقد النقل البحري وهما الناقل والشاحن، ونظرا لمختلف التطورات التي عرفتتها التجارة الدولية عموما، وسند الشحن خصوصا على مدى سنوات كان من الضروري الإلمام بكل ما يتعلق بهذه التطورات، خاصة وأنها أصبحت تقترب من كونها إلزامية بالنظر إلى انتشار التعامل بها من طرف مختلف الدول الناقلة مع الدول النامية التي تمثل الدول العربية النسبة الأكبر منها باعتبارها دول شاحنة بالدرجة الأولى.

وتحقيقا لهذا الغرض اقتضى الأمر تحديد ماهية سند الشحن الإلكتروني باعتباره سند حديث النشأة في مجال النقل البحري للبضائع، وكذا باعتباره أهم ما جاءت به اتفاقية روتردام لعام 2008 تجسيدا لمبدأ العولمة في قطاع النقل البحري، كما سيتم التعرض إلى أطراف سند الشحن الإلكتروني كون أن هذا السند يرتب إلتزامات وحقوق ومسؤولية على أطرافه متى تم إصداره والتوقيع عليه ونفاذه في مواجهة كل الأطراف.

لذلك سوف يتم دراسة هذا المبحث من خلال المطالبين التاليين:

**المطلب الأول: ماهية سند الشحن الإلكتروني**

**المطلب الثاني: القواعد المنظمة لطرق إصدار سند الشحن الإلكتروني**

## المطلب الأول: ماهية سند الشحن الإلكتروني

إن استعمال سندات الشحن التقليدية تعتبر ظاهرة حديثة العهد في عمر الزمن، رغم أن النقل البحري للبضائع يعتبر أقدم أنواع النقل، ذلك لأن صاحب البضاعة في الزمن السابق كان يصاحب بضاعته عندما يتم نقلها من مكان لآخر، إلا أنه وبمرور الزمن اختفت هذه الظاهرة لعدم وجود الوقت الكافي لدى التجار لمصاحبة بضائعهم، واستعيض عن ذلك بقيام الناقل بتسليم الشاحن إيصالاً يعترف فيه بتسليم البضاعة ليقوم بدوره بإرسال هذا الإيصال إلى المرسل إليه... وكان لظهور هذا السند أثره الكبير على عقد النقل البحري حيث أصبح هذا العقد يضم شروطاً جوهرية يتم الاتفاق عليها بين الناقل والشاحن وكانت هذه الشروط مستخلصة مما هو متعارف عليه في مجال النقل البحري، ثم ظهرت التشريعات التي تنظم هذه العقود، وكان أولها هو التقنين البحري الفرنسي الصادر عام 1681 في زمن لويس الرابع عشر.<sup>(1)</sup>

### الفرع الأول: تعريف سند الشحن الإلكتروني

إن تعريف سند الشحن الإلكتروني يحيلنا إلى تحديد مفهوم سند الشحن التقليدي أولاً في ظل الاتفاقيات الدولية السابقة وكذا القانون الجزائري.

#### أولاً: تعريف سند الشحن التقليدي

تطوّرت وسائل وأساليب النقل البحرية في الآونة الأخيرة تطوراً كبيراً في كافة الأنشطة والمجالات والقطاعات الاقتصادية، وتزامن مع هذا التطور حدوث تطور موازٍ له في عقود النقل البحري للبضائع، نظراً لأن النقل البحري يعد شريان التجارة الخارجية وعصب حركة تداول الثروات بين العديد من دول العالم. وتبعاً لذلك فقد لاقى سند الشحن أهمية كبيرة في تلك النوعية من العقود،

(1) هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، موضوع مداخلة بمؤتمر القانون والحاسوب، جامعة اليرموك، كلية القانون، إربد، الأردن، من 12 إلى 14 تموز (جويلية) 2004. منشور، ص3.



لكونه أداة في تمثيل البضاعة وفي نقل ملكيتها، وفي تمكين المرسل إليه من التصرف فيها بمجرد حيازتها<sup>(1)</sup>.

ولم تتضمن معاهدة بروكسل لعام 1924<sup>(2)</sup> ولا بروتوكولات تعديلها أي تعريف لسند الشحن كما أنه حتى القوانين المقارنة كالقانون الفرنسي والإنجليزي والأمريكي خلت من تعريف لسند الشحن لكنها فرضت على الناقل إصدار سند شحن بناء على طلب من الشاحن. وسند الشحن البحري وظائف حيوية ومهمة لأنه يمثل الأشياء الثابتة فيه، ولهذا يؤدي سند الشحن ثلاث وظائف رئيسية، أولها أنه أداة لإثبات استلام الناقل للبضاعة. والثانية أنه يعد أداة لإثبات عقد النقل. والوظيفة الثالثة لسند الشحن أنه يمثل ملكية البضائع المشحونة.

ويُعرّف سند الشحن في المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري لسنة 1978 (قواعد هامبورج) بأنه: "وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقّي الناقل للبضائع وشحنه لها، وبموجبها يتعهد الناقل بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة المطابقة من المرسل إليه أو الحامل الشرعي، والتي تقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو بموجب الإذن، أو لحاملها"<sup>(3)</sup>.

(1) سعود العماري، سند الشحن البحري، مقال منشور على الموقع الإلكتروني لجريدة اليوم، جريدة يومية تصدر عن دار اليوم للإعلام، <http://www.alyaum.com> بتاريخ: 2016/05/02. العدد 15662. تم الاطلاع بتاريخ: 2016/09/21.

(2) هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والموقعة بتاريخ 1924/08/25 وقد انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل 1924 بموجب المرسوم رقم: 64/71 المؤرخ في: 02 مارس 1964 (مرسوم يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924 - جريدة رسمية رقم: 1964/28). وقد تضمن القانون البحري الجزائري بعض أحكام المعاهدة كما أعطت المادة 747 بحري جزائري للمعاهدة قوة القانون الداخلي بالنسبة للنقل البحري المتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية. وقد تم تعديل المعاهدة بموجب بروتوكولين، الأول بروتوكول تعديل معاهدة سندات الشحن في 23 فبراير 1968. وقد أطلق على هذا البروتوكول اسم: قواعد فيسبي (*Règles de Visby*) ودخل حيز التنفيذ في: 23 جوان 1977، وبروتوكول ثاني بتاريخ 21 ديسمبر 1979 والذي دخل حيز التنفيذ في 18 ماي 1986.

(3) في ماي 1976 ومن ثم دعت الجمعية العمومية للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي لمناقشة المشروع. إذ انعقد المؤتمر في مدينة هامبورغ في الفترة من 6 إلى 31 مارس سنة 1978 وحضر المؤتمر 77 دولة. وفي 31 مارس 1978 أقر المؤتمر الوثيقة الختامية للاتفاقية، وقرر المؤتمر أن يطلق على الاتفاقية اسم: اتفاقية الأمم المتحدة

وسند الشحن باعتباره الوثيقة أو المستند الذي يفرغ فيه عقد النقل البحري، يلعب هذا الدور الهام في تسيير حركة التجارة البحرية، ويبرز هذا الدور باعتباره تمثيلا للبضاعة المبيعة. فهذه الأخيرة لا تسلم ماديا للمشتري، كما هو الحال في البيوع عند الوصول، لذا يقوم سند الشحن بدور هام ورئيسي في تمثيلها. لهذا لم يقف التقدم عند سند الشحن الورقي، بل ظهر ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني. فسعى أطراف التجارة الدولية الدائم للاستفادة من التقدم المذهل في عالم الاتصالات واستغلاله في تسيير وإتمام الصفقات التي تتم بينهم، أسفر عن استحداث آلية جديدة تتلاءم مع هذا التطور<sup>(1)</sup>.

بناء على طلب الشاحن، يكون الناقل ملزما بإصدار سند شحن بالنسبة للبضائع التجارية التقليدية وهو ما أشار إليه القانون الفرنسي الصادر ب 18 جوان 1966 في مادته 18<sup>(2)</sup>. فسند الشحن هو الإيصال الذي يوقع عليه الريان بتسلمه البضاعة على متن السفينة. ويحرر سند الشحن حتى في حالة إيجار السفينة ... أما إذا تعلق الأمر بعقد نقل بحري فلا يحزر إلا سند شحن مثبت للعقد والشحن معا<sup>(3)</sup>.

الناقل يتحمل نقل البضاعة من ميناء إلى آخر، يتعلق الأمر هنا بالميناء البحري<sup>(4)</sup>. المبدأ أنه عندما يطلب الشاحن سند شحن فإن الناقل يكون ملزما بإصدار سند شحن لنقل البضائع التجارية<sup>(5)</sup> وهو ما أشارت إليه المادة 3 فقرة 3 من اتفاقية بروكسل 1924 والمادة 18 من القانون الفرنسي الصادر في 18/06/1966 وكذا المادة 14 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ 1978.

---

**نقل البضائع بحرا لعام 1978** وأوصي أن تعرف أحكامها باسم: قواعد هامبورغ (*Règles de Hambourg*) ودخلت حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992.

(1) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 63 و 64.


(2) وهو ما أشارت إليه اتفاقية بروكسل لعام 1924 أيضا في المادة 3 فقرة 3.

(3) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2006، ص 194.

(4) René Rodière, Droit maritime, Dalloz, 5<sup>ème</sup> édition, France, 1971, P 274

(5) Pierre Bonassies, Christian Scapel, Droit maritime, Edition DELTA, Paris, France, 2007, P 601

نموذج سند شحن تقليدي (نسخة طبق الأصل)

CONNAISSEMENT DE TRANSPORT COMBINE N°				
Chargeur		 <p>SOCIETE NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX</p> <p>SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 138.450.000 F SIÈGE SOCIAL: 16, AVENUE MATIGNON - 75008 PARIS REGISTRE DU COMMERCE PARIS B 542 110 481</p> <p>Reçu pour expédition en état et conditionnement apparemment bon (sauf ce qui peut être inscrit ci-dessous) :                      -- ..... container (s) remis fermé (s) et plombé (s) et déclaré (s) par l'expéditeur contenir les marchandises ci-dessous indiquées (1)                      -- les marchandises indiquées ci-dessous.</p> <p>La remise de la marchandise à la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux et la déclaration faite par l'expéditeur de cette marchandise sur le présent connaissement valent acceptation de sa part des clauses figurant au verso, même en l'absence de sa signature.</p> <p>Le présent connaissement a été établi en un nombre d'exemplaires négociables précisés ci-dessous, l'un des exemplaires négociables étant accompli, l'autre est ou les autres sont de nulle valeur.</p> <p>N° 60 (F) IMP JANVART 93 LES LILAS</p>		
Destinataire				
ou à son Ordre		<p>CONNAISSEMENT "CONTENEURS"</p>		
à notifier à		<p>Lieu de prise en charge</p>		
Navire prévu		<p>Port de chargement</p>		
Port de déchargement		Lieu de livraison		Fret payable à
Nbre de Connaissements :				
Marques, Numéros	nombre, genre des colis	Désignation des marchandises déclarées par le Chargeur	Poids des Marchandises	Volume des Marchandises

Extrait d'un connaissement conteneurs de l'ancienne Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux

على الرابط:

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Connaissement#/media/File:Connaissement\\_conteneur](https://fr.wikipedia.org/wiki/Connaissement#/media/File:Connaissement_conteneur)

.JPG

أما بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فالمشروع لم يحدد تعريف واضح لسند الشحن وإنما اكتفى ببيان طبيعة ووظيفة السند باستخدامه عبارة وثيقة الشحن، فقد نص من خلال المادة 748 من الأمر رقم: 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 المتضمن القانون البحري الجزائري على أنه: « بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها».

كما أن سند الشحن البحري باعتباره وثيقة تثبت العلاقة التعاقدية بين طرفي عقد النقل البحري الشاحن والناقل لا بد أن تتوفر على مجموعة من البيانات التي يفقد السند قيمته القانونية وحجيته في الإثبات متى تم إغفال هذه البيانات أو أسيء إدراجها في سند الشحن.

فسند الشحن البحري يظهر في ثلاث صور، فقد يكون إسميا وفي هذه الحالة يشترط ذكر إسم المرسل إليه في السند، وقد يكون سند شحن لأمر وهنا يتضمن وجوبا أسماء طرفي العقد الشاحن والناقل ونادرا ما يكون سند شحن لحامله.


كما يشترط أن يدرج في سند الشحن كل البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة من خلال تعيينها تعيينا دقيقا فيتم تحديد كميتها وحجمها ونوعها ووزنها وطبيعتها حسب ما إذا كانت من بين البضائع الخطرة أم لا وكذا العلامات التي تميزها وتحدد طبيعتها.

كما يمكن إدراج بعض التحفظات ضمن سند الشحن والتي تهدف في مجملها إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، لذلك لا بد على الناقل أن يوضح بموجب السند الأسباب التي جعلته يدرج هذه التحفظات بمعنى الأسباب التي حملته على الشك في صحة البيانات التي صرح بها الشاحن بخصوص نوع البضاعة وحجمها ووزنها وقيمتها، ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل، فإن عجز عن هذا الإثبات تعين عدم التعويل على التحفظ المدون في سند الشحن. (1)

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 198.



نموذج يوضح البيانات الأساسية الواجب إدراجها في سند شحن تقليدي

Chargeur :		Connaissance n° :	
		Date :	
Destinataire : A		Transitaire du port de	
l'ordre de :		chargeur :	
Arrivée à notifier à :			
Pré-transport par :	Lieu de réception :		
Navire principal :	Port de :		
Port de déchargement :	Destination finale :		
Marques et n°	Nombre et genre des colis, description des marchandises	Poids brut	Volume
Déclarations ci-dessus faites par le chargeur			
FRET et FRAIS : مكان إدراج النافل البحري للتحفظات			
Emplacement pour le transporteur pour certifier ou non l'embarquement et porter éventuellement ses réserves.		Fret payable à : Nbre d'originaux du connaissance :	
		Lieu d'émission : Pour le transporteur Le chargeur	

Le destinataire peut être une banque ou un transitaire qui le transmettra ensuite à l'ordre du destinataire final contre sécurités de paiement.

En cas de transports combinés

Connaissance maritime

Description des marchandises

En général 4 ex : "connaissance chef" (capitaine), armateur, chargeur, réceptionnaire

### ثانيا: سند الشحن الإلكتروني في ظل اتفاقية روتردام

نتيجة للتطورات التكنولوجية وما صاحبها من تطور في الكمبيوتر والاتصالات ظهرت التجارة الإلكترونية كإحدى روافد ثورة المعلومات<sup>(1)</sup>. فبدأت تطبيقات التجارة الإلكترونية بالازدهار في فرنسا في السبعينات من القرن الماضي، إلا أن الفرنسيين لم يعملوا على تطويرها للاستعمال الدولي وإنما خصصوها فقط للاستعمال الداخلي<sup>(2)</sup>.

ونتيجة لذلك ظهر ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني في مجال النقل البحري للبضائع وهو ما أشارت إليه اتفاقية روتردام 2008 (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً) رغم أنها أشارت إليه من خلال مصطلح مبتكر وهو سجل النقل الإلكتروني.

فاتفاقية روتردام 2008<sup>(3)</sup> ابتكرت وثيقة الشحن الإلكترونية والتي عوضت وثيقة الشحن التقليدية بأن أشارت إليها الاتفاقية بمصطلح جديد وهو: سجل النقل الإلكتروني بأن عرفته المادة

---

(1) فادي محمد عماد الدين توكل. عقد التجارة الإلكترونية. منشورات الحلبي الحقوقية. الطبعة الأولى. 2010. ص 15.  
(2) أبو غزالة طلال. التجارة الإلكترونية. مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <http://www.commerce.net> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/10/05.

(3) ترسي الاتفاقية التي اعتمدها الجمعية العامة في 11 كانون الأول/ديسمبر 2008، نظاما قانونيا موحدا وحديثا ينظم حقوق والتزامات الشاحن والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وبوجه خاص، إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل، 25 آب/أغسطس 1924) ("قواعد لاهاي")، والبروتوكولات الملحقة بها ( "قواعد لاهاي-فيسي")، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، 31 آذار/مارس 1978) ("قواعد هامبورغ")، وتقدم بديلا لهذه الاتفاقيات. وتوفر قواعد روتردام إطارا قانونيا يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الاتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني. وتوفر الاتفاقية للشاحن والناقلين نظاما عالميا ملزما ومتوازنا لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى. وهي اتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ بعد ولم تصادق عليها الجزائر ولا أي دولة عربية إلى تاريخنا هذا.

وقد صادقت على الاتفاقية ثلاث دول فقط هي: إسبانيا بتاريخ 2011/01/19، الطوغو بتاريخ 2012/07/17، والكونغو بتاريخ 2014/01/28. وكلها وقعت على الاتفاقية بتاريخ: 2009/09/23.

الأولى في فقرتها 18 من الاتفاقية بما يلي: "سجل النقل الإلكتروني" يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال 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، والتي:

( أ ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

( ب ) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحوي عليه".

ويقدم الشحن الإلكتروني خدمة كبيرة للمصدرين؛ فبدلا من اللجوء إلى المنافذ الجمركية، أو التعامل مع شركة من شركات التخليص الجمركي أصبح بالإمكان القيام بذلك كله من خلال نظام للشحن الإلكتروني الذي يمكن المصدر من إنهاء كافة الخطوات السابق ذكرها من خلال الإنترنت بسهولة ويسر<sup>(1)</sup>.

ورد ذكر سند الشحن في مجموعة المصطلحات التجارية الدولية الصادرة في سنة (1980) المعروفة بالانكوترمز (INCOTERMS) وهي اختصار (INTERPRETAION OF TRADE TERMS) وهو سند الشحن المحرر بواسطة الناقل البحري. وقد يكون النولون (أجرة النقل) منصوص على أنها مدفوعة مقدما (FRIGHT PRIPAIED) أو تدفع في ميناء الوصول (FRIGHT ATDISTINATION). ونظرا لأن التطور الذي لحق بطريق النقل الدولي للبضائع قد أدى بدوره إلى

وقد وقعت على الاتفاقية إلى غاية سنة 2017 ما يبلغ 25 دولة هي: أرمينيا، الكامرون، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدانمارك، فرنسا، غابون، غانا، اليونان، غينيا، غينيا بيساو، لكسمبرغ، مدغشقر، مالي، هولندا، النيجر، نيجيريا، النرويج، بولندا، السينغال، إسبانيا، السويد، سويسرا، التوغو، الولايات المتحدة الأمريكية. ولا يوجد ضمن الدول الموقعة أي دولة عربية.

(1) الأكاديمية البريطانية العربية للتعليم العالي، إشحن بضاعتك، على الموقع:

[http://www.abahe.co.uk/marketing-and-strategic-planning-enc/63865-shipping-goods-](http://www.abahe.co.uk/marketing-and-strategic-planning-enc/63865-shipping-goods-after-e-procurement.html)

[after-e-procurement.html](http://www.abahe.co.uk/marketing-and-strategic-planning-enc/63865-shipping-goods-after-e-procurement.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/10/30.

تطور في الوثائق والمستندات والعقود الخاصة بعملية النقل نفسها كعملية تعاقدية من الناحية القانونية.(1)

إلا أن الفقه المصري أعطى تعريفاً محدداً لسند الشحن البحري الإلكتروني على أنه يتحرر سند الشحن البحري الإلكتروني عبر شبكات الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه. وقد أيدت قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية CMI الموقع عليها في مؤتمر باريس 1991 مساهمة لأسباب التطور التكنولوجي وتبسيطاً للإجراءات تبين من الأجدى إبدال سند الشحن بالرسائل المرسلة بين الأطراف المعنية عن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لتنظيم الإرسال الإلكتروني لسندات الشحن دون التدخل في محتوى تلك السندات لإعمال روح قواعد سند الشحن البحري الإلكتروني(2).

وكذلك أصدرت ولاية نيويورك الأمريكية تشريعاً للتوقيع والسجلات الإلكترونية في 1999/09/28 وقد وضعت المادة الثالثة من الفصل الرابع من هذا القانون على عائق مكتب تقنيات الولاية تنظيم تقرير يتضمن وضع دليل منظم لعمل أفضل الوسائل والسبل لإنشاء واستخدام وتخزين والمحافظة على السجلات الإلكترونية، وقد أصدرت ولاية بنسلفانيا الأمريكية قانوناً مماثلاً في 1999/12/16. أما في تونس فقد صدر قانون المعاملات الإلكترونية في 2000/08/11 وهو أول

(1) فقد ظهر الى جانب سند الشحن البحري مجموعة أخرى من المستندات الخاصة بالأنواع الأخرى من طرق النقل كسند الشحن البري وسند الشحن المتعدد الوسائط (LOGISTCS) وغير ذلك من المستندات التي أصبحت مألوفة في عمليات النقل الدولي للبضائع لذلك فقد أصبح من المألوف الآن في المعاملات التجارية الدولية التي تعقد على أساس (F.O.B) أو على أساس (C & F) أو على أساس (C.I.F) أن ينص على التزام البائع بتقديم سند الشحن بأن ينص مثلاً: يلتزم البائع بتزويد المشتري بسند الشحن المألوف أو أي مستند آخر يؤكد قيام البائع بتسليم البضاعة الى الناقل ( THE SELLER SHOULD PROVIDE THE BUYER WITH THE USUAL DOCUMENT OR ) (OTHER EVIDENCE OF THE DELIVERY OF THE GOOD'S TO CARRIER). ينظر: محمد التويجري. ماذا تعرف عن سندات الشحن. مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <http://kenanaonline.com/users/mohajo/posts/254081> . بتاريخ: 2012/04/30. تم الاطلاع بتاريخ: 2016/01/17.

(2) عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني . دراسة مقارنة ،، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد 15، العدد 55، السنة 17، ص 119.



قانون عربي في هذا المجال ومن ثم صدر بعده قانون المعاملات الالكترونية الأردني المرقم 85 لسنة 2001، أما المشرع الكويتي فقد سن مشروع التجارة الالكترونية في 08/04/2006، وهذه القوانين لا تختلف إجمالاً عن القانون التونسي.<sup>(1)</sup>

أما المشرع الجزائري فبصدور القانون 10/05 المؤرخ في 20/06/2005 المعدل والمتمم للأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني الجزائري انتقل من النظام الورقي في الإثبات إلى النظام الإلكتروني حيث أصبح للكتابة في الشكل الإلكتروني مكانا ضمن قواعد الإثبات في القانون المدني الجزائري طبقا لنص المادة 323 مكرر من القانون المدني الجزائري والتي حددت الكتابة في الشكل الإلكتروني بكونها تلك الكتابة ذات التسلسل أو الأوصاف أو الأرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم مهما كانت الوسيلة الإلكترونية المستعملة ومهما كانت طرق إرسالها.

أي أن المشرع الجزائري اعتمد المفهوم الواسع للكتابة المقصود منه سواء الكتابة على الورق أو الكتابة الإلكترونية المثبتة على دعائم غير مادية غير ورقية.

فالفقه سعى إلى أن يأتي بتعريف عام للسندات الالكترونية ويمكن أن يشمل سند الشحن البحري الالكتروني كذلك إذ أشار إلى أنه مصطلح حديث يطلق على كل السندات الالكترونية المستخرجة من التقنيات العلمية الحديثة وبتزايد العمل به إلى أن يكون الاستغناء عن الكتابة والتوقيع التقليدي.

وبما أن السند العادي يثبت التصرفات التعاقدية فانه يمكن أن يؤدي سند الشحن البحري الالكتروني دوره لذا يمكن القول أن أساس سند الشحن البحري الالكتروني هو سند الشحن البحري التقليدي.<sup>(2)</sup>

وثيقة الشحن هي العنوان الذي تقدمه شركة الشحن إلى الشاحن اعترافا بالبضاعة التي ستقلها السفينة. ولدت هذه الوثيقة القديمة من الممارسة وتطورت مع احتياجات الممارسة، ولم ينته هذا

(1) عمار كريم كاظم، ناريمان جميل نعمة، القوة القانونية للمستند الإلكتروني، مجلة مركز دراسات الكوفة، جامعة الكوفة، العراق، العدد 7، 2007، ص 177.

(2) فؤاد العلواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن، الثقافة القانونية، مطبعة الحرية، بغداد، العراق، 1992، ص 10.

التطور بسبب الحاجة إلى تحسين الممارسة مرة أخرى. منذ الاعتراف بوثيقة الشحن القابلة للتداول في القرون الـ 18 والـ 19، شهدت صناعة النقل البحري عدة ثورات في حين لم يعرف الشحن أي تغيير، لذلك فهو اليوم لم يعد يتلاءم مع شروط التجارة البحرية.<sup>(1)</sup>

فالسند الإلكتروني عموما هو اصطلاح حديث يطلق على كل الوثائق الإلكترونية التي تعالج وتستخرج بوسيلة من وسائل الاتصال العلمية الحديثة كالتلكس والفاكس والحاسب الآلي والانترنت، التي أثبت العلم كفاءتها فهي وسائل حديثة في الإثبات تترك أثرا ماديا مكتوبا على ورق خاص... وهذا الأثر المادي يصلح لإثبات مختلف التصرفات القانونية.<sup>(2)</sup> فاتفاقية روتردام 2008 استعاضت عن سند الشحن الورقي بسند الشحن الإلكتروني من خلال استعمال مصطلح "سجل النقل الإلكتروني" والذي يعني المعلومات الواردة في وثيقة واحدة أو أكثر تتضمن جميع البيانات المطلوبة المتعلقة بأطراف عقد النقل البحري وكل ما يتعلق بالبضاعة، يتم إصدارها من قبل الناقل عن طريق وسيلة إلكترونية بشكل تمثل من خلاله هذه الوثيقة وسيلة إثبات على تسلم الناقل للبضاعة وعلى إثبات للعلاقة العقدية بين الأطراف.

وبالتالي فإن قواعد روتردام فسرت من خلال المادة 1 في فقرتها 18 على شكل سند الشحن الإلكتروني ووظيفته.

### الفرع الثاني: صور سند الشحن الإلكتروني وشروطه في ظل اتفاقية روتردام

نظرا لما يتصف به النظام من بطء وتكلفة عالية فضلا عن التعرض للخطأ عند التعامل بالمستندات الورقية فإن المتخصصون في عالم النقل والتجارة بدأوا يخطون خطى واسعة نحو إلغاء التعامل بالمستندات الورقية التقليدية<sup>(3)</sup>

(1) CONNAISSANCE ELECTRONIQUE. [Les grands bateaux, voiles tendus, venteux](http://www.kikiko.wordpress.com/2007/11/20/chapitre-i-generalites-du-connaissance-electronique/) CHAPITRE I GENERALITES DU 20/10/2007, sur le site : <https://kikiko.wordpress.com/2007/11/20/chapitre-i-generalites-du-connaissance-electronique/> visité le : 12/03/2014.

(2) عباس العبودي، التعاقد عن طريق وسائل الاتصال الفوري وحجبتها في الإثبات المدني، ودار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1997، ص 18.

(3) سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2010، ص 76.

إن اللجنة الدولية البحرية (CMI)، هي منظمة غير حكومية تروج لتوحيد القانون البحري، الذي اعتمد في عام 1990 قواعد لسندات الشحن الإلكترونية، والذي يهدف إلى إنشاء آلية لاستبدال سند الشحن التقليدي القابل للتداول بما يعادله من سندات الشحن الإلكترونية. قواعد اللجنة البحرية الدولية لا تملك قوة القانون وتطبيقها يتطلب إبرام "اتفاق اتصال" بين الشركاء التجاريين. وقد تم اختبار أنظمة مختلفة في السنوات الأخيرة. وهكذا، ظهرت عناوين الحوسبة الجديدة مثل « Data Freight Receipt » أو « Express Cargo Bills »<sup>(1)</sup>. إن العائق الأساسي الذي تعرفه سندات الشحن الإلكترونية يتعلق بخاصية هذه السندات باعتبارها سندات قابلة للتداول.

### أولاً: صور سند الشحن الإلكتروني

بالرجوع إلى اتفاقية روتردام 2008 في المادة الأولى في فقرتيها 19 و 20 تنص على وجود صورتين من صور سندات الشحن فمنها سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وسجل النقل الإلكتروني غير قابل للتداول.

### 1./ سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول

تشير المادة 19 من اتفاقية روتردام 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، ولا يذكر فيه صراحة أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول"؛

ب./ وفي استخدامه بمقتضيات الفقرة 1 من المادة 9.

وبالتالي فإن سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول والوارد في اتفاقية روتردام 2008 ينطبق مع مبادئ سند الشحن لأمر في صورته التقليدية، فنص المادة يشير صراحة إلى أن سند الشحن

(1) Article publié sur le site internet : l'Antenne: les Le connaissance électronique : pour quand? transports au quotidien. Visité le: 10/08/2016. [http://www.lantenne.com/Le-connaissance-electronique-pour-quand\\_a14439.html](http://www.lantenne.com/Le-connaissance-electronique-pour-quand_a14439.html)

الإلكتروني هو الذي يتضمن وجوبا عبارة "لأمر" أو عبارة "قابل للتداول" أو أي عبارة تفيد المعنى نفسه.

وبهذا المعنى يكون سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول هو ذلك السند الذي يحزر لأمر الشاحن أو المرسل إليه وهو سند الشحن الإذني أو لأمر بمضمون سند الشحن التقليدي، وبالتالي هو السند الذي يمكن تداوله عن طريق التظهير، لكن كما هو معلوم أن التظهير يتم من خلال التوقيع على ظهر السند في ما يخص سند الشحن التقليدي (الورقي) لكن في حال كان السند إلكترونيًا فإمكانية التوقيع على ظهر السند غير باعتبار أن إصدار سند الشحن الإلكتروني يتم من خلال وسائل الاتصال الإلكترونية أي بطريقة غير مادية.

وفي نفس السياق نصت المادة 21 من اتفاقية روتردام على أن إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقا لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية أما المادة 22 فنصت على أن إحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل.

أما نص المادة 9 من قواعد روتردام فقد أشارت إلى إجراءات استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، فلا بد أن يتم إصدار ذلك السجل وإحالاته إلى حائز مقصود؛ وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس؛ والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛ إضافة إلى الطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني ألي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة 2 من المادة 10 أو الفقرتين الفرعيتين 1(أ)؛ 2(و) (ج) من المادة 247. كما يجب أن يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسورا.

كما أشارت المادة 10 إلى الحالة التي تم الاتفاق بين الناقل والحائز على إبدال مستند نقل قابل للتداول بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول.<sup>(1)</sup>

(1) نصت المادة 10 من قواعد روتردام على أنه إذا أصدر مستند نقل قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن ذلك المستند بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول: (أ) يسلم الحائز إلى الناقل مستند النقل القابل للتداول،

إن قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول وتمثيله للبضائع هي التي أعطت لسند الشحن سطوته في عالم النقل البحري وفي التجارة الدولية عموما، واستنادا إلى قدرته على تمثيل البضائع أصبح سند الشحن هو الأساس لعمليات التجارة الدولية وعمليات الاعتماد المستندي، وبسبب قابليته للتداول أصبح بالإمكان بيع البضائع أو رهنها حتى وهي في البحر أثناء النقل، لدرجة أنه يمكننا القول اليوم بأن عمليات البيع والشراء أصبحت تتم ليس على البضائع ذاتها بل على سند الشحن الذي يمثل البضائع<sup>(1)</sup>.

## **2./ سند الشحن الإلكتروني غير قابل للتداول**

وهو ما أشارت إليه المادة 20 من اتفاقية روتردام بقولها: "سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول".

في هذه الحالة لا يجوز تسليم البضاعة لغير المرسل إليه المدون إسمه في مستند النقل ويجب عليه إعادة مستند النقل للناقل حتى يمكنه من استلام البضاعة. وذلك ما نصت عليه المادة 48 من قواعد روتردام على الناقل تسليم البضاعة للمرسل إليه في الزمان و المكان المنفق عليهما أو المتوقع التسليم فيهما بشرط أن يثبت المرسل إليه هويته و يسلم الناقل مستند النقل.

### **ثانيا: البيانات الواجب إدراجها في سند الشحن الإلكتروني**

أشارت المادة 36 من اتفاقية روتردام على مجموعة من البيانات التي يشترط إدراجها في سند الشحن الإلكتروني:

تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35 المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن:

#### **(أ) وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل؛**

أو جميع المستندات من هذا القبيل إذا كان قد أصدر أكثر من مستند واحد؛ (ب) ويصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن السجل يحل محل مستند النقل القابل للتداول؛ (ج) ويفقد مستند النقل القابل للتداول بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.

<sup>(1)</sup> عزيز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1971. ص 115.

(ب) والعلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع؛

(ج) وعدد الرزم أو القطع، أو كمية البضائع؛

(د) ووزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن

2 - يدرج أيضا في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار

إليه في المادة 35 :

(أ) بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها؛

(ب) واسم الناقل وعنوانه؛

(ج) والتاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على

متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(د) وإذا كان مستند النقل قابلا للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في

حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة

3 - يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار

إليه في المادة 35:

(أ) اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن؛

(ب) واسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل؛

(ج) ومكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوما لدى الناقل؛

(د) وميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كانا محددين في عقد النقل

4 - لأغراض هذه المادة، تشير عبارة "ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين"، الواردة في الفقرة

الفرعية 2

(أ) من هذه المادة، إلى ترتيب البضائع وحالتها بناء على :

(أ) تفقد خارجي معقول للبضائع وهي مرزومة، وقتما يسلمها الشاحن إلى الناقل أو إلى الطرف

المنفذ؛

(ب) وأي تفقد إضافي يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعليا قبل إصدار مستند النقل أو سجل

النقل الإلكتروني.

## نموذج سند شحن إلكتروني

# Simplifiez vos opérations de commerce international

Émettez des connaissements de qualité professionnelle pour simplifier vos envois internationaux et transferts de propriété. Des documents clairs et précis permettent de satisfaire à la fois les agents des douanes et vos clients en facilitant et en accélérant les processus de dédouanement des marchandises.

Ce modèle gratuit de connaissement permet de générer des formulaires de connaissement conformes aux normes, imprimables et électroniques, que vous pouvez utiliser pour gérer vos envois n'importe où dans le monde.

## Expédier à partir de

### ÉTAPE 1 DE 4

Nom de l'entreprise	<input type="text"/>	Email	<input type="text"/>
Adresse	<input type="text"/>	Ville	<input type="text"/>
Code postal	<input type="text"/>	Pays	<input type="text"/>
<input type="text" value="United States"/>			
État/Province			
<input type="text"/>			

## Expédier à

### ÉTAPE 2 DE 4

Nom de l'entreprise	<input type="text"/>	Email	<input type="text"/>
Adresse	<input type="text"/>	Ville	<input type="text"/>
Code postal	<input type="text"/>	Pays	<input type="text"/>
<input type="text" value="United States"/>			
État/Province			
<input type="text"/>			
<input checked="" type="checkbox"/>	Facturer au destinataire		

## Informations relatives à la commande du client

### ÉTAPE 3 DE 4

N° de Commande  Description des marchandises  Poids  Quantité   
 Prix

#### Frais

-

MD

[Ajouter un élément](#)

#### Conditions des frais de transport

À percevoir

Payés d'avance

Tiers

Montant de contre-remboursement

**SOUS-TOTAL**

-

**TAXE (13%)** [Modifier](#)

-

**TOTAL**

-

## Instructions particulières d'expédition

### ÉTAPE 4 DE 4

Notes / Mémo

Soumettre

[المصدر على الموقع الإلكتروني: https://fr.shopify.com/outils/modele-de-connaissance#ToolContent](https://fr.shopify.com/outils/modele-de-connaissance#ToolContent)



وبالتالي فإن البيانات المدرجة بسند الشحن الإلكتروني تشمل البيانات التي توضح تفاصيل العقد كما أشارت إليه المادة 36، إضافة إلى هوية الناقل والتوقيع على السند وهو ما أكدته المادة 38 من الاتفاقية بضرورة تضمين سند الشحن الإلكتروني توقيعاً إلكترونياً للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه.

هذا وتجيز المادة 40 من اتفاقية روتردام للناقل من إدراج تحفظات بسند الشحن الإلكتروني متى تبين له وجود أخطاء جديّة تثير الشك في صحة أحد البيانات الواردة بالسند.

غير أن ما يصح في سند الشحن التقليدي لا يتطابق مع حقيقة عمليات سند الشحن الإلكتروني التي تجري أثناء شحن البضائع، ففي الواقع عملياً مشغل السندات هو الذي يملأ الفراغات المخصصة لذلك في وثيقة الشحن الإلكترونية التي يصدرها الناقل، وتحفظات الناقل من المؤكد أنها تؤخذ في عجلة وبشكل سريع وهذه التحفظات أو البيان الملائم المدرج في وثيقة الشحن الإلكترونية هو عبارة عن بيان مضاد للبيانات التي يقدمها الشاحن، بيانات يمكن فهمها أن الناقل قد أخطأ أو أنه غير متأكد منها.<sup>(1)</sup>

أما في ما يخص بيان خطاب الضمان فقد أشارت إليه المادة 52 من اتفاقية روتردام من خلال إدراجها للتعليمات التي يجب على الناقل تنفيذها والالتزام بها وذلك إذا كان يحق للشخص الذي أصدر تلك التعليمات أن يمارس حق السيطرة؛ وكان تنفيذ التعليمات وفقاً لأحكامها ممكناً في حدود المعقول وقت وصولها إلى الناقل؛ وكانت التعليمات لا تتضارب مع عمليات الناقل المعتادة، بما فيها ممارساته الخاصة بالتسليم.

وبالرجوع للقانون البحري الجزائري فقد تضمنت المادة 752 منه على البيانات الواجب توفرها بوثيقة الشحن العادية والمتمثلة في ضرورة ذكر أسماء الأطراف المستفيدين بها، وذكر العلامات الرئيسية للتعريف بالبضاعة حسب الحالة التي قدمها عليها الشاحن كتابياً قبل الشروع في تحميلها على ظهر السفينة، على أن يكون طبع وختم هذه العلامات واضحاً مع ذكر عدد الطرود والكمية والنوعية والوزن في الحالة التي عليها البضاعة وتكييفها، كما يذكر في وثيقة الشحن إسم

(1) بوزوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة وهران 2، كلية الحقوق، 2013/2012، ص 74.

الناقل وفي حالة عدم ذكره أو يذكر بشكل غير دقيق يعد مجهز السفينة الحاملة للبضاعة هو الناقل.<sup>(1)</sup>

كما أنه في حال ما لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن أو ذكر بشكل غير واضح عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وفي هذا الشأن أقرت الغرفة التجارية والبحرية بالمحكمة العليا بموجب القرار المؤرخ في 2002/10/25 تحت رقم: 111669 بأنه طالما ثبتت صفة الناقل ببطاقة المعلومات ومصادق على صحتها من طرف قبطان السفينة فإن القرار الذي قضى بانعدام الصفة لدى المطعون ضدها دون الأخذ بعين الاعتبار هذه الوثائق قد خرق القانون ويستوجب النقض.

و لا يمس إغفال أحد البيانات المذكورة بالطابع القانوني لسجل النقل الإلكتروني أو صحة أي منهما. و في حالة ما إذا كانت تفاصيل العقد تتضمن التاريخ ولكنها لا تبين مدلوله، أعتبر ذلك التاريخ هو التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة؛ أو التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ البضائع، إذا كانت تفاصيل العقد لا تبين أن البضائع قد حملت على متن سفينة. أما إذا لم تبين تفاصيل العقد ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين وقت تسلمها من جانب الناقل أو الطرف المنفذ، اعتبر أن تفاصيل العقد قد بينت أن ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين كانا على ما يرام عندما تسلمها الناقل أو الطرف المنفذ.<sup>(2)</sup>

(1) إن سند الشحن باعتباره المستند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية يحتوي وجوبا على بيانات خاصة بأطراف العقد وبالبضائع المنقولة وتحديد الرحلة البحرية، فهو أداة لإثبات نقل وتسليم البضائع للمرسل إليه ولما اعتمد قضاء الموضوع على سند الشحن الذي لا يتضمن اسم الناقل البحري فإنهم أخطأوا فيما قضاوا به مما يتعين نقض القرار المطعون فيه، ينظر قرار الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ: 2000/09/27 تحت رقم: 120612.

(2) شيهاب عينونة، تجسيد وثيقة النقل الإلكترونية في قطاع التجارة البحرية، مجلة منازعات الأعمال،

[http://frssiwa.blogspot.com/2017/04/blog-post\\_9.html](http://frssiwa.blogspot.com/2017/04/blog-post_9.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/07.

## المطلب الثاني: القواعد المنظمة لطرق إصدار سند الشحن الإلكتروني

تعددت النصوص القانونية التي تناولت موضوع العقد الإلكتروني بشكل عام وسند الشحن الإلكتروني بشكل خاص باعتبار هذا الأخير صورة من صور التجارة الإلكترونية، وقد اعتمد تنظيم كيفية تكوين سند الشحن الإلكتروني وشروطه وبياناته وتنفيذه وحجبه وآثاره العديد على من القواعد والمشاريع القانونية سوف نتناول منها ما كان مؤثرا في دراسة هذا السند ونذكر في هذا الإطار: القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية (الأونسيترال)، قواعد اللجنة البحرية الدولية مشروع بوليرو مشروع سيدوكس، نظام Global Trade Secure Payment and Trade Management، اتفاقية روتردام 2008 وهي الاتفاقية محل الدراسة.

### الفرع الأول: القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية (الأونسيترال . UNCITRAL)

في عام يتزايد ترابطه الاقتصادي، أصبح الكثيرون يسلّمون بأهمية تحسين الإطار القانوني لتسهيل التجارة والاستثمار الدوليين. ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، التي أنشئت بمقتضى قرار الجمعية العامة 2205 (د-21) المؤرخ 17 كانون الأول/ ديسمبر 1966 تضطلع بدور هام في تطوير ذلك الإطار عملا بالولاية المسندة إليها في تعزيز مناسقة قانون التجارة الدولية وتحديثه تدريجيا بإعداد صكوك تشريعية وغير تشريعية في عدد من مجالات القانون التجاري الأساسية وترويج استخدام تلك الصكوك واعتمادها. وتشمل تلك المجالات تسوية المنازعات، والممارسات التعاقدية الدولية، والنقل، والإعسار، والتجارة الإلكترونية، والمدفوعات الدولية، والمعاملات المضمونة، وشراء البضائع وبيعها<sup>(1)</sup>.

يعتبر هذا القانون النموذجي أول نص تشريعي يعتمد المبادئ الأساسية لعدم التمييز والحياد التكنولوجي والتكافؤ الوظيفي التي يراها الكثيرون أسس قانون التجارة الإلكترونية الحديث. ويكفل مبدأ عدم التمييز ألا يُنكر الأثر القانوني لأي وثيقة أو تُنقى صحتها أو قابليتها للإنفاذ لمجرد كونها في شكل إلكتروني. أما مبدأ الحياد التكنولوجي فيلزم باعتماد أحكام محايدة بشأن التكنولوجيا المستخدمة. وفي ضوء التقدم التكنولوجي السريع، فإن القواعد المحايدة تهدف إلى استيعاب ما يطرأ من تطورات

(1) دليل الأونسيترال، حقائق أساسية عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الأمم المتحدة، فيينا، 2013، ص1.

في المستقبل دون الاضطلاع بمزيد من الأعمال التشريعية. ويحدّد مبدأ التكافؤ الوظيفي معايير يمكن بموجبها اعتبار الخطابات الإلكترونية مكافئة للخطابات الورقية. ويبين المبدأ بوجه خاص المتطلبات المحددة التي ينبغي أن تستوفيها الخطابات الإلكترونية لكي تحقّق ذات المقاصد والوظائف التي تسعى إلى بلوغها بعض المفاهيم المعمول بها في النظام الورقي التقليدي - من قبيل المستندات "المكتوبة" و"الأصلية" و"الموقّعة" و"المسجّلة" (1).

قانون الأونسيترال النموذجي، ولتحقيق الغرض المنشود قام بانتهاج نهجا جديدا يشار إليه بمنهج "النظير الوظيفي" أو "النظير المتكافئ". أي جعل "الداتا" المستند الإلكتروني في وضع قانوني مناظر وظيفيا أو متكافئ للمستند الورقي التقليدي. ولتطبيق نظرية "النظير الوظيفي" أو "النظير المتكافئ" فيجب اعداد السجلات الإلكترونية لتحقيق نفس وظائف المستند الورقي التقليدي مع ضرورة توفير نفس المستوي من الأمان الذي توفره المستندات الورقية. ولمنح المستند الإلكتروني القوة الوظيفية النظرية أو القوة المتكافئة للمستند الورقي فلا بد من استيفاء بعض الاشتراطات التقنية والقانونية كتحديد مصدر البيانات ومحتواها مثلا. (2)

نصت المادة الأولى من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية على تعريف رسالة البيانات بأنها المعلومات التي يتم إنشائها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو ضوئية أو بوسائل مشابهة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات الإلكترونية، البريد الإلكتروني، أو البرق أو التلكس أو النسخ البرقي".

وهكذا فإن قانون الأونسيترال عرف المحرر الإلكتروني من خلال تعريف رسالة البيانات (3).

وقد جاء اهتمام قانون الأونسيترال النموذجي في الجزء الثاني منه والمتعلق بالتجارة الإلكترونية في مجالات محددة، أين أشار من خلال الفصل بعنوان نقل البضائع إلى الأفعال المتصلة بنقل البضائع في المادة 16، بينما خصص المادة 17 إلى تنظيم استخدام مستندات النقل وبهذا نصت

(1) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، <http://www.uncitral.org>

(2) عبد القادر غالب، قانون الأونسيترال النموذجي والتجارة الإلكترونية، بدون تاريخ.

(3) لورنس محمد عبيدات، إثبات المحرر الإلكتروني، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2005، ص 77.

المادة 16 من قانون الأونسيتال 1996 على أن هذا القانون ينطبق على أي فعل يكون مرتبطا بعقد لنقل البضائع أو يضطلع به تنفيذا لهذا العقد، بما في ذلك على سبيل البيان لا الحصر:

- ( أ ) " 1 " التزويد بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو وزنها.  
" 2 " بيان طبيعة البضائع أو قيمتها، أو الاقرار بها.  
" 3 " اصدار ايصال بالبضائع.  
" 4 " تأكيد ان البضائع قد جرى تحميلها.
- ( ب ) " 1 " ابلاغ أي شخص بشروط العقد وأحكامه  
" 2 " اعطاء التعليمات الى الناقل
- ( ج ) " 1 " المطالبة بتسليم البضائع  
" 2 " الاذن بالإفراج عن البضائع  
" 3 " الاخطار بوقوع هلاك او تلف للبضائع.
- ( د ) توجيه أي إخطار أو اقرار آخر يتعلق بتنفيذ العقد  
( هـ ) التعهد بتسليم البضائع إلى شخص معين بالاسم أو إلى شخص مرخص له بالمطالبة بالتسليم.  
( و ) منح حقوق في البضائع أو اكتسابها أو التخلي عنها أو التنازل عنها أو نقلها أو تداولها.  
( ز ) اكتساب أو نقل الحقوق والواجبات التي ينص عليها العقد.

لدى إعداد القانون النموذجي وجدت اللجنة أن المادة 16 بتناولها الشامل لعقود نقل البضائع، إنما تتسق مع ضرورة استيعاب جميع مستندات النقل، سواء أكانت قابلة للتداول أم غير قابلة للتداول، دون استبعاد أي مستند بعينه، مثل عقود النقل بالاستئجار المؤقت، وتمت الإشارة إلى أن أي دولة مشرعة إن لم تشأ تطبيق الفصل الأول الخاص بنقل البضائع إذا كان يعتبر إدراج مستندات من قبيل عقود النقل بالاستئجار المؤقت في نطاق ذلك الفصل غير مناسب بمقتضى قوانين الدولة المشرعة، فباستطاعة تلك الدولة أن تستخدم شرط الاستبعاد الوارد في الفقرة 7 من المادة 17<sup>(1)</sup>.

(1) وائل أنور بندق، قانون التجارة الإلكترونية (قواعد الأونسيتال ودليلها التشريعي)، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 2009، ص 94.

نجد أن المادة 16 حاولت توضيح مجالات النقل عموما والنقل البحري التي يتماشى تطبيقها مع بنود هذا القانون النموذجي، فقامت بتوضيح مجموعة من الأعمال التي يشملها التعامل عموما في مجال التجارة البحرية إلا أنها لا تعتبر حالات واردة على سبيل الحصر وإنما مجرد إشارة إلى أغلب ما يمكن أن يقتصر عليه هذا النوع من التجارة، فقد تشمل أيضا التجارة الجوية أو التجارة البرية عن طريق السكك الحديدية وقد تشمل الكل معا ونكون أمام نظام النقل المتعدد الوسائط للبضائع.

أما المادة 17 من نفس القانون فتضمنت استخدام رسالة البيانات فمتى استوفت الشروط الخاصة بالمستند الورقي اعتبرت صحيحة، وبالتالي فقد جعلت للمستند الإلكتروني والمستند الورقي نفس الأهمية ونفس القيمة القانونية ويبقى الفرق يكمن فقط في الوسيلة المستعملة.

فقد جاء في نص المادة 17 أنه:

(1) رهنا باحكام الفقرة (3) ، عندما يشترط القانون تنفيذ أي فعل من الأفعال المشار إليها في المادة 16 باستخدام الكتابة أو باستخدام مستند الورق يستوفى ذلك الشرط إذا نفذ بالفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر.

(2) تسري الفقرة (1) سواء اتخذ الشرط المنصوص عليه فيها شكل التزام أو اكتفي في القانون بمجرد النص على العواقب التي تترتب على التخلف أما عن تنفيذ الفعل كتابة أو عن استخدام مستند ورقي.

(3) إذا وجب منح حق أو إسناد التزام إلى شخص معين دون سواه وإذا اشترط القانون من أجل تنفيذ ذلك أن ينقل ذلك الحق أو الالتزام إلى ذلك الشخص بتحويل أو استخدام مستند ورقي يستوفى ذلك الشرط إذا نقل ذلك الحق أو الالتزام باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر شريطة استخدام وسيلة يمكن التعويل عليها لجعل رسالة البيانات أو رسائل البيانات المذكورة فريدة من نوعها.

(4) لأغراض الفقرة (3)، تقدر درجة التعويل المطلوب على ضوء الغرض الذي من أجله نقل الحق أو الالتزام وعلى ضوء جميع الظروف، بما في ذلك أي اتفاق يكون متصلا بالأمر.

(5) متى استخدمت رسالة بيانات واحدة أو أكثر لتنفيذ أي فعل من الأفعال الواردة في الفقرتين الفرعيتين (و) و (ز) من المادة 16 لا يكون أي مستند ورقي يستخدم لتنفيذ أي فعل من تلك الأفعال صحيحا ما لم يتم العدول عن استخدام رسائل البيانات والاستعاضة عن ذلك باستخدام مستندات

ورقية. ويجب في كل مستند ورقي يصدر في هذه الأحوال أن يتضمن إشعارا بذلك العدول. ولا يؤثر الاستعاضة عن رسائل البيانات بمستندات ورقية على حقوق أو التزامات الطرفين المعنيين.

(6) إذا انطبقت قاعدة قانونية إلزاميا على عقد لنقل البضائع يتضمنه مستند ورقي أو يثبتته مستند ورقي، فلا يجوز اعتبار تلك القاعدة متعذرة التطبيق على هذا العقد لنقل البضائع الذي تثبته رسالة بيانات واحدة أو أكثر لمجرد أن العقد تثبته رسالة أو رسائل البيانات هذه بدلا من أن يثبتته مستند ورقي.

(7) لا تسري أحكام هذه المادة على ما يلي : [ ..... ]

بموجب هذا النص إذا تم السماح من نقل حق معين بطريقة إلكترونية بدلا من الطريقة التقليدية (سند كتابي) فلا بد أن تكون هناك ضمانات تفيد حماية المستند الإلكتروني في ظل نظام الاتصال القائم على التعامل التجاري الإلكتروني، وبالتالي فإن استخدام سند شحن تقليدي (ورقي) يجب الاعتماد على نص مباشر كما هو الحال في الفقرة 3 من المادة 17 والتي تبيح صراحة استخدام وسائل الاتصال الإلكترونية بدلا من الوسائل التقليدية.

وبالرجوع إلى الفقرة 5 من المادة 17 من قانون الأونسيترال فإنها تضيف تأكيدا مضاعفا على توفير الحماية والأمن القانوني للمستند الإلكتروني، ففي حال العدول عن الطريقة الإلكترونية إلى الطريقة التقليدية الورقية لا يكون للمستند الورقي أي فعالية طالما لم يتم العدول عن استخدام رسائل البيانات والرجوع الى استخدام المستند الورقي، ففي أي مرحلة يمكن لأحد الأطراف العدول عن استخدام الوسائل الإلكترونية وتبديلها بالتعامل عن طريق الوسيلة التقليدية الورقية لعدم قدرته على الاستمرار بالتواصل بنفس الطريقة الإلكترونية. وذلك تقاديا لاستخدام واسطتين في التعامل في نفس الوقت ولنفس الغرض اجتنابا لازدواجية مستند النقل.

وهو الحال نفسه في حال استخدام سندات شحن إلكترونية تجنب اعتماد أي مستندات ورقية في نفس الفترة وبالنسبة لنفس البضاعة المراد نقلها والتي تتعلق بنفس سند الشحن، فطالما عملية النقل البحري للبضائع تتعلق بنفس سند الشحن فيجب اعتماد نفس الطريقة في التواصل إلى غاية تسليم البضاعة المحددة بالسند إلى المرسل إليه، سواء كانت الطريق المتبعة اعتمدت على رسائل إلكترونية أو رسائل ورقية.

نظرا إلى اتساع نطاق تطبيق المادة 17 التي لا تشمل سندات الشحن فحسب وإنما تشمل أيضا طائفة من مستندات النقل الأخرى، فقد يترتب على هذا الحكم المبسط أثر غير مستحب يتمثل في توسيع نطاق تطبيق قواعد من قبيل قواعد هامبورغ وقواعد لاهاي . فيسبي على عقود لم يقصد بتاتا تطبيق هذه القواعد عليها. وارتأت اللجنة أن العبارة المعتمدة أكثر ملاءمة لتجاوز العقبات الناشئة عن كون قواعد لاهاي . فيسبي وغيرها من القواعد التي تنطبق انطباقا إلزاميا على سندات الشحن لا تنطبق تلقائيا على عقود النقل المثبتة برسائل البيانات، دون أن تؤدي عن غير قصد إلى توسيع نطاق انطباق هذه القواعد إلى أنواع أخرى من العقود. (1)

وباستحداث هذا الوضع القانوني بموجب القانون النموذجي قامت كل الدول بإصدار تشريعاتها الوطنية التي بموجبها تم منح القوة القانونية للمستندات الإلكترونية التي تتم التجارة والصيرفة الإلكترونية عبرها. وهذا الوضع منح القوة الدافعة للصيرفة الإلكترونية التي فتحت العمل المصرفي لآفاق بعيدة استفاد منها الاقتصاد والتجارة. ومن هذا الفتح القانوني الهام تم توفير البيئة القانونية السليمة التي توفر الجو الملائم لنمو وحياة التجارة الإلكترونية بكافة أشكالها بين كل أطراف العالم وأركانها المختلفة. (2)

### الفرع الثاني: قواعد اللجنة البحرية الدولية

قواعد اللجنة البحرية الدولية هي أولى الجهود التي ساهمت في وضع تنظيم قانوني إلكتروني ينظم إصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية، وهي ما يعرف بالقواعد الإلكترونية الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية صدرت عن اللجنة البحرية الدولية عام 1990، تتضمن 11 مادة، تعتبر هذه القواعد نافذة وواجبة التطبيق متى تم الاتفاق بين الأطراف على تطبيقها.

#### أولا: آلية تداول سند الشحن الإلكتروني طبقا لقواعد اللجنة البحرية الدولية

تعمل هذه القواعد من خلال أن يقوم الناقل بإصدار سند الشحن إلى الشاحن باستخدام رسالة إلكترونية وذلك عن طريق رمز سري أو مفتاح (كما هو الأمر بالنسبة لنظام **Global Trade Secure**

(1) وائل أنور بندق، مرجع سابق، ص 100.

(2) عبد القادر غالب، مرجع سابق.



(Payment and Trade Management) حيث يكون هذا الرمز السري أو المفتاح خاص أي لا يملكه إلى طرفي السند وهما الشاحن والناقل، بناء على ذلك ينتقل حق السيطرة على البضاعة موضوع العقد من الشاحن إلى الحامل حسب ما تنص عليه المادة 4 فقرة ب 5 من هذه القواعد.

بعد أن يقوم الناقل بإرسال المعلومات إلى الشاحن وقبولها يتعين على الشاحن في هذه الحالة إبلاغ الناقل باستلام السند الذي يجب أن يتضمن جميع البيانات الخاصة بالبضاعة وتاريخ ومكان الشحن، وبالتالي يكون لهذا السند الإلكتروني نفس الحجية والقوة الثبوتية كما لو كان مستندا ورقيا، ويتم في هذه الحالة إلغاء المفتاح أو الرقم السري مع إصدار مفتاح جديد لحامل السند الجديد.

في حال رفض الحامل الجديد قبول النقل قام الناقل بإخطار الحامل الحالي في حين يبقى المفتاح أو الرقم السري قائما وبالتالي يبقى الحامل الجديد وحده صاحب الحق في المطالبة بتسليم البضاعة أو نقل السيطرة إلى حامل آخر حسب المادة 7.

ثانيا: العيوب والآخذ على قواعد اللجنة البحرية الدولية بخصوص تداول سند الشحن الإلكتروني

أخذ على هذا النظام العديد من السلبيات التي يتجنبها سند الشحن التقليدي: (1)

1./ أنه يجعل من الناقل أمينا لمعلومات حساسة يأتئنه عليها الشاحن وعملائهم حتى يتمكن من لعب هذا الدور المحوري الفعال؛

2./ لا يبين هذا النظام حقوق والتزامات الأطراف التي تنتقل مع السند، ومن ثم إذا رفض الناقل تسليم البضاعة للحامل النهائي فلا يملك مفاضاته سوى الشاحن الأصلي؛

3./ لا يعطي هذا النظام الحامل السابق أي حق على البضائع في حالة عدم قيام الحامل الجديد للسند بدفع قيمة البضائع، فلا يتضمن هذا النظام أي نص يلزم المشتري بإعادة نقل حق السيطرة للبائع في حالة عدم الدفع، على نحو يحمي هذا الأخير عند إفلاس الأول؛

(1) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 105.

4./ سهولة السطو على المعلومات التي يتضمنها السند إذ يمكن بسهولة الحصول على الرقم السري (المفتاح الخاص) وبالتالي التصرف في البضائع وكأنه المالك الحقيقي لها، وعليه إذا آلت هذه الملكية إلى شخص آخر حسن النية وتم اكتشاف الغش عند تفريغ السفينة، فإن المحتال يكون قد تصرف في الثمن وغادر المكان.

### الفرع الثالث: نظام بوليرو Bolero System

نظام البوليرو Bolero System الذي وضع لاحقا لتنظيم التجارة الالكترونية. يهدف نظام البوليرو Bolero System إلى استبدال المستندات الورقية التجارية المختلفة (المتعلقة بالعقود التجارية، وبعمليات فتح الاعتمادات المستندية وتسوية الدفع وبعقود نقل البضائع وإصدار وثائق الشحن اللازمة، وبعقود تأمين البضائع، وبتحويل الحقوق المرتبطة بتلك العقود بسلسلة من الرسائل الالكترونية Electronic Messages مع وضع الضوابط اللازمة التي جاءت في شكل مجموعة من القواعد الملزمة لكل مستخدم (نظام البوليرو) في ما يسمى (كتاب القواعد). وتوفر هذه القواعد الإطار القانوني الضروري ليتمكن جميع مستخدمي (نظام البوليرو) من الحصول على نفس النتائج التي يحصلون عليها حاليا من استخدام المستندات الورقية لحماية حقوقهم<sup>(1)</sup>.

يعد هذا النظام الذي ابتدعه جمعية بوليرو (BOLERO) الإنجليزية سنة 1999 من أكثر النظم الإلكترونية استخداما، بصدد إصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية في العالم، حيث يقوم هذا النظام على أنه شبكة إلكترونية يقتصر التعامل فيها على المشتركين بها فقط ومن ثم استخدامها في إصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية<sup>(2)</sup>.

(1) بيئة وفرص التجارة الإلكترونية في الإمارات، الجوانب القانونية وتحديات عمليات التجارة الإلكترونية، صحيفة البيان، صحيفة البيان، 2001/02/13، على الموقع <http://www.albayan.ae/economy/2001-02-13-1.1135137> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/07/07.

(2) (هو مشروع مشترك بين نظام تبادل البيانات المالية على نطاق العالم سويفت S.W.I.F. ونادي النقل العابر The through transport club وهو شركة تأمين متبادل) خدمات البحث المأمون للرسائل عن طريق الإنترنت وإنشاء سجل مركزي لحقوق ملكية سندات الشحن الأمر الذي يؤدي إلى انتقاء الحاجة إلى مستندات ورقية ويتعين على المشتركين في النظام الموافقة على مراعاة الشروط الواردة في "كتاب قواعد بوليرو" Bolero Rule Book وهي آلية

## مزايا وعيوب نظام بوليرو

نظام بوليرو يقدم مزايا على تداول السندات من حيث السرعة والأمن. وقد لا تكون هناك مخاطر تتعلق بعدم الثقة طالما أن المعاملات تجري بين أعضاء بوليرو وفي ظل الالتزام بقواعدها. وقد يكون الوضع مختلفا عندما يكون التفاعل مع طرف ثالث مطلوبا أو عند بيع البضاعة إلى طرف خارج بوليرو ويتم اتباع إجراء «التحول إلى النظام الورقي».

ومن الصعب حاليا تقييم المخاطر المرتبطة باستخدام وثائق النقل الإلكتروني. وبموجب نظام بوليرو، تقتصر المسؤولية القصوى لبوليرو على 100.000 دولار أمريكي. وأيد أعضاء المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويضات، في الوقت الذي دعموا فيه أهداف بوليرو، في لوائحهم، رد مبالغ غير مستردة من المبالغ المدرجة في التغطية العادية للمطالبات والتعويضات الناشئة عن المعاملات الإلكترونية، ما لم يكن بالإمكان إثبات أن المسؤولية كانت ستتكد في جميع الحالات، إذا أمكن استخدام وثيقة ورقية.<sup>(1)</sup>

يهدف نظام بوليرو إلى توفير برنامج لضمان تبادل مأمون لمستندات التجارة الإلكترونية عن طريق تطبيق مركزي للبيانات.

---

تعاقدية تستهدف معالجة الاختلافات المذكورة أعلاه بين اللوائح التنظيمية التجارية الوطنية (لكل دولة) وتوحيدها، ينظر: وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 62 و 63.

<sup>(1)</sup> Bolero clearly offers advantages over paper trading in terms of speed and security. The risks and uncertainties may not be so significant as long as transactions are taking place between those who are members of Bolero and bound by its Rules. The situation may be different when interaction with third parties is required or when the cargo is sold to a party outside Bolero and the « switch to paper » procedure is followed. The risks associated with the use of electronic transport documents are at present difficult to assess. Under the Bolero system, the maximum liability of Bolero is limited to 100,000\$ US per incident. The members of the International Group of Protection and Indemnity (P&I) Clubs, while supportive of the aims of Bolero, have introduced into their Rules a Paperless Trading Endorsement which excludes from the normal P&I Cover liabilities arising as a result of electronic trading unless and to the extent that it can be shown that liability would have been incurred in any event had a paper document been used. ينظر وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 64، 65.

الفرع الرابع: مشروع سيدوكس

**Launcing of the SeaDocs Registry by Chase Manhattan Bank and  
the International Association of Independent Tanker Owners  
(Intertanko)**

مبادرات عملية في الجانب القانوني لتنظيم بيئة التجارة الالكترونية: وأخيراً رغم التحديات بالغة الصعوبة التي تواجه تنظيم التجارة الالكترونية بذلت مبادرات وجهود جادة ومهمة من قبل الدول والمؤسسات في الثمانينيات لتطوير أنظمة تعتمد على الرسائل الالكترونية وخاصة فيما يتعلق بمستندات الشحن، منها تبنى (مصرف تشيز مانهاتن) (Chase Manhattan) مشروع (SEADOCS) الذي يكون فيه المصرف وسيطاً مركزياً يستقبل مستندات الشحن الكترونياً ويسجل أية تحويلات عليها، إلا أن النظام فشل لأن التجار لم يرغبوا آنذاك بتسليم صلاحياتهم في تسيير المستندات Endorsing Documents إلى جهة مصرفية قد تكون غير حيادية. (1) فعدم استمرار العمل بهذا النظام لمدة لا تتجاوز السنة كان بسبب تكلفته ومبالغ تأمينه العالية وعدم تحقيق ما يكفي من سرية في المعلومات الخاصة بطرفي العقد.

ظهر هذا المشروع لتبادل سند الشحن إلكترونيا سنة 1986 يعمل على تسجيل سند الشحن وتداوله من خلال الوسائط الإلكترونية ثم تظهيره، مع أن هذا النظام يتيح إمكانية الاستعانة بوكيل عن أحد الأطراف.

مكتب سيدوكس فضلا عن كونه مستودع لحماية سندات الشحن فإنه يعمل وكيلا للأطراف المعنية بصفقات الشحن تعطيه سلطة تظهير سندات الشحن البحرية، وتسليمها إلى الطرف صاحب الحق في البضاعة، حالما يصدر الناقل سند شحن ورقي لمصلحة الشاحن فإن هذا السند يودع لدى مكتب سيدوكس الذي يقوم 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 المشتري بجزء من المفتاح والجزء الآخر لدى المكتب... ثم يقوم المكتب بالتأكد من صحة رسالة المشتري من خلال جزء من المفتاح... وعند وصول البضائع إلى ميناء التفريغ يرسل مكتب سيدوكس

(1) بيئة وفرص التجارة الإلكترونية في الإمارات، الجوانب القانونية وتحديات عمليات التجارة الإلكترونية، مرجع سابق.

رمز شفرة التعريف إلى الناقل، وعمليا ترسل إلى الريان فضلا عن إرسالها إلى المظهر إليه الأخير لسند الشحن الأصلي.<sup>(1)</sup>

### الفرع الخامس: نظام Global Trade Secure Payment and Trade Management

بدأ العمل بهذا النظام في أبريل 2001 بهدف تبادل خطابات الضمان وسندات الشحن إلكترونيا، وطبقا لهذا النظام يتضمن سند الشحن الإلكتروني بيانا بأوصاف البضائع وبياناتها تلك التي يتم تقريرها بواسطة الناقل، والمقبولة من جانب المشتري كشاحن وهذا البيان الإلكتروني يتم إرساله ولكن دون أن يكون سندا للملكية، ومع ذلك فإنه يسهل من تداول البضائع والوفاء بقيمتها بين البائع والمشتري.<sup>(2)</sup>

وهذا ما أدى إلى ظهور تقنية التشفير كتقنية ملائمة لتداول سندات الشحن الإلكترونية، ذلك أن تقنية التشفير توفر أمن وسرية للمعلومات التي يحتويها سند الشحن الإلكتروني، إضافة إلى أنه يسمح من التحقق من هوية مظهر السند والتأكد من صحتها خلال التعامل بها إلكترونيا.

وتعرف تقنية التشفير نوعين: التشفير المتماثل (Private key Cryptography) وتعتمد هذه التقنية على الرمز السري نفسه في تشفير السندات الإلكترونية وفي فك تشفيرها فهي تعمل من خلال مفتاح واحد يسمى المفتاح الخاص، يمتلكه مصدر سند الشحن الإلكتروني أو المرسل إليه. ففي هذه الحالة يقوم الحائز بإرسال سند الشحن موقعا إلى الناقل لنقله إلى الحائز الجديد أو يقوم الناقل باستلام السند وتوقيعه توقيعا إلكترونيا لحائز السند الجديد.

غير أنه يعاب على هذا النوع أن استعمال نفس الرمز أو المفتاح من قبل أكثر من شخص من شأنه أن يعرض السند الإلكتروني إلى احتمال انتقاله إلى شخص غير موثوق.

(1) بوزوجة حسين، مرجع سابق، ص 45.

(2) وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 66.

أما التشفير غير المتماثل (Public key Cryptography) (المفتاح العمومي) وتعتمد هذه الخاصة على استخدام مفاتيح مختلفين من أجل فك تشفير سند الشحن الإلكتروني يكون أحدهما خاص يعرف أحد الأطراف والثاني عام يبلغ لباقي المستخدمين<sup>(1)</sup>.

### الفرع السادس: اتفاقية روتردام 2008

سبق الإشارة إلى سند الشحن الإلكتروني في ظل اتفاقية روتردام 2008، حيث أشرنا إلى أنه تم اعتماد مصطلح حديث من خلال الاتفاقية يعرف بـ : سجل النقل الإلكتروني، والذي أشارت إليه المادة 18 من الاتفاقية بأنه يتضمن مجموعة من المعلومات يصدرها الناقل باستخدام وسيلة إلكترونية بمقتضى عقد النقل البحري، كما منحت لسند الشحن الإلكتروني نفس الحجية التي يتمتع بها سند الشحن التقليدي الورقي من حيث كونه يمثل وسيلة إثبات لعقد النقل البحري القائم بين الشاحن والناقل، كما أنه يعتبر وسيلة إثبات لاستلام الناقل للبضاعة محل العقد.

كما ميزت الاتفاقية بين نوعين من سندات الشحن الإلكترونية، فمنها القابلة للتداول ومنها غير القابلة للتداول، لكن ما يعاب على هذه الاتفاقية أنها تناولت أنواع سندات الشحن الإلكتروني دون أن تحدد أو تشير إلى طريقة تداول هذه السندات، معتمدة في ذلك على الأنظمة القانونية السابقة على الاتفاقية، في حين أن هذه الأنظمة تشكل تهديدا على أمن وسلامة سند الشحن الإلكتروني لعدم قدرتها على توفير الحماية اللازمة للسند من مخاطر الاختراق وتجاوز السرية في حفظ المعلومات.

هذا وأشارت المادة 36 من الاتفاقية إلى البيانات الواجب إدراجها في سند الشحن الإلكتروني والتي لم تختلف كثيرا عن تلك التي وردت بالاتفاقيات السابقة بخصوص بيانات سند الشحن التقليدي من إدراج هوية الأطراف وقيمة البضاعة ووصفها ونوعها وكميتها وحجمها وتاريخ تسليمها للناقل وعدد نسخ السند الأصلية وغيرها من البيانات الواردة بالنص، في حين أن إغفال إدراج بيان من هذه البيانات لا يفقد السند قيمته القانونية ولا ينكر العلاقة التعاقدية بين أطراف السند الإلكتروني.

(1) بالرغم من أن هناك مزايا عملية وقانونية يمنحها نظام تقنية التشفير غير المتماثل بالمفتاح العمومي، إذ أن كل مستخدم لشبكة الإنترنت لا يستخدم سوى مفتاح أو رمز سري واحد في تشفير السندات التي يرغب بإرسالها أو في فك تشفير السند الذي تلقاه فإن هناك صعوبات تواجه هذا النوع من التشفير تكمن في مدى ضمان المفتاح العمومي لاستخدامه من قبل الحائز على المفتاح الخاص. ينظر: عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2010، ص 233.

كما تضمنت المادة 38 من الاتفاقية لأول مرة على وجوب توقيع سند الشحن الإلكتروني بموجب توقيع إلكتروني للناقل أو توقيع من يتصرف نيابة عنه.

وتجدر الإشارة إلى أنه ينبغي التفرقة بين الاعتراف القانوني بسند الشحن الإلكتروني وتلك، مسألة أصبحت تكاد تكون مقننة في ظل تشريعات التجارة الإلكترونية في التشريعات المقارنة وقانون التجارة الإلكترونية النموذجي الصادر عن الأونسيترال 1996 والمعدل عام 1998 (بإضافة المادة 5) كالتشريع الأسترالي، وبين نظم التداول الإلكترونية تلك التي لن تثبت على نظام واحد أو ثابت لتطورها بتطور التقنية الإلكترونية.<sup>(1)</sup>

---

<sup>(1)</sup> وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 72.

## المبحث الثاني: سند الشحن الإلكتروني ومدى ملاءمته لقواعد التجارة الإلكترونية

لقد أضحى إبرام العقود التجارية إلكترونيا أسلوبا مميزا لعقد الصفقات التجارية وتوفير فرص الاستثمار وتجنب العديد من معوقات التجارة التقليدية ومن بينها مشاكل النقل ورسوم الجمارك وغيرها من المشكلات البيروقراطية.<sup>(1)</sup> وعقد النقل البحري باعتباره عقدا من العقود التجارية يخضع لنفس الميزات والمعوقات والشروط إذا ما تم إبرامه عن طريق استخدام الوسائل الإلكترونية.

وتجدر الإشارة هنا إلى ضرورة التمييز بين عقد النقل البحري الإلكتروني وسند الشحن الإلكتروني، فبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924 نجد أنها جعلت من عقد النقل البحري هو نفسه الوثيقة التي يبرمها كل من الشاحن والناقل والمتمثلة في سند الشحن أو أي وثيقة أخرى تؤدي نفس الدور، أي أن سند الشحن يتضمن عقد النقل البحري، وهو ما يتعارض مع ما جاءت به المادة 2 في فقرتها 2 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الخطابات الإلكترونية لعام 2006.

في حين أن هذه المادة تتفق مع اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والتي قررت في تعريفها لعقد النقل البحري عدم وجود ارتباط بين عقد النقل البحري وبين سند الشحن البحري، وهو نفس المبدأ الذي أقرته اتفاقية روتردام لعام 2008 في مادتها الأولى فقرة 1 بأن "عقد النقل يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري". فكلا الاتفاقيتين اعتمدتا نفس المبدأ لكن اختلفتا من حيث مكان التسليم، فاتفاقية هامبورغ تشترط أن يكون النقل بحريا بشكل كلي، في حين تجيز اتفاقية روتردام أن تتعدد وسائل النقل شريطة أن يكون أحد هذه الوسائل بحريا.

وبذلك يكون لسند الشحن الإلكتروني طبيعة إلكترونية طالما يتم إبرامه باستخدام الوسائل الإلكترونية كما يكون له طبيعة دولية باعتبار أنه يمثل مظهر من مظاهر التجارة الدولية. وهو ما سيتم دراسته من خلال المطلبين التاليين.

(1) سلطان عبد الله محمود الجواربي، عقود التجارة الإلكترونية والقانون الواجب التطبيق، دراسة قانونية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2010، ص 24.



## المطلب الأول: الطبيعة الإلكترونية لتكوين سند الشحن الإلكتروني

في فرنسا اعترف القانون رقم 2000/230 وذلك بتعديل قانون الإثبات بما يتواءم مع تقنيات الاتصال الحديثة ومقتضيات التجارة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، وطبقا لنص المادة 1316/3 من نفس القانون يكون للكتابة على دعامة إلكترونية نفس القوة في الإثبات الممنوحة للكتابة على دعامة ورقية، ويتضح من هذا النص أن المشرع الفرنسي قد اعترف صراحة بالمستندات الإلكترونية ومنحها قوة السندات التقليدية نفسها في الإثبات.<sup>(1)</sup>

فالعقد التجارة الإلكترونية هو العقد الذي يتم إبرامه بين طرفين بوسيلة اتصال عن بعد ويتم تنفيذه ماديا أو بوسيلة اتصال عن بعد، وعليه، فإن عقد التجارة الإلكترونية مثل عقد التجارة التقليدية باستثناء وسيلة الإبرام والتنفيذ.<sup>(2)</sup> فهي تتعد أيضا بتطابق إيجاب وقبول الطرفين إذ يقوم الطرفين المتعاقدين بالتعبير عن إرادتهما عند إبرام العقد.

كما تشترط الشكلية والتي تعتبر شكلية محددة وخاصة باعتبار أن التعاقد يتم من خلال وسيلة إلكترونية وليس بطريقة تقليدية كما هو الشأن بالنسبة للعقود الورقية.

وقياسا بذلك على سند الشحن الإلكتروني، ولتحديد مدى ملاءمته لعقود التجارة الإلكترونية سوف نتعرض من خلال هذا المطلب إلى مختلف الشروط المتطلب لصحة الانعقاد سواء الموضوعية أو الشكلية والتي تعتبر دعامة أساسية لتكوين سند الشحن الإلكتروني.

(1) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي، تنازع القوانين في سندات الشحن الإلكترونية، دار الكتب القانونية، مصر . الإمارات، 2015، ص 27.

(2) طاهر شوقي مؤمن، عقد البيع الإلكتروني، بحث في التجارة الإلكترونية، دار النهضة العربية، مصر، 2007، ص 27.

### الفرع الأول: الشروط الموضوعية لسند الشحن الإلكتروني

الأصل الذي جاءت به المادة 60 من القانون المدني الجزائري فيما يخص كيفية تعبير المتعاقدين عن إرادتهما أن يتم باللفظ أو الكتابة أو بالإشارة المتداولة عرفا أو باتخاذ موقف لا يدع أي شك في دلالاته على مقصود صاحبه، فحسب هذا النص يصح أن يكون التعبير عن الإرادة صريحا، كما يمكن أن يكون ضمنيا، سواء كان ذلك إيجابا من أحد المتعاقدين أو قبولا من المتعاقد الآخر. وبالنظر إلى المادة 68 فقرة 2 تنص على القبول الضمني باعتبار أن يكون السكوت في الرد وسيلة للتعبير عن القبول.

غير أن استخدام الوسائل الحديثة في التعبير عن الإرادة من وسائل إلكترونية مختلفة فرضت واجب دراسة هذه الوسائل ومدى مشروعيتها في التعاقد.

وبما أن سند الشحن الإلكتروني يخضع في تكوينه كغيره من السندات والعقود إلى مجموعة من الشروط الضرورية لصحة السند، فيشترط أن يتوافق الإيجاب والقبول لطرفي السند مع ضمان أهلية المتعاقدين وهو ما لم تتناوله اتفاقية روتردام.

وكما سبق الإشارة إليه فإن النقل البحري للبضائع تأثر بشكل كبير بالنظام الإلكتروني لتبادل البيانات والذي يقصد به إرسال البيانات محل التبادل من جهاز حاسب آلي إلى آخر

#### أولا: الإيجاب باستخدام الوسائل الإلكترونية

يعرف الإيجاب بأنه تعبير عن الإرادة بقصد الارتباط بالتعاقد يتضمن تعيين العناصر الجوهرية للعقد المراد إبرامه ويتم به العقد إذا تلاقى معه القبول. (1)

وقد عرفت اتفاقية فيينا للبيع الدولي للبضائع للإيجاب بأنه أي عرض لإبرام عقد إذا كان موجبا إلى شخص أو عدة أشخاص معينين وكان محددًا بشكل كافي تبين منه اتجاه قصد الموجب الالتزام به في حالة القبول (1).

(1) هبة ثامر محمود عبد الله، مرجع سابق، ص 168.

ولا يخرج تعريف الإيجاب في العقود الإلكترونية عن كونه تعبير جازم عن إرادة أحد الطرفين موجه إلى شخص آخر بقصد إبرام عقد بينهما وفقا للشروط التي يحددها هذا الإيجاب. (2) ولا يختلف عن هذا المفهوم إلا من حيث خصوصيته المتمثلة في كونه ينعقد إلكترونيا عن بعد.

ومن جانبه أكد المشرع الفرنسي في قانون الثقة في المعاملات الرقمية الصادر في 21 يونيو 2004 أنه نظرا لخصوصية التعاقد عبر شبكة الإنترنت، وسرعة التعامل من خلالها، يجب على موجه الإيجاب أن يلتزم به، طالما أنه ما زال متاحا عبر الشبكة أو عبر الوسائل الإلكترونية (3). إن الإيجاب في التعاقد الإلكتروني هو تعبير عن إرادة الراغب في التعاقد عن بعد... لذلك فهو لا يختلف عن الإيجاب التقليدي إلا في الوسيلة المستخدمة فقط مع بقاء الجوهر نفسه فهو يتميز ببعض الخصائص التي تتعلق بطبيعته وكونه يتم من خلال شبكة عالمية للمعلومات والاتصالات (4).

ويشترط في الإيجاب توافر عناصر ثلاثة أساسية ليكون إيجابا قانونيا فعالا:

فيشترط أن يكون الإيجاب موجها إلى شخص محدد سواء كان شخصا واحد أو مجموعة من الأشخاص، كما يجب أن يكون الإيجاب محددًا وقاطعا لا يبعث إلى أي شك أو تأويل أو غموض، وأن تكون هناك نية جدية للموجب بالتزامه بالتعاقد.

ويختلف الإيجاب الإلكتروني عن التقليدي في أنه يتم باستخدام وسيط إلكتروني ومن خلال شبكة الإنترنت وهذا الاختلاف جعله يتمتع بخصوصية يثير جملة من المشكلات النوعية بسبب خطورة الآثار المترتبة عليه، ذلك أنه بمجرد النقر بقبول مطابق يعني موافقة القابل على العقد. (5)

(1) محمود عبد الرحيم الشريقات. التراضي في تكوين العقد عبر الانترنت. دراسة مقارنة. دار الثقافة للنشر والتوزيع. 2009. ص 129.

(2) غني حسون طه، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، بغداد، العراق، 1971، ص 99.

(3) عمر خالد محمد الزريقات. عقد البيع عبر الإنترنت. دراسة تحليلية. أطروحة دكتوراه. جامعة عين شمس. مصر. 2005. ص 107.

(4) فادي محمد عماد الدين توكل. مرجع سابق. ص 84.

(5) أسامة أحمد بدر، حماية المستهلك في التعاقد الإلكتروني، دار النهضة العربية، مصر، دون تاريخ، ص 149.

والإيجاب الذي يتم عبر شبكات الإنترنت قد يكون إيجابا خاصا موجها إلى أشخاص محددين عن طريق البريد الإلكتروني، وهو ما يمثل الإيجاب الذي نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة بشأن الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، باعتبارها تتم عن طريق البريد الإلكتروني فقط، وباعتبار أن اتفاقية روتردام 2008 شملتها بالتعريف من خلال المادة الأولى فقرة 17 بأن الخطاب الإلكتروني هو المعلومات المعدة أو المرسله أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقا.

وبالرجوع إلى المادة 11 من اتفاقية الخطابات الإلكترونية<sup>(1)</sup> فإنها لم تشر إلى الإيجاب وإنما أشارت إلى الدعوة إلى تقديم عروض، وهي مرحلة سابقة على الإيجاب، وبذلك تكون قد ميزت بين الإيجاب والدعوة إلى تقديم عروض بمفهوم المخالفة.<sup>(2)</sup> وقد أقرت مختلف القوانين على التفرقة بين الإيجاب والدعوة.<sup>(3)</sup>

أما عن مكان وزمان الإيجاب فقد أقرت المادة 10 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية لعام 2005 في الفصل الثالث منها في مجال استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية والمتعلق بوقت ومكان إرسال الخطابات الإلكترونية وتلقيها أنه: "وقت إرسال الخطاب الإلكتروني هو الوقت الذي يغادر فيه ذلك الخطاب نظام معلومات

(1) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (نيويورك) تم اعتمادها بتاريخ 2005/11/23، دخلت حيز التطبيق في 2013/03/01، تهدف إلى تسهيل استخدام الخطابات الإلكترونية في التجارة الدولية عن طريق التأكد من أن العقود المبرمة وغيرها من الخطابات المتبادلة إلكترونيا صحيحة وقابلة للتنفيذ بقدر مثيلاتها من العقود والخطابات الورقية التقليدية. <http://www.uncitral.org>

(2) وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 40.

(3) أقر القانون المدني الفرنسي التفرقة بين الإيجاب والدعوة للتعاقد، وتعتبر عملية تفسير العروض الأولية مسألة من اختصاص محكمة الموضوع... وكلما كان العرض مفصلا وواضحا كلما كان احتمال اعتباره إيجابا أكبر، ويعتبر العرض مجرد دعوة للتعاقد، أما القانون الانجليزي فيعتمد معيار أسلوب صياغة العرض والعبارات المستخدمة، أما القانون الأمريكي فيعتمد معيار القطعية فمتى استوفى العرض المقدم شرط القطعية فإنه يعد إيجابا ويكون مجرد دعوة للتعاقد إذا لم يتمتع بهذه الصفة، وقد أقر أيضا القانون الألماني التفرقة بين الإيجاب والدعوة للتعاقد استنادا إلى مدى تناول العرض للعناصر الأساسية المتعلقة بالمعاملة. ينظر: فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 82 و83.

يقع تحت سيطرة المنشئ أو الطرف الذي أرسل الخطاب نيابة عن المنشئ، أو وقت تلقي الخطاب الإلكتروني إذا لم يكن قد غادر نظام معلومات يقع تحت سيطرة المنشئ أو الطرف الذي أرسل الخطاب نيابة عن المنشئ ". وبالتالي فإنه يتحدد زمان الإيجاب بالنسبة لمالك البضاعة بالوقت الذي يُرسل فيه خطابه الإلكتروني من الوسيلة الإلكترونية المستعملة الخاصة به، أو وقت استلام الخطاب الإلكتروني، وبالتالي يعتبر الإيجاب الإلكتروني فعالا ومنتجا لآثاره القانونية متى كان قابلا للاستخراج من قبل المرسل إليه وهو نفس المبدأ الذي أقرته قواعد الأونسيترال من خلال المادة 15 في فقرتها الثانية.

إذا كان الإيجاب تم عبر البريد الإلكتروني وكانت حالة الاتصال بالكتابة مباشرة، فإن الإيجاب هو ما صدر أولا والذي هو من العارض، وعلى الراغب في التعاقد القبول أو الرفض. أما إذا كانت حالة الاتصال ليست مباشرة بحيث توجد فترة زمنية تفصل ما بين الإيجاب والقبول، كما إذا كان العرض موجها إلى شخص محدد أو لعدة أشخاص في آن واحد فإن الإيجاب هو ما صدر أولا، وعلى الموجب (العارض) أن يبقى على إيجابه إذا كانت المدة محددة وليس له الرجوع عنه. وإذا كانت المدة غير محددة فإنه يمكن استخلاص المدة بحسب طبيعة الإيجاب وموضوعه والأعراف المتداولة لهذا الإيجاب (1).

وتجدر الإشارة إلى أن هذه المسألة تثير عدة إشكاليات في ما يخص ضمان تلقي المرسل إليه للخطاب الإلكتروني، فقد تصل الرسالة إلى المرسل إليه لكن بسبب مشكلة في نظام جهازه الإلكتروني يصعب عليه استخراج أو استخدام السند المرسل وهو الأمر الذي لم يعالجه قانون الأونسيترال النموذجي، وبالتالي تبقى العبارة بزمان وصول الرسالة إلى المرسل إليه سواء كان بإمكانه استخراجها واستخدامها أم لا.

أما في القانون الجزائري وباعتبار أن المشرع الجزائري لم يتعرض من خلال نصوص القانون البحري إلى سند الشحن الإلكتروني فإنه بذلك يحيلنا إلى الرجوع إلى القواعد العامة في التعاقد، وبالتالي إلى القانون المدني وما استحدثه من تعديلات في ما يتعلق بالتعاقد الإلكتروني. ورغم ذلك

(1) يوسف حسن يوسف. العقود التجارية الإلكترونية الدولية. المركز القومي للإصدارات القانونية. القاهرة. مصر. الطبعة الأولى. 2012. ص 20.

فالمشعر الجزائري لم يتعرض للإيجاب أو القبول الإلكتروني وإنما اكتفى بعرض شرط الشكلية المتمثل في الكتابة الإلكترونية بموجب المادتين 323 مكرر و 323 مكرر 1.

فالقانون المدني الجزائري بأحكامه الحالية لا ينص صراحة على استعمال الوسائل الإلكترونية كأدوات للتعبير عن الإرادة ولا يمكن تفسير نصوصه خاصة المادة 64 المتعلقة بالتعاقد عبر الهاتف أو أي طريق مماثل تفسيراً واسعاً يشمل الصور الإلكترونية الحديثة للتعبير عن الإرادة، ذلك أنه كان بإمكان المشعر اعتماد هذه الوسائل صراحة من خلال النص القانوني دون فتح المجال لأي لبس كما فعلت التشريعات المقارنة.

وبالتالي يمكن القول أن الإيجاب الإلكتروني لا يختلف في مضمونه ومعناه وجوهره عن الإيجاب التقليدي إلا من حيث الوسيلة المستخدمة في التعبير عن هذا الإيجاب من قبل الأطراف المتعاقدة والمتمثلة في وسائل الاتصال الإلكترونية.

#### **ثانياً: القبول باستخدام الوسائل الإلكترونية**

لا يكفي صدور الإيجاب للتعاقد بل لا بد أن يصدر قبول مطابق للإيجاب من الطرف الثاني، وهو ما أشار إليه المشعر الجزائري من خلال المادة 64 فقرة 2 من القانون المدني بأن العقد يتم، ولو يصدر القبول فوراً، إذا لم يوجد ما يدل على أن الموجب قد عدل عن إيجابه في الفترة ما بين الإيجاب والقبول، وكان القبول صدر قبل أن ينفذ مجلس العقد".

والقبول مثله مثل الإيجاب لا يشترط فيه شكل معين لصدوره فيمكن أن يتم بأي وسيلة كأن يتم التعبير عنه بوسائل الاتصال الحديثة نظراً لعدم وجود نص تشريعي يحدد صياغة القبول، وحتى التشريع الجزائري جاء ناقصاً في هذا المجال باعتبار أنه لم يقدم إشارة للقبول الإلكتروني.

غير أنه يشترط في القبول أن يصدر في مواجهة من وجه له الإيجاب، على أن تتجه نية القابل إلى إبرام العقد، كما يجب أن يطابق القبول الإيجاب وأن يصدر القبول قبل سقوط الإيجاب.

وقد يتخذ الموجب بعض الإجراءات اللاحقة لصدور القبول، كالإجابة على بعض الأسئلة التي توجه إلى القابل مثل تحديد محل إقامته الذي يتعين إرسال المنتج إليه، أو كتابة بعض البيانات

الخاصة التي تظهر على شاشة جهاز الحاسب الآلي كرقم ونوع بطاقته الائتمانية، وواضح أن القصد من هذه الإجراءات اللاحقة هو تأكيد القبول وإبرام العقد، حتى إذا تم منه بالشكل المطلوب كان معبرا بالفعل عن إرادته الجازمة في القبول. (1) وهو الأمر الذي قد يجد صورته في ظل سند الشحن الإلكتروني، على اعتبار أن هذا السند يتم تعبئته إلكترونيا من خلال ملء مجموعة من البيانات التي تتعلق بهوية الأطراف ووصف البضاعة وقيمتها والتواريخ المتعلقة بالتكليف والتسليم.

وهو ما أشارت إليه المادة 10 فقرة 2 من اتفاقية الخطابات الإلكترونية بقولها: "وقت تلقي الخطاب الإلكتروني هو الوقت الذي يصبح فيه ذلك الخطاب قابلا للاستخراج من جانب المرسل إليه على عنوان إلكتروني يعينه المرسل إليه. ووقت تلقي الخطاب الإلكتروني على عنوان إلكتروني آخر للمرسل إليه هو الوقت الذي يصبح فيه الخطاب الإلكتروني قابلا للاستخراج من جانب المرسل إليه على ذلك العنوان ويصبح المرسل إليه على علم بأن الخطاب الإلكتروني قد أرسل إلى ذلك العنوان. ويفترض أن يكون الخطاب الإلكتروني قابلا للاستخراج من جانب المرسل إليه عندما يصل ذلك الخطاب إلى العنوان الإلكتروني للمرسل إليه".

إن سكوت أحد المتعاقدين في التعامل السابق بينهما عبر الإنترنت يمكن أن يستنتج من القبول شأنه في ذلك شأن القبول التقليدي، ويرى جانب آخر من الفقه أن السكوت لا يصلح للتعبير عن القبول الإلكتروني ولذلك فإن من يتسلم رسالة إلكترونية عبر الإنترنت تتضمن إيجابا وينص فيها على أنه إذا لم يرد على هذا العرض خلال مدة معينة اعتبر ذلك قبولا. (2) فمن الصعوبة اعتبار السكوت الملابس تعبيراً عن القبول الإلكتروني... والذي يحدث كثيرا عبر شبكة المعلومات الإلكترونية، فإن ذلك لا يكفي من الناحية العملية لاعتبار السكوت قبولا، إلا إذا كان هناك اتفاق صريح أو ضمني بين أطراف التعاقد على ذلك. (3)

(1) خالد حمدي عبد الرحمن، التعبير عن الإرادة في العقد الإلكتروني، دار النهضة العربية، مصر، 2006، ص 67.  
(2) سمير حامد عبد العزيز الجمال، التعاقد عبر تقنيات الاتصال الحديثة، دار النهضة العربية، مصر، الطبعة الأولى، 2006، ص 106.

(3) قضت محكمة النقض بأن العرف والعادات التجارية من مسائل الواقع، التثبت من قيامها وتفسيرها متروك لقاضي الموضوع، طعن رقم 7868 لسنة 63 ق . جلسة 2001/02/26 المستحدث من المبادئ التي قررتها الدوائر المدنية بمحكمة النقض خلال الفترة من أول أكتوبر 2000 حتى آخر سبتمبر 2001، ص 37.

فتكوين عقد النقل غالبا ما يتم بين غائبين وتكون هناك فترة زمنية قد تستغرق ثوان تفصل بين صدور القبول وعلم الموجب به، وبصدد ذلك بوجه عام تعدد النظريات التي تكشف عن وقت انعقاد العقد وهم نظرية إعلان القبول ونظرية تصدير القبول ونظرية تسلم القبول ونظرية العلم بالقبول<sup>(1)</sup>. فأعلان القبول هو اللحظة التي يعلن فيها المخاطب بالإيجاب قبوله للتعاقد فمتى ضغط القابل على زر الموافقة اعتبر ذلك قبولا صريحا منه، أما نظرية تصدير القبول فيقصد منها القبول النهائي الذي يتم بمجرد إرسال الموافقة إلى الموجب، أما تسلم القبول فهي لا تكتفي بإعلان القبول أو تصديره بل تفرض وجوب وصول القبول إلى الموجب مما يفيد التأكيد بأن القبول تم فعليا، وأخيرا فنظرية العلم بالقبول فتعتمد على علم الموجب على موافقة القابل.

وبالرجوع إلى اتفاقية فيينا للبيع الدولي للبضائع الصادرة في 11/04/1980 فقد أخذت بنظرية وصول القبول (تسلم القبول)، إذ يعد العقد منعقدا في عقود البيع ذات الصفة الدولية للأموال المنقولة بمجرد وصول القبول إلى الموجب سواء علم بالقبول أم لا، وقد توصلت الاتفاقية إلى هذه القاعدة من خلال ثلاثة نصوص، بالمادة 23، 18، 24 من الاتفاقية بأنه يحدث قبول الإيجاب أثره من اللحظة التي يصل فيها إلى الموجب إعلان يفيد الموافقة على إيجابه... وقد وصل إلى المخاطب عند إبلاغه شفويا أو تسليمه شخصيا بأية وسيلة أخرى...<sup>(2)</sup>

القبول يجب أن يكون مطابقا للإيجاب فلا يزيد فيه ولا ينقص منه لأن اقتران الإيجاب بما يزيد عليه أو يعدل منه يعد إيجابا جديدا لا ينعقد به العقد إلا إذا اتصل به قبول الطرف الآخر، الذي وجه الإيجاب الأول. وتكتسب مسألة عدم التطابق بين الإيجاب والقبول أهمية خاصة في مجال التعاقد عبر الإنترنت إذ يطلق عليها مصطلح: صراع الصيغ والأشكال أو بالإنجليزية (**Battle of the forms**) ومرد الأهمية ناشئ من احتمال محاولة المتعاقد سيئ النية التخلص من التزامه بموجب العقد، والذي قد يمتد إلى ما بعد مرحلة تنفيذ الإلتزام بسرية المعلومات والحفاظ عليها مثلا، وذلك من خلال الادعاء بانعدام التطابق الحقيقي بين الإيجاب والقبول<sup>(3)</sup>.

(1) وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 44.

(2) عبد الباسط جاسم محمد، إبرام العقد عبر الإنترنت، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2010، ص 198.

(3) عبد الباسط جاسم محمد. إبرام العقد عبر الانترنت. مرجع سابق. ص 178 و 179.



متى استكمل الإيجاب شروطه ووافقه قبول مكتمل انعقد العقد، ومعنى التوافق أن يقتصر الإيجاب بقبول مطابق له، فلا بد أن يصدر من أحد أطراف العقد إيجاب ويصدر قبول من الطرف الآخر حتى يتحقق التوافق بين الإرادتين المؤدي إلى انعقاد العقد. واقتصر الإيجاب والقبول له أهمية بالغة في تحديد زمان ومكان انعقاد العقد.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: الشروط الشكلية لسند الشحن الإلكتروني

بعد أن تعرضنا إلى الشروط الموضوعية التي يقتضيها تحرير سند الشحن الإلكتروني من إيجاب وقبول في ظل البيئة الإلكترونية، لا بد من تحديد الشروط الشكلية التي لا يصح السند من دونها وتتمثل تلك الشروط في الكتابة والتوقيع الإلكتروني.

#### أولا: الكتابة

تتمثل الكتابة في صورتين أساسيتين: الأولى هي الكتابة التقليدية وهي المعتمدة كوسيلة للإثبات ويقصد بها الأوراق المكتوبة التي تستخدم بوصفها أداة للإثبات على اعتبار أن الورق هو المحرر الشائع للكتابة... وقد استقر الفقه إلى عدم وجود شروط معينة في الكتابة أو اتخاذ شكل خاص أو استخدام لغة معينة أو تحديد الوسيلة المادية التي يتم عليها تدوين الكتابة. غير أن المعتاد أن السند يكون محررا بأداة كتابة ثابتة... على الورق أو على الآلة الطابعة.<sup>(2)</sup>

ويصدر القانون رقم 05-10 المعدل والمتمم للقانون المدني الجزائري انتقل المشرع من النظام الورقي في الإثبات إلى النظام الإلكتروني. حيث أصبح للكتابة في الشكل الإلكتروني مكانا ضمن قواعد الإثبات في القانون المدني الجزائري طبقا لنص المادة 323 مكرر مدني جزائري الكتابة في الشكل الإلكتروني وأصبح لها نفس الحجية كالكتابة الورقية بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها وهو ما أشارت إليه المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري.

(1) يوسف حسن يوسف، مرجع سابق، ص 64.

(2) عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 58 و59.

غير أن المشرع الجزائري لم يتعرض إلى تعريف الوثيقة أو السند الإلكتروني وبالتالي يحيلنا بذلك إلى المادة الأولى من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية والتي تعرف رسالة البيانات بأنها المعلومات التي يتم إنشائها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو ضوئية أو بوسائل مشابهة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات الإلكترونية، البريد الإلكتروني، أو البرق أو التلكس أو النسخ البرقي.

إن اعتراف المشرع الجزائري من خلال المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني بالكتابة في الشكل الإلكتروني في الإثبات لا يعني أنه يقر بها كوسيلة للتعبير عن إرادة المتعاقدين، فهو اعتراف يتعلق فقط بالإثبات، فكتابة بنود عقد على دعامة إلكترونية وحفظ نسخة منه لا يعني بالضرورة أن المشرع قد أعطى الشرعية لهذه الوسائل للتعبير عن الإرادة.

وقد تناولت المادة 1316 من القانون المدني الفرنسي تعريفا للكتابة الإلكترونية بأنها الإثبات الخطي أو الإثبات بالكتابة ينتج من كل تدوين للحروف أو العلامات أو الأرقام أو أي رموز أو إشارات ذات دلالة تعبيرية مفهومة وواضحة أيا ما كان دعامتها أو وسيلة نقلها.

فالكتابة الإلكترونية يمكن أن تقوم بنفس الدور الذي تقوم به الكتابة التقليدية طالما أنه يمكن قراءتها وتدل بوضوح على مضمون التصرف القانوني، وطالما كانت مدونة على دعامة إلكترونية تضمن لها الاستمرارية وتخول للأطراف الرجوع إليها عند الضرورة بالإضافة إلى كونها تضمن عدم التعديل في بياناتها على نحو يوفر للمتعاملين الأمان والثقة.<sup>(1)</sup>

وبالرجوع إلى اتفاقية روتردام نجدها تخلو من أي تعريف للكتابة الواجبة لإثبات سند الشحن الإلكتروني الأمر الذي يحيلنا إلى قواعد الأونسيترال واتفاقية الخطابات الإلكترونية. غير أنه يمكن القياس على سند الشحن الإلكتروني أو كما ورد تسميته في اتفاقية روتردام بسجل النقل الإلكتروني بالسجل الإلكتروني في مجال المعاملات التجارية.

(1) يوسف حسن يوسف، مرجع سابق، ص 87.

يعتبر السجل الإلكتروني في مجال التعاملات التجارية وسيلة لحفظ المعلومات المتبادلة بين أطراف التعامل وتوثيق البيانات المدونة فيه.<sup>(1)</sup>

في حين نصت المادة 5 من قانون الأمم المتحدة بشأن التجارة الإلكترونية لعام 1996 بأنه لا تفقد المعلومات مفعولها القانوني، أو صحتها، أو قابليتها للتنفيذ لمجرد أنها في شكل رسالة بيانات، وذهب التوجيه الأوربي رقم 93/1999 الصادر بتاريخ 13 ديسمبر 1999 إلى المساواة في القيمة القانونية والحجية في الإثبات بين المحرر الإلكتروني والمحرر العرفي. أما المادة 8 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية لعام 2005 إلى أنه لا يجوز إنكار صحة الخطاب أو العقد أو إمكانية إنفاذه لمجرد كونه في شكل خطاب إلكتروني.

والواقع أن وسائل الاتصال الإلكترونية هي التبادل الإلكتروني للبيانات بالمعنى الوارد في المادة 2 من قانون الأونسيفال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لعام 1996 في ظل الممارسة العملية، وقد فضلت قواعد روتردام مرة أخرى وضع شروطها الخاصة لتحديد وثيقة النقل الإلكتروني ووسائل الاتصالات الإلكترونية بنفس الطريقة المعتمدة في الوثائق التقليدية.<sup>(2)</sup>

### **ثانيا: التوقيع الإلكتروني**

يعرف التوقيع بأنه كل علامة توضع على سند تميز هوية وشخصية الموقع وتكشف عن إرادته بقبول التزامه بمضمون هذا المستند وإقراره له.<sup>(3)</sup> لكن نظرا للتطور التكنولوجي والمعلوماتي ظهر نوع جديد من أنواع التوقيع يتناسب مع ما تم استحداثه في ظل مبادئ التجارة الإلكترونية وهو ما يعرف بالتوقيع الإلكتروني.

ونظرا لكون سند الشحن الإلكتروني يتم من خلال التواصل بين غائبين من خلال وسائل الاتصال الإلكترونية المختلفة، فإن التوقيع بذلك يتم بطريقة تختلف عن وسائل الاتصال التقليدية

<sup>(1)</sup> Alain Bensoussan, le commerce électronique – aspects juridiques, Edition Hermes, Paris, France, 1998, P 53.

<sup>(2)</sup> Hakan Karan, Transport documents in the light of the Rotterdam Rules. The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. An Appraisal of the « Rotterdam Rules ». Meltem Deniz Guner-Ozbek Editor, Istanbul, Turkey, 2011, P 232.

<sup>(3)</sup> Mercadal, Bathelmy, Droit des affaires 1996, 4<sup>ème</sup> Edition, Paris, France, P117.

الأمر الذي يجعل من استخدام التوقيع يتم بالطريقة الإلكترونية والتي تعتبر أفضل وسيلة للتعاقد والتواصل لتحرير هذا النوع من السندات.

فالمشرع الجزائري أورد مفهوم التوقيع بموجب المادة 327 فقرة 1 من القانون المدني والتي تنص على أن يعتبر العقد العرفي صادرا ممن كتبه أو وقعه أو وضع عليه بصمة إصبعه ما لم ينكر صراحة ما هو منسوب إليه... وقد اعتمد المشرع الجزائري مصطلح التوقيع الإلكتروني لأول مرة في نص المادة 327 فقرة 2 من القانون المدني المعدلة بالقانون 05-10 والتي تنص على أنه يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 وذلك من أجل إضفاء الحجية على المحررات الإلكترونية.

هذا ويميز المشرع الجزائري بالتوقيع الإلكتروني المؤمن وذلك بموجب المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 07-162<sup>(1)</sup> والتي تشير إلى أن التوقيع الإلكتروني هو أسلوب عمل يستجيب للشروط المحددة في المادتين 323 مكرر و323 مكرر 1 من القانون المدني، ويقصد بالتوقيع الإلكتروني المؤمن ذلك التوقيع الذي يفي بالمتطلبات الآتية:

- يكون خاصا بالموقع.
- يتم بوسائل يمكن أن يحتفظ بها الموقع تحت مراقبته الحضرية.
- يضمن مع الفعل المرتبط به صلة يبحث يكون كل تعديل لاحق للفعل قابلا للكشف عنه.

وعلى مستوى القوانين المقارنة اختلفت التعريفات بالنسبة للتوقيع الإلكتروني، فقد عرفه قانون إمارة دبي<sup>(2)</sup> بأنه توقيع مكون من حروف أو أرقام أو رموز أو صوت أو نظام معالجة ذي شكل إلكتروني وملحق أو مرتبط منطقيا برسالة إلكترونية وممهور بنية توثيق أو اعتماد تلك الرسالة،

(1) المرسوم 07-162 يعدل ويتم المرسوم 01-123 المتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية. كما نظم المشرع الجزائري الجريمة المعلوماتية في قانون العقوبات رقم 04/15 المؤرخ في 10/11/2004 وأصدر سنة 2009 القانون رقم 04/09 المتعلق بالوقاية من الجرائم المتصلة بتكنولوجيا الإعلام ومكافحتها، غير أنه المشرع الجزائري لم ينظم التجارة الإلكترونية كما أنه لم ينظم التعاقد الإلكتروني بصفة خاصة أو ما يعرف بالتعاقد عن بعد.

(2) قانون رقم 2 لسنة 2002 بشأن المعاملات والتجارة الإلكترونية بإمارة دبي، جريدة رسمية عدد 277 السنة 36 بتاريخ 2002/02/26.

كما عرفه القانون المصري<sup>(1)</sup> بأنه ما يوضع على محرر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها ويكون له طابع متفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميزه عن غيره.

أما القانون الفرنسي فقانون 13 مارس 2000 المتضمن المادة 1316 فقرة 4 المتعلقة بالتوقيع المعدل والمتمم بموجب أول مرسوم صادر في 30 مارس 2001 يوضح تطبيق المادة 1316 فقرة 4 من القانون المدني والمتعلق بالتوقيع الإلكتروني، هذا المرسوم تم تعديله مرة أخرى بموجب مرسوم مؤرخ في 18/04/2002 والذي تم تعديله لاحقا بمرسوم 2009/07/07 و مرسوم 2009/12/24، ومرسوم 2010/02/02.<sup>(2)</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن تونس كانت أول دولة عربية سارعت بإصدار قانون المبادلات والتجارة الإلكترونية في أوت 2000، غير أن هذا القانون لم يعرف التوقيع الإلكتروني وإنما عرف العناصر التي تؤدي إليه في المادة الثانية منه في الفصل الثاني... فأطلقت على التوقيع الإلكتروني بأنه منظومة إحداث التوقيع، وعرفت المادة 2 منظومة التدقيق في الإمضاء بأنها مجموعة وحيدة من عناصر التشفير العمومية أو مجموعة من المعدات التي تمكن من التدقيق في الإمضاء الإلكتروني.<sup>(3)</sup>

وقد تم تعريف التوقيع الإلكتروني من خلال مشروع اتفاقية الأمم المتحدة بشأن العقود الدولية المبرمة أو المثبتة برسائل بيانات أن البيانات الواردة في شكل إلكتروني في رسالة بيانات أو الملحق أو المرتبطة منطقيا برسالة البيانات والتي يمكن أن تستخدم لتحديد هوية الشخص الحائز لبيانات إنشاء التوقيع في ما يتعلق برسالة البيانات وليبان موافقة ذلك الشخص على البيانات التي تحويها رسالة البيانات.

كما عرفت المادة 2 فقرة "أ" من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن التوقيعات الإلكترونية (نيويورك) 2001 التوقيع الإلكتروني أنه بيانات في شكل إلكتروني مدرجة في رسالة بيانات مضافة إليها مرتبطة بها منطقيا

(1) قانون رقم 15 لسنة 2004 الصادر في 22/04/2004 المتعلق بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات. جريدة رسمية عدد 17.

(2) Philippe Garo, L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique, Presse Universitaire d'Aix marseille, 2012, P 332 et 333.

(3) هبة حسين محمد زايد، الحماية الجنائية للصفقات الإلكترونية، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر . الإمارات، 2015، ص 118 و 119.

يجوز أن تستخدم لتعيين هوية الموقع بالنسبة إلى رسالة البيانات ولبيان موافقة الموقع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات.

ولعل الهدف الرئيسي الذي يسعى إليه قانون الأونسيترال هو تيسير استخدام التوقيعات الإلكترونية ومعاملة الوسائط الإلكترونية على قدم المساواة مع الوسائط الورقية، وهكذا نلاحظ أن الفقرة "أ" من المادة 2 من مشروع القانون النموذجي قدمت تعريفا للتوقيع الإلكتروني مستمدا من الدور الذي ينهض به التوقيع التقليدي كأداة لتحديد هوية الموقع وإثبات موافقته على فحوى المحرر.<sup>(1)</sup>

وبالرجوع إلى ما جاءت به اتفاقية روتردام 2008 نجد أنها بموجب المادة 38 نصت على أنه يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه. ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني.

فقد اشترطت الاتفاقية صراحة ضرورة أن يمهر السند الإلكتروني بالتوقيع الإلكتروني للناقل أو من ينوب عنه، دون تقديم تعريف للتوقيع الإلكتروني لكن اشترطت أن يكون التوقيع بالصورة التي تسمح باكتشاف هوية الموقع وعلاقته بالسند موضوع التوقيع.

وأيا كانت التعريفات المختلفة الواردة بشأن التوقيع الإلكتروني، فإنه يأخذ صورا مختلفة، فقد يأخذ شكل التوقيع البيومترى المعتمد على الخواص الفيزيائية أو السلوكية للشخص الموقع، وقد يأتي في صورة رقم سري أو مجموعة أحرف، وقد يكون باستخدام القلم الإلكتروني وغيرها من الصور الأخرى، وتتباين هذه الصور في ما بينها من حيث درجة الثقة ومستوى ما تقدمه من ضمان بحسب الإجراءات المتبعة في إصدارها وتأمينها والتقنيات التي تنتجها.<sup>(2)</sup>

(1) عبد الله أحمد عبد الله غرابية، حجية التوقيع الإلكتروني في التشريع المعاصر، دار الراجحة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2008، ص 42.

(2) قد يتم التوقيع عن طريق القلم الإلكتروني باستخدام طريقة (Pen-Op) حيث يقوم الشخص المراد توثيق توقيعه بكتابة توقيعه الذي يحدده على شاشة الحاسب الآلي وبعد أن يتأكد الشخص من توقيعه المعهود أو المحفوظ لديه تماما وذلك عن طريق استخدام برنامج معين يقوم هذا البرنامج بخدمة النقاط التوقيع وخدمة التحقق من صحة التوقيع، كما يمكن

يتبين من الوظائف التي تميز التوقيع الإلكتروني مدى أهميته إذ أصبح يعتبر حجر الزاوية في بناء أي سند إلكتروني في ظل تطبيقات التجارة الإلكترونية ومن بين هذه السندات سند الشحن البحري الإلكتروني.

ومن ثم لا بد من تقنيات تكنولوجية تكفل ضمان استخدام التوقيع الإلكتروني حتى يقره القانون، وقد أسفر التطور التقني المستمر في مجال نظم المعلومات إلى تعدد صور التوقيع الإلكتروني بحسب الطريقة أو الأسلوب الذي تتم به.<sup>(1)</sup>

فالواقع العملي بحاجة إلى تنظيم قانوني إلكتروني لكي يسد ذريعة القضاء للاعتراف به وهذا ما يفتقده التشريع الجزائري خاصة وأن التوقيع الإلكتروني أصبح واقعاً مفروضاً وحتماً ونظمت أحكامه الكثير من التشريعات الحديثة.

## المطلب الثاني: الطبيعة الدولية لسند الشحن الإلكتروني

كان من الصعب تحديد العلاقة الدولية في ظل المعاملات التجارية الدولية في إطار صنفها التقليدي والإلكتروني، فمجرد وجود عنصر أجنبي في العلاقة التعاقدية لا يعتبر كافياً لجعل من العقد

---

أن يتم التوقيع الإلكتروني من خلال التوقيع البيومتري وتشمل هذه الطريقة البصمة الشخصية، مسح العين البشرية، التحقق من نبذة الصوت، خواص اليد البشرية، التعرف على الوجه البشري، التوقيع الشخصي، كما يمكن أن يتم التوقيع من خلال استخدام البطاقات الممغنطة المقترن بالرقم السري (التوقيع الكودي) وتعرف ببطاقة الإئتمان ومن أنواعها البطاقة الممغنطة، البطاقة الرقائعية والبطاقة الذكية. ينظر: عبد الله أحمد عبد الله غرابية، المرجع نفسه، ص 48 وما بعدها.

(1) علي عبد العالي خشان الأسدي، حجية الرسائل الإلكترونية في الإثبات المدني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2013، ص 83.

ذو صفة دولية، فمنها ما يعتمد على المعيار القانوني ومنها ما يعتمد على المعيار الاقتصادي ومنها ما يجمع بين المعيارين القانوني والاقتصادي.

### الفرع الأول: المعيار القانوني

تتميز الروابط القانونية التي ينظمها القانون البحري بأنها تتضمن في غالب الأحيان عنصرا أجنبيا كثيرا ما يثير التنازع بين القوانين نظرا لأن الملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفي الجنسية. (1)

تعد العلاقة القانونية دولية استنادا إلى هذا المعيار متى كان من شأنها تحريك بعض القواعد القانونية التي أعدت خصيصا لحكم العلاقات الدولية، فتتعدى نطاق القانون الداخلي، لترتبط بأنظمة قانونية أخرى، فتأتي أهمية هذا المعيار من كونه يقوم على أساس مفاده أن فكرة العقد الدولي يجب أن لا تتغير في جميع القوانين والنظم الوطنية، وأن ذلك لا يتحقق ما لم تمنح السيادة للمعيار القانوني، ليكون هو الضابط في تحديد دولية العقد، لا سيما وأنه يكفل وحدة الحلول من جانب، ويحقق الأمان القانوني من جانب ثان. (2)

فانطلاقا من هذا المعيار يعد سند الشحن سندا دوليا متى تضمن عنصرا أجنبيا، فإذا تم إصدار سند شحن إلكتروني بين جزائري وتونسي ويتضمن سند الشحن نقل بضاعة من الجزائر إلى إسبانيا على أن يتم تسليم الثمن عند استلام البضاعة في إسبانيا فهنا نكون أمام حالة تعدد الأنظمة القانونية بين النظام الجزائري والتونسي والإسباني، مما يضيف على السند صفة الدولية.

بالنظر إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924 وبروتوكولها لعام 1968 فقد نصت على أنه تسرى أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن خاص بنقل البضاعة بين موانئ دولتين مختلفتين مهما كانت جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر يهمه الأمر في الأحوال الآتية:

(1) مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 2012، ص 5.

(2) عبد الباسط جاسم محمد، تنازع الاختصاص القضائي الدولي في التعاملات التجارية الإلكترونية، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 57.



(أ) أن يكون سند الشحن صادرا في دولة متعاقدة.

(ب) أو يكون النقل من ميناء في دولة متعاقدة.

(ج) أو يشترط في العقد المبين أو الثابت في سفن الشحن أن قواعد هذه الاتفاقية أو أن قانون أية دولة مطبقة أو تحكم العقد. وتطبق كل دولة متعاقدة أحكام هذه الاتفاقية على سندات الشحن المذكورة أعلاه. ولا تمنع هذه المادة دولة متعاقدة من تطبيق قواعد هذه الاتفاقية على سندات شحن لم تشملها الفقرات السابقة.

فاتفاقية بروكسل 1924 عرفت عقد النقل البحري أنه عقد ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا كذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن. وبالتالي طبقا لهذا النص فمعيار الدولية بالنسبة لسند الشحن الإلكتروني يتحقق متى تم إصدار سند الشحن في أي دولة متعاقدة، أما إذا صدر سند الشحن الإلكتروني بدولة غير متعاقدة فإنه يفقد بذلك صفته الدولية ويبقى المعيار خاضعا لقانون الدولة التي تم إصدار سند الشحن منها.

هذا الأمر من شأنه عدم التمييز بين عقد النقل البحري للبضائع الداخل، وعقد النقل البحري الدولي الذي يخضع لأحكام الاتفاقية وبالتالي سوف يؤدي إلى خلق التزامات دولية في عقود وطنية.<sup>(1)</sup>

وبالتالي فإن دولية سند الشحن الإلكتروني من خلال بروتوكول تعديل معاهدة بروكسل 1924 يأخذ ثلاث صور: <sup>(2)</sup>

دولية العقد

الحالات المقترحة

(1) وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 26.

(2) وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، مرجع سابق، ص 28 و 29.

يعد العقد دوليا متى تعلق الأمر بنقل بضائع بين موانئ تابعة لدولتين مختلفتين، وذلك إذا صدر الشحن في دولة متعاقدة أو بدأ النقل من ميناء يقع في دولة متعاقدة، فالتعديل إذا صريح في الأخذ بالمعيار الموضوعي لتحديد المقصود بالنقل الدولي، فالعبرة باختلاف دولتي الشحن والتفريغ بصرف النظر عما إذا كانت هاتان الدولتان متعاقدتان أو غير متعاقدتان، إلا أنه يتعين توافر أحد الشرطين:

### الصورة الأولى

1/. أن يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة

2/. أن يبدأ النقل من ميناء دولة متعاقدة بصرف النظر عن جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو أي شخص آخر له مصلحة في البضاعة.

يعد العقد دوليا متى كان سند الشحن متعلق ببضائع تنقل بين موانئ في دولتين مختلفتين وكان سند الشحن يقتضي تطبيق نصوص المعاهدة أو تشريع آخر يقضي بتطبيقها أو يأمر بنفاذها، ويرمي هذا التعديل إلى ما جرى عليه العمل من النص في سند الشحن على تطبيق أحكام معاهدة بروكسل، حيث لا تكون واجبة التطبيق بحسب الأصل وهو ما يعرف باسم شرط بارامونت Paramount Cluse ولم يشترط البروتوكول أن تكون الإحالة صريحة إلى نصوص المعاهدة وإنما يكفي أن يكون الشرط بالإحالة إلى قانون وطني في دولة معينة تتبنى نصوص المعاهدة كالقانون الإنجليزي أو أن ترد الإحالة إلى القانون الذي صدر بنفاذ المعاهدة في دولة معينة كالقانون المصري الصادر في 1940 بنفاذ المعاهدة.

### الصورة الثانية

ومن ثم تنطبق أحكام الاتفاقية على سند الشحن الذي يصدر في دولة غير متعاقدة أو يبدأ النقل أو ينتهي في دولة غير متعاقدة إذ يكفي أن يكون النقل دوليا طبقا للمادة الخامسة من بروتوكول بروكسل 1924 (حالة اختلاف دولتي الشحن والتفريغ)

الصورة الثالثة

عندما ينص تشريع أي دولة متعاقدة على تطبيق المعاهدة على سندات الشحن التي لم تشر إليها الحاليتين السابقتين، ولعل المقصود من ذلك أن المعاهدة تتعلق بالنظام العام الدولي وبالتالي فإن الاتفاقية تكون قد تبنت المعيار الموضوعي دون المعيار الشخصي، حيث لم تعدد بجنسية الناقل أو المرسل إليه أو جنسية السفينة أو جنسية الشاحن أو جنسية أي شخص آخر معتم بالأمر، ومن ثم يمكن القول أن الاتفاقية تكون قد حسمت ذلك الخلاف الذي كان قد ثار بسبب معاهدة بروكسل 1924.

أما بالرجوع إلى اتفاقية هامبورغ 1978 فقد نصت بموجب المادة 2 منها على أن:

تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، إذا:

(أ) كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة،

أو (ب) كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعاً في دولة متعاقدة،

أو (ج) كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعاً في دولة متعاقدة،

أو (د) كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري، قد تم في دولة متعاقدة،

أو (هـ) كان منصوصاً في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري، على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لإنفاذ هذه الأحكام.

2- تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن.

3- لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على مشارطات الإيجار. على أنه في حالة صدور سند شحن استناداً إلى مشاركة إيجار، تسري أحكام الاتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر.

4- إذا نص العقد على نقل بضائع في المستقبل في سلسلة متتابعة من الشحنات خلال فترة متفق عليها، تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل شحنة من الشحنات. إلا أنه إذا تمت إحدى الشحنات بموجب مشاركة إيجار، تسري عليها أحكام الفقرة 3 من هذه المادة.

وما جاءت به اتفاقية هامبورغ 1978 في ما يتعلق بدولية سند الشحن أنها اشترطت أن يكون التعاقد في مجال النقل البحري بين دولتين مختلفتين على أن يكون ميناء الشحن أو ميناء التفريغ دولة متعاقدة، أو يكون سند الشحن قد صدر في دولة متعاقدة حتى يكون العقد دولياً دون الأخذ بالاعتبار جنسية السفينة أو جنسية الناقل أو الناقل الفعلي أو جنسية المرسل إليه أو أي شخص آخر له صلة بعقد النقل البحري.

فلا تعتبر الجنسية الأجنبية للمتعاقد عنصراً مؤثراً في العقود التجارية وعقود المبادلات المالية باعتبار أن هذا الاختلاف في الجنسية غير كافي لإسناد الصفة الدولية لهذه العقود.<sup>(1)</sup>

وفي ظل اتفاقية روتردام 2008 نصا المادة 5 من الاتفاقية على أن الاتفاقية تنطبق على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين إذا كان أي من الأماكن التالية يقع وفقاً لعقد النقل في دولة متعاقدة: مكان التسليم، أو ميناء التحميل، أو مكان التسليم، أو ميناء التفريغ، دون الأخذ بالاعتبار جنسية السفينة أو جنسية الناقل أو الشاحن أو الأطراف المنفذة أو المرسل إليه أو أي صاحب مصلحة في هذا التعاقد.

وهنا تجدر الإشارة أن معيار الدولية في اتفاقية روتردام يختلف عنه في معاهدة بروكسل 1924 والبروتوكول المعدل له لعام 1968، ذلك أن هذا الأخير يجعل من سند الشحن البحري نفسه عقداً بحرياً، أي أنه صورة للتعاقد بين الناقل والشاحن وفي نفس الوقت إثباتاً له، في حين أن اتفاقية روتردام

(1) Knoepfler.F. Le contrat dans le nouveau droit international privé suisse, le nouveau droit international privé suisse, Travaux des journées d'étude organisées par le centre de droit de l'entreprise entre le 9 et 10 Octobre 1987, Université de Lausanne, 1988, P 81.

2008 وكذا اتفاقية هامبورغ 1978 جعلت من عقد النقل البحري مستقل عن سند الشحن البحري، ولا يعتبر هذا الأخير إلى وسيلة لإثبات العقد فقط، غير أن عنصر الاختلاف بين اتفاقية هامبورغ وقواعد روتردام أن هذه الأخيرة اعتمدت على مكان التسلم والتسليم كسبب لتحديد دولية السند وليس مكان صدور سند الشحن كما جاء في اتفاقية هامبورغ.

إذن فالمعيار القانوني ينقسم بدوره إلى معيار قانوني موسع يميل إلى التسوية بين عناصر الرابطة العقدية، إذ يترتب على انصراف الصفة الأجنبية لأي عنصر منها اكتساب العقد الطابع الدولي ويهضغ بالتالي إلى أحكام القانون الدولي الخاص،<sup>(1)</sup>

والمعيار الثاني هو المعيار القانوني الضيق الذي يتصف بالمرونة، من جهة لأنه يهدف إلى تحليل ظروف التعاقد، فإذا اتصل العقد بعنصر أجنبي وكان هذا العنصر فعال اعتُبر العقد دوليا، أما إذا تركز العقد بكل عناصره المادية والمعنوية في إطار علاقة قانونية داخلية بجميع عناصرها، لم يكن بذلك العقد دوليا، ولو كان أحد الأطراف أجنبي الجنسية، أو كان مكان إبرام العقد في الخارج... فالتفرقة بين العناصر الفعالة وغير الفعالة في العقد والتي تنطبق إليها الصفة الأجنبية هي الفيصل هنا، فإن انصرفت الصفة الأجنبية إلى عنصر غير مؤثر من عناصر العقد أي أنه ليس له أهمية في الرابطة العقدية، لم يكون ذلك جديرا بإضفاء الصفة الدولية على العقد.<sup>(2)</sup>

وهذا ما يؤكد على أن الصفة الدولية للعقد يجب أن تستخلص فقط من العنصر الأجنبي المؤثر الذي يدخل في تكوينه، وعلى القاضي في طور بناء قناعته الشخصية في إضفاء الصفة الدولية على العقد أن يستمدّها من تحليله للعقد وأن سلطة القاضي في تحديد الصفة الدولية للعقد تخضع لرقابة محكمة النقض، لأن تطبيق القاضي لقانونه الوطني بالرغم من دولية العلاقة المطروحة يعد خرقا لقاعدة الإسناد الوطنية ومن ثم خطأ في تطبيق القانون الوطني ذاته، وفي ضوء ذلك

(1) نبيل زيد مقابلة، النظام القانوني لعقود خدمات المعلومات في القانون الدولي الخاص، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009، ص 50.

(2) عادل أبو هشيمة محمد حوته، عقود خدمات المعلومات الإلكترونية في القانون الدولي الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة الثانية، ص 36.

عرفوا العقد الدولي بأنه العقد الذي ينتمي بعناصره الذاتية الفعالة إلى أكثر من نظام قانوني واحد.<sup>(1)</sup>

العقد الدولي طبقا لهذا الاتجاه هو العقد الذي يحتوي على عنصر أجنبي، وهو ما يجعل من هذا المعيار يتسم بالجمود ذلك أن التسوية بين العناصر القانونية للرابطة العقدية يكسب العقد الصفة الدولية بمجرد تطرق الصفة الأجنبية إلى أي من هذه العناصر وبصرف النظر عن أهمية ومدى فاعلية هذا العنصر وأثره في إضفاء الصفة الدولية على العقد.<sup>(2)</sup> ورغم سهولة هذا المعيار من الناحية العملية إلى أنه لا يكفي وحده لتقرير الصفة الدولية للسند فقد يكون وجود العنصر الأجنبي في العقد أمرا عارضا.<sup>(3)</sup>

إن الاعتماد على المعيار القانوني لا يكفي بذاته للوقوف على مدى ارتباط موضوع التعاقد بالتجارة الدولية، إذ قد تتحقق الدولية للرابطة وفقا لهذا المعيار دون أن تنبئ عن اتصالها بمصالح تلك التجارة... فمن الممكن أن يتصل أحدها بأكثر من نظام قانوني، كما لو تمت تلك المبادلات بين أطراف ينتمون بجنسيتهم إلى دول مختلفة، أو يقيمون في دول مختلفة، ففي هذه الحالة يمكن القول بتوافر الدولية للعلاقة العقدية وفقا للمعيار القانوني فقط، نظرا لكونها لا تمس مصالح التجارة الدولية وعدم إفضائها إلى انتقال للأموال عبر الحدود.<sup>(4)</sup>

## الفرع الثاني: المعيار الاقتصادي

<sup>(1)</sup> وقد أيدت محكمة الاستئناف اللبنانية هذا الاتجاه عندما عدت أنه لا يكفي لاكتساب العقد الصفة الدولية ذكر عملة أجنبية فيه كعملة إيفاء أو حساب (قرار محكمة استئناف مختلط رقم 125 بتاريخ 1941/12/17)، ينظر: إخلاص مخلص إبراهيم الأوسى، مرجع سابق، ص 62.

<sup>(2)</sup> محمود محمد ياقوت، حرية المتعاقدين في اختيار قانون العقد الدولي بين النظرية والتطبيق، دراسة تحليلية ومقارنة في ضوء الاتجاهات الحديثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 42.

<sup>(3)</sup> لهذا السبب لم تأخذ محكمة النقض الفرنسية بهذا المعيار للاعتراف بالصفة الدولية لعقد أبرم في فرنسا بين فرنسيين اتفقا على أن يمثل أحدهما الآخر في كولومبيا. ينظر: إخلاص مخلص إبراهيم الأوسى، مرجع سابق، ص 60 و 61.

<sup>(4)</sup> محمد إبراهيم موسى، انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 53.

تعد العلاقات الاقتصادية الدولية فرعا متميزا من العلاقات الدولية التي يحكمها القانون الدولي العام، حيث أن الجانب الاقتصادي في العلاقات بين الدول كان ولا يزال أهم جوانب هذه العلاقات تأثيرا واهتماما. (1)

كان من ثمار سياسة التحرر الاقتصادي التي صاحبت ظاهرة العولمة ان تبنت تشريعات غربية حديثة، عند تحديدها لدولية العقود التجارية، فكرة اقتصادية تدور حول اتصال تلك العقود بمصالح التجارة الدولية. فعلى الرغم من تعدد المعايير التي طرحها الفقه لإسباغ العقد بالصفة الدولية وما أثير حولها من جدل كبير واختلاف في الآراء إلا أن التشريعات الحديثة وكذلك الاتفاقيات الدولية آثرت الاعتداد بالمعيار الاقتصادي لكونه يعبر عن مدى اتصال الرابطة بمصالح التجارة الدولية. (2)

مضمون هذا المعيار يكمن في أن العقد يكتسب الصفة الدولية إذا ما تعلق بمصالح التجارة الدولية وخلق نوعا من الانتقال للسلع والخدمات ورؤوس الأموال عبر الحدود، وهذا المعيار بدأ بقراري محكمة النقض الفرنسية الغرفة المدنية في 09/02/1930 و 27/12/1931 وكان موضوع الدعوى في القرار الأخير يتعلق ببيع تم في فرنسا بين فرنسيين على بضاعة تصدر من أمريكا إلى مرفأ فرنسي. (3) إضافة إلى ما ذهبت إليه محكمة استئناف باريس في حكم لها صادر بتاريخ 28/01/1988 مشيرة إلى أن النزاع الذي ينصب أساسا - من حيث موضوعه - على نشر أو توزيع أو استغلال فيلم في أقاليم العالم بأسرها إنما يثير مصالح التجارة الدولية نظرا لتعلقه بحركة الأموال عبر الحدود، وقد أخذ قانون المرافعات المدنية الفرنسي في المادة 1492 منه وكذلك القانون البرتغالي الخاص بالمحاكمات المدنية في التعديل الجديد له بموجب القانون رقم 31 لسنة 1986 المؤرخ في 29/08/1986 بالمعيار الاقتصادي في تحديد الطابع الدولي للتعاقد. (4)

(1) محمد عبد الستار كامل نصار، مرجع سابق، ص 5.

(2) محمد إبراهيم موسى، انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 54.

(3) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي، مرجع سابق، ص 62.

(4) عبد الباسط جاسم محمد، تنازع الاختصاص القضائي الدولي في التعاملات التجارية الإلكترونية، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 59.

في ما يخص المجال الاقتصادي نجد أن المعيارية العالمية قطعت شوطا كبيرا في تكريسها المرجع الأول للعمل الاقتصادي العالمي، فأحكام منظمة التجارة العالمية هي أحكام عالمية تعبر عن توحيد معايير التجارة العالمية، وتحول الاقتصاد الدولي إلى اقتصاد عالمي بالأخص في ظل توحيد المعايير في ما يتعلق بتحديد قيمة العملات التي باتت تتحدد في السوق العالمية، وقد ورد على سبيل المثال لا الحصر في المؤتمر الوزاري الجلسة الرابعة الدوحة 9 إلى 14 نوفمبر 2001 إعلان الدوحة الوزاري: "... إننا ندرك الضعف المعين للبلدان الأقل نموا والصعوبات الهيكلية الخاصة التي تواجهها هذه البلدان في الاقتصاد العالمي، ونحن ملتزمون بمعالجة تهميش البلدان الأقل تطورا في التجارة العالمية...".<sup>(1)</sup>

وفقا لهذا المعيار يعد العقد دوليا عندما يتصل بمصالح التجارة الدولية، فالعبرة عند إلحاق تلك الصفة بالعلاقة الدولية، تتحدد بالنظر إلى موضوعها، فإن اتصل بمصالح تلك التجارة كان العقد دوليا، بصرف النظر عن مدى توافر العناصر القانونية الأخرى، أيا كانت طبيعته من عدمه، فلوقوف على حقيقة الرابطة العقدية يتعين النظر إلى مدى انطوائها على تبادل الأموال عبر الحدود كما هو شأن عمليات استيراد البضائع من الخارج أو تصديرها إلى دولة أجنبية.<sup>(2)</sup>

وإذا طبقنا هذا المعيار الاقتصادي على سندات الشحن البحرية، نرى أن هذا المعيار يتحقق في إضفاء الصفة الدولية عليها، ذلك أن عقود النقل البحري بموجب سندات الشحن تتضمن دائما حركة مد وجزر للبضائع والأموال عبر الحدود، ويتضح ذلك جليا من خلال استقراء قرارات محكمة التمييز الصادرة في القضايا التي تنظرها مما يتعلق بحركة البضائع من دولة إلى أخرى، على سبيل المثال القرار رقم 334 مدنية/أولى 1974 في 15/01/1975 موضوع القرار شحنة من الأسمدة الكيماوية من روتردام . هولندا إلى البصرة . العراق، والقرار رقم 227/226 موحدة/مدنية/ثالثة/ 1975 موضوعه

(1) رودريك إيليا أبي خليل، موسوعة العولمة والقانون الدولي الحديث بين الواقعية السياسية والحاكمية العالمية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2013، ص 36.

(2) محمد إبراهيم موسى، انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، مرجع سابق، ص 54.



شحنة من السيارات من إيطاليا إلى العراق، والقرار رقم 417/398/مدنية/1976 في 1976/10/13 موضوعه شحنة من الأدوات الاحتياطية مستوردة من فرنسا.<sup>(1)</sup>

فالعلاقة القانونية طبقا لهذا المعيار تعتبر دولية وبالتالي يكون النزاع الناشئ عنها دوليا متى كانت العلاقة القانونية تستند إلى حركة انتقال القيم الاقتصادية عبر الحدود الدولية، سواء كانت هذه الحركة مزدوجة أو مفردة، دون الأخذ بالاعتبار أي ضابط آخر، كالجنسية أو مكان إبرام العقد أو محل تنفيذه.<sup>(2)</sup> فهذا المعيار شأنه شأن المعيار القانوني في ظل اتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام في الجزء الخاص بكونه لا يأخذ بعين الاعتبار جنسية السفينة أو جنسية أطراف العلاقة العقدية. وهو أيضا ما أخذت به اتفاقية فيينا لعام 1980 المتعلقة بالبيع الدولي للبضائع فاعتمدت المعيار الاقتصادي كأساس لإعطاء العقد الدولي للبضائع الصفة الدولية من خلال اعتماد الاختلاف المرتبط بمكان وجود مركز الأعمال الخاص بالأطراف المتعاقدة.

يعتبر المعيار الاقتصادي الذي تبنته التشريعات الحديثة ملائما لإسناد الصفة الدولية على العقود التجارية، لما له من أثر في ما يتعلق بتحويل الأموال أو الخدمات عبر الحدود إضافة إلى ما يوفره من مرونة للعقد.<sup>(3)</sup>

اختلف الفقه حول أهمية المعيار الاقتصادي وفعاليتها في تحديد دولية العقد، فالأغلبية ترى بأن المعيار الاقتصادي مهم وفعال أكثر من المعيار القانوني الذي يعتمد على وجود عنصر أجنبي ضمن العلاقة التعاقدية.

غير أن هناك من يرى بأن المعيار القانوني أفضل من المعيار الاقتصادي المرن باعتبار أن الأول يضمن - دون غيره - قدرا من الثبات والعمومية في تعريف العقد الدولي، هذا فضلا عن أنه يحد

(1) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي، مرجع سابق، ص 64.

(2) عبد الباسط جاسم محمد، تنازع الاختصاص القضائي الدولي في التعاملات التجارية الإلكترونية، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 59.

(3) Fouchard. Ph, L'arbitrage commercial international, Dalloz, 1965, Pr 385.

من إرادة الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع بعد تحديد المحكمة المختصة بالفصل فيه بالنظر لما يحمله هذا الاختيار من مخاطر على المستخدم النهائي.<sup>(1)</sup>

فالقائمة الحقيقية للأخذ بالمعيار الاقتصادي في مجال عقود المعاملات المالية هي إضفاء الطابع المؤثر للعنصر أو العناصر الأجنبية التي تطرقت إلى العقد فجعلته على هذا النحو دوليا لارتباطه بأكثر من نظام قانوني واحد (المعيار القانوني الضيق)، وهكذا يبقى هذا المعيار الأخير هو الأصل الذي يتعين الاعتداد به لتقرير دولية العقود بصفة عامة، وبهذه المثابة تصبح التفرقة بين العناصر الفاعلة والعناصر غير الفاعلة هي الأساس الصحيح لدولية الرابطة العقدية خاصة وأن المعيار القانوني الضيق على هذا النحو لا يصلح فقط معيارا لدولية العقود المالية وإنما يعد أساسا لإلحاق هذه الصفة على كافة العقود أي كانت طبيعتها.<sup>(2)</sup>

من خلال دراسة كل من المعيار الاقتصادي والمعيار القانوني نجد أن هناك علاقة ارتباط وثيقة بينهما بشكل طردي وليس عكسي، فكل معيار اقتصادي يقوم على المعيار القانوني، باعتبار عمليات نقل البضائع عن طريق البحر إذا تمت من ميناء دولة معينة نحو ميناء دولة أخرى وتم النقل بواسطة سفينة تحمل جنسية ثالثة، فهنا نكون أمام معيار قانوني يجمع بين عدة دول مما يضيء الصفة الدولية على العقد، وفي نفس الوقت يتجسد المعيار الاقتصادي، باعتبار أن عملية النقل تعتمد على انتقال البضائع ورؤوس الأموال متجاوزة الاقتصاد الداخلي للدولة الواحدة.

بينما توافر المعيار القانوني لا يعني بالضرورة تجسيد المعيار الاقتصادي، أي أنها لا ترتبط دوما بعمليات نقل البضائع ورؤوس الأموال والخدمات بين الحدود المختلفة. كما لو تم إبرام عقود بين أفراد من جنسيات مختلفة لكنها تتعلق كلها باقتصاد دولة واحدة.

فسندات الشحن إنما محلها نقل البضائع عبر الدول والدفع يكون عن طريق الاعتماد المستندي، الذي يقوم أساسا على تقديم مستندات الشحن، هذه العمليات من تصدير واستيراد ودفع عن طريق

(1) عبد الباسط جاسم محمد، تنازع الاختصاص القضائي الدولي في التعاملات التجارية الإلكترونية، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 60.

(2) هشام صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 94.

الاعتماد المستندي تطوي على المعيار الاقتصادي وفق المفهوم الذي أوجده القضاء الفرنسي، ومع ذلك لا يكفي هذا المعيار لإضفاء الصفة الدولية على سندات الشحن البحرية. (1)

وبالتالي يمكن القول أنه يُؤخذ على المعيار الاقتصادي إضفاء الصفة الدولية ما يلي: (2)

أولاً: لا يعطي تعريفاً ثابتاً للعقد الدولي كون مفهوم العقد الدولي وفقاً لهذا المعيار ليس متماثلاً في ذاته، إذ يتمثل العقد الدولي في حركة المد والجزر عبر الحدود الدولية في ما يتعلق بتجارة البضائع، وعندما يتعلق العقد بشرط التحكيم فإنه يتمثل في روابط التجارة الدولية، في حين سنجد مفهوماً مغايراً للعقد الدولي حين يتعلق العقد بالسعر الإلزامي، ذلك أن مفهوم العقد يستند إلى موضوع العملية ذاتها، أو إلى السوق الدولية لا السوق الداخلية التي يتم النشاط الاقتصادي فيها؛

ثانياً: إنه معيار يستند إلى النظام القانوني الفرنسي (وهو ما أقرته محكمة النقض الفرنسية في 1980/10/07 والذي ورد في حيثياته أن مصالح التجارة الدولية هي أساس المعيار الاقتصادي وعلى أساسها تتحدد دولية العقد، وكان ذلك بمناسبة نظر العقد المبرم بين شخصين يحملان الجنسية الفرنسية، ويقيمان على الإقليم الفرنسي، إذ أخضع العقد إلى القانون الفرنسي الوطني للطرفين المتنازعين على الرغم من أن أحدهما يعمل ممثلاً تجارياً للحكومة الكولومبية)، ولا يمكن تعميمه على كافة الأنظمة القانونية في العالم؛

ثالثاً: إن مجرد انتقال القيم الاقتصادية عبر الحدود الدولية وهو الأساس الذي يقوم عليه هذا المعيار لا يكفي لإسباغ الصفة الدولية على عقود هي دولية وفقاً للمعيار القانوني، ومع ذلك لا تنتقل عبر الحدود؛

رابعاً: يعجز هذا المعيار عن أن يكون معيارياً يصدق على كافة الفروع التي تنضوي تحته، فهو أقرب إلى كونه ضابطاً أكثر منه معياراً.

(1) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي، مرجع سابق، ص 65.

(2) عبد الباسط جاسم محمد، تنازع الاختصاص القضائي الدولي في التعاملات التجارية الإلكترونية، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 61.

### الفرع الثالث: المعيار المختلط

يقوم المعيار المختلط على اعتماد كلا المعيارين القانوني والاقتصادي مما يضيفي على العقد الصفة الدولية، على أساس أن العقد يكون دوليا إذا اعتمد على أنظمة قانونية لدول مختلفة، وكان في نفس الوقت يعتمد على نقل الخدمات ورؤوس الأموال عبر الحدود.

تجسدت صورة المعيار المختلط من خلال الحكم الصادر في القضية القائمة بين شركة نفط كاليفورنيا الآسيوية وشركة نفط تكساس عبر الحدود ضد الحكومة الليبية عندما قرر المحكم أنه من غير المشكوك فيه أن عقود الامتياز محل النزاع عقود دولية سواء من الناحية الاقتصادية لأنها تمس مصالح التجارة الدولية أو من الناحية القانونية لأنها تتضمن عناصر ارتباط بدول مختلفة. (1)

فوفقا لهذا المعيار تتحدد الصفة الدولية للعقد بالنظر إلى موضوعه وعناصره، ومدى تطرق الصفة الأجنبية إلى العقد، بمعنى أن مجرد توفر العنصر الأجنبي في العلاقة القانونية لا يكفي وحده لإضفاء الصفة الدولية على العقد، وأيضا لا يكفي الاعتماد على طبيعة موضوع العقد من حيث أنه يتعلق بنقل بضائع أو خدمات أو رؤوس أموال عبر الحدود فقط، بل الأنصف اعتماد المعيارين على حد سواء حتى تكون الصفة الدولية للعقد قائمة بالشكل الأنسب.

فبدلا من التمسك بمعيار معين، الأفضل القول بوجود عدة معايير ملائمة في إطار طريقة التكيف، إذ يتم الاعتماد بالمعيار القانوني، مع إعطاء قاضي الموضوع سلطة تقدير أهمية العنصر الأجنبي، واستظهار مدى تأثيره في العلاقة القانونية، لا سيما وأنه من المنطقي القول بعدم كفاية وجود ارتباط ضعيف أو بعيد مع بلد أجنبي. (2)

وتنهض سندات الشحن عموما على كلا المعيارين ذلك أن الصفة الأجنبية تتطرق إلى العلاقة من أكثر من جانب، كما أنه يتضمن نقل قيم وبضائع وأموال عبر الحدود، مما يجعلها متعلقة بمصالح التجارة الدولية، إلا أن هذا لا يعني أن يجتمع كلا المعيارين في العلاقة التي تنظمها سندات

(1) خليل إبراهيم محمد، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، كلية الحقوق، العراق، 2005، ص 95.

(2) منير عبد المجيد، قضاء التحكيم في منازعات التجارة الإلكترونية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 24.

الشحن البحرية، ومن ثم يمكن أن يتوفر في هذه العلاقة المعيار القانوني دون أن يتوفر المعيار الاقتصادي، وهذا الأمر يتحقق في الدول التي تملك ساحلا كبيرا كما هو الحال في فرنسا وإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية، فقد يحصل في هذه الدول أن يتم النقل من ميناء إلى ميناء آخر في الدولة نفسها، إلا أن الأطراف قد يكونوا من جنسيات مختلفة كأن يكون الشاحن ألمانيا والناقل أمريكا والمرسل إليه إنجلترا، فلا يجتمع المعياران في هذا الفرض وإنما نكون أمام معيار قانوني وعلاقة دولية طبقا لهذا المعيار دون أن يتوفر المعيار الاقتصادي. كما أن المعيار القانوني دائما ملحوظ في سندات الشحن البحرية التي تتضمن معيارا اقتصاديا وهو يتمثل دائما في ميناء التفريغ الذي سيكون محلا للتنفيذ. (1) لذلك فالجمع بين المعيارين يصور مدى التردد في وضع معيار قاطع ونهائي يجري تغليب في ما يتعلق بالدولية لذلك يفترض التمييز بين المعيارين القانوني والاقتصادي، فكلاهما يعبر عن منطق مستقل وتتصل بكل منهما أهداف مختلفة. (2)

في هذا الإطار يمكن القول بأن المعيار المناسب والأقرب لإضفاء الصفة الدولية على سند الشحن الإلكتروني - باعتباره سندا يعتمد على وسائل الاتصال الإلكترونية - أن يشمل الخصائص والسمات التالية:

**أولاً:** اعتماد الصفة الأجنبية التي يشملها السند الإلكتروني.

**ثانياً:** التمييز بين الصفات المؤثرة وغير المؤثرة لعدم المبالغة في إضفاء الصفة الدولية على السندات الإلكترونية لمجرد أنها عالمية باعتبار أنها تبرم عن طريق الإنترنت.

**ثالثاً:** لا يكفي اعتماد المعيار الاقتصادي الذي يتحدد بانتقال البضائع ورؤوس الأموال والقيم عبر الحدود لإضفاء الصفة الدولية على السند الإلكتروني مع عدم استبعاده أيضا بشكل مطلق.

(1) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي، مرجع سابق، ص 68.

(2) سامي بديع منصور، الوسيط في القانون الدولي الخاص، تقنية وحلول النزاعات الدولية الخاصة، دار العلوم العربية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1994، ص 545.

## الباب الثاني: الآثار الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

إن التقدم العلمي والتكنولوجي في العصر الحالي أصبح يسير بوتيرة سريعة جدا ومتتابة لدرجة أصبحت القوانين السارية لا تتماشى وهذه التطورات، ولم يعد بإمكان المشرع من مسايرة هذه التكنولوجيا وتميبتها وتعديل ما يستحدثه من قوانين بنفس الوتيرة التي تسير بها هذه التطورات العلمية والتكنولوجية.

ولم يختلف الأمر بالنسبة للنقل البحري للبضائع، فالتجارة البحرية تعتبر جزء من التجارة الدولية، وما يلحق هذه الأخيرة من تطورات في ظل عصر العولمة يؤثر على المتطلبات الأساسية لتطوير صناعة النقل البحري، وهو ما يظهر جليا من خلال ظهور ما يعرف بسند الشحن الإلكتروني في ظل اتفاقية روتردام لعام 2008، وما أثاره من تأييد من جهة، وانتقاد ومعارضة من جهة أخرى بسبب اختلاف المواقف الفقهية والقانونية من حيث مدى ملاءمته من عدمها في مجال النقل البحري للبضائع.

فمن خلال ما تم عرضه حول ما جاءت به اتفاقية روتردام كمظهر من مظاهر العولمة في إطار عقد النقل البحري للبضائع، ما هي الآثار التي نتجت استخدام سند الشحن الإلكتروني باعتباره يمثل صورة من صور العولمة في مجال النقل البحري في ظل اتفاقية روتردام؟

من أجل الإجابة على هذه الإشكالية، سوف نتطرق إلى تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني وأثر تنفيذه في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام في الفصل الأول، ثم نتعرض إلى آليات تسوية النزاعات الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام.

## الفصل الأول: تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني وأثر

### تنفيذه في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

بفضل التطور التكنولوجي والثورة المعلوماتية التي عرفها القرن الواحد والعشرون، وما كان لها من أثر في تطوير وسائل الإتصال الحديثة بشكل سريع ومرن، ظهر ما يعرف بالتجارة الإلكترونية، فأصبح إبرام العقود التجارية الدولية يتم بأبسط وأسهل الطرق من خلال شبكة الإنترنت وما لها من مزايا في تيسير عمليات التعاقد التجاري على المستوى الدولي، ومن خلال استعمال ما يعرف بالسندات الإلكترونية باعتبارها أحد وسائل الحديثة في الاتصالات، والتي تعمل على تحقيق السرعة والمرونة والأمن لزيادة الثقة بين المتعاقدين.

ولا تخرج سندات الشحن الإلكترونية عن هذا الإطار، فهي أيضا تتميز بعدة سمات تجعل اللجوء إلى استخدامها ضروريا في إطار التطور العلمي والتكنولوجي لوسائل الاتصال الحديثة في ظل عصر العولمة، وفي نفس الوقت فهي تخلق مجموعة من التحديات تفرضها الصعوبات والعوائق المختلفة التي تترتب على استعمال هذه السندات.

كما أن سندات الشحن الإلكترونية كغيرها من السندات الإلكترونية تترتب أيضا مجموعة من الحقوق والالتزامات بين طرفيها التي تترتب عن إبرام عقود النقل الدولية.

في هذا الإطار سوف يتم التعرض خلال هذا الفصل إلى تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع في مبحث أول، ثم إلى الآثار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري من خلال سند الشحن الإلكتروني في مبحث ثان.

## المبحث الأول: تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع

إن المستند الإلكتروني هو الأداة التي من خلالها تحقق التجارة الإلكترونية أهدافها فعن طريق هذا المستند يمكن إنجاز المعاملات وإبرام الصفقات والتصرفات القانونية بسهولة مما يؤدي إلى توفير النفقات، كما أن هذه المعاملات التجارية يتم إبرامها بوسيلة الكترونية دون حاجة إلى وسيط سواء كان هذا الوسيط فردا أم شركة، الأمر الذي يترتب عليه تخطي العقبات والحواجز الجغرافية بين دول العالم، إذ أن التجارة الإلكترونية تعنى بتبادل البيانات الإلكترونية التي تركز على المعرفة المعلوماتية عن بعد بواسطة الوسائط المتعددة كالبريد الإلكتروني والفاكس وغيرها. (1)

إن سند الشحن الإلكتروني هو السند الذي يتم تحريره بين الشاحن والناقل والمرسل إليه، على أن يتعهد الناقل بنقل البضاعة من مكان الشحن إلى مكان التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه، هذه العملية ونظرا لما تتميز به من أهمية وما تقتضيه من احترام الإجراءات اللازمة لتنفيذ لعقد النقل البحري بالشكل الأمثل فإنها قد تتسم بمميزات معينة تحقق الأمان القانوني المطلوب، كما أنها تعرف مجموعة من العوائق والسلبيات تحول دون تحقيق ذلك.

فما هي الإيجابيات والعوائق التي يعرفها سند الشحن الإلكتروني في إطار عقد النقل البحري للبضائع؟

للإجابة على هذا التساؤل سوف يتم دراسة هذا المبحث من خلال المطلبين التاليين:

**المطلب الأول: دوافع استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع**  
**المطلب الثاني: التحديات والعوائق الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع**

(1) عمار كريم كاظم، ناريمان جميل نعمة، مرجع سابق، ص 179.



## المطلب الأول: دوافع استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري

### للبنائع

إن التحول السريع من النظام الورقي إلى النظام الإلكتروني في مجال التجارة الإلكترونية كان له الأثر الكبير في تحقيق نتائج إيجابية خاصة على مستوى النقل البحري للبنائع، فقد أوضحت أغلب المؤشرات عن وجود مستقبل مشرق للتجارة البحرية الدولية في ظل استخدام وسائل الاتصال الإلكترونية والتي تتجسد في سند الشحن الإلكتروني حسب ما أشارت إليه اتفاقية روتردام لعام 2008.

فقد تعددت إيجابيات هذا النظام الإلكتروني المستحدث في الإطار التجاري وعلى ذلك سوف يتم التطرق إليها تباعا.

### الفرع الأول: السرعة في التعاقد

تتميز السندات الإلكترونية بالسرعة في إبرام التعاقد إذ يستطيع الشخص الذي يريد التعاقد عن طريق وسائل الاتصال الفوري بتأمين وصول إيجابه إلى الشخص الآخر الذي يريد التعاقد معه في أي بلد كان والحصول على الإجابة المباشرة بالقبول أو الرفض خلال ثوان معدودة،<sup>(1)</sup> وبالتالي إمكانية تحديث المعلومات وإجراء التعديلات والإضافات إلكترونيا مع الحصول على الرد ونقل المعلومة من مكان إلى آخر بكل يسر وسهولة.

فهذا النظام يختصر الوقت والجهد بشكل يجعل من عملية التبادل التجاري تتم بأسهل الطرق وخلال فترة زمنية قياسية دون الحاجة إلى التنقل من مكان إلى آخر، فيتم التعاقد بالشكل الإلكتروني وكذلك التوقيع على السند إلكترونيا وفقا للحالات والشروط التي رأيناها سابقا، وبذلك يوفر الطرفان الجهد والوقت بما يتناسب ومتطلبات عمليات التبادل التجاري.

كما أن هذا النظام يسمح بإنجاز عمليات تجارية مختلفة ومتنوعة بين عدة أطراف خلال فترة زمنية بسيطة، فلو أنها تمت بالطريقة التقليدية باستعمال الوثائق الورقية لاستغرقت أياما وشهورا

(1) عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 40.

وتكبدت الكثير من الجهد والعناء والوقت في وصول البضاعة المنقولة، وتحصيل الأموال، وإنجاز الخدمات.

فالتعاقد الذي يتم عبر وسائل الاتصال الحديثة يتصف بالفاعلية التي تسمح بحضور افتراضي معاصر وذلك بتسليم الأشياء أو أداء بعض الخدمات فورا، وتسمح أيضا بالوفاء عن طريق الإنترنت الذي يمكن أن يكون فوريا أيضا، أي يمكن دفع الثمن إلكترونيا بأحد الأساليب المعروفة للوفاء على شبكة الإنترنت سواء عن طريق بطاقات الائتمان أم النقود الرقمية أم البطاقات الذكية وغيرها من وسائل الوفاء.<sup>(1)</sup>

وبالقياس على سندات الشحن الإلكترونية فإن المعمول به حين إصدار سند شحن تقليدي أن يتم التفاوض بين الشاحن والناقل ثمن عملية النقل، وكمية البضاعة ونوعها وطريقة حفظها وشحنها ومدة الرحلة البحري، إضافة إلى التحفظات التي قد يقدمها الناقل وتدوّن في سند الشحن بهدف إعفائه من المسؤولية في حال تلف البضاعة أو عجزها، ثم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بعد أن يصل سند الشحن إلى هذا الأخير باعتبار السند دليل على استلام البضاعة.

كل هذه الإجراءات تتطلب وقتا وجهدا يكون أطراف سند الشحن البحري في غنى عنه خاصة وأن الرحلة البحرية لنقل البضاعة تستغرق وقتا طويلا، فالجوء إلى استخدام سند الشحن الإلكتروني يوفر الكثير من الوقت والجهد على أطراف السند باعتبار أن العملية كلها تتم خلال فترة قصيرة تستغرق دقائق يتم خلالها تدوين هوية الأطراف وكل البيانات المتعلقة بالبضاعة من عددها وحجمها ونوعها وطريقة شحنها وثمان نقلها إضافة إلى إدراج ما يريده الناقل من تحفظات، كل ذلك يحقق السرعة في تحقق الإيجاب والقبول طالما يتم إلكترونيا بين الطرفين إضافة إلى تسليم الثمن بشكل فوري من خلال بطاقات الدفع الإلكترونية.

كما أن كل سند من السندات الإلكترونية لها ميزتها في السرعة في التعاقد بالنظر إلى الوسيلة التي تستخدمها في هذا الاتصال الإلكتروني، وباعتبار أن سند الشحن الإلكتروني يعتمد في مجمله

(1) عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 41.

على الإتصال عبر شبكة الإنترنت من خلال الإيميل الإلكتروني فإنه بذلك يتميز بكونه يشمل أكثر الوسائل توفيراً للوقت والجهد، وسرعة في التعاقد.

### الفرع الثاني: تخفيف التكاليف في ظل التعامل الإلكتروني

يعد خزن الأوراق المكتوبة من المشكلات المهمة في هذا العصر، ناهيك عن الاحتفاظ بالأدلة الكتابية التقليدية، وتخزينها لفترة طويلة، وبما يمكن الرجوع إليها عند الحاجة مما يتطلب مكاناً لخزنها وهو ما يعرف بالأرشيف، وإمكانية نقلها من مكان لآخر في ضوء نظام النقل الحالي، والذي بلغت فيه مشكلة كمية الوثائق المكتوبة حداً مرهقاً إلى درجة أنها توزن وزناً ولا تعد عداً.<sup>(1)</sup>

وبذلك يعتبر التعامل بالوسائل الإلكترونية عاملاً إيجابياً في التخفيف والتوفير في مشكلة تخزين السندات الورقية، لما لها من حجم وكمية وعدد تصعب من أمر تخزينها والحفاظ عليها وحمايتها من التلف، الأمر الذي أدى إلى اعتماد السندات الإلكترونية كحل بديل عن المشاكل التي تثيرها السندات الورقية.

ومثال ذلك القضية التي أثرت أمام محكمة (nantere) تتعلق بنقل بضاعة عبر الرحلة الممتدة من أمريكا إلى فرنسا حيث أثبت الجهاز الذي يراقب حالة البضاعة أن الحاوية تعرضت لصدمات فتمكن المشتري من متابعة حالة الرحلة مع الناقل والاتصال به للحفاظ على البضاعة.<sup>(2)</sup> وهو ما يفسر أهمية استخدام الوسائل الحديثة في النقل في حال إصدار سند شحن إلكتروني ومتابعة المرسل إليه لحالة البضاعة وسلامتها وأمنها إلى حين وصولها إليه.

غير أن المشكلة تُطرح في هذه الحالة في ما يخص تقديم أصل السند الإلكتروني المستخرج من وسائل الاتصال الإلكترونية الفورية فالأمر يثير مشكلة حقيقية في التمييز بين أصل الورقة الحقيقية وصورتها طالما أن إدخال البيانات والتوقيع تم إلكترونياً، وحتى استخراجها في نسختها الورقية يتم إلكترونياً.

(1) محمد حسام محمود لطفي، إثبات العقود المبرمة بالوسائل الإلكترونية، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر العلمي الأول حول الجوانب القانونية والأمنية للعمليات الإلكترونية، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات، من 6 إلى 8 أبريل 2003، ص 11.

(2) عالية يونس الدباغ، مرجع سابق، ص 142.

وتجدر الإشارة إلى أنه في المجال المتعلق بالتجارة الدولية أثبت التعامل بنظام التبادل الإلكتروني للوثائق والمستندات أنه قد حقق وافرا في التكاليف التي كان يتحملها المتعاملون في التجارة الدولية، نتيجة استخدام كميات من الورق المستعمل في ظل نظام الوزن، وهو ما يشكل إرهاقا وكلفة كبيرة تضاف على كاهل المتعاملين في التجارة الدولية، حيث تبلغ كلفة الوثائق الورقية والجهود المبذولة في إعدادها ما يقارب 10% من قيمة الشحنة، مما يساهم في توفير المصاريف التي تنعكس بدورها على السعر الإجمالي للسلعة محل شحن، ولا يقتصر التوفير على ما هو مادي بل يمتد إلى التوفير في الوقت الذي يتم فيه تبادل ووصول هذه المستندات غير الورقية علاوة على الدقة والسهولة في العمل.<sup>(1)</sup>

وإذا كان وقود التنمية وأساس استمرارها هو رأس المال، فإن برامج المعلوماتية قد تنطوي على أفكار تقلل من تكاليف الإنتاج، بأن تختصر مرحلة مكلفة من مراحلها، أو تستعيز بالميكنة الآلية بدلا من العنصر البشري في أداء مهام يصعب على الإنسان أداؤها، أو تستخدم سلعة وسيطة أقل تكلفة وأكثر متانة، فإذا صيغ كل ذلك في قالب برنامج معلوماتي، فإنه يؤدي لا محالة إلى توفير المال للقيام بعملية التنمية الاقتصادية خير قيام، ومثل هذا البرنامج يجب حمايته حتى يتحقق للدولة التي وضع أبنائها هذا البرنامج فائض في الميزانية المالية، تمكنهم من الاستمرار في إبداعهم وإلا فإن اقتصاد الدولة سينهار إذا تمكنت دولة أخرى أو شركات أخرى من الحصول على البرنامج وتنفيذه.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثالث: يتميز السند الإلكتروني بالإتقان والوضوح

تستند الكتابة الإلكترونية إلى دعامة إلكترونية بطبيعتها مما يمكن من تصحيح الأخطاء التي تقع أثناء الكتابة دون أن يترك التصحيح أثر على المحرر.<sup>(3)</sup> فالسندات الإلكترونية المستخرجة من هذه التقنيات تحقق العديد من الفوائد للأفراد والشركات التي تثبت عقودها عن طريق هذه السندات التي تتميز بالاتفاق والوضوح، إذ يتم إعداد السندات الإلكترونية قبل إرسالها، فتكون بذلك خالية من

(1) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي، مرجع سابق، ص 35.

(2) طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الموسوعة الأمنية: الأمن المعلوماتي، النظام القانوني لحماية المعلوماتية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2015، ص 539.

(3) نضال إسماعيل برهم، أحكام عقود التجارة الإلكترونية، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2005، ص 18.

الأخطاء، فإذا حدثت أخطاء عند كتابة السندات فإن هذه الأخطاء يمكن تصحيحها عند حصولها.(1)

فالسندات الإلكترونية تؤثر بالضرورة على دقة عملية التعاقد التي تثبتها السندات الإلكترونية، فضلا عن سهولة الوفاء بتلك العقود عن طريق النقود الإلكترونية وهي من الوسائل المبتكرة التي أوجدتها شبكة الإنترنت والتي تسمح بالقيام بأعمال دفع في شبكة الإنترنت كما يحصل بشأن المال النقدي العادي.(2)

فهذا النوع من السندات لا تحتاج إلى دقة في متابعة الأخطاء المحتملة، ذلك أنها تصل مطابقة لأصلها من حيث الشكل والحجم وبالتالي تكون نسبة الأخطاء المحتملة غير واردة أصلا.

وفي هذا الإطار نصت المادة 8 من قانون الأونسيترال النموذجي لعام 1996 على أنه:

عندما يشترط القانون تقديم المعلومات أو الاحتفاظ بها في شكلها الأصلي، تستوفي رسالة البيانات هذا الشرط إذا:

(أ) وجد ما يعول عليه لتأكيد سلامة المعلومات منذ الوقت الذي أنشأ فيه المرة الأولى في شكلها النهائي بوصفها رسالة بيانات أو غير ذلك.

(ب) كانت المعلومات مما يمكن عرضه على الشخص المقرر أن تقدم إليه وذلك عندما يشترط تقديم تلك المعلومات.

تسري الفقرة (1) سواء اتخذ الشرط المنصوص عليه فيها شكل التزام أو اكتفي في القانون بمجرد النص على العواقب التي تترتب على عدم تقديم البيانات أو عدم الاحتفاظ بها في شكلها الأصلي.

لأغراض الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (1):

(1) عباس العبودي، التعاقد عن طريق وسائل الاتصال الفوري وحجبتها في الإثبات المدني، مرجع سابق، ص 18.

(2) طوني ميشال عيسى، التنظيم القانوني لشبكة الإنترنت، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2001، ص 538.

(أ) يكون معيار تقدير سلامة المعلومات هو تحديد ما إذا كانت قد بقيت مكتملة ودون تغيير، باستثناء إضافة أي تظهير وأي تغيير أثناء المجرى العادي للإبلاغ والتخزين والعرض.

(ب) تقدر درجة التعويل المطلوب على ضوء الغرض الذي أنشئت من أجله المعلومات وعلى ضوء جميع الظروف ذات الصلة.

ويستفاد من هذا النص أن اعتبار السندات الإلكترونية قابلة للتصحيح في حال حدوث خطأ في تعبئة البيانات أو المعلومات بالسند، إنما لا يمكن أن يكون مقبولا وصحيا إلا إذا تمت هذه التعديلات والتصحيحات خلال تحرير السند وقبل إرساله إلى الطرف الثاني، لأن القول بخلاف ذلك من شأنه أن يفقد السند قيمته الائتمانية وقوته القانونية وحجبه في الإثبات، لأن أي تعديل يطرأ على البيانات والمعلومات الخاصة بالسند الإلكتروني بعد إطلاع الطرف الثاني على السند واستلامه يعتبر تلاعبا وتحريفا لمضمون السند ولا يُحتج به في مواجهة المتعاقد الثاني.

يتم الاحتفاظ بمعلومات المحرر الإلكتروني عن طريق إدخال المعلومات أو بنود الاتفاق بين الطرفين وتخزينها كما هي وبما تحتويه من النصوص والتواقيع آليا في الحاسب الإلكتروني وذلك بعد أن يتم معاينة هذا المحرر الإلكتروني عن طريق شاشة الحاسب، ويتم تخزينه على أسطوانة مغناطيسية، ويمكن استرجاع الوثيقة واستخراج النسخ عنها تكون مطابقة للأصل.<sup>(1)</sup>

#### الفرع الرابع: ضمان السرية وتحقيق الأمن القانوني

تقوم الكتابة الإلكترونية على تغيير فيزيائي يتمثل بمغنطة مادة المحرر، بخلاف المحررات الورقية التي تقوم على التصاق الحبر بالورق، فمثلا الكتابة الإلكترونية تستخرج من تقنيات متطورة، تكفل لها المحافظة على سريتها، فضلا عن عدم ضياعها، وإذا كان من أبرز إشكاليات الإثبات الإلكتروني على وجه الخصوص هو انعدام الأمن القانوني، إلا أن التقدم العلمي أوجد العديد من الوسائل الكفيلة بحل هذه الإشكالية، والقادرة على توفير الثقة بهذه السندات مثل نظام التشفير ونظام

(1) علي عبد العالي خشان الأسدي، مرجع سابق، ص 28.

كاتب العدل الإلكتروني. (1) فعملية إدخال البيانات الإلكترونية سواء كان من خلال أجهزة الكمبيوتر أو من خلال شبكة الإنترنت أو أي وسيلة اتصال إلكترونية أخرى تؤدي نفس الدور بحيث يمكن الاطلاع على المعلومات من خلالها بنفس طريقة المستندات الورقية مع ميزة إضافية وهي بقاء هذه المعلومات سرية وأمنة لا يُستدل بها إلا من خلال من قام بإدخالها إلكترونيا لاحتوائها على كلمات سرية لا يعرفها إلا من قام بتركيبها.

من جهته يحقق التوقيع الإلكتروني المستخدم في سندات الشحن الإلكترونية توفير مستوى أفضل في ما يتعلق بتحقيق الأمن القانوني، لكن شريطة أن يقترن التوقيع الإلكتروني بالتصديق من طرف هيئة مكلفة بخدمة التصديق الإلكتروني. والتي تقوم بإنشاء ما يسمى بالأرشفة الإلكترونية والذي يتضمن كل التوقيعات الإلكترونية مما يضيف على هذا النوع من السندات مزيدا من الثقة والأمان ويبعث على زيادة الإقبال على استخدامها في إبرام مختلف العقود البحرية.

فأغلب التشريعات التي اعتمدت نظام التعاقد عن طريق وسائل الاتصال الإلكترونية أقرت وسائل تقنية لضمان الثقة بهذه السندات من خلال نظام تشفير السندات الإلكترونية، ونظام التصديق الإلكتروني لما يوفره من ظروف أمان وسرية للسندات الإلكترونية، حتى تبقى المعلومات والبيانات المدونة فيها غير متاحة للاطلاع عليها إلا من قبل أطراف السند الإلكتروني نفسه، وضمان عدم تعديلها والتلاعب بمضمونها طالما تم تصديقها إلكترونيا.

كما أنه بفضل انتشار السندات الإلكترونية أصبح للإثبات الإلكتروني مكانة مهمة ومتزايدة في مجال الإثبات، وأدى ظهوره إلى اهتزاز الأدلة الكتابية التقليدية لا سيما في مجال المعاملات والتجارة الإلكترونية، إذ أن استخدام السندات الإلكترونية أصبح يتزايد بشكل كبير في معاملات الأفراد نظرا لأهمية هذه السندات في تحقيق مبدأ الاقتصاد في التعاقد، وإبرام التصرفات القانونية يتم بأقصر وقت وأقل جهد وأدنى نفقات، بالرغم من المسافات الكبيرة التي تفصل بين الأطراف المتعاقدة، وبذلك يتاح للأفراد السرعة والدقة في إبرام العقود وسهولة إثباتها عن طريق إعداد وسائل الإثبات اللازمة لها. (2)

(1) أحمد المهدي، الإثبات في التجارة الإلكترونية، دار الكتب القانونية، مصر، 2004، ص 17.

(2) عبد العزيز فهمي هيكل، مرجع سابق، ص 9.

## الفرع الخامس: الدخول إلى الأسواق العالمية وتحقيق عائد أعلى على المستوى الاقتصادي

ساعدت وسائل الاتصال الإلكترونية على الدخول إلى الأسواق العالمية خاصة في ظل ما يطلق عليه بالعولمة وإلغاء الحدود من خلال المعاملات والمبادلات التجارية الدولية، كما ساعد ذلك من خلال اللجوء إلى اعتماد التجارة الإلكترونية على تطبيق الاتفاقيات الدولية التي حاولت تحرير التجارة العالمية، فهي لا تعترف بالحدود ولا القيود، ولذلك فإن التجارة جعلت عملية التبادل التجاري تتم في نطاق جغرافي محدد في ظل فترة زمنية محدودة أيضاً ومختصرة أيضاً.

إن الصفة العالمية للتجارة الإلكترونية ألغت الحدود والقيود أمام دخول الأسواق التجارية العالمية، وبفضلها تحول العالم إلى سوق مفتوح أمام المستهلك بغض النظر عن الموقع الجغرافي لطرفي التعاقد، فإذا كانت اتفاقيات التجارة الدولية (منظمة التجارة العالمية) تسعى إلى تحرير التجارة في البضائع والخدمات، فإن التجارة الإلكترونية بطبيعتها تحقق هذا الهدف دون الحاجة إلى معاهدات ومفاوضات.<sup>(1)</sup>

هذا التطور التكنولوجي أيضاً يعمل على حصول الربط الجمركي الإلكتروني العربي بين موانئ الدول العربية بعضها البعض سواء بحرياً أو جويماً أو برياً زيادة عمليات التبادل التجاري بين الدول العربية بعضها البعض، فتسهيل التجارة العربية بالربط الجمركي الإلكتروني بين الدول العربية يؤدي بالطبع لزيادة عمليات التبادل التجاري بين الدول العربية وسهولة دخول وخروج البضائع للدول العربية مما سيعود بالإيجاب على زيادة وإنعاش اقتصاديات الدول العربية نتيجة زيادة تبادل البضائع وتحرير التجارة بين الدول العربية.<sup>(2)</sup>

(1) فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 50.

(2) إن كشف عمليات التهريب الجمركي للبضائع سواءً بإدراج بضائع غير المذكورة بسندات الشحن وفواتير الشراء وشهادات المنشأ وباقي وثائق نقل وشحن البضائع أو بتغيير البيانات المذكورة للبيانات الثابتة بهذه المستندات بغية التهريب من الرسوم والضرائب الجمركية المستحقة على البضائع المشحونة أو بهدف تقليل وتخفيض هذه الرسوم والضرائب الجمركية المفروضة عليها أو بالإعفاء من الرسوم والضرائب الجمركية المستحقة عليها إذا كانت بيانات البضائع المذكورة والثابتة بهذه المستندات تعفيها من فرض رسوم جمركية عليها وفقاً للقوانين الداخلية لبلد المستورد سيؤدي بالطبع لتوفير وزيادة هذه الرسوم والضرائب المستحقة على هذه البضائع ودخولها لخزانة الدولة مما سيؤدي بالطبع لإنعاش اقتصاديات الدول العربية وزيادة حصيلة الخزانة العامة من هذا الباب. كما أن كشف عمليات التلاعب



فكشفت عمليات التهريب الجمركي للبضائع سواءً بإدراج بضائع غير المذكورة بسندات الشحن وفواتير الشراء وشهادات المنشأ وباقي وثائق نقل وشحن البضائع أو بتغيير البيانات المذكورة للبيانات الثابتة بهذه المستندات بغية التهريب من الرسوم والضرائب الجمركية المستحقة على البضائع المشحونة أو بهدف تقليل وتخفيض هذه الرسوم والضرائب الجمركية المفروضة عليها أو بالإعفاء من الرسوم والضرائب الجمركية المستحقة عليها إذا كانت بيانات البضائع المذكورة والثابتة بهذه المستندات تعفيها من فرض رسوم جمركية عليها وفقاً للقوانين الداخلية لبلد المستورد سيؤدي بالقطع لتوفير وزيادة هذه الرسوم والضرائب المستحقة على هذه البضائع ودخولها لخزانة الدولة مما سيؤدي بالقطع لإنعاش اقتصاديات الدول العربية وزيادة حصيلة الخزانة العامة من هذا الباب.<sup>(1)</sup>

### الفرع السادس: خلق وسائل اتجار توافق عصر المعلومات

ساهم استخدام السندات الإلكترونية في مجال النقل البحري على توافق أنماط التجارة مع سمات هذا العصر إذ مكنت التجارة الإلكترونية من خلق أنماط مستحدثة من وسائل إدارة النشاط التجاري كالبيع عبر الانترنت والتجارة بين قطاعات الأعمال، وسواء تمت في أحد هذين القطاعين أم أحدهما،

---

بالثمن الحقيقي لأسعار البضائع المشحونة من المستورد والثابتة بالمستندات الخاصة بالشحنات المستحق رسوم جمركية عليها ومنها سند الشحن وفواتير الشراء وشهادات المنشأ، والذي سيتم منعه تماماً بتطبيق هذا الربط الجمركي الإلكتروني العربي بعد تبادل المعلومات إلكترونياً بين المنطقة الجمركية العربية في جميع الدول العربية بما يسمح بسرعة مطابقتها فوراً على المستندات المقدمة من مستورد البضائع المشحونة للجمارك ليتم التأكيد على عدم وجود ثمة تلاعب أو تهريب جمركي عن هذه البضائع سيحد هذا النظام ويمنع تماماً ضياع أموال الدولة المفروضة على البضائع المشحونة والمستحق عليها رسوم وضرائب جمركية، وكذا الأموال الضائعة بسبب إدراج ثمن غير حقيقي بالفواتير المقدمة للجمارك بذكر ثمن غير حقيقي غير الثمن الأصلي للبضائع، مما سيكون له الأثر الإيجابي في زيادة التبادل التجاري وتحرير التجارة بين الدول العربية وبالتالي إنعاش اقتصاديات الدول العربية. ينظر: نبيل فرج، دور الوثائق والمستندات الإلكترونية البحرية والجمركية ومدى قانونية تداولها وتطبيقها بالموانئ الذكية الحديثة في مصر والدول العربية، الجزء الثاني، مجلة إنترناشيونال، بتاريخ 2016/02/01، على الموقع: <http://www.international-mag.com> تم الاطلاع بتاريخ 2016/09/13.

<sup>(1)</sup> نبيل فرج، [الربط الجمركي الإلكتروني العربي وتوحيد التشريعات الجمركية بين الدول العربية](http://www.international-mag.com)، مجلة إنترناشيونال على الموقع: <http://www.international-mag.com> دون تاريخ، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/07/05.

فهي سوف تساعد في خلق تغيير شامل في طريقة أداء الخدمة وعرض المنتج وتحقيق الفوائد المترتبة على عملية البيع والشراء.<sup>(1)</sup>

لقد تمكنت التجارة الإلكترونية من خلق أنماط مستحدثة من وسائل إدارة النشاط التجاري بحيث يمكن إحداث تغيير شامل في طريقة أداء الخدمة خاصة مع ميزة وجود السجل الإلكتروني الذي يتم على نحو دقيق لا يحتمل الخطأ وذلك لأنه يعتمد على تقنية التسجيل بالكمبيوتر مما يوفر تكلفة ووقت وجهد الاعتماد على المستندات الورقية التقليدية مع احتمال كبير لحدوث أخطاء بالمعلومات المدونة وبالتالي احتمال عدم إتمام التعامل التجاري على الوجه الأكمل.

إن استخدام الوثائق الإلكترونية يعمل على انسياب البيانات والمعلومات عبر شبكة الاتصالات والمعلومات، وانتقال كم من المعلومات والبيانات بطريق مباشر بين أنظمة الحواسب الآلية والجهات المسؤولة والعملاء، ومن ثم تسهيل العمليات الإجرائية التي تمر بها البضائع المشحونة من ضرائب وتجهيز واستلام دون تأخير أو تسرب للمعلومات التي تحتويها هذه الوثائق الرقمية.<sup>2</sup>

وبذلك يساعد نظام تبادل البيانات والسندات الإلكترونية على تحسين إدارة المعلومات وتبادل البيانات الخاصة بنقل البضائع بين أطراف عقد النقل وذلك سواء على المستوى الدولي أو المحلي، الأمر الذي يساعد في الإسراع في وصول البيانات لمن هي موجهة إليه، فيستطيع بالتالي متابعة حركة البضائع المشحونة تمهيدا لتسلمها أو اتخاذ الإجراءات الضرورية في حالة ما إذا كانت هناك أية مشاكل محتملة في عملية التسليم، فضلا عن تسلم البضاعة في الوقت المتفق عليه.<sup>(3)</sup>

(1) زياد عبد الوهاب النعيمي، التنظيم الدولي للتجارة الإلكترونية، دراسة قانونية، مركز النور للدراسات، 2012/01/22، على الموقع: تم الاطلاع بتاريخ: 2015/03/11.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 468.

(3) سوزان علي حسين، مرجع سابق، ص 82.

## المطلب الثاني: التحديات والعوائق الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع

إن سند الشحن التقليدي باعتباره سند كتابي مادي فهو سند أصلي يمثل دليل قوي لإثبات ملكية البضائع المرسلّة، وبالتالي تنتقل هذه الملكية لحائز سند الشحن القانوني، وهو ما يدعو للارتياح في حال استخدام سند شحن إلكتروني ذلك أن تداول هذا السند لا يتم بطريقة مادية ملموسة وإنما يتم من خلال وسائل الاتصال الإلكترونية، الأمر الذي يدعو لأخذ الكثير من الحيطة والحذر لما يثيره استخدام هذا السند من احتمال وقوع الغش والتحايل.<sup>(1)</sup>

فرغم الميزات التي يعمد التطور التكنولوجي إلى تحقيقها من خلال اللجوء إلى استخدام السندات الإلكترونية، إلا أن هذا النوع من المعاملات يشوبه الكثير من المخاطر والسلبيات التي تحول دون تحقيق هذه الأهداف، نظرا لأن هذه السندات التي تحرر بالطريقة الإلكترونية قد تكون أكثر عرضة للمخاطر والاختراق، الأمر الذي يسهل معه الحصول على المعلومات السرية للسند وكذلك إمكانية التلاعب بهذه المعلومات وتعديلها وتحريفها.

وهذا ما يدفعنا إلى بحث سلبيات اللجوء إلى استخدام السندات الإلكترونية وبالتالي سندات الشحن الإلكترونية إلى من خلال انعدام الأمن القانوني للسندات الإلكترونية من جهة، ومشاكل أخرى تشكل خطرا على استخدام السندات الإلكترونية من جهة أخرى.

### الفرع الأول: انعدام الأمن القانوني للسندات الإلكترونية

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، كما أنه يمكن لأشخاص غير مرخص لهم باستعمال هذه الأنظمة التلاعب في بيانات الكمبيوتر المستخدم في تبادل البيانات إلكترونياً، وهو

(1) نبيل فرج، دور الوثائق والمستندات الإلكترونية البحرية والجمركية ومدى قانونية تداولها وتطبيقها بالموانئ الذكية الحديثة في مصر والدول العربية، الجزء الأول، 2016/02/01، على الموقع <http://www.international-mag.com> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/09/13.

الأمر الذي يستدعي استعمال طرق تشفير وبرامج أكثر أماناً للحفاظ على سرية المعلومات ومنع الدخلاء من الوصول إليها بهدف توفير الحماية والخصوصية للمتعاملين في مجال التجارة الإلكترونية<sup>(1)</sup>. وتنقسم هذه المخاطر إلى نوعين: مخاطر عمدية ومخاطر غير عمدية.

### أولاً: المخاطر الناتجة عن الخطأ العمدي

قد تتعرض سندات الشحن الإلكترونية كغيرها من السندات الإلكترونية إلى مجموعة من المخاطر غير العمدية ويقصد بها المشاكل الناتجة عن أسباب لا تتعلق بإرادة الأطراف، فلا يكون للشاحن أو الناقل أو المرسل إليه أي علاقة بهذه المشاكل التي قد تلحق بالسند الإلكتروني، وتتلخص هذه المخاطر في حالات ثلاث: الفيروسات التي تخترق وسائل الاتصال الإلكترونية، الإحتيال الإلكتروني، والتزوير الإلكتروني.

#### 1./ الفيروسات التي تخترق وسائل الإتصال الإلكترونية

يعرف البعض الفيروسات بأنها عبارة عن برنامج صغير يلتصق ببرمجيات أخرى تساعده على عمليات الاختفاء، فتمهد بذلك الطريق أمام انتقاله بين نظم التشغيل بسهولة، لكي يباشر بعمله التخريبي الذي يشمل عملية تكوين نسخ متعددة في الحاسوب المصاب.<sup>(2)</sup> فيصعب على المستخدم العادي والمتخصص تحديد الفترة الزمنية التي ظهرت فيها فيروسات الحاسوب، وازدياد أعدادها بشكل ملحوظ، بحيث أصبحت البرمجيات الخاصة بالكشف عن وجودها أو معالجتها جزء لا يتجزأ من جعبة أدوات المستخدم الأساسية.<sup>(3)</sup>

---

(1) عقود التجارة الإلكترونية، على موقع JUSTICE ACADEMY على الموقع التالي: [http://www.aladalacenter.com/index.php/2012-10-31-17-26-38/98-2009-12-12-01-25-32/3796-2009-12-12-01-37-04?fb\\_comment\\_id=420593298053068\\_2161240](http://www.aladalacenter.com/index.php/2012-10-31-17-26-38/98-2009-12-12-01-25-32/3796-2009-12-12-01-37-04?fb_comment_id=420593298053068_2161240) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/24.

(2) طارق إبراهيم الدسوقي عطية، مرجع سابق، ص 508.

(3) قد يكون اختراق شبكة المعلومات يهدف إلى زرع فيروس في النظام المعلوماتي من أجل تدميره، كما أن الجاني قد يهدف من ذلك إلى سرقة هذه المعلومات بوصفها مالا، وبوصفها من الكيانات الاقتصادية المستحدثة سيما وأن المعلومات التي تستهدف قد تكون من المعلومات المالية أو التجارية أو الصناعية أو الشخصية وغيرها من المعلومات

وفايروس الحاسب الآلي عبارة عن برنامج صمم لكي يدخل في عمل الحاسب ليدمره أو يشوه البيانات أو البرامج المخزنة داخله، أو ينسخ نفسه إلى أجهزة حواسيب أخرى، أو عبر الانترنت، وغالبا ما يسبب ذلك بطئا في تشغيل الحاسب الآلي، وقد سميت بالفيروسات لأنها تشبه الفيروسات البيولوجية في الجسم البشري، فإطلاق الفيروسات تهدف إلى إحداث أكبر ضرر ممكن بنظام الحاسب الآلي الذي تستخرج منه السندات الإلكترونية، إذ تستطيع هذه الفيروسات من إعادة إنشاء نفسها، حتى تبدو وكأنها تتكاثر وتتوالد ذاتيا، مما يتيح لها القدرة على الانتشار الهائل ببرامج الحواسيب الآلية المختلفة.<sup>(1)</sup>

تعتبر مخاطر انتشار الفيروسات في الحواسيب من أخطر المشاكل التي تهدد المصالح الحيوية لمختلف القطاعات، فمجرد فيروس واحد يخترق جهاز آلي يمكنه أن يعطل جهاز دفع إلكتروني كامل من خلال إعطاء معلومات لسحب مبالغ مالية ضخمة مما يمكن أن يؤدي إلى وضع بنوك وشركات كبرى في أزمات مالية خطيرة.

## 2./ الاحتيال الإلكتروني

يقصد بالاحتيال تعمد أحد الأطراف بالغش والخداع إراديا للحصول على فائدة أو منفعة ما، أما الاحتيال الإلكتروني فهو اللجوء إلى هذا الغش والخداع والتحايل بشكل إرادي أيضا لكن باستخدام وسائل إلكترونية تعمد إلى التلاعب في المعلومات والبيانات بغاية الحصول على أموال بغير حق أو تحقيق أي منفعة أخرى.

وقد يتحقق الاحتيال المعلوماتي من خلال أي شخص آخر ينجح في الدخول إلى أي نظام معلوماتي أو خاص بحاسب آلي، ثم يستعمله لحسابه مستغلا أن استعمال الاتصال الفوري عن بعد يمكن أن يسهل هذا الدخول المخالف والذي يطلق عليه في الاصطلاح الجنائي بالقرصنة على نظم المعلومات عن بعد والذي يهدف إلى تعطيل شبكة الاتصالات من خلال اختلاف تزامن لخطوط

---

المختلفة، ينظر: رياض سليمان عواد، أمن المعلومات وضرورة وضع تشريع لجرائم الحاسب الآلي، مجلة الدراسات والثقافة الشرطية، وزارة الداخلية . الإمارات، العدد 359، السنة 20، نوفمبر 2000، ص 46.

(1) عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 98 و99.

الهاتف الخاصة بنظام المستخدم.(1) كما يتم التحايل الإلكتروني من خلال قرصنة البرمجيات من قبل أحد أطراف التعاقد للتحايل على الطرف الثاني واستغلال بياناته ومعلوماته الشخصية.(2)

وغالبا ما تتحقق هذه الحالة من خلال سرقة أرقام بطاقات الائتمان، وتتم هذه الطريقة الاحتيالية حين يقوم شخص خبير في المجال المعلوماتي بعمل عدة معادلات رياضية لخلق أرقام بطاقات ائتمانية مملوكة لأشخاص آخرين، وهذا ما يفتح مجالا واسعا لعمليات الاحتيال خلال عملية نقل البضائع من ميناء إلى ميناء بناء آخر بناء على استخدام سند شحن إلكتروني ووسائل اتصال إلكترونية، فحين يقوم الشاحن بإرسال بضاعة إلى المرسل إليه يكون ذلك مقابل مبلغ مالي يمثل قيمة البضاعة، فإذا تم التعامل بالطريقة الإلكترونية يتم دفع الثمن أيضا بالطريقة الإلكترونية أي عن طريق بطاقات الائتمان، وهو ما يسهل لمحترفي الاحتيال الإلكتروني من سرقة الرقم السري الخاص بالبطاقة وبالتالي القيام بتحويل المبلغ لنفسه أو استخراج بطريقته احتيالية فور دخوله إلى رصيد صاحب البطاقة مباشرة.

ومن هذه الوسائل المنتشرة أيضا حالياً للغش والتدليس في مجال التجارة البحرية الدولية تتم عن طريق قيام ريان السفينة بتسليم البضائع المشحونة على السفينة للمرسل إليه بدون أصول سندات الشحن ومثال هذه الحالة القضية التي تم فيها شحن أحد رسائل زيت الطعام من دولة أجنبية لدولة أخرى عن طريق الاستيراد وعند وصول السفينة لميناء الوصول قام ريان السفينة بتسليم الرسالة للشركة المرسل إليها في ميناء الوصول بدون أصول سندات الشحن وذلك وفقاً للسلطات القانونية المخولة لريان السفينة في تسليم البضائع، حيث أن القانون البحري المصري أعطى الحق لريان السفينة في القيام بتسليم البضائع المشحونة على السفينة للمرسل إليه وذلك عند التقدم بأصول سندات الشحن

(1) أسامة أحمد شوقي المليجي، استخدام مخرجات التقنيات العلمية الحديثة وأثره على قواعد الإثبات المدني، القاهرة، مصر، 2000، ص 17.

(2) وقد شرعت بعض شركات البرمجيات ومواقع الانترنت باتخاذ إجراءات هجومية ضد من يستخدم برامجها المقرصنة، ومن أهم هذه الشركات مايكروسوفت وياهو، اللتان هددتا بفحص القرص الصلب لزوار مواقع الانترنت دون علمهم، وذلك بإضافة نصوص برمجية إلى مواقعها، تفحص القرص الصلب لواحد من كل مائة زائر لهذه المواقع، بحثا عن وجود برامج مقرصنة، إلا أن منظمات حماية الخصوصية عبر شبكة الويب قد وقفت ضد هذه الإجراءات، التي تتضمن انتهاكا كبيرا لخصوصية مستخدمي الإنترنت، مما أدى إلى تراجع الشركات عن اتخاذ هذا الإجراء. ينظر: طارق إبراهيم الدسوقي عطية، مرجع سابق، ص 128.

الخاصة بهذه البضائع، إلا أنه في هذه الحالة قام ريان السفينة بالتواطؤ مع الشركة المرسل إليها وقام بتسليمها كامل الرسالة والتي تقدر بحوالى ثلاثة ونصف مليون دولار أمريكي بدون أصول سندات الشحن وقامت الشركة المرسل إليها باستلام هذه الرسالة بالفعل بموجب موافقة كتابية من ريان السفينة على السماح للشركة المرسل إليه باستلام هذه الرسالة بدون أصول سندات الشحن الخاصة بها.<sup>(1)</sup>

كذلك من الوسائل الشائعة في الغش والتواطؤ هو تواطؤ التوكيل الملاحي ذاته وقيامه بتسليم الشحنة بدون أصول سندات الشحن وإصداره إذن التسليم للشركة المرسل إليها بالتواطؤ معها، ففي هذه الحالة تم شحن أحد رسائل الأدوات الكهربائية من دولة أجنبية لدولة أخرى عن طريق الاستيراد وعند وصول السفينة لميناء الوصول قام التوكيل الملاحي للسفينة بالتواطؤ مع الشركة المرسل إليها وقام بتسليمها الرسالة في ميناء الوصول بدون أصول سندات الشحن وذلك بأن قام بإصدار إذن التسليم للشركة المرسل إليها بدون أن تسلمه أصول سندات الشحن الخاصة بهذه الرسالة.<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> وهنا تتحدد المسؤولية القانونية الشخصية لريان السفينة على تصرفه الخاطئ وغير القانوني كما تتحدد مسؤولية ملاك السفينة على اعتبار أن ريان السفينة هو الممثل القانوني لملاك السفينة ويكونوا مسؤولين عن أفعاله الخاطئة، كما تتوافر معه مسؤولية الشركة المستوردة والتي استلمت الرسالة بدون أصول سندات الشحن بالتواطؤ مع ريان السفينة بأن قام بتسليمها كامل الرسالة بدون أصول سندات الشحن، وفي هذه الحالة قد أقيمت الدعوى القضائية ضد ريان السفينة بصفته الشخصية وضد ملاك السفينة بصفته مسؤولين عن أفعال ريان السفينة التابع لهم قانوناً وضد الشركة المستوردة التي قامت باستلام الرسالة بدون أصول سندات الشحن بالتواطؤ مع ريان السفينة. ينظر: نبيل فرج، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، على الموقع: <http://www.inter-review.com/magazine-show-351-ar.html> دون تاريخ، تم الاطلاع بتاريخ: 2015/03/14.

<sup>(2)</sup> فوفقاً للعرف التجارى البحرى ومن المقرر قانوناً أن تقوم الشركة المستوردة المرسل إليها بسداد كامل الثمن للشركة المصدرة وأن تتسلم أصول سندات الشحن منها ثم تقوم بالتقدم بعد ذلك للتوكيل الملاحي المختص بهذه المستندات لإصدار إذن التسليم... وهنا تتحدد مسؤولية التوكيل الملاحي أولاً لقيامه بالتواطؤ مع الشركة المرسل إليها وتسليمه إذن التسليم بدون أصول سندات الشحن فتحكم عليه المحكمة بالتعويض المادى والأدبى عما أصاب الشركة المصدرة من ضياع رسالتها، كما تتحدد بالطبع مسؤولية الشركة المرسل إليها والتي قامت باستلام هذه الرسالة بدون أصول سندات الشحن الأصلية وبدون سداد كامل ثمنها للشركة المصدرة صاحبة البضاعة، ومن الجدير بالذكر أن أصول سندات الشحن الأصلية هي التي تثبت هذا الغش والتواطؤ أمام المحكمة لاستعادة حقوقها. ينظر: نبيل فرج، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، المرجع نفسه.

### 3/. التزوير الإلكتروني

اختلف الفقه والقضاء حول مدى جواز تطبيق النصوص المقررة على الأفعال التي تشكل تغييرا للحقيقة في البيانات المخزونة إلكترونيا في الحاسبات الآلية والتي يتحقق بها الركن المادي لجريمة التزوير الإلكتروني. فقد يكون التزوير على شكل تغيير البيانات المستخرجة من جهاز الكمبيوتر وبالتالي يتم تعديلها على الجهاز ثم القيام بطبعها لتبدو وكأنها حقيقية لا يشوبها أي تحريف، أو من خلال تغيير المعلومات الموجودة على أقراص ممغنطة أو ما يشابهها من حيث الأثر في التخزين.

أما في مجال التجارة البحرية الدولية فمن المعلوم أن سند الشحن يحرر في عدة نسخ بحسب عدد الأطراف، وباعتبار أن سند الشحن الأصلي يقدم كبيان للحصول على البضاعة واستلامها من قبل المرسل إليه فإن إصداره بالطريقة الإلكترونية قد يثير العديد من المشاكل على أساس أن المرسل إليه يمكنه تغيير المعلومات الواردة في السند إلكترونيا عن طريق أحد وسائل التزوير المنتشرة في وسائل الاتصال الإلكترونية.

ومثال ذلك اتفاق إحدى الشركات المستوردة مع إحدى الشركات المصدرة على استيراد رسالة من المواد الكيماوية لاستخدامها في تصنيع مستحضرات التجميل تقدر بحوالي مليون دولار أمريكي وبعد شحن البضاعة ووصولها فعلا إلى المرسل إليه قام هذا الأخير بتزوير سند الشحن بسند آخر وتقديمه لمصلحة الجمارك لاستلام البضاعة، في حين أن السند الأصلي الصحيح كان بحوزة الشاحن الذي لم يتحصل على الثمن مقابل تلك البضاعة.<sup>(1)</sup>

(1) وتتخلص وقائع القضية في أنه قد تم شحن هذه الرسالة من ميناء الشحن وقد وصلت بالفعل هذه الشحنة لميناء الوصول، وقد قامت الشركة المصدرة بفتح اعتماد مستندي لدى أحد البنوك المحلية في ميناء الشحن لتحصيل ثمن هذه الرسالة من الشركة المستوردة وعندما قام هذا البنك بإرسال أصول سندات الشحن لأحد البنوك في بلد الشركة المستوردة لتحصيل ثمن هذه الرسالة من هذه الشركة فوجئت بعدم قيام الشركة المستوردة بسداد ثمن هذه الرسالة للبنك وامتنعت عن استلام أصول سندات الشحن وقد عادت أصول سندات الشحن مرة أخرى للبنك المحلي في بلد الشحن والذي سلمها بدوره للشركة المصدرة بعد رفض الشركة المستوردة سداد ثمن هذه الرسالة للبنك، وقد فوجئت الشركة المصدرة بقيام الشركة المرسل إليها باستلام الشحنة بالكامل من الجمارك على الرغم من أن أصول سندات الشحن مازالت معها، وعند التقدم للجمارك للسؤال عن قام باستلام هذه الرسالة فوجئت الشركة المرسل إليها بقيام الشركة المرسل إليها بتقديم



وتتمثل خطورة التزوير الإلكتروني بأن هذا التزوير يتجاوز التزوير الورقي المعروف في الأدلة الكتابية الخطية، وإذا كان هذا التزوير يتحد معه في المفهوم الوظيفي بالنسبة لتحريف الحقائق أو البيانات، غير أنه في الجانب التقني لا يقتصر فقط على معالجة الدعامة الورقية الملموسة والمقروءة، بل يتطلب التعامل مع تقنيات المعلوماتية والشرائح الإلكترونية ومختلف العناصر الجزئية الإلكترونية أو المكملة لها، مما يصعب إمكانية كشفه من قبل القضاة غير المختصين أساسا بهذه التقنيات.<sup>(1)</sup>

### ثانيا: المخاطر الناتجة عن الخطأ غير العمدي

يقصد بالمخاطر الناتجة عن الخطأ غير العمدي، تلك الأخطاء التي تخرج عن إرادة المتعاقد وتعرض لها السندات الإلكترونية وتجعل قوتها الثبوتية غير فعالة مما يجعلها محل شك وريب الأمر الذي يهدد أمن وصحة هذه السندات.

وتتقسم هذه المخاطر إلى الخطأ البشري، والخطأ الفني والخطأ الخارجي.

سندات شحن مزوره ومصطنعه وغير حقيقية تحمل ذات بيانات سندات الشحن الأصلية وذات بيانات الشاحن والمرسل إليه وذات بيانات البضاعة، وهو نوع من أنواع الغش التحايل التي وقع من الشركة المستوردة على الشركة المصدرة، وهنا تقع المسؤولية القانونية بالطبع على الشركة المستوردة وتتحدد مسؤوليتها في إلزامها بسداد ثمن هذه البضائع التي تسلمتها بدون سداد ثمنها للشركة المصدرة وبدون أصول سندات الشحن بالإضافة للفوائد القانونية التجارية وقدرها 5% سنوياً من تاريخ المطالبة وحتى تمام السداد هذا بالإضافة للتعويض المادي والأدبي الذي تقدره المحكمة عما أصاب الشركة المصدرة من أضرار مادية وأدبية نتج عن هذا الغش والتحايل التي قامت به الشركة المستوردة من غش وتزوير وتحايل هذا من الناحية المدنية والتجارية أما من الناحية الجنائية فتسأل الشركة المستوردة عن تزوير سندات الشحن لهذه الرسالة مما يعرض مسؤوليها للعقوبات الجنائية. وقد أقيمت دعوى قضائية ضد الشركة المرسل إليها التي استلمت البضاعة بدون أصول سندات الشحن وبموجب سندات غير حقيقية، ومن السهل إثبات هذا الغش والتحايل الذي قامت به الشركة المستوردة من الناحية القانونية وذلك عن طريق طلب صورة رسمية من الملف الجمركي الخاص بهذه الرسالة وتقديمها للمحكمة والذي يثبت تزوير سندات الشحن التي قدمتها الشركة المستوردة للتوكيل الملاحى والجمارك وذلك بوجود أصول سندات الشحن لدى الشركة المصدرة. ينظر: نبيل فرج، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، مرجع سابق.

(1) عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 105.

## 1./ الخطأ البشري

إن السندات التي تصدر من وسائل الاتصال الحديثة كالإنترنت والفاكس لا تؤكد استلام مضمون هذه البيانات من قبل المرسل إليه، بل تفيد المرسل فقط، بأن جهاز الفاكس الذي بحوزته، قد أنجز عملية إرسال مادية لمستند معين ودون تحديد أو تأكيد لصحة مضمون البيانات التي تضمنتها هذه السندات الإلكترونية المرسلة عن طريق وسائل الاتصال.<sup>(1)</sup>

سبق وأن أشرنا إلى أن سند الشحن الإلكتروني ينعقد بين الشاحن والناقل وفقا لما تقتضيه وسائل الاتصال الحديثة من إجراءات، من حيث تطابق الإيجاب الإلكتروني والقبول الإلكتروني، فيقوم الشاحن بإبداء إيجابه إلى الناقل إلكترونيا ثم يقوم الناقل بقبول هذا الإيجاب أيضا إلكترونيا، لكن هناك حالات أين يتأخر وصول القبول إلى الشاحن، أو لا يصل بسبب عدم قيام هذا الأخير بتفعيل بريده الإلكتروني مثلا، أو كأن يقوم المرسل إليه بعد استلام البضاعة بإرسال ثمنها إلى الشاحن عن طريق رقم بطاقته الائتمانية، لكن لا يتم إرسال التحويل بسبب أن البنك أوقف حساب الشاحن (لسبب ما) وبالتالي أصبحت البطاقة غير فعالة، وبالتالي لم يتم تنفيذ التزام المرسل إليه على الشكل الأكمل بسبب خطأ يتعلق بالشاحن، فهل في هذه الحالة يعتبر المرسل إليه مسؤولا عن هذا الإشكال الناتج عن خطأ الشاحن نفسه؟

## 2./ الخطأ الفني

يتعلق الخطأ الفني بالأخطاء التي يرتكبها مستخدم جهاز الحاسوب بسبب جعله تقنيات وبرامج الحاسب الآلي، مما يؤثر على السندات الإلكترونية المرسلة أو المستخرجة عبر هذا الجهاز.

(1) وفي هذا المجال صدر قرار عن إحدى المحاكم الفرنسية يشير إلى أن أحد المواطنين أرسل سندا إلكترونيا عن طريق الفاكس يتعلق بمراجعة إلى محكمة إدارية، غير أنه اتضح لاحقا أن المراجعة التي أرسلها صاحبها بالفعل إلى المحكمة الإدارية كانت ضمن المهلة القانونية، لكن المحكمة الإدارية لم تتسلم السند الإلكتروني بالإشعار بذلك بسبب نفاذ الورق في جهاز الفاكس الموجود في المحكمة، لذلك اعتبرت المحكمة الإدارية أن المراجعة التي أرسلت عن طريق السند الإلكتروني بالفاكس تعتبر أنها لم تقدم ضمن المهلة القانونية. ينظر: عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 92.

ويمكن الفرق بين الخطأ الفني والخطأ البشري بأن الأول ينصب على الأجهزة الفنية التي تستخرج منها السندات، أما الخطأ البشري فينصب على البيانات والمعلومات التي تتضمنها السندات الإلكترونية مباشرة، وإذا كان الخطأ البشري الأكثر وقوعا لارتباطه بعملية إدخال البيانات والتي تعتمد غالبا على الإدخال اليدوي، فإن الخطأ الفني أصبحت نسبته ضئيلة، لا سيما إذا كانت عملية إدخال البيانات ونقلها يتم آليا، وتخضع التقنية المستخدمة فيها لتقنية دقيقة وتخضع لرقابة مستمرة.<sup>(1)</sup>

### 3./ الخطأ الخارجي

يقصد بالخطأ الخارجي تلك الظروف التي تحيط ببيئة التعاقد، والتي لا يكون للخطأ البشري فيها أي دخل ولا للخطأ الفني، كأن يقوم الناقل البحري بنقل البضاعة إلى أن تصل إلى ميناء التفريغ بناء على سند شحن إلكتروني موقع بين الشاحن والناقل، وعند استلام البضاعة يقوم المرسل إليه بتحويل ثمن البضاعة إلى الشاحن عن طريق البطاقة الائتمانية، غير أنه وبسبب ظروف طبيعية مرتبطة بسوء الأحوال الجوية حصل اضطراب في المؤثرات الكهرومغناطيسية أدت إلى انقطاع الكهرباء وبالتالي إلى فصل شبكة الإنترنت، الأمر الذي منع إتمام عملية الإرسال الإلكترونية بشكل كامل وصحيح، مما أدى إلى تهديد سلامة البيانات الإلكترونية المرسلة من خلال شبكة الإنترنت.

وبالتالي فالخطأ الخارجي شأنه شأن الخطأ الفني والخطأ البشري يعتبر من الأخطاء اللاإرادية التي قد تحدث دون إرادة المتعاقد، ولم يكن بإمكانه تجنبه مهما أخذ من الحيطة والحذر لأنه مرتبط بظروف طبيعية أو أسباب خارجية لا يمكن تفاديها.

### الفرع الثاني: مشاكل أخرى تشكل خطرا على استخدام السندات الإلكترونية

#### 1./ الثغرات المعلوماتية

ويقصد بالثغرة المعلوماتية تقنية يتصف بها جهاز الحاسوب الخاص بشخص معين ومن خلال هذه التقنية يمكن لشخص آخر استغلالها واختراق النظام المعلوماتي لهذا الجهاز.

(1) عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 95.

والثغرات المعلوماتية لها أصناف ثلاث: (1)

✍️ **التصنيف "أ":** ثغرة توفر لغير مستخدمى النظام إمكانية التدمير الشامل للنظام المعلوماتي عن طريق إتاحة الفرصة لجهات خارجة عن النظام الدخول إليه عبر مضيف بعيد وممارسة أنشطة تدميرية ببنية النظام.

✍️ **التصنيف "ب":** ثغرة توفر لمستخدمى النظام إمكانية زيادة مستوى الترخيص في استخدام مواقع محظورة بالنظام، وإحكام السيطرة على أنشطة محددة بالنظام.

✍️ **التصنيف "ج":** ثغرة توفر لمستخدم ما داخل النظام المعلوماتي أو خارجه، إمكانية إحباط أو مقاطعة أو معارضة أنشطة سائدة على النظام المعلوماتي.

## 2./ التوقيع الإلكتروني في ظل غياب التصديق الإلكتروني

سبق وأن تعرضنا إلى تعريف التوقيع الإلكتروني في مختلف التشريعات المقارنة والتشريع الجزائري إضافة إلى الإتفاقيات الدولية من خلال المادة 2 فقرة (أ) من قانون الأونسيترال النموذجي المتعلق بالتوقيعات الإلكترونية.

ولا يختلف التوقيع الإلكتروني عن التوقيع التقليدي من حيث الأهداف المتعلقة بتحقيق أمن المستند الإلكتروني وخصوصيته وتحقيق السرعة في إتمام التعاقد والتي يتميز بها هذا النوع من السندات لما يوفره من تيسير على المتعاملين لإنجاز تعاقداتهم والحصول على ما يحتاجونه من بضائع أو خدمات دون عناء وجهد وبأقل كلفة ووقت.

لكن رغم كثرة الإيجابيات التي يتم بها التوقيع الإلكتروني إلا أن هناك بعض الجوانب السلبية التي تعترضه، وفي ذلك يرى بعض الفقه أنه لا يوجد في الحقيقة نظام معلومات دقيق 100% أو به ضمان أممي تام، حيث أن شبكة المعلومات العالمية متسعة ومتشابكة الأطراف بحيث أن أي ضعف في أي طرف أو موقع بها يمكن أن يشكل خطرا على سلامة وضمان النظام ككل. (2)

(1) عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، مرجع سابق، ص 519.

(2) عادل رمضان الأبيوكي، التوقيع الإلكتروني في التشريعات الخليجية (دراسة مقارنة)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 2008، ص 37.

غير أنه بالرجوع إلى التشريع الجزائري نجد أنه وفي إطار عصنة العدالة، أصدر المشرع الجزائري القانون رقم 04/15 المؤرخ في 2015/02/01 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين، وقد ورد بموجب هذا القانون في المادة 2 فقرة 7 منه أن شهادة التصديق الإلكتروني هي وثيقة في شكل إلكتروني تثبت الصلة بين بيانات التحقق من التوقيع الإلكتروني والموقع.

أما المادة 15 من نفس القانون نصت على شروط شهادة التصديق الإلكتروني الموصوفة بأنها شهادة تصديق إلكتروني تتوفر فيها المتطلبات الآتية :

1 - أن تمنح من قبل طرف ثالث موثوق أو من قبل مؤدي خدمات تصديق إلكتروني طبقا لسياسة التصديق الإلكتروني الموافق عليها؛

2 - أن تمنح للموقع دون سواه؛

3 - يجب أن تتضمن على الخصوص :

أ - إشارة تدلّ على أنه منح هذه الشهادة على أساس أنها شهادة تصديق إلكتروني موصوفة

ب - تحديد هوية الطرف الثالث الموثوق أو مؤدي خدمات التصديق الإلكتروني المرخص له المصدر لشهادة التصديق الإلكتروني وكذا البلد الذي يقيم فيه؛

ج - اسم الموقع أو الاسم المستعار الذي يسمح بتحديد هويته؛

د - إمكانية إدراج صفة خاصة للموقع عند الاقتضاء وذلك حسب الغرض من استعمال شهادة التصديق الإلكتروني

هـ - بيانات تتعلق بالتحقق من التوقيع الإلكتروني وتكون موافقة لبيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني؛

و - الإشارة إلى بداية ونهاية مدة صلاحية شهادة التصديق الإلكتروني؛

ز - رمز تعريف شهادة التصديق الإلكتروني؛

ح - التوقيع الإلكتروني الموصوف لمؤدي خدمات التصديق الإلكتروني أو للطرف الثالث الموثوق الذي يمنح شهادة التصديق الإلكتروني؛

ط - حدود استعمال شهادة التصديق الإلكتروني عند الاقتضاء؛

ي - حدود قيمة المعاملات التي قد تستعمل من أجلها شهادة التصديق الإلكتروني عند الاقتضاء؛

ك - الإشارة إلى الوثيقة التي تثبت تمثيل شخص طبيعي أو معنوي آخر عند الاقتضاء.

وبالتالي فقد اعتبر المشرع الجزائري شهادة التصديق الإلكتروني ضرورة في إضفاء الحجية على التوقيع الإلكتروني في ظل التعامل بالسندات الإلكترونية، ورغم ما لهذه الشهادة من أثر إيجابي في درء السلبيات التي يعرفها التوقيع الإلكتروني من إمكانية التزوير أو مخاطر الأمن المعلوماتي بشكل عام، إلا أن هذا النص يبقى دون جدوى، في ظل المادة 79 من ذات القانون والتي توكل مهام التدقيق الخاصة بخدمات التصديق الإلكتروني إلى المصالح المختصة والتي تحدد عن طريق التنظيم.

وفي ظل غياب هذا التنظيم الذي لم يصدر بعد منذ صدور القانون سنة 2015 تبقى شهادة التصديق الإلكتروني دون تفعيل ويبقى التوقيع الإلكتروني دون حماية فعلية، وعليه فإن اللجوء إلى اعتماد عقد نقل بحري يقوم على سند شحن إلكتروني يتطلب أولا إصدار تنظيم خاص بقانون التوقيع والتصديق الإلكترونيين، لإضفاء الحماية اللازمة للمعاملات التي تتم في إطار استخدام السندات الإلكترونية تماشيا مع ما أفرزته العولمة بإيجابياتها وسلبياتها.

في الأخير يمكن القول بأن نمو التجارة الإلكترونية وازدهارها متوقف على كون المراسلات الإلكترونية آمنة وسليمة وموثوقة من قبل المتعاملين، فمن المتصور أن يغامر شخص ما بأمواله ومعلوماته السرية بنقلها بطريقة غير آمنة أو عرضة للتتصت أو الاعتراض من قبل المتطفلين، وإلا

فإن غياب الأمن عن هذه المعلومات سوف يؤدي إلى إعاقة نمو التجارة الإلكترونية والحد من انتشارها.<sup>(1)</sup>

وبالتالي فإن الارتباط الوثيق بين انتشار ونمو التعامل الإلكتروني والتعاقد باستخدام وسائل الاتصال الحديثة يتطلب توافر القاعدة التكنولوجية لتقنية المعلومات والاتصال باعتبارها البنية التحتية اللازمة لها إضافة إلى وجوب توفر مبادئ ومتطلبات قيامها وأهمها البنية التحتية التكنولوجية، وضرورة سن تشريعات والأنظمة المناسبة للتعامل عبر شبكة الإنترنت إضافة إلى ضرورة توفر الإطارات المؤهلة للتعامل مع تقنية المعلومات واتساع مجالات استخدامها لتشمل كافة التعاملات الاقتصادية، وما يهمننا في هذا البحث هو محاولة إبراز آفاق استخدام السندات الإلكترونية في الجزائر في ظل التجارة البحرية الدولية وبالتالي إلى أي مدى يمكن للجزائر مواكبة التطور التكنولوجي واعتماد سندات الشحن الإلكترونية في مجال النقل البحري للبضائع.

<sup>(1)</sup> هبة ثامر محمود عبد الله، مرجع سابق، ص 89.

## المبحث الثاني: الآثار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري من خلال سند الشحن الإلكتروني

تتمثل الآثار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري في ظل اتفاقية روتردام في ما يلتزم به الناقل والشاحن وكذلك من حيث المسؤولية الملقاة على كل منهما، فقد نظمت اتفاقية روتردام 2008 واجبات الناقل انطلاقا من الفصل الرابع وتعرضت إلى مسؤوليته في الفصل الخامس، ثم واجبات الشاحن ومسؤوليته من خلال الفصل السابع من نفس الاتفاقية.

ونظرا لما يقتضيه تنفيذ عقد النقل البحري من أهمية ارتأينا أن نخصص هذا المبحث إلى دراسة تنفيذ هذا العقد خاصة في ظل استخدام سند الشحن الإلكتروني في إطار عصر العولمة، والذي نظمته اتفاقية روتردام بشكل مفصل، وهو ما يعتبر تطورا هاما خاصة وأنه لم يسبق لأي اتفاقية متعلقة بالنقل البحري للبضائع وأن تناولته سابقا.

إضافة إلى ذلك فإنه من الآثار التي تترتب على تنفيذ عقد النقل البحري نتبين الوظائف القانونية التي يتميز بها سند الشحن البحري، غير أنه في ظل اتفاقية روتردام وكما سبق ذكره نكون بصدد إصدار سند شحن بحري إلكتروني. مما يقتضي دراسة هذه الوظائف ومدى ارتباطها بسند الشحن البحري في ظل البيئة الإلكترونية.

وهو ما سنتناوله بالدراسة من خلال المطلبين التاليين:

**المطلب الأول: أثر سند الشحن الإلكتروني على طرفي عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام**

**المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني**



## المطلب الأول: أثر سند الشحن الإلكتروني على طرفي عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

يرتب سند الشحن البحري آثارا على طرفيه الشاحن والناقل، فيقع على عاتق الشاحن واجبات والتزامات وكذلك على عاتق الناقل البحري، والأمر يختلف في ظل اتفاقية روتردام 2008 عن ما جاءت به الاتفاقيات السابقة المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع، خاصة في ظل استخدام سند الشحن الإلكتروني، لذلك سيتناول هذا المطلب دراسة التزامات الناقل ومسؤوليته في فرع أول، ثم التزامات ومسؤولية الشاحن في فرع ثان.

### الفرع الأول: إلتزامات الناقل ومسؤوليته في إطار سند الشحن الإلكتروني

#### أولاً: إلتزامات الناقل في ظل اتفاقية روتردام

يلتزم الناقل البحري بتحقيق نتيجة وهي تسليم البضاعة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه أو صاحب الحق فيها بعد إصدار سند شحن إلكتروني، والتعهد بتوفير سفينة صالحة للملاحة، ونقل البضاعة وتفريغها في ميناء الوصول وتسليمها إلى صاحب الحق فيها.

#### 1./ الإلتزام بإصدار سند شحن إلكتروني

ويتجسد هذا الإلتزام من خلال نص المادة الأولى في فقرتها 18 من اتفاقية روتردام 2008 والتي تضمنت تعريفا لسند الشحن الإلكتروني، أو كما ورد بالاتفاقية بمصطلح سجل النقل الإلكتروني، بأنه السند الذي يعين المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال 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، والتي:

(أ) تثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحوي عليه.

ويشترط في هذا السند أن يتضمن مجموعة من البيانات كما سبق ذكره من خلال الفصل الثاني من الباب الأول، والمتعلقة بهوية كل من الناقل والشاحن، ووصف كامل للبضاعة المشحونة، من علاماتها وعدد الرزم بها وكميتها وحجمها ووزنها بدقة. إضافة إلى تاريخ تسلم الناقل للبضائع، وتاريخ إصدار سجل النقل الإلكتروني ونوعه، وبيانات المرسل إليه، وتاريخ ومكان التسليم، إضافة إلى التوقيع الإلكتروني لطرفي سند الشحن الإلكتروني.

### أ/ حالات إصدار سند الشحن الإلكتروني

إن إصدار سند شحن إلكتروني يخضع لاتفاق الأطراف الناقل والشاحن في إطار عقد النقل البحري، وعليه فإن إصدار هذا السند يمكن أن يخضع لحالات ثلاثة تتمثل في الآتي:

1. حالة وجود اتفاق مسبق بين الشاحن والناقل على إصدار سند شحن إلكتروني، وهي الحالة العامة والعادية إذ يتفق طرفا التعاقد على إصدار سند شحن إلكتروني وفي هذه الحالة لا يوجد أي إشكال فالعقد شريعة المتعاقدين، وعليه يتم الاتفاق المسبق على كل الشروط والظروف المتعلقة بنقل البضاعة بين الطرفين.

2. حالة عدم وجود اتفاق مسبق بين الناقل والشاحن حول إصدار سند شحن إلكتروني، غير أن الأعراف وتقاليد الممارسة التجارية كانت تقتضي عدم استخدام سند شحن إلكتروني، في هذه الحالة بعد أن يتسلم الناقل البضاعة محل عملية النقل، يستطيع الشاحن أن يطلب من الناقل الحصول على سند شحن إلكتروني طبقا لما جاءت به المادة 8 من اتفاقية روتردام.

3. حالة عدم وجود اتفاق مسبق بين الناقل والشاحن على عدم استخدام سند شحن إلكتروني غير قابل للتداول، في ظل عدم وجود أعراف وتقاليد للممارسة التجارية تقتضي استخدام سند شحن إلكتروني.

وعليه فإن دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ التزامات الناقل يتوقف على إرادة أطراف عقد النقل البحري للبضائع، وهي بذلك تكون قد تأثرت باتفاقية الأمم المتحدة بشأن الخطابات الإلكترونية، من ضرورة الرضا باستخدام سند الشحن الإلكتروني، والواقع أن هذا الرضا يمتد أثره إلى أطراف

آخرين كالشاحن المستندي والمرسل إليه، والطرف المنفذ البحري والطرف المسيطر، وبالتالي لا بد من رضا هؤلاء بسند الشحن الإلكتروني تطبيقا للمادة 3 من اتفاقية روتردام 2008.<sup>(1)</sup>

### ب./ التحفظات في سند الشحن الإلكتروني

على الناقل التحقق من أن البضاعة المشحونة تتطابق وبياناتها الموجودة في سند الشحن، ومع ذلك من الناحية العملية فإن هذا التحقق المنهجي مستحيل، حتى ولو كان بسبب التوقف لمدة قصيرة<sup>(2)</sup>. فالى جانب واجبات الشاحن، يوجد حق الناقل في إبداء تحفظات.<sup>(3)</sup>

وبالرجوع إلى اتفاقية روتردام 2008 فقد تعرضت المادة 40 منها على تحفظات الناقل في ما يخص المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد، وبناء على ذلك فإنها قسمت التحفظات إلى قسمين:

أ./ **تحفظات وجوبية** وهي التي وردت في الفقرة الأولى من المادة 40 وتتعلق بكون أنه يتحفظ الناقل على المعلومات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36، لكي يبين أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن، إذا كان لدى الناقل علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل؛ أو كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بيانا جوهريا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل.

ب./ أما **التحفظات الاختيارية** فتتعلق بما جاءت به الفقرة 2 و3 و4 من المادة 40 بأنه دون مساس بالفقرة 1 من هذه المادة، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 في الأحوال وبالطريقة المحددة في الفقرتين 3 و4 من هذه المادة، لكي يبيّن أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن. وعندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو إلى

(1) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 78 و79.

(2) Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000. P 29

(3) M.Carlos E.Gamoa Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924. P 85

الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة ويتفقد الناقل أو الطرف المنفذ فعلا، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 إذا لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبني المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها؛ أو كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بندا يورد فيه ما يعتره، في حدود المعقول، معلومات دقيقة. وعند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة الفرعية 1 من المادة 36 إذا لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعليا البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة ولم يكن الناقل ولا الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛ ولم يقم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد؛ ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة (1).

وتبدو أهمية تقسيم التحفظ إلى تحفظ وجوبي وتحفظ جوازي، في الانتفاع بالحد من المسؤولية، حيث أنه في حالات التحفظ الوجوبي لا يكون للمطالب بالتعويض عن الأضرار إلا إثبات الضرر (الخسارة الناجمة) دون حاجة لإثبات خطأ الناقل (قصد إحداث تلك الخسارة) حيث يفترض في هذه الحالات أنه على علم باحتمال حدوث تلك الخسارة، أما في حالات التحفظ الجوازي فعليه أن يثبت الخطأ والضرر المترتب عليه (2).

## 2./ الإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة

يلتزم الناقل بموجب سند الشحن الإلكتروني بتقديم سفينة تكون صالحة للملاحة طبقا لما أشارت إليه المادة 14 من اتفاقية روتردام 2008.

(1) المادة 40 فقرة 2 و3 و4 من اتفاقية روتردام 2008.

(2) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 82.

وتحدد صلاحية السفينة من خلال تقييمها حسب حالة هيكل السفينة (بما في ذلك الإحكام والصلابة..) وسائل الدفع وإمدادات الوقود. (1) إضافة إلى أنه يتعين على الناقل الحصول على جميع التراخيص والتصاريح الإدارية الوطنية والدولية للملاحة في البحر وفي موانئ منطقة العمليات. (2)

فيكون الناقل بموجب اتفاقية روتردام ملزما، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل جعل السفينة صالحة للإبحار والبقاء عليها كذلك؛ وكذلك ملزم بتطبيق السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة؛ كما أنه يلتزم بجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك.

وهنا نلاحظ أن اتفاقية روتردام جعلت من التزام الناقل موسعا فقد عدت هذه الالتزامات طيلة مراحل الرحلة البحرية، فعينت الالتزامات القائمة قبل بدء الرحلة البحرية وأثناءها وبعدها، على خلاف ما كان ساريا خاصة خلال اتفاقية بروكسل بامتداد الالتزام إلى بداية الرحلة البحرية فقط.

ويقصد بكون السفينة صالحة للملاحة أن يتوافر فيها من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد و ما قد تتعرض له من الأخطار. وصلاحية السفينة للملاحة ليست مسألة مطلقة أو مجردة، بل هي مسألة نسبية تقدر وفقا للظروف كل حالة بمراعاة طبيعة البضاعة المنقولة ونوع الرحلة. (3)

### 3./ الإلتزام بنقل البضائع وتسليمها لصاحب الحق فيها

يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع وتسليمها في المكان المتفق عليه بموجب سند الشحن الإلكتروني وكذا الزمن المتفق عليه إلى المرسل إليه في الحالة والهيئة التي تسلمها عليها دون تلف أو هلاك طبقا للمادة 11 من الاتفاقية.

(1) Didier Picon. L'absence de faute du transporteur maritime de marchandise. 2005. P 11

(2) Ma Li. Mémoire, L'état du navigabilité du navire. 2005. P 12

(3) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 224.

لقد نصت المواد 45 و 46 و 47 من اتفاقية روتردام 2008 على التزام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى صاحب الحق فيها، وقامت بتقسيم هذا الالتزام إلى 3 أقسام:

- تسليم البضائع في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.
- تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه
- تسليم البضائع في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

وقد أشارت المادة 47 من الاتفاقية على أنه يسلم الناقل البضائع إلى المرسل إليه في الوقت والمكان المتفق عليهما ويجوز للناقل أن يرفض التسليم إذا لم يثبت الشخص الذي يدعي أنه هو المرسل إليه هويته تلك على نحو واف عندما يطلب الناقل ذلك؛ وإذا لم يكن اسم المرسل إليه وعنوانه مشارا إليهما في تفاصيل العقد، يبلغ الطرف المسيطر الناقل بهذا الاسم وهذا العنوان قبل وصول البضائع إلى مكان المقصد أو عند وصولها؛ على أن يثبت الحائز لسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول هويته، وإلا جاز للناقل رفض استلام البضاعة.

أما في حالة تسليم البضائع في حال إصدار سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لا يشترط تسليمه فلا يُسأل الناقل عن التزامه بتسليمه البضاعة إلا إذا تعذر تسليم البضائع على أساس أن الحائز بعد تلقيه إشعارا بالوصول، لم يطالب، في الوقت أو في غضون الفترة الزمنية المشار إليهما في المادة 43، بتسلم البضائع من الناقل بعد وصولها إلى مكان المقصد، أو لأن الناقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه حائز لم يثبت على نحو واف أنه أحد الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الفرعية 10(أ) 1 من المادة 1، أو لأنه تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الحائز لكي يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع، يجوز للناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. وإذا تعذر على الناقل، بعد بذل جهد معقول، تحديد مكان الشاحن، جاز للناقل أن يبلغ الشاحن المستندي بذلك وأن يطلب منه تعليمات بشأن تسليم البضائع. (المادة 47 فقرة 2).

ويعفى الناقل الذي يسلم البضائع بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، من واجب تسليم البضائع بمقتضى عقد النقل، بصرف النظر عما إذا كان مستند النقل غير القابل للتداول قد سلم إليه.

والواقع أن صياغة نص المادة 47 فقرة 2 من اتفاقية روتردام يثير الغموض والحيرة بشأن تنفيذ الالتزام بالتسليم، حيث أنه ما معنى عبارة "تنطبق القواعد التالية" بعدما يكون سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ينص صراحة على جواز تسليم البضائع دون تسليم مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، فهل معنى ذلك أن تلك حالات يضاف إليها الحالات الواردة في نص المادة 48 وهي أن الناقل قد وصل بالبضاعة إلى المكان وفي الوقت المتفق عليه في العقد أو تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم إلى الناقل تعليمات وافية كان يحق للناقل أو يجب عليه أن يرفض التسليم، أو لم يسمح للناقل بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بمقتضى قانون أو لوائح المكان الذي يطلب تسليم البضائع فيه؛ أو تعذر على الناقل، لأسباب أخرى، تسليم البضائع<sup>(1)</sup>.

#### **4./ تنفيذ الناقل للتعليمات**

تعرضت المادة 50 من اتفاقية روتردام 2008 إلى واجب الناقل البحري بالالتزام بالتعليمات التي يصدرها الطرف المسيطر في ما يتعلق بتوجيه البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه، وذلك في حالات ثلاث:

- الحق في توجيه أو تعديل تعليمات بشأن البضائع لا تمثل تغييرا لأحكام عقد النقل؛
- الحق في تسلم البضائع في ميناء توقف مقرر، أو في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي؛
- الحق في الاستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر، بمن فيه الطرف المسيطر

ويكون حق السيطرة قائما طوال مدة مسؤولية الناقل، حسبما تنص عليها المادة 12، وينقضي بانقضاء تلك المدة.

(1) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 86.

## ثانيا: مسؤولية الناقل

إن مسؤولية الناقل البحري من أهم موضوعات القانون البحري خاصة وأنها قد شهدت تطورا ملحوظا في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم عملية النقل البحري بداية من اتفاقية بروكسل لعام 1924 وبروتوكولات تعديلاتها إلى قواعد هامبورغ لعام 1978 ثم أخيرا إلى اتفاقية روتردام لعام 2008، خاصة في ما يتعلق بتحديد الفترة الزمنية لمسؤولية الناقل البحري والتزاماته، فبعد أن كانت في اتفاقية بروكسل تمتد مسؤولية الناقل بين شحن البضاعة على ظهر السفينة لحين ما يتم تفريغها من على سطح السفينة إلى الميناء، أما قواعد هامبورغ 1978 فقد وسعت من مجال هذه المسؤولية وحددت من الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل إلى تسليمها في ميناء التفريغ أي من الميناء إلى الميناء.

وفيما يتعلق بقواعد روتردام فكان أكثر وضوحا باعتماد النقل متعدد الوسائط وبالتالي فالمسؤولية تنطلق لحظة تسلّم البضاعة في ميناء الشحن أو خارجها وتنتهي المسؤولية عندما يسلم الناقل البضاعة أيا كان مكان التسليم وهو ما يعرف بالنقل من الباب إلى الباب.

### 1/. أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام

تعرضت المادة 17 من اتفاقية روتردام 2008 إلى أساس مسؤولية الناقل البحري، على كون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع في ما يتعلق بمدة مسؤولية الناقل في المادة 12.

فيكون بذلك الناقل البحري مسؤولا عن البضاعة من اللحظة التي يتسلم فيها البضاعة سواء كان الاستلام من طرف الناقل أو أي منفذ للبضائع بغرض نقلها، وتنتهي عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وبالتالي فإن اتفاقية روتردام وسعت من مسؤولية الناقل عما كانت عليه في ظل الاتفاقيات السابقة (اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978). وهو نفس المبدأ الذي تقوم عليه المسؤولية في ظل القانون الجزائري طبقا للمادة 802 من القانون البحري.



وهنا ميزت هذه المادة بين حالتين: حالة عدم وجود اتفاق مسبق بين الطرفين حول تحديد مسؤولية الناقل وهو ما أشارت إليه الفقرتين (أ) و(ب) من المادة 12، وحالة الاتفاق على تحديد مدة المسؤولية حسب ما أشارت إليه الفقرة 3 من ذات المادة.

#### **أ/. حالة عدم وجود اتفاق مسبق على تحديد مدة مسؤولية الناقل:**

يكون الناقل مسؤولاً عن البضاعة المشحونة منذ استلامها إلى لحظة تسليمها إلى المرسل إليه إذا كان قانون مكان التسلم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، وتبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

كما تتحدد مسؤولية الناقل إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

#### **ب/. حالة وجود اتفاق مسبق على تحديد مدة مسؤولية الناقل:**

يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، ولكن الاتفاقية قيدت هذه الحالة بتوافر شرطين اثنين وإلا اعتبر الاتفاق باطلا:

- أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل؛
- أو أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

وتجدر الإشارة أن مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام 2008 هي مسؤولية مفترضة، متى تحقق الضرر الذي أصاب البضاعة أثناء فترة مسؤولية الناقل. فمسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة تتعلق بتحقيق نتيجة، وبالتالي الناقل مقيد بقريضة الخطأ المفترض، فلا يحتاج المطالب إلى توفير أدلة الإثبات بل يكفي حدوث ضرر للبضاعة المنقولة أثناء فترة قيام مسؤولية الناقل مع وجود علاقة سببية بين خطأ الناقل المفترض وبين الضرر اللاحق بالبضاعة، وعليه على الناقل إثبات أن الضرر اللاحق لم يكن بسبب خطأ منه.

## 2/. الإغفاء من المسؤولية في ظل اتفاقية روتردام

لقد انتشرت شروط الإغفاء من المسؤولية في منتصف القرن التاسع عشر فدرج الناقلون على وضعها في سندات الشحن.<sup>(1)</sup> فكان الناقلون يضمنون عقود النقل شروطا اتفاقية تعفيهم من المسؤولية، أو يحددون مسؤولياتهم بمبالغ زهيدة تنزل إلى مرتبة الإغفاء من المسؤولية<sup>(2)</sup>.

تعرضت المادة 17 فقرة 2 و3 من اتفاقية روتردام إلى حالات الإغفاء من المسؤولية فجاءت الفقرة الثانية بالنص على بأنه يعفى الناقل من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18.

أما الفقرة 3 فقد أشارت إلى أنه يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر، وتتمثل هذه الحالات في:

القضاء والقدر؛ مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للمالحة وأخطارها وحوادثها؛ الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية؛ تقييد الحجر الصحي؛ أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18؛ الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة؛ نشوب حريق على السفينة؛ وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة؛ فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن أو الشاحن المستندي مسؤولا عن أفعاله بمقتضى المادة 33 أو المادة 34؛

(1) عباس حلمي. القانون البحري. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر - الطبعة الثانية. 1988. ص 31.

(2) عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.

الأردن. 1999. ص 369.

أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقا للفقرة 2 من المادة 13، ما لم يقع الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه؛ حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع؛ وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤديها الناقل أو لم تؤدي نيابة عنه؛ إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛ تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها؛ تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه؛ ما يقوم به الناقل من أفعال بمقتضى الصلاحيات التي تخوله إياها المادتان 15 و 16 (1).

ويعتبر ذلك من أهم ما جاءت به اتفاقية روتردام، حيث أنها وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية كل من الناقل والشاحن، راعت فيها قواعد العدالة، فأقامت المادة 17 مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المطالب أن الضرر الذي لحق بالبضاعة قد وقع أثناء مدة التزام الناقل، بينما تعفي المادة 17 فقرة 2 الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه (2).

وبالرجوع إلى الفقرة 3 من المادة 17 من اتفاقية روتردام نجد أنها لم تبتعد كثيرا عن ما جاءت به اتفاقية بروكسل لعام 1924 في ما يتعلق بتحديد حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، بخلاف أن اتفاقية روتردام قامت بحذف الحالة المتعلقة بإهمال أو خطأ الربان أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، وهو ما يعرف بالخطأ الملاحي.

فبعد أن قامت اتفاقية هامبورغ 1978 بالتخفيف من قائمة الإعفاءات التي وردت في اتفاقية بروكسل، بل نصت على حالة عامة لإعفاء الناقل من المسؤولية بإثباته أنه قد اتخذ هو ووكلاؤه أو تابعوه التدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث وتبعاته فضلا عن بعض الحالات الخاصة التي يعفى فيها الناقل من مسؤوليته (3) عادت اتفاقية روتردام لتعيد القائمة ذاتها تقريبا التي وردت باتفاقية

(1) الفقرة 3 من المادة 17 من اتفاقية روتردام.

(2) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 97.

(3) عبد الستار محمد عزيز خان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين اتفاقية بروكسل 1924 وهامبورغ 1978، مستخلص لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير، الفصل الدراسي الثاني، 1417 هـ.

بروكسل، وهنا انقسم الفقه إلى رأيين حول مدى إيجابية الاتفاقية في الحالات الواردة بالمادة 17 فقرة 3، فهناك من رأى أن اتفاقية روتردام رجعت خطوة إلى الوراء من خلال هذه القائمة الطويلة من الإعفاءات، وبالتالي اعتبروها جاءت ضد مصلحة الشاحنين وحطمت محاولات الموازنة التي قامت بها اتفاقية هامبورغ بين مصالح الشاحنين والناقلين.

أما الجانب الآخر فرأى بأن حذف الاتفاقية للحالة التي كانت واردة باتفاقية بروكسل في ما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأخطاء الملاحية للربان أو تابعيه، فهذا الحذف بحد ذاته يعد إنجازا ويصب في مصلحة الشاحنين. إضافة إلى حذف الحالة المتعلقة بالإعفاء بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة، أما باقي الحالات فهي نفسها الواردة باتفاقية بروكسل ووجودها لا يؤثر على مركز أو مصلحة الشاحن باعتبارها كلها حالات عامة تتعلق بالقوة القاهرة وأخطاء الشاحن والعيب الذاتي في البضاعة وكلها تعتبر من القواعد العامة المنظمة أصلا ضمن القوانين الداخلية، وبالتالي فإدراجها ضمن الاتفاقية لا يؤثر أصلا لا بالإيجاب ولا بالسلب.

كما أن هناك من يفسر عدم أهمية تلك الإعفاءات الواردة بالاتفاقية بسبب أن القاضي هو من سيقدر عدم مسؤولية الناقل دون حاجة إلى وجود هذه القائمة من تلك الإعفاءات فضلا عن أن تلك الإعفاءات لم تأت بشكل مطلق، فالشاحن يستطيع أن يتمسك بمسؤولية الناقل طبقا للفقرة 4 و 5 من المادة 17. (1)

أما الفقرتين 4 و 5 من المادة 17 فنصت على أن: الناقل البحري يكون مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها أو عن جزء منه بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة، إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18 هو الذي تسبب أو أسهم في الحدث أو الطرف الذي يستند إليه الناقل؛ أو إذا أثبت المطالب أن حدثا أو ظرفا غير مذكور في الفقرة 3 من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الطرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18- 5. يكون الناقل مسؤولا أيضا، بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة، عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب

(1) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 100.

أو أسهم فيه، أو يحتمل أن يكون قد تسبب أو أسهم فيه: عدم صلاحية السفينة للإبحار؛ أو عدم تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم؛ أو أن عنابر السفينة أو أجزاءها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها أو عليها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها؛ ولم يتمكن الناقل من إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخر لم ينجم عن أي من الأحداث أو الظروف المشار إليها في الفقرة الفرعية 5(أ) من هذه المادة؛ أو أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة 14.

وما يُؤخذ على المادة 17 في فقرتها 5 أنها جعلت عبء الإثبات على عاتق المطالب، في حين أن الناقل هو المسؤول عن البضاعة طالما أنها تحت رعايته وتسلمها في حالة جيدة كما يفترض، فالإشكال يطرح في ما يتعلق بصعوبة الإثبات من قبل الشاحن.

### **الفرع الثاني: إلتزامات الشاحن ومسؤوليته في إطار سند الشحن الإلكتروني**

#### **أولاً: إلتزامات الشاحن**

يلتزم الشاحن بموجب سند الشحن بتسليم البضاعة للنقل، كما يلتزم بتوفير المعلومات والتعليقات والمستندات للناقل.

#### **1/. الإلتزام بتسليم البضاعة للنقل**

تنص المادة 27 من اتفاقية روتردام أنه يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحتملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

يؤدي الشاحن على نحو ملائم وعناية أي واجب يقع على عاتقه بمقتضى أي اتفاق يبرم عملا بالفقرة 2 من المادة 13.

عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهما بعقد النقل البحري، ويقع على الشاحن التزام التسليم، بالصورة التي تكون فيها جاهزة للنقل على أن يحافظ على سلامة البضائع دون أن تتسبب في الإضرار بالأشخاص أو الممتلكات ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

كما يتحمل الشاحن التزاما حين تعبئة البضائع في حاوية أو عربة بأن يقوم بتستيف البضائع وربطها وتثبيتها بعناية وبشكل ملائم ضمن الحاوية أو العربة بما لا يشكل ضررا بالأشخاص أو الممتلكات. وهذه الحالة ظاهريا تبدو وأنها تدخل ضمن مسؤولية الناقل وليس الشاحن، لكن طالما يقوم به الشاحن فعليه إنجازها بالشكل المناسب والصحيح.<sup>(1)</sup>

وبما أن الناقل مطالب، بأن يتسلم البضاعة بكل عناية ويضعها في الحاويات بالطريقة المناسبة، وكذلك عند الوصول يجب عليه أن يقوم بتفريغ البضاعة من السفينة إلى الميناء وتسليمها إلى المرسل إليه بنفس الحالة التي تم شحنها فيها. فيجب أن يقوم الشاحن بالتزامه بالشكل ذاته لضمان وصول البضاعة دون خطر تعرضها لأي ضرر.

(1) في قرار مؤرخ في 29 جوان 2000، محكمة الاستئناف بباريس في Aix-en-Provence في قضية شركة Société Allianz Via Assurance et autre ضد شركة Cosco China Ocean Shipping Company قضت بمسؤولية الناقل بسبب خطأ في التغليف. لكن في قرار 06 ماي 1998، اعتبرت محكمة الاستئناف بباريس أن التحضير غير الصحيح للحاوية من قبل الشاحن والمعبأة من قبله يرجع إلى أن جهاز المراقبة أظهر درجة حرارة مرتفعة بشكل غير طبيعي في الحاويات قبل التكفل بها، ينظر: Ghada Rizk. Op. Cit. P 15. وقد عبرت محكمة التمييز الأردنية بأن الناقل لا يضمن ما يلحق البضاعة من ضرر إذا كانت هذه الأضرار ناتجة عن سوء التغليف لاستعمال براميل للحفاظ من نوع متدني بحيث أصبحت تشكل خطرا على السفينة وحمولتها. سيما وأن الكشف الذي أجري على البضاعة بواسطة مختصين أدى إلى نتيجة أن الناقل لم يرتكب خطأ أو إهمالا ساهم بإلحاقه الضرر بالبضاعة موضوع الدعوى، ينظر: René Rodière. Traité Général de droit maritime. Op. Cit. P 283

هذا وقد نصت المادة 13 من اتفاقية روتردام على أنه: يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12<sup>(1)</sup> ورهنا بأحكام المادة 26 ، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعبارة.

وبصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 7، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها. ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد.

معنى ذلك أن الشاحن يقوم بتنفيذ ذلك طبقا لشرط **Fio**<sup>(2)</sup> من حيث ما تم الاتفاق عليه فهو لا يقوم بتنفيذ كل الالتزامات التي يتضمنها هذا الشرط. ولقد كان نص المادة 27 فقرة 3 محل نقد من مجلس الشاحنين الأوربي من حيث أنه نظام متواجد في القانون الوطني، على الرغم من أن اتفاقية لاهاي فيسبي لم تتضمنه.<sup>(3)</sup>

## 2./ الإلتزام بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات للناقل

يلتزم الشاحن البحري بموجب المادة 28 من اتفاقية روتردام بأن يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادرا على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

(1) وهو المبدأ المتبع في الجزائر وليبيا والعديد من دول أمريكا الجنوبية، Tribunal commercial de Marseille, 26/03/1982, P30, Cour d'appel de Aix en provence, 15/02/2007, n° 05/06156, Cour d'Appel de Paris, 08/07/1982, Revue de droit maritime Français, 1982, P 754 محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقات الدولية، المجلة القانونية والقضائية، قطر، دون تاريخ، ص 165.

(2) FIO : Free in and out. (En transport maritime, cette clause signifie que les frais de manutention pour la mise à bord et l'arrimage des marchandises ainsi que ceux du désarrimage et de la mise à quais à destination ne sont pas à la charge du transporteur. Ils sont supportés à l'embarquement par le chargeur et au débarquement par l'importateur ou son représentant). Sigles et abréviations du secteur maritime. Sur le site : <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Sigles-maritimes.htm>.

Visité le : 12/05/2016

(3) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 139.

البيانات المتعلقة بطبيعة وقيمة البضائع هي عملية ضرورية لحسن سير الرحلة البحرية، قد يحدث في بعض الأحيان أن يقوم الشاحن عمدا بتقديم بيانات غير صحيحة لأسباب مختلفة مما يسمح بإعفاء الناقل.<sup>(1)</sup>

ولا شك في أن هذا المبدأ تأكيد للالتزام بمبدأ حسن النية بين الناقل والشاحن في تنفيذ عقد النقل، من حيث واجب التعاون الذي يفرضه مبدأ حسن النية. ويبدو من ذلك أن مفهوم تسليم البضائع للناقل بشكلها جاهزة هو المسيطر الوحيد في هذه المادة بدلا من التغليف والتحميل والتسليم المنصوص عليه في نفس المادة.<sup>(2)</sup>

يقدم الشاحن إلى الناقل عند تسليمه البضائع البيانات المتعلقة بها وتقيّد هذه البيانات في سند الشحن، وعلى الشاحن أن يقدم إلى الناقل العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة، وأن تكون مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق والأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.<sup>(3)</sup>

أما المادة 29 من اتفاقية روتردام فجاء مضمونها بأنه على الشاحن أن يزود الناقل، في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي، في حدود المعقول، ضرورية:

- (أ) لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، بما في ذلك الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ؛
- (ب) ولامثال الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعتزم، شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزمه من معلومات وتعليمات ومستندات.

(1) Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. Master en droit. Paris. P 50.

(2) Herman Lange, les responsabilités du chargeur dans ses relations avec le manutentionnaire, Le droit maritime Français, Acte du colloque AFDM-ABDM, le 18-19 Octobre 2007. P 114

(3) كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 74.



ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع، عملا بما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترزم.

يعتبر هذا الإجراء مستحدثا بالنظر إلى ما ورد بشأن التزامات الشاحن في كل من اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978، وبالتالي فهو يوفر بل يضمن حماية أكبر لعملية النقل البحري تحقيقا لغايتها وهو نقل البضاعة وتسليمها على أفضل حال إلى المرسل إليه.

غير أن المادة 31 من اتفاقية روتردام نصت على أنه يزود الشاحن الناقل، في الوقت المناسب، بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد ولإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الإلكترونية، بما فيها التفاصيل المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36؛ واسم الطرف الذي يذكر في تفاصيل العقد أنه هو الشاحن؛ واسم المرسل إليه، إن وجد؛ واسم الشخص الذي سيصدر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني لأمره، إن وجد. ويعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات. ويعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر.

ويتعلق الأمر في هذه الحالة بالالتزام الشاحن بتقديم معلومات صحيحة إلى الشاحن حول تفاصيل البضاعة، وقيمتها وطبيعتها، على أن يلتزم بتعويض الناقل في حال تعرض البضاعة لأي ضرر نتيجة عدم صحة تلك المعلومات، وتجد هذه القاعدة أساسها في المادة 5 فقرة 8 من اتفاقية بروكسل 1924، والمادة 810 من القانون البحري الجزائري، والمادة 31 من القانون الفرنسي لعام 1966.<sup>(1)</sup>

(1) لقد أقرت الغرفة التجارية في محكمة النقض فيما يتعلق بالتصريح الكاذب، بأن العلامات والمعايير لم تكن مطابقة لتلك المنصوص عليها في سند الشحن، تسمية خاطئة، ولاعات ذات معدن متلاعب، وأيضا وزن غير صحيح، مجرفة ميكانيكية مزودة بملحقاتها لم يتم التصريح بوزنها، Didier Picon. Op. Cit. P 33، وقد قضت محكمة النقض الفرنسية: تم التصريح على أن شحنة من الخشب ذات وزن يقدر بـ 32,342 طن في حين أنه بعد الانتقال إلى ميناء الشحن كان لها وزن "الوزن المكتسب"، حيث بلغت 26,550 طن. غير أن رافعة السفينة لم تكن لتتحمل حملا أكثر من 25 طن. في لحظة الوصول، فإن العماد الذي كان يدعمها تكسر، وألحق أضرارا بالسفينة. محكمة النقض رفضت الطعن ضد قرار محكمة الاستئناف الذي أدان وكيل الشحن لتعويض الضرر اللاحق بالناقل، بعد أن ميز العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، ينظر: Ghada Rizk. Op. Cit. P 35، كما يلتزم الشاحن بتقديم معلومات صحيحة

ولم تغفل اتفاقية روتردام عن الإشارة إلى التزام الشاحن بتبليغ الناقل بطبيعة البضاعة المنقولة بحرا سيما ما تعلق بنقل البضائع ذات الطبيعة الخطرة، وذلك ما يتجلى من خلال المادة 32 من اتفاقية روتردام، فعندما تكون البضائع، أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح، بحكم طبيعتها أو خاصيتها، خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة:

(أ) يبلغ الشاحن الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها إلى الناقل أو إلى طرف منفذ. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم بخطورتها من مصدر آخر، كان الشاحن مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن عدم الإبلاغ بذلك من خسارة أو ضرر؛

(ب) ويضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من النقل المعتمت لتلك البضائع. وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر.

وهذا المبدأ نفسه الذي نصت عليه المادة 6 من معاهدة بروكسل 1924، ويتعلق الأمر بالبضائع القابلة للاحتراق أو الانفجار أو الخطر التي لم يكن الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ليسمح بشحنها في السفينة لو علم بنوعها أو طبيعتها يجوز في أي وقت قبل تفريغها إنزالها من السفينة في أي مكان أو إعدامها وإزالة خطورتها بمعرفة الناقل بدون أي تعويض، ويكون شاحن هذه البضائع مسؤولا عن الأضرار والمصاريف الناشئة أو الناتجة بطريق مباشر أو غير مباشر عن شحنها في السفينة. وهو نفس المبدأ الذي أشار إليه المشرع الجزائري في المادة 778 من القانون البحري الجزائري.

وما يلاحظ على اتفاقية روتردام في هذا الشأن أنها اعتمدت أساسيات جديدة لم تعرفها الاتفاقيات السابقة، فتعرضت للبضائع الخطرة باعتبار أنها تبدو بحكم طبيعتها أنها خطيرة، أو أنها من المحتمل بحكم خاصيتها أن تكون كذلك.

ومحددة للناقل حول الرعاية الخاصة المتطلبة للبضائع التي أوكلت إليه. إذ تم تعليق مسؤولية الشاحن الذي أعطى تعليمات لنقل فواكه الأفوكا عند درجة حرارة 4,5 درجة مئوية في حين أن هذا النوع من البضاعة يجب نقله على 7 درجات مئوية، ينظر: Jean Charle Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. Master en Droit. 2006/2007. P31

فيكفي أن تكون البضاعة في ظاهرها من نوع البضائع التي يبدو عليها أو يحتمل أن تشير خصوصيتها أنها من البضائع الخطرة.<sup>(1)</sup>

كما فرضت الاتفاقية على الشاحن التزاما بضرورة وضع علامات على البضاعة أو وسما ضمن ما تشترطه القوانين واللوائح، الأمر الذي يدل على أن اتفاقية روتردام جاءت أكثر صرامة ووضوح ودقة في ما يتعلق بالتزامات الشاحن بخصوص نقل البضائع الخطرة.

### 3./ الإلتزام بدفع أجرة النقل

تضمنت المادة 42 من اتفاقية روتردام بأنه 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 أيضا الشاحن.

معنى ذلك أنه يقع على الشاحن التزام رئيسي هو دفع أجرة النقل ولا يمكن للناقل أن يرجع على الحائز أو المرسل إليه في حالة عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزامه، وبناء على ذلك لا يمكن للناقل أن يمتنع عن تسليم البضائع إلى المرسل إليه بدافع عدم دفع أجرة النقل ما دام أن الناقل بادر بالقيام بعملية النقل البحري للبضائع من البداية دون حصوله على مبلغ النقل سلفا طبقا لما أشارت إليه المادة 42، خاصة وأن نفس المادة تؤكد على أن يتضمن العقد عبارة تفيد استلام أجرة النقل مسبقا قبل بدء عملية النقل البحري.

(1) ففي السفينة المتعلقة بالقضية CMA جاكرتا. بعد التحميل في مختلف الموانئ الصينية، هذه السفينة التي بدأت في 1998... بدأت في جويلية 1999 رحلة عودتها إلى أوروبا. بعد أن عبرت بسلا مضيقة ملقا، ثم عبرت المحيط الهندي ثم عبرت قناة السويس، توقفت في ميناء دمياط بمصر أين غادرته في 10 جويلية 1999. في مساء نفس اليوم شب حريق على متنها، أخذ بسرعة أبعادا كبيرة، الوسائل الموجودة على متن السفينة لم تكن كافية للتغلب على الحريق، بعض أفراد الطاقم تعرضوا لجروح أثناء المقاومة. تمت دعوة لتقديم المساعدة مع تصريح بالخسائر المشتركة. تم إخلاء السفينة كلية من طرف الطاقم والريان في 11 جويلية والسفن المساعدة وصلت لعين المكان واستغرقت أسبوع على الأقل للتغلب على الحريق. تم قطر السفينة إلى مالطا أين تم تفريغ حمولتها وقدرت الخسائر بها بحوالي 200 حاوية وأخضعت السفينة لإصلاحها مما كلفها مبلغ يقارب تكلفة إنشائها... المحكمة التجارية بمرسيليا في 26 أوت 1999 قامت بتعيين خبير قضائي. وفي النهاية رأت المحكمة عدم ثبوت مسؤولية الناقل البحري، لا في وقوع الحادث ولا في نتائجه. ذلك أن الخسائر كانت نتيجة وجود إحدى الحاويات تتضمن مواد خطيرة من صنف 1.5 (مواد مؤكسدة) تتمثل في هيبوكلوريت الكالسيوم، ولم يتم حفظها بمكان بارد حسب ما تتطلبه طبيعتها. ينظر: Jean Charles Vincent. Op.Cit. P 46

غير أنه إذا كان الشاحن هو نفسه الحائز أو المرسل إليه جاز للناقل التمسك بعدم تسليم البضاعة واللجوء إلى مختلف الطرق سواء الودية أو القضائية لمطالبة الشاحن بتنفيذ التزامه بدفع أجره النقل.

### ثانيا: مسؤولية الشاحن

تضمنت المادة 30 من اتفاقية روتردام أساس مسؤولية الشاحن، فجاء فيها أن الشاحن يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية. وباستثناء ما يتعلق بالخسارة أو الضرر الناجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى الفقرة 2 من المادة 31 والمادة 32 يعفى الشاحن من كل مسؤوليته أو جزء منها إذا كان سبب الخسارة أو الضرر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 34.

وعندما يعفى الشاحن من جزء من مسؤوليته بمقتضى هذه المادة، لا يكون الشاحن مسؤولا إلا عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 34.

كما أن مسؤولية الشاحن لا تمتد إلى التأخير في تنفيذ التزاماته التي تفرضها الاتفاقية، حيث أن ذلك لا يعد من الالتزامات التي تقع على الشاحن بموجب الاتفاقية، في حين أنه من الالتزامات التي تقع على الناقل، ومن ثم فإن مثل هذا الالتزام يخضع لقواعد القانون الوطني.<sup>(1)</sup>

إن معاهدة بروكسل 1924 أو اتفاقية هامبورغ 1978 تحدد مسؤولية الشاحن على أساس الخطأ الناتج عن أفعاله دون الأخذ بالاعتبار لالتزاماته التعاقدية، بخلاف اتفاقية روتردام التي تحدد نطاق مسؤولية الشاحن من خلال التزاماته التي أقرتها الاتفاقية نفسها. مما يجعلها مسؤولية واجبة الإثبات وليت مسؤولية مفترضة.

كما تقع على عاتق الشاحن المستندي الواجبات والمسؤوليات المفروضة على الشاحن بمقتضى هذا الفصل وبمقتضى المادة 55، وتكون له حقوق الشاحن ودفعه التي تنص عليها الاتفاقية، هذا

(1) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 161.

ولا يتعلق الأمر بما على الشاحن من واجبات أو مسؤوليات وما له من حقوق أو دفع. وهو ما أثارته المادة 33 من اتفاقية روتردام.

هذا ويكون الشاحن مسؤولا عن أفعال غيره ممن يقومون بواجباته، وبالتالي يكون مسؤولا على أي إخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى اتفاقية روتردام ضمن المادة 34 نتيجة أفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجباته، بمن فيهم الموظفون والوكلاء والمتعاقدون من الباطن، ولكن لا يكون الشاحن مسؤولا عن الأفعال التي يقدم عليها أو يغفلها الناقل أو الطرف المنفذ الذي يتصرف نيابة عن الناقل والذي كان الشاحن قد عهد إليه بأداء واجباته.

غير أن الشاحن لا يكون مسؤولا بناء على حالات الإعفاء من المسؤولية والتي منحها له اتفاقية روتردام بموجب الفقرتين 2 و 3 من المادة 30 في حالتين: حالة ما أثبت أن أسباب إصابة البضاعة بأضرار ترجع إلى أخطاء خارجة عن نطاقه أو نطاق تابعيه أو وكلائه، أما في حالة أن كان جزء من الأضرار اللاحقة بالبضاعة لا يرجع إلى سبب متعلق بالشاحن أو تابعيه، أصبح بذلك الشاحن مسؤولا فقط عن الجزء الذي يرجع إليه وبسببه ولا يعتبر مسؤولا عن كل الخسارة اللاحقة بالبضاعة.

فبشأن أساس المسؤولية، جعلت اتفاقية روتردام المسؤولية مفترضة في جانب الناقل، في حين أنها في جانب الشاحن واجبة الإثبات، الأمر الذي يجعل البعض يرى أنها حققت نوعا من التوازن إلى حد بعيد لأساس المسؤولية.<sup>(1)</sup>

### المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني

بعد أن كانت البيانات والمعلومات الواردة بسند الشحن يتم إرسالها بالطريقة التقليدية التي تستغرق وقتا طويلا وجهدا وتكاليف باهضة، أصبحت بفضل التكنولوجيا الحديثة واستخدام وسائل الاتصال الإلكترونية تتم بكل يسر وسهولة وبأقل تكاليف ومدة زمنية قصيرة جدا في ظل استخدام شبكة الإنترنت وما توفره من مزايا في هذا المجال.

(1) وائل حمدي أحمد، مرجع سابق، ص 157.

وكان هناك شبه إجماع في ما يتعلق بسند الشحن الإلكتروني وعدم اختلافه عن سند الشحن التقليدي ما عدا في وسيلة الاتصال المستخدمة، لكن الإشكال يطرح في ما يتعلق بآثار هذا السند بخصوص وظائفه القانونية وحجيته في الإثبات، فهل هي نفس الآثار ونفس الوظائف التي يعرفها سند الشحن التقليدي، أم أن اتصاله واقتترانه بوسائل الاتصال الإلكترونية غير من طبيعته ووظائفه القانونية؟

في الواقع، إن القواعد القانونية، لا سيما قواعد لاهاي - فيسبي أو قواعد هامبورغ لم تنتبأ بشكل واضح ودقيق لمسألة عبء الإثبات. فبالمقارنة مع باقي الاتفاقيات الدولية للنقل البحري، فإن قواعد روتردام توضح من خلال المادة 17 قواعد حجية الإثبات.<sup>(1)</sup>

سوف يتم الإجابة على هذا التساؤل من خلال بحث مدى موائمة الوظائف القانونية لسند الشحن التقليدي مع المعطيات والمفاهيم الحديثة التي تميز سند الشحن الإلكتروني.

### الفرع الأول: سند الشحن الإلكتروني بوصفه أداة إثبات

لقد ذهب البعض إلى القول أن سند الشحن الإلكتروني لا يعتبر سنداً بالمعنى القانوني للسند، لأنه قبل ظهوره على شاشة الحاسوب أو تفرغته على الورق فإنه يكون غير مرئي، حيث تم إدخال عبارات العقد وشروطه داخل الحاسوب، إن هذه العبارات لا تكون مرئية لدى الطرف الآخر الذي يستخدم الجهاز المستقبل لهذه المعلومات التي غالباً ما تكون مشفرة، إلا بعد تحريك أجزاء معينة في جهاز الحاسوب ومن ثم تظهر هذه المعلومات على شاشة الجهاز حيث يتم تفرغها على الورق وبعدها يتم تحليل الشفرة التي كتبت بها هذه المعلومات.<sup>(2)</sup>

وقد قضت محكمة النقض المصرية بموجب الطعن رقم 987 جلسة 2000/06/22 بعدم إعطاء السند الإلكتروني حجية الدليل الكامل في الإثبات وإنما اعتبرته مبدأً ثبوت الكتابة باعتبار أن

(1) Philippe Delebecque, La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises, L'exemple du contrat de volume soumis aux règles de Rotterdam, Presses Universitaires d'Aix Marseille-PUAM, 2013, P277 et 278.

(2) هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر القانون والحاسوب، 12 إلى 14 جويلية 2004، جامعة اليرموك، كلية القانون، إربد، الأردن، ص 12 و13.

الورقة المرسلة عن طريق الفاكس ليست إلا ورقة عرفية لا حجية لها في الإثبات طالما أن المطعون ضده أنكرها.(1)

غير أن الضرورة التي فرضتها الحاجة إلى اللجوء إلى الوسائط الإلكترونية في مجال النقل البحري، نظرا لما يعانيه هذا المجال من بطء في وصول سند الشحن إلى صاحب الحق في البضاعة، أو خطر تعرضه لأي تلف أو ضياع بسبب ما تعرفه المعاملات التقليدية بالمستندات الورقية، كانت هي الضرورة الملحة للاعتراف بسندات الشحن الإلكترونية، رغم عدم الاعتراف بها في أغلب القوانين البحرية العربية، بسبب التردد في استخدامها بسبب الخوف من التعرض إلى المخاطر التي قد تعترض التعاملات الإلكترونية عموما.

فيموجب القضية المتعلقة ب: **properties Grant V.Southwestern and county**

التي عرضت على القضاء الانجليزي، حكم هذا القضاء بأن سندات الشحن الإلكترونية تعتبر سندات قانونية وقد عقب القاضي (Walton.J) أثناء صدور الحكم على هذا الموضوع بقوله أن ضرورة وجود جهاز لعرض المعلومات المكونة لسند الشحن وضرورة تحليل الشفرة التي كتبت بها هذه المعلومات لا يسلب هذا السند قيمته القانونية.(2)

وفي الوقت الذي برز فيه التعامل عبر الوسائط الإلكترونية وأصبح ذا أثر وقيمة اقتصادية، وحيث أصبحت العقود المبرمة عبرها تشكل عبئا ثقيلا على كاهل القانونيين وذلك في ظل غياب تشريعي يعترف لهذه الوسائل المبتكرة بقدرتها على إنجاز المعاملات الاقتصادية، كان لا بد من قيام الفقه والقضاء بالمحاولات الاجتهادية لمنح هذه الوسائط القيمة المرجوة، وعدم إهدارها كوسائل تمتاز

(1) لما كان الواقع في الدعوى أن الطاعنة تقدمت لمحكمة الموضوع بورقة ميبنا بها استقالة مسببة، مرسلة إليها عن طريق الفاكس وقررت أنها بخط وتوقيع المطعون ضده، فإن هذه الورقة التي يحتفظ المرسل بأصلها لديه، كما هو متبع في حالة إرسال الرسائل عن طريق الفاكس، تعتبر مبدأ ثبوت بالكتابة، تجوز تكملته بشهادة الشهود أو بالقرائن القضائية، وإذا رفض الحكم المطعون فيه طلب الطاعنة، إحالة الدعوى إلى التحقيق لإثبات واقعة الاستقالة، بكافة طرق الإثبات، تأسيسا على أن هذه الورقة المرسلة إلى الطاعنة بطريق الفاكس ما هي إلا صورة لورقة عرفية، لا حجية لها في الإثبات طالما أن المطعون ضده قد أنكرها، ولم تقدم في أصلها، فإنه قد يكون قد أخطأ في تطبيق القانون وعابه القصور في التسييب. ينظر: عبد الفتاح مراد، موسوعة مراد لأحداث أحكام محكمة النقض الجنائية والمدنية، الجزء الثالث، الفترة بين 2004/1999، ص 320.

(2) هاشم الجزائري، مرجع سابق، ص 13.

بالسرعة والأمان من ناحية، وبالقبول لدى المتعاملين بها من ناحية ثانية. ورغم ما حملته هذه السندات الإلكترونية من تباين في الآراء إلا أنها تمخضت في نتائجها عن إجماع بإضفاء الحجية القانونية اللازمة في الإثبات لهذه الوسائل وإنزالها بمنزلة الإسناد العادية كمحركات عرفية مقبولة أمام القضاء.<sup>(1)</sup>

وقد احتل الإثبات الإلكتروني مكانة مهمة في مجال الإثبات المدني لا سيما في مجال المعاملات الإلكترونية، بحيث تزايد استخدام الكتابة الإلكترونية بشكل مضطرد لأهميتها في تحقيق الاقتصاد في التعاقد، ذلك إن إبرام التصرفات القانونية تتم بأقصر وقت وأقل جهد وأدنى نفقات بالرغم من المسافات الكبيرة التي تفصل بين أطراف العقد، مما يتيح للأفراد السرعة والدقة في إبرام العقود القانونية وسهولة إثباتها.<sup>(2)</sup>

وبالرجوع إلى المادة 9 من القانون النموذجي الأونسيترال لعام 1996، فقد نصت على قبول رسائل البيانات واعترفت بحجيتها الكاملة في الإثبات على أساس أنه يعطى للمعلومات التي تكون على شكل رسالة بيانات ما تستحقه من حجية في الإثبات، ويولى الاعتبار لجدارة الطريقة التي استخدمت في إنشاء أو تخزين أو إبلاغ رسالة البيانات بالتعويل عليها، ولجدارة الطريقة التي استخدمت في المحافظة على سلامة المعلومات بالتعويل عليها، وللطريقة التي حددت بها هوية منشئها، ولأي عامل آخر يتصل بالأمر.

إن مسألة إعداد وتهيئة أدلة الإثبات في ضوء وسائل الاتصال الحديثة وفي مقدمتها الرسائل الإلكترونية لم تعد كما هو عليه الحال في السابق، تستغرق وقتا وجهدا، وإنما أضحت تتم بلحظات، ومن ثم فإن تقنين هذه الوسائل في الإثبات أولى بالاعتماد من إجازة الإثبات بكافة طرق الإثبات، بمعنى يجب أن يكون رد الفعل على وجوب تهيئة أدلة الإثبات، كما هو الحال في التصرفات القانونية المدنية، معتدلا بالنسبة للتصرفات القانونية التجارية، وذلك بالإيمان بضرورة تطور وسائل الإثبات وتقنين هذه الوسائل والأساليب المتطورة.<sup>(3)</sup>

(1) فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 174.

(2) عبد العزيز فهمي هيكل، التطور الإلكتروني للمكاتب، دار الكتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1985، ص 9.

(3) علي عبد العالي خشاب الأسدي، مرجع سابق، ص 131.



ومن خلال المادة 13 من قانون الأونسيترال النموذجي نجد أنها تعرضت إلى حجية إثبات السند الإلكتروني إذا كان صادرا عن المنشئ وهو من قام بإرساله، وبالتالي يكون على عاتق المنشئ إثبات أن هذا السند الإلكتروني لم يصدر عنه أو من ينوب عنه ولم يقر بإرساله بنفسه، أو أن البيانات التي وصلت إلى المرسل إليه لم تصل صحيحة بشكلها الأصلي، لينفي ما جاء بالسند، وهذا ما يعتبر قرينة بسيطة، فيكون السند منسوبا إلى المنشئ على أن يقوم هذا الأخير بإثبات عكس ذلك.

غير أنه يمكن للمرسل إليه أن يعتبر رسالة البيانات أو سند الشحن الإلكتروني صادرا من المنشئ أو الشاحن ويتصرف على أساس ذلك بناء على الشروط الآتية:

- إذا طبق المرسل إليه تطبيقا سليما للتأكد من أن رسالة البيانات قد صدرت عن المنشئ بإجراء سبق أن وافق عليه لهذا الغرض.
- إذا كانت رسالة البيانات التي تسلمها المرسل إليه ناتجة عن تصرفات شخص تمكن بحكم علاقته بالمنشئ أو بأي وكيل له من الوصول إلى طريقة يستخدمها المنشئ نفسه ليثبت أن رسائل البيانات صادرة عنه.<sup>(1)</sup>

غير أن هذا المبدأ ورد عليه استثناءين أشارت إليهما الفقرة 4 من المادة 13 من قانون الأونسيترال النموذجي متى توفرا اعتُبر تصرف المرسل إليه بسند الشحن الإلكتروني لاغيا ومخالف للقانون بناء على ما هو معمول به في رسائل البيانات:

- إذا تسلم المرسل إليه إشعارا من المنشئ يفيد بأن سند الشحن الإلكتروني أو البيانات الواردة فيه ليست صادرة عنه، وبالتالي تكون هنا فرصة للمرسل إليه للتصرف على هذا الأساس.
- إذا تمكن المرسل إليه من معرفة حقيقة سند الشحن وبياناته وتبين له إذا بدل العناية اللازمة والمعقولة أن يكتشف أنها ليست صادرة عن المنشئ.

هذا ويمكن الإشارة إلى قانون الأونسيترال النموذجي لعام 1996 اعترف صراحة بمطابقة السندات الإلكترونية للسندات التقليدية وكذلك في ما يتعلق بحجيتها في الإثبات من خلال المواد 6 و8 و9 منه، فأشارت صراحة على أنه يعطى للمعلومات التي تكون على شكل رسالة بيانات ما

(1) المادة 13 فقرة 3 من اتفاقية روتردام.

تستحقه من حجية في الإثبات، وفي سبيل تقدير هذه الحجية يراعى جدارة الطريقة التي استخدمت في إنشاء أو تخزين أو إبلاغ رسالة البيانات بالتحويل عليها وللمحافظة على سلامة وصحة البيانات الواردة في رسالة البيانات.

وإذا كانت القواعد العامة تقضي بأنه لا يجوز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة، فإن هذه القواعد لا تطبق في المواد التجارية، ومن ثم يجوز إثبات عكس بيانات سند الشحن بكافة طرق الإثبات.<sup>(1)</sup> وهو ما ينطبق على سند الشحن الإلكتروني وبياناته طالما أن يتساوى من حيث القيمة القانونية ومن حيث حجية الإثبات مع سند الشحن التقليدي.

وإذا كانت حجية السند في ما بين طرفيه تقبل الدليل العكسي وإذا كان الشاحن يعد ضامنا للناقل عن صحة البيانات الواردة بالسند والصادرة منه، فإنه لا يقبل من الناقل إثبات عكس ما جاء به من بيانات تجاه الغير، فالسند حجية مطلقة في الإثبات لصالحه، وهو ما ينطبق على سندات الشحن الإلكترونية التي ترد في شكل دعامة إلكترونية أو رسالة بيانات، فالأخذ بالتفسير الواسع لسند الشحن الوارد بالاتفاقية على نحو يشمل رسائل البيانات يمثل أمرا ضروريا لا غنى عنه، حتى يتم تعديل الاتفاقية أو يمكن سن تشريعات أخرى تحقق هذا الغرض، فمثل هذا التفسير سيكون له مردود إيجابي في مساندة التعاقد عبر شبكات الاتصال، ومن ثم في ازدهار سندات الشحن الإلكترونية والمحافظة على قيمتها الائتمانية.<sup>(2)</sup>

### الفرع الثاني: سند الشحن الإلكتروني بوصفه أداة ائتمان

يقوم سند الشحن الإلكتروني على إدخال بيانات سند الشحن في جهاز الحاسب الإلكتروني حسب نظام تخزين البيانات الإلكتروني، وأن يعين المصرف فاتح الاعتماد كونه المرسل إليه المخول باستلام البضاعة في ميناء الوصول، أما المرسل إليه الحقيقي فيشار إليه كونه العنوان الذي يتم إشعاره بوصول البضاعة، وأن تثبت على سند الشحن الإلكتروني ملاحظة تشير إلى أنه لا يحق للشاحن التصرف بالبضاعة أثناء وجودها في الطريق، ثم ترسل هذه المعلومات عبر شبكة الإنترنت إلى جهاز الحاسوب لدى فرع الشركة أو وكيلها في ميناء الوصول. فإذا ما أراد المرسل إليه الحقيقي

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 202.

(2) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 80.

استلام البضاعة، عليه تسديد قيمة الاعتماد إلى المصرف فاتح الاعتماد والمثبت اسمه كمرسل إليه في سند الشحن الإلكتروني<sup>(1)</sup>.

وبالتالي يعتبر سند الشحن أداة ائتمان حيث يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها، وبالتالي فوصفه بأداة ائتمان ينطبق على سند الشحن أيا كان تقليديا أو إلكترونيا طالما يتعلق بالامتثال لالتزام التسديد من جهة مقابل تحصيل البضاعة من طرف المرسل إليه من جهة أخرى ويبقى الفرق قائما فقط في ما يتعلق بالطريقة المستعملة خلال تلك الإجراءات.

وعليه فسند الشحن الإلكتروني يعتبر أداة ائتمان شأنه في ذلك شأن سند الشحن التقليدي في عمليات الاعتمادات المستندية.

### الفرع الثالث: سند الشحن الإلكتروني بوصفه أداة استلام للبضائع

رغم أن المشرع الجزائري لم يتعرض في أحكام القانون البحري إلى سند الشحن الإلكتروني، لكن اعتمد مبدأ قوة سند الشحن التقليدي كأداة إثبات لعقد النقل البحري وللبضاعة حسب ما أشارت إليه المادة 759 منه، وهو نفس المبدأ الذي أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية تحت رقم: 120612 بتاريخ 2000/09/27 باعتبار أن سند الشحن باعتباره المستند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية يحتوي وجوبا على بيانات خاصة بأطراف العقد وبالبضائع المنقولة وتحديد الرحلة البحرية فهو أداة لإثبات نقل وتسليم البضائع للمرسل إليه.

وبذلك نصت المادة 749 من القانون البحري الجزائري على أن وثيقة الشحن تشكل الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها.

وأكدت ذلك المادة 813 من القانون المدني الجزائري على أن تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها، غير أنه

(1) هاشم الجزائري، مرجع سابق، ص 23.

إذا تسلم شخص السندات وتسلم آخر البضائع ذاتها وكان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضائع.

وفي هذا الشأن بالنسبة للسندات الإلكترونية فقد أشارت المادة 17 من قانون الأونسيترال النموذجي 1996 على أنه يشترط القانون 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. وهذا ما يؤكد أن لسند الشحن الإلكتروني حجية كاملة في الإثبات بين طرفيه الشاحن والناقل، فيعتبر بذلك هذا السند دليلاً على عقد النقل البحري بين الطرفين.

وبالتالي تعد الرسالة دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيها، كما تعد حجة في إثبات البيانات التي تشتمل عليها، ومع ذلك فإن الحجية غير مطلقة إنما يجوز نفيها بالدليل العكسي، وذلك بإثبات أن ما تضمنته الرسالة من بيانات لا يمت للحقيقة بصلة، ففي العلاقة بين الناقل والشاحن يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من رسالة البيانات وخلاف ما ورد بها من بيانات، فالقرينة المستخلصة من الوثيقة في هذه الحالة ليست سوى قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس، كأن يثبت الناقل أن البضاعة غير مطابقة للمواصفات الواردة بالرسالة، أو أن يثبت الشاحن عدم صحة البيان الخاص باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول.<sup>(1)</sup>

(1) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 74 و 75. كما نصت اتفاقية روتردام ما يسمى بالسجلات الإلكترونية لعمليات النقل البحري، وحددت المادة الثامنة كيفية استخدام مثل هذه السجلات الإلكترونية ووضعت في موضع المستندات الأصلية من سندات شحن وباقي المستندات الملاحية الأخرى إلا أنها اشترطت موافقة كلاً من الشاحن والناقل البحري على هذا الأمر، والمقصود بالطبع هو إضفاء صفة أدلة إثبات المستندات الملاحية الأخرى على هذه السجلات الإلكترونية فيما يخص أدلة الإثبات القانونية المعترف بها، والتي غالباً ما تكون مستندات عرفية تنقلب إلى رسمية بوضع الأختام الحكومية عليها، فسند الشحن على سبيل المثال هو مستند عرفي أو ورقة عرفية ينقل إلى ورقة رسمية أو مستند رسمي عند التقدم به إلى الجمارك لصرف البضاعة ووضع أختام مصلحة الجمارك عليه فينقلب من مستند عرفي إلى مستند رسمي لا يجوز دحضه أو إنكاره إلا بالطعن عليه بالتزوير، أما المستند العرفي فيكفي إنكار التوقيع وإنكار صدوره ممن هو منسوب إليه فعندئذ يحال للتحقيق لإثبات نسبة التوقيع لصاحبه من عدمه وهذه الأمور منصوص عليها جميعاً في قانون الإثبات الذي يضاف على المستندات الحجية القانونية المعترف بها، أما السجلات الإلكترونية فلا زالت المحاكم لم تعترف بها حتى يومنا هذا كما سبق القول. ينظر أيضاً: نبيل فرج، مخاطر التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر "قواعد روتردام" وصراع المصالح

وقد أكدت المادة 41 من اتفاقية روتردام 2008 على أن سند الشحن الإلكتروني يعتبر سند إثبات باستلام البضاعة، في الحالات التالية:

(أ) يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد؛

(ب) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أي من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في :

' 1' مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول حيال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية؛ أو

' 2' مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية؛

(ج) لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول

1 'تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل؛

' 2' وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها ولكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات؛  
' 3' وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 2 من المادة 36.

ونلاحظ بأن الفقرة الأولى من هذه المادة اشترطت ليكون سند الشحن الإلكتروني دليلا على استلام البضاعة أن يكون سند شحن نظيف خالي من التحفظات.

فانفاقية روتردام أكدت ما جاءت به الاتفاقيات السابقة في مجال النقل البحري للبضائع (اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978) في ما يتعلق بوظيفة سند الشحن البحري الإلكتروني باعتباره أداة لاستلام البضائع، ولا يجوز للناقل تقديم أي دليل ليثبت عكس ذلك، في ظل استخدام سند شحن إلكتروني خاصة إذا كانت البيانات الوارد في السند هو من وضعها وحدد تفاصيلها من عدد الحاويات ونوعها وعددها.

فسند الشحن الإلكتروني يعتبر دليل استلام الناقل للبضائع من الشاحن بكافة بياناته الجوهرية وبالحالة والكيفية الواردة فيه، وعلى أساس ذلك تتعقد مسؤولية الناقل.

فسند الشحن هو أداة لتمثيل البضاعة (titre représentatif) فهو يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ذاته ويعتبر حامله كأنه حائز البضائع وإن كانت حيازة رمزية، هذه الوظيفة هي التي تسمح بإجراء كافة العمليات على البضائع أثناء فترة النقل، من بيع وغيرها حيث يقوم بتسليم السند إلى الدائن محل تسليم البضائع ذاتها.<sup>(1)</sup>

إن هذه الوظيفة القانونية يمكن أن يقوم بها أي سند سواء كان على شكل قصاصة ورق يتم استخراجها من جهاز الحاسوب أو على شكل رقاقة ممغنطة أو على شكل معلومات يمكن عرضها على شاشة جهاز الحاسوب، وبالتالي يمكن أن يعتبر سند الشحن الإلكتروني إيصالا باستلام البضاعة من قبل الناقل، وإن القواعد القانونية الحالية يمكن أن تطبق على سندات الشحن الإلكترونية، ولهذا فإن المشاكل القانونية التي تثار في هذا الصدد يمكن معالجتها في ظل القواعد القانونية السارية حاليا.<sup>(2)</sup>

#### الفرع الرابع: سند الشحن الإلكتروني بوصفه سند ملكية للبضاعة

يعد سند الشحن البحري وثيقة نقل ولما كان سند الشحن البحري الإلكتروني يتحرر عبر شبكات الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه فإن الحائز على السند حامله مخول قانوناً بتسليم الشيء إلى المرسل إليه، فإن سمة سند الشحن سواء أكان حصل عليه

<sup>(1)</sup> وجدي حاطوم، القانون البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، 2011، ص 41.

<sup>(2)</sup> هاشم الجزائري، مرجع سابق، ص 16.

بالتداول مباشرة أو من الوسيلة الإلكترونية فيعد سند ملكية أن لم يكن هناك تحفظ يقيد من هذه الوظيفة وهذا ما أشار إليه الفقه.<sup>(1)</sup>

يعتبر سند الشحن الإلكتروني سند تملك يمنح حق تملك البضاعة لمالك السند ولا يتعامل المصرف إلا مع مالك السند فقط.<sup>(2)</sup> وبالتالي يكون حائز سند الشحن هو حائز البضاعة وعليه تكون له مطلق الحرية في التصرف في البضاعة ونقل ملكيتها من خلال تظهير سند الشحن البحري إلى صاحب الحق في البضاعة.<sup>(3)</sup>

فعندما يسلم الشاحن بضاعته إلى الناقل يقوم بتزويده بمعلومات عن البضاعة، فيقوم الناقل بإدخال هذه المعلومات في جهاز الحاسوب حيث يتم تخزينها في الجهاز ويسلم الشاحن إيصالا موقعا عليه غير قابل للتداول، ومن ثم يتم إرسال هذه المعلومات عبر شبكة الإنترنت إلى جهاز الحاسوب العائد لفرع الشركة أو وكيلها في ميناء الوصول حيث يقوم هذا الفرع أو الوكيل بتزويد المرسل إليه بنسخة ورقية تتضمن كافة المعلومات، وعندما يريد المرسل إليه استلام البضاعة عند وصولها إلى ميناء الوصول يكتن إبراز هذا المستند إلى الجهات المعنية في الميناء، وقد وافقت هذه الجهات في الأونة الأخيرة على قبول هذه السندات بدلا من إذن التسليم الذي سبقت الإشارة إليه. وإذا ما أراد المرسل إليه نقل سند الشحن الإلكتروني الذي يمثل البضاعة إلى شخص آخر يجب إشعار الناقل الذي أصدر سند الشحن الإلكتروني بذلك وتزويده باسم الشخص المراد نقل السند إليه. بناء على عدة إجراءات تعتمد على المفتاح الخاص بالناقل.<sup>(4)</sup>

- 
- (1) مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور اساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، المجلد السابع، العدد 1 و2، مطبعة العاني، بغداد، العراق، 1988، ص 48
- (2) علي حسن سالم، التجارة الدولية الميسرة، بيت الأحكام الدولية، الأردن، دون تاريخ، ص 37.
- (3) ويعتبر الربان حائزا للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن، وذلك لأن سند الشحن يعبر عن البضاعة بوضوح بما يحويه من بيانات خاصة بعلاماتها المميزة وعددها وكميتها ووزنها وحالتها واسم السفينة الناقلة، كما أن العمل يسمح بتداوله ببسر وسهولة بطريق التظهير أو التسليم، فيمكن نقل حيازة البضائع المشحونة خلال النقل، ووظيفة سند الشحن في تمثيل البضاعة هي سبب ازدهار التجارة الدولية، إذ بفضل هذه الوظيفة أمكن استخدام سند الشحن أساسا لعمليات البيع التجاري الدولي، وكذلك في عمليات الاعتماد المستندي، إذ تباع البضائع أو ترهن وهي لا تزال في الطريق ويقوم تسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن، مقام تسلم البضائع ذاتها. ينظر: مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 303.
- (4) هاشم الجزائري، مرجع سابق، ص 18.

إذا تعلق الأمر في هذه الحالة بسند شحن تقليدي فلا توجد هناك مشكلة، لكن الأمر يثار في حال استخدام سند شحن إلكتروني، باعتبار أن هذا السند لا يمكن تظهيره بالطريقة التقليدية المادية لما يتصف به من خصائص وإجراءات تختلف عما هو معمول به تقليديا، خاصة ما تعلق منها بتوقيع سند الشحن الإلكتروني والتي تتم من خلال ما يعرف بالتوقيع الإلكتروني.

لقد أشارت المادة 6 في فقرتها الأولى والثانية من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الالكترونية 2001 إلى أنه في حال اشتراط القانون وجود توقيع من شخص، يُعد ذلك الاشتراط مستوفى بالنسبة إلى رسالة البيانات إذا استُخدم توقيع الكتروني يعول عليه بالقدر المناسب للغرض الذي أنشئت أو أبلغت من أجله رسالة البيانات، في ضوء كل الظروف، بما في ذلك أي اتفاق ذي صلة سواء أكان الاشتراط المشار إليه في شكل التزام أم كان القانون يكتفي بالنص على تبعات تترتب على عدم وجود توقيع.

أما الفقرة 3 من نفس المادة اعتبرت التوقيع الإلكتروني قابلا للتعويل عليه لغرض الوفاء بالاشتراط المشار إليه إذا كانت بيانات إنشاء التوقيع مرتبطة، في السياق الذي تُستخدم فيه، بالموقع دون أي شخص آخر، وإذا كانت بيانات إنشاء التوقيع خاضعة، وقت التوقيع، لسيطرة الموقع دون أي شخص آخر، وإذا كان أي تغيير في التوقيع الإلكتروني، يُجرى بعد حدوث التوقيع، قابلا للاكتشاف، أو كان الغرض من اشتراط التوقيع قانونا هو تأكيد سلامة المعلومات التي يتعلق بها التوقيع وكان أي تغيير يجرى في تلك المعلومات بعد وقت التوقيع قابلا للاكتشاف.

وفي هذا الشأن كانت قد اعترفت محكمة النقض الفرنسية بحجية التوقيع الإلكتروني في قرارها الصادر في نوفمبر 1989 بقولها: "تخضع حقوق الأطراف لحرية التصرف فيها، وكلّ تصرف يرد عليها يجوز إثباته اتفاقا... فهذا الإجراء الحديث - التوقيع الإلكتروني - يقدم نفس الضمانات التي يقدمها التوقيع اليدوي، والذي يبقى سرّيا لا يعلمه سوى حائز البطاقة" (1)

(1) وتتلخص وقائع القضية في أنّ شركة **Crédicas** قد وافقت على فتح ائتمان للسيدة **P. Bisson** ، وقد حصلت السيدة المذكورة على مبلغ الإئتمان بواسطة المورّع الآلي التابع للشركة المقرضة، وفي تاريخ الاستحقاق طالبت الشركة السيدة المقرضة بالوفاء، وتأييدا لمطالبتها قدّمت نسخة الشريط الورقي الذي يبقى في جهاز الصّرف الآلي نتيجة السحب التّدي قامت به المدعى عليها. وقد رفضت محكمة **Sète** طلب الشركة على أساس أنّ من يطالب بتنفيذ



غير أن هناك مشاكل كثيرة يُخشى أن يثيرها التوقيع الإلكتروني في مجال حجية الإثبات، على أساس أن التوقيع الإلكتروني يتم عن طريق الرموز والأرقام والقلم الإلكتروني والبصمة الإلكترونية وغيرها، بخلاف ما هو معمول به في التوقيع اليدوي التقليدي.

مما يجعل حجية التوقيع الإلكتروني محل شك، وهذا الأمر سوف يقلل من فرص الاستفادة من الإمكانيات التي تتيحها نظم معالجة البيانات المنقولة إلكترونيا على إنجاز المعاملات في أقل وقت وبإجراءات آمنة، ولهذا نجد منظمات الأعمال قد عمدت إلى تنظيم حجية مخرجات الحاسب الآلي كدليل إثبات وذلك بمقتضى تنظيم اتفاقي بين هذه المنظمات.<sup>(1)</sup>

وفي هذا الإطار كثرت المحاولات في سبيل حماية التوقيع الإلكتروني كما سبق الإشارة من خلال هذا البحث بحيث تم اعتماد نظام التشفير السري، ونظام التصديق الإلكتروني (رغم أن المشرع الجزائري نص على أحكام التوقيع الإلكتروني والتصديق الإلكتروني بموجب قانون خاص إلا أن هذا القانون بقي حبيس النصوص النظرية كونه بقي متوقفا على صدور التنظيم الذي يوضح كيفية تطبيق هذا القانون وبالتالي لم يتم اعتماده فعليا إلى الآن).

---

التزام يجب عليه، طبقا لنص المادة 1315 قانون مدني فرنسي، وأن إثبات التزام المقترض بالدفع لا يكون طبقا لنص المادة 1322 قانون مدني فرنسي إلا بدليل موقع من المدين يثبت استخدامه لجزء أو لكل مبلغ الائتمان المتفق عليه، وأن هذا الدليل الموقع من المدين لا يعني عنه ما أسمته الشركة بالتوقيع المعلوماتي، والذي يصدر ليس عن يراد الاحتجاج به في مواجهته، وإنما عن آلة تخضع كلية لإرادة المدعي، وقد استندت محكمة في حكمها على أساس أن الدليل الموقع توقيعاً إلكترونياً لا يقبل كدليل إثبات لصالح الشركة المدعية أو البنك عموماً لأنه باختصار من صنعها. فهذا صادر عن الحاسب الإلكتروني، وهذا الأخير يخضع في استعماله لمطلق حرية البنك، فما يصدر عن الحاسب الآلي يفترض أنه صادر عن مستعمل الحاسب، وبالتالي لا يستطيع هذا الأخير الاحتجاج بالسند الصادر عن الحاسب كدليل في الإثبات. وفي قضية الحال استندت محكمة النقض الفرنسية على رفض حكم محكمة لمخالفة في القانون؛ إذ أن المادتين السابقتان لا تتعلّقان بالنظام العامّ ممّا يجيز الاتفاق على مخالفتها، فهذا ما يشكّل تكريس قضائي للطابع التفسيري لقواعد الإثبات، وطبقاً لهذا القرار للأفراد الاتفاق على التبدليل بغير التوقيع اليدوي. ينظر: قارة مولود، شكل التعبير عن الإرادة في عقود التجارة الإلكترونية، ورقة عمل مقدّمة في الملتقى الدولي حول التوجه التعاقدية للتصرفات القانونية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، بتاريخ 23 و24 أبريل 2016، ص 44.

(1) عبد الفتاح بيومي حجازي، التوقيع الإلكتروني، تعريفه، مدى حجبيته في الإثبات، دار النهضة العربية، مصر، دون تاريخ، ص 281.

هذا وتجدر الإشارة إلى أن قواعد هامبورغ أشارت ضمن أحكامها إلى فكرة التوقيع الإلكتروني من خلال المادة 14 فقرة 3 من قواعد هامبورغ على أنه يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتقريب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

ومن خلال ما سبق الإشارة إليه فإنه رغم الحماية القانونية التي حاولت مختلف القوانين والاتفاقيات الدولية تضمينها للتعاملات الإلكترونية وللتوقيع الإلكتروني بشكل خاص إلا أن احتمال عدم فعاليتها وارد جدا، بسبب التطور التكنولوجي السريع الذي كشف عن عمليات احتيال إلكترونية لا حصر لها، غير أنه رغم ذلك تكمن إيجابياتها في أن ذلك يكون أقل احتمال حدوث مما هو عليه في السندات الورقية التقليدية.

## الفصل الثاني: آليات تسوية النزاعات الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية

### روتterdam

تعتبر مختلف العلاقات والتعاقدات التي تنشئ حقوقا والتزامات معرضة لحدوث منازعات بين أطرافها. وعقد النقل البحري باعتباره يمثل أحد هذه العقود والعلاقات فهو معرض أيضا لحدوث أي خلاف بين أطرافه.

لكن ما يثار في النزاعات الناشئة في إطار سندات شحن تقليدية يختلف عنه في ما يتعلق بسندات الشحن الإلكترونية.

ولو أنه من المتعارف عليه أنه في مجال النقل البحري غالبا ما يتم اللجوء إلى تسوية النزاعات من خلال الوسائل البديلة للتسوية نظرا لما توفره من تخفيف في التكاليف وسرعة في الفصل في النزاع، ولعل أهمها وأكثرها استعمالا في هذا النطاق هي التسوية عن طريق التحكيم.

وفي ظل التكنولوجيا الحديثة وانتشار التجارة الإلكترونية واللجوء إلى التعاقد عن طريق وسائل الاتصالات الحديثة، ظهر نوع جديد مستحدث لا يختلف كثيرا عن هذه الوسائط ويتم بنفس الطريقة، وهو التحكيم الإلكتروني.

من أجل بحث هذا الموضوع وفي ظل المنازعات التي تثيرها سندات الشحن الإلكترونية سوف التعرض إلى دور القضاء في تسوية النزاعات الناتجة عن السندات الإلكترونية في عقد النقل البحري للبضائع وذلك في المبحث الأول من هذا الفصل، ثم نتعرض في المبحث الثاني إلى التحكيم الإلكتروني كوسيلة حديثة لحل النزاع في إطار التجارة الإلكترونية البحرية.

## المبحث الأول: دور القضاء في تسوية النزاعات الناتجة عن السندات

### الإلكترونية في عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر الاختصاص القضائي الدولي كما يعرفه الفقه هو سلطة محكمة دولة معينة للنظر في القضية المعروضة عليها تتحدد سلطتها بموجب القانون الدولي الخاص. و تظهر أهمية الموضوع في كون أن منازعات التجارة الإلكترونية قد يستعصي أمرها إذا لم يتم تحديد إطارها القانوني الذي يحكمها ويحدد اختصاص المحاكم بناء على قانون الإسناد. ثم إن هناك امكانية إعمال قانون الإرادة الذي بموجبه يمكن للأفراد تحديد القانون الواجب التطبيق مسبقا في حالة نزاع بموجب بند في العقد.<sup>(1)</sup>

وتجدر الإشارة إلى أنه يثار التساؤل أولا وقبل الشروع بتحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع حول تعيين الجهة التي ينعقد لها الاختصاص لتسوية النزاع الناتج عن السندات الإلكترونية، ليتم بعدها تحديد القانون الواجب التطبيق لاحقا.

لذلك فإن تحديد الإختصاص القضائي للمنازعات الدولية الناشئة عن السندات الإلكترونية يقتضي منا تعريف الإختصاص القضائي الدولي وتحديد أهميته في تسوية هذا النوع من النزاعات، ثم تحديد القانون الواجب التطبيق في هذا الشأن.

### المطلب الأول: تحديد الإختصاص القضائي لتسوية النزاعات الناتجة عن السندات الإلكترونية

#### المطلب الثاني: تحديد القانون الواجب التطبيق لتسوية النزاعات الناتجة عن السندات

#### الإلكترونية

<sup>(1)</sup> محمد برهان الدين، تنازع الإختصاص القضائي في منازعة المعاملات ذات الطبيعة الإلكترونية، موقع القانونية، جريدة قانونية إلكترونية، على الموقع: <http://www.alkanounia.com> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/12

## المطلب الأول: تحديد الاختصاص القضائي لتسوية النزاعات الناتجة عن سندات الشحن الإلكترونية

يعتبر استخدام شبكات الاتصال الإلكتروني في إنجاز معاملات التجارة الإلكترونية، مثيرا لعدة مسائل مرتبطة بالاختصاص القضائي بمنازعاتها، وذلك راجع إلى كثرة وتنوع التعامل على شبكات الاتصال الإلكترونية، ومن الواضح أن التوسع في إنجاز معاملات التجارة، سواء في ما يتعلق بإبرامها وتنفيذها عبر قنوات اتصال إلكترونية يفرض اختراقها الحواجز الإقليمية بين الدول، الأمر الذي يجعلها مجالا خصبا لتنازع الاختصاص القضائي بخصوص النزاعات الناشئة في هذا الإطار<sup>(1)</sup>.

ورغم أن التحكيم الدولي يعتبر هو الوسيلة الأكثر استخداما في مجال حل النزاعات الناشئة عن استخدام السندات الإلكترونية، إلى القضاء لا يزال مهما وفعالا في تسوية تلك النزاعات، مما يقتضي البحث حول مدى أهمية تحديد الاختصاص القضائي في حل هذه النزاعات من جهة، وتحديد الجهة المختصة فعليا بتسويتها من جهة أخرى.

### الفرع الأول: أهمية تحديد الاختصاص القضائي لتسوية النزاعات الناتجة عن السندات الإلكترونية

إن استعمال وسائل الاتصالات الحديثة في مختلف المعاملات التجارية الإلكترونية من شأنه خلق مشاكل عديدة تتعلق بالاختصاص القضائي، وهو الأمر ذاته الذي يقتضي منا أولا تحديد مفهوم الاختصاص القضائي الدولي.

#### 1./ تعريف الاختصاص القضائي الدولي

الاختصاص القضائي الدولي هو ذلك الاختصاص الذي يخص علاقة قانونية يشوبها عنصر أجنبي وذلك في مقابلة الاختصاص الداخلي الذي يشمل المنازعات التي لا صلة لها بدولة أخرى وإن عناصر العلاقة القانونية فيها كلها وطنية من حيث الأشخاص والسبب والموضوع. إن قواعد الاختصاص الدولي هي من صنع المشرع الوطني في كل دولة، حيث ينفرد هذا المشرع بتحديد نطاق ولاية محاكمه الوطنية بنظر المنازعات بصرف النظر هل هذه المنازعات وطنية بحته أم كانت

(1) أحمد ولد محمد المصطفى، العقد الإلكتروني في القانون الدولي الخاص، دون عنوان، بتاريخ: 2014/01/16.

متضمنة عنصراً أجنبياً، وما يستتبعه من إمكان القول باختصاص المحاكم الوطنية بالنظر في كل المنازعات التي يمكن أن تثور في إقليمها بغض النظر عن وطنية هذه المنازعات أم كونها مشوبة بعنصر أجنبي.<sup>(1)</sup>

وبالتالي يمكن القول أن الاختصاص القضائي الدولي هو الاختصاص بصفة عامة وهو تحديد المحكمة المختصة بالبث في النزاع، وذلك بمقتضى القواعد القانونية التي تحكمه. والاختصاص كما هو معروف يكون إما نوعياً أو مكانياً (محلياً)، كما يمكن أن ينقسم الاختصاص إلى اختصاص دولي أو داخلي، وذلك بحسب ما إذا كان أحد أطراف النزاع عنصراً أجنبياً أم لا. والمقصود بتنازع الاختصاص القضائي هو أن يدفع المدعى عليه بعدم الاختصاص أمام المحكمة المعروض عليها النزاع.<sup>(2)</sup>

فالاختصاص القضائي هو ولاية قضاء الدولة على جميع الأشخاص المقيمين على إقليمها وعلى الأموال الموجودة في أراضيها أو عليها والتصرفات القانونية التي تنشأ أو تنفذ فيها الوقائع المادية التي تحدث فيها.

فالاختصاص مرتبط بالسيادة لكن هناك من يرفض هذه الفكرة بحيث يذهب إلى القول أن الدولة عندما تضع قواعد اختصاصها في المنازعات الدولية فهي لا تفعل ذلك لتأكيد سيادتها تجاه باقي الدول. ومن جهة أخرى إن الأمر يتعلق باختصاص المحاكم الدولية، أي تلك التي تخضع للقانون الدولي العام، مثل محكمة العدل الدولية والمحكمة الجنائية الدولية، لكن الأمر متعلق باختصاص المحاكم الوطنية بالنزاعات ذات الطبيعة الدولية التي تتعلق بالمجال المدني والتجاري دون أن تتعداه إلى المجالات الأخرى.<sup>(3)</sup>

فمسألة الاختصاص القضائي الدولي تأتي من الناحية العملية كمسألة أولية بحيث يكون القاضي مضطراً للفصل فيها بمجرد وصول النزاع الدولي إليه.

(1) طلال ياسين العيسى، دراسة قانونية في علاقة الاختصاص القضائي الدولي بقواعد النظام العام، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 25، العدد الأول، 2009، ص 308.

(2) أحمد ولد محمد المصطفى، مرجع سابق.

(3) محمد الأطرش، القانون الدولي الخاص، مطبعة مراكش، المغرب، الطبعة الثانية، 2005، ص 181.

## 2/. أهمية تحديد المحكمة المختصة

إذا كان صحيحا ما يذهب إليه بعض الفقهاء من أن مسألة تنازع الاختصاص القضائي تنثار من الناحية الزمنية قبل مسألة تنازع القوانين، فإنه صحيح أيضا أم كلا المسألتين مرتبطتان مع بعض، وتؤثر الواحدة منهما بالأخرى، وتتأثر بها، ذلك أن تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن عقود التجارة الإلكترونية يجري استنادا إلى القواعد القانونية الوطنية لكل دولة، تماما كما هو الحال في مجال تنازع القوانين.<sup>(1)</sup>

إن إسناد تسوية المنازعات الناشئة عن سندات الشحن الإلكترونية إلى إحدى المحاكم الوطنية يركز على دعامة أساسية وهي فعالية الأحكام الصادرة عنها، فمثل هذا الإسناد لن يثير التساؤل عن جدوى هذه التسوية، طالما أن الحكم الصادر سيلقى الفعالية ويحظى بالتنفيذ. فإذا كانت التجربة العملية قد شككت في ما يدعيه البعض من عدم استجابة التسوية الوطنية للتطورات المتلاحقة في مجال العقود الدولية، فإن فعالية الأحكام الصادرة من شأنها إهدار أي قيمة لهذا التشكيك، ما دام أن الحكم الصادر سيرتب كافة الآثار المتولدة عنه.<sup>(2)</sup>

يتمثل الهدف أو الأهمية من تحديد المحكمة المختصة في الأهمية الناتجة من تسوية النزاع بشكل نهائي وهي تنفيذ منطوق الحكم وهو الدافع من وراء رفع الدعوى أمام القضاء، وذلك في ظل الثقة التي تعرفها المعاملات التجارية الدولية.

فتحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع أمر في غاية الأهمية، وتزداد هذه الأهمية في العلاقات القانونية المبرمة بالوسائل التقنية الحديثة، كون العالم الافتراضي، الذي يشكل البيئة الطبيعية للمعاملات المبرمة بالوسائل الإلكترونية لا يركز على حدود الجغرافيا المكانية، وبالتالي، لا يعتمد على الضوابط المعتادة التي يعتمد عليها تحديد الاختصاص القضائي، الجنسية والموطن، ومكان تحقق الضرر، هذا فضلا عن المعلومات المدرجة على شبكة الإنترنت، يمكن الوصول إليها والاطلاع عليها من أي موقع إلكتروني، في أية دولة موصولة بالشبكة، لذا لا بد إذا أردنا الوصول إلى قواعد موضوعية مباشرة لتحديد ضوابط الاختصاص القضائي في منازعات التجارة الإلكترونية، من تجنب

(1) عبد الباسط جاسم محمد، مرجع سابق، ص 44.

(2) محمد إبراهيم موسى. سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 172 و 173.

التعدد في المكان للمواقع، والمعلومات والمبادلات، الحاصلة عبر شبكة الإنترنت، وبالتالي تجنب تعدد محاكم الدول التي ينعقد لها الاختصاص بنظر النزاع الواحد، مادام تطبيق المعايير والآليات التقليدية لتسوية المنازعات لا يجنبنا التعددية التي تسعى القواعد القانونية لتجنبها.(1)

وعلى اعتبار أن عقود التجارة الإلكترونية تتعلق بمتعاقدين يتواجدون في دول مختلفة، وينفذون التزاماتهم بوسائل إلكترونية، فينتج عن ذلك مشاكل الاختصاص القضائي الدولي بنظر تلك النزاعات الناشئة، لا بشأن عقود التجارة المبرمة عبر شبكة الإنترنت بمفهومها الضيق، المتمثل بتبادل السلع والخدمات فحسب، بل كذلك بمناسبة عقود خدمات الإنترنت نفسها.(2)

إضافة إلى ذلك تحقق التسوية القضائية سهولة اتخاذ الإجراءات الوقتية أو التحفظية اللازمة، فهذه التسوية تتلاءم مع صفو الاستعجال التي قد تقتضيها سندات الشحن، وتحقق مصالح ذوي الشأن في تفادي بعض الأضرار التي من المحتمل أن تلحق بهم، فعقد الاختصاص بنظر المنازعات الناشئة عن هذه السندات لإحدى المحاكم القضائية يساعد على تدارك هذه الأضرار، وهو أمر تقتضيه اعتبارات الملاءمة ويفرضه حسن أداء العدالة. فإذا كان الاختصاص بنظر هذه المنازعات يتحدد في غياب اتفاق الأطراف وفقا لضابط مادي، فإن المحاكم المختصة ستكون الأجدر والأكثر استجابة لاتخاذ هذه الإجراءات، كالإذن للناقل ببيع البضاعة كلها أو بعضها لاستيفاء الأجرة من ثمنها وإيداع ما لم يباع منها لدى أمين يعينه.(3)

(1) عبد الباسط جاسم محمد، مرجع سابق، ص 54.

(2) عبد الفتاح بيومي حجازي، التجارة الإلكترونية في القانون العربي الأنموذجي لمكافحة جرائم الكمبيوتر والإنترنت، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2007، ص 323.

(3) تتضمن فعالية اللجوء إلى تحديد القضاء المختص في تجنب الحرج الذي تحدثه أحكام التحكيم الطليقة (الحرّة)، فلقد سمح التحكيم الموجه بظهور ما يسمى بالتحكيم العائم أو الطليق، إذ مع الاضطراد المستمر في استخدام وسائل التكنولوجيا الحديثة في الاتصال تبادرت هذه الصورة إلى الأذهان وبزغ ظهورها للعيان، ويأتي مثل هذا الحرج من عدم ارتباط هذا التحكيم بنظام معين، ينعقد الاختصاص لمحاكمه بتصحيح ما ينطوي عليه حكم التحكيم من مخالفات، لهذا ذهب البعض للقول بأن حكم التحكيم الطليق يمكن إبطاله في أية دولة، لأن رفض الدولة التي صدر بها الحكم طلب إبطاله لعدم وجود رابطة بينها وبين التحكيم لا يمكن أن يكون عائقا لتصحيح حكم التحكيم المنطوي على مخالفات خطيرة. ينظر: محمد إبراهيم موسى. سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 174 إلى 177.



كما تتجلى أهمية تحديد الاختصاص القضائي للنظر في النزاع الناشئ عن السندات الإلكترونية في مدى قبول تنفيذ الأحكام الصادرة عن الأحكام الأجنبية أو رفضها، فلتنفيذ الأحكام الأجنبية تصدر عن المحاكم الأجنبية لا بد من المرور بالمراحل القانونية الواجبة لتنفيذ حكم المحاكم الأجنبية داخل الدولة، في حين لا توجد مشكلة في قابلية الأحكام الصادرة من المحاكم الوطنية، للتنفيذ داخل إقليم الدولة التي صدرت هذه الأحكام من محاكمها.<sup>(1)</sup>

ومن ناحية أخرى يمكن ملاحظة كيف يمكن أن يؤثر الاختصاص التشريعي بالاختصاص القضائي الدولي، وهذا يظهر من ناحيتين:

الأولى: أن الاختصاص التشريعي يجلب الاختصاص القضائي وذلك في حالات استثنائية تتمثل في أنه عندما ينعقد الاختصاص التشريعي لقانون دولة معينة قد يؤدي إلى عقد الاختصاص القضائي الدولي لمحاكم تلك الدولة .

والثانية: تتجلى في أن الاختصاص التشريعي يطرد الاختصاص القضائي إذ إن انعقاد الاختصاص التشريعي لقانون أجنبي قد يؤدي إلى زوال الاختصاص القضائي الدولي عن المحاكم الوطنية.<sup>(2)</sup>

مع هذا وأياً كانت الفائدة المرجوة من وراء التسوية القضائية لهذه المنازعات، فإن التعرض لتلك الآلية الجديدة لتسويتها إلكترونياً يبدو أمراً منطقياً، فإذا كان الفكر قد اتجه إلى البحث عن وسيلة تتناسب مع طبيعة تلك المنازعات وتكفل لها تسوية غير مكلفة وسريعة وفعالة في ذات الوقت، فإنه

(1) يونس عرب، منازعات التجارة الإلكترونية، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التجارة الإلكترونية المنعقد خلال الفترة بين 8 إلى 10 نوفمبر 2000، منظمة الإسكوا، بيروت، لبنان، ص 6.

(2) ويتجلى ذلك في عدة فروض : عندما يكون القانون الواجب التطبيق يختلف جوهرياً عما هو مقرر في القانون الوطني، ويعد حكم محكمة النقص الفرنسية الصادر في 1905/07/29 برفضها النظر في دعوى طلاق زوجين روسيين، وذلك لأن القانون الروسي في ذلك الوقت لم يكن يجيز الطلاق إلا من قبل هيئة دينية معبراً عن طرد الاختصاص التشريعي للاختصاص القضائي نظراً لاختلاف القانون الأجنبي جوهرياً عن القانون الفرنسي الذي لا يعرف إلا النظام المدني للزواج. ويتحقق أيضاً طرد الاختصاص التشريعي للاختصاص القضائي، هو أن عقد الاختصاص التشريعي للقانون الأجنبي قد يستتبعه تخلي المحاكم الوطنية عن نظر هذه المنازعات ليتولى القضاء الأجنبي الفصل فيه. ينظر: طلال ياسين العيسى، مرجع سابق، ص 312.

ينبغي التعرض لها لبيان كيفية سيرها وما يعوقها من سلبيات تؤثر على إمكانية اللجوء إليها أو الاستمرار في سلوكها.<sup>(1)</sup>

### الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة في تسوية النزاعات الناتجة عن السندات الإلكترونية

تتفرد كل دولة بقواعد اختصاص قضائي في المنازعات ذات الطابع الدولي وذلك نظرا لمسالة السيادة وعدم وجود سلطة لدولة على دولة أخرى. وكذلك عدم قدرة الدولة بمنح الاختصاص لمحاكمها بالنظر في كل النزاعات التي يسودها العنصر الأجنبي لأن في ذلك تطاول على اختصاص محاكم الدول الأخرى. وأمام هذا الفراغ الذي يلاحظ على المستوى الدولي في تنظيم الاختصاص القضائي في المنازعات الدولية سواء التقليدية أو الإلكترونية يلزم كافة الدول فان هذا جعل فقهاء القانون الدولي الخاص إلى الاستناد لبعض الضوابط التقليدية الشائعة وكذلك الارتكاز إلى مبدأ سلطان إرادة الأطراف في اختيار الجهة القضائية المختصة.<sup>(2)</sup>

فإذا كان من الصعب تحديد المعيار الذي يركز عليه عند تحديد الاختصاص القضائي بنظر تلك المنازعات، فإن هذه الصعوبة سرعان ما تخف حدها عندما يتضمن السند بند خاص يحدد المحكمة أو الجهة المختصة بنظر المنازعات الناشئة عنه، فعندما يحدد الأطراف الجهة المنوط بها تسوية النزاع، فلا مفر من الرضوخ لرغبة الأطراف وأمانهم، إذ يعني أنهم قد رأوا أن هذه الجهة هي الأقدر على تسوية النزاع، بصرف النظر عن كونها مختصة بنظره وفقا لمعايير الاختصاص من عدمه.<sup>(3)</sup>

لذلك ولتحديد الاختصاص القضائي لا بد من تحديده أولا في إطار الدعاوى الناشئة عن التجارة الإلكترونية الدولية، ثم نتعرض إلى موقف اتفاقية روتردام حول موضوع الاختصاص القضائي باعتبارها اعتمدت على التعاقد بالطريقة الإلكترونية والتي تجسدت في سند الشحن الإلكتروني.

(1) محمد إبراهيم موسى. سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 178.

(2) محمد برهان الدين، مرجع سابق.

(3) عبد الله بن إبراهيم بن عبد الله الناصري، العقود الإلكترونية، دراسة فقهية تطبيقية مقارنة، ورقة مقدمة ضمن فعاليات مؤتمر الأعمال المصرفية الإلكترونية بين الشريعة والقانون، الإمارات العربية المتحدة، ماي 2003.

## 1./ الاختصاص القضائي في إطار التجارة الإلكترونية

يمكن أن يتم الاتفاق بين الخصوم على تقرير الاختصاص لمحكمة أخرى خلاف المحكمة التي يقع في دائرتها موطن أو محل إقامة المدعى عليه، وهو ما يعرف بشرط الاختصاص القضائي، أو ما يصطلح عليه بمبدأ الخضوع الإرادي في النزاعات ذات الطابع الدولي.<sup>(1)</sup>

وفي الواقع أن طبيعة هذا الضابط عامة، بحيث تشمل كل أنواع الدعاوى في مجال المعاملات الإلكترونية وغيرها وبصرف النظر عن جنسية الخصوم. وهناك بعض التشريعات المقارنة، ذهبت إلى إمكانية اتفاق الأطراف على تحديد المحكمة المختصة (المادة 31 من قانون المرافعات الفرنسي)، وذلك من أجل التيسير على المدعي حتى يمكنه الحصول على الحماية القضائية المطلوبة<sup>(2)</sup>

### أ/ حالة اتفاق الأطراف

واتفاق الأطراف على انعقاد الاختصاص القضائي إلى محكمة معينة قد يكون اتفاقا صريحا كما أنه قد يكون اتفاقا ضمنيا.

### 1. الاتفاق الصريح

لقد ذهب البعض إلى القول بأنه من الضروري إثبات الاتفاق الإلكتروني المانع للاختصاص بطريقة تجنب قيام أحد أطراف العلاقة بإنكاره، الأمر الذي يتحقق من خلال التوقيع على إعلان بقبول الاختصاص القضائي بأن يقوم الأطراف بطباعة صفحة مخصصة لهذا الغرض بشبكة الانترنت. غير أن البعض من الفقهاء يصر على القول بأن الصورة التقليدية لإثبات الاتفاقات التعاقدية تظل دائما هي الأصل ما دام أن ما يبرمه الأطراف من شروط إلكترونية تبقى دائما غير مؤكدة على الرغم من

(1) عبد الفاضل كامل، التعاقد بالبيع الإلكتروني وضوابط الاختصاص التقليدية، مجلة المقال، العدد الثالث - الرابع،

2011، ص: 135.

(2) أحمد ولد محمد المصطفى، مرجع سابق.

المحاولات العديدة التي يبذلها رجال تكنولوجيا المعلومات لكفالة الوسائل التي تؤمن التوقيع الإلكتروني كأداة لتوثيق اتفاقات المتعاملين عبر شبكة الاتصال الدولية (1).

فيذهب الفقه الغالب إلى القول بضرورة أن يكون الاتفاق المانع للاختصاص قد ورد بشأن نزاع دولي أو بصدد منازعة متضمنة عنصرا أجنبيا أما عندما يتعلق الاتفاق بنزاع وطني بحت فإنه لا ينتج أي أثر قانوني فيما يهدف إليه من منح الاختصاص لمحاكم دولة أخرى غير تلك التي يرتبط بها النزاع ذو الصفة الوطنية البحتة ارتباطا تاما وكليا (2). والغرض من أعمال هذا المبدأ هو أن لا تكون حرية اختيار الاختصاص القضائي بين طرفي التعاقد الإلكتروني حرية مطلقة، لذلك حاول بعض الفقهاء تقييدها بشرط دولية النزاع.

غير أن هذا المبدأ المتعلق بدولية النزاع، لقي الكثير من النقد باعتبار أن المعاهدات الدولية الخاصة بتنفيذ الأحكام الأجنبية لم تشترط توافر عنصر دولي حتى يعقد الاختصاص إلى هيئة أجنبية للفصل في النزاع. وهو أيضا ما أشارت إليه بعض القوانين الوضعية كما هو الشأن بالنسبة للقانون الألماني. إضافة على أنه من الصعب الاتفاق على معيار محدد ومقبول لتحديد الصفة الدولية للنزاع موضوع الاتفاق المانع للاختصاص.

## 2. الاتفاق الضمني

من الواضح أن ما ينطبق على الاختيار الصريح للاختصاص القضائي للنزاع الذي ينشأ بمناسبة العقد الإلكتروني، ينطبق أيضا على الاختيار الضمني الذي يتم بإرادة حقيقية لكنها غير مصرح بها. فيلجأ القاضي إلى الكشف عن هذه الإرادة من جملة مؤشرات يستخلصها من طبيعة العقد وظروف التعاقد، الأمر الذي يزيد من الصعوبة الناجمة عن الاعتماد الكلي على قناعة القاضي الشخصية، صعوبة أخرى في مجال العقود الإلكترونية مردها خصوصية التعاقد عبر الانترنت في الانعقاد عن بعد (3).

(1) أحمد عبد الكريم سلامة. القانون الدولي الخاص النوعي. دار النهضة العربية. مصر. 2000. ص 74.

(2) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 161.

(3) محمد سعد خليفة. مشكلات البيع عبر الانترنت. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر. 2004. ص 113.

وحتى يتم الأخذ بالاعتبار الإرادة الضمنية لاختيار الجهة القضائية المختصة في نظر النزاعات الناشئة عن السندات الإلكترونية لا بد من توافر مؤشرين اثنين:

- أن يكون قانون العقد محددًا حسب الظروف السائدة لحظة انعقاد العقد وبالتالي لا يتأثر هذا التحديد بما قد يستجد من ظروف لاحقة.
- أنه في حال قام المتعاقدان بتحديد الجهة القضائية المختصة بنظر النزاع المحتمل وقوعه بينهما فلا محل في هذه الحالة للأخذ بمؤشرات أخرى للبحث عن الإرادة الضمنية.

كما أن حرية الأطراف في اختيار المحكمة التي يمنح لها الاختصاص لتسوية النزاع القائم بشأن السندات الإلكترونية، يتطلب توافر شروط ثلاثة:

- توفر رابطة جدية بين النزاع المطروح والمحكمة التي تم الاتفاق على اختيارها للفصل فيه.
- أن تكون للأطراف مصلحة مشتركة من هذا الاختيار.
- أن لا يشوب الاتفاق غش يقصد من ورائه سلب اختصاص محكمة أخرى.<sup>(1)</sup>

وأخيرا فإن اختيار المحكمة المختصة من طرف الأطراف يمكن أن يكون صريحا كأن يدرج هذا الشرط في العقد ذاته أو يتم الاتفاق صراحة بعد حدوث النزاع كما يمكن أن يكون ضمنيا وذلك كأن يرفع المدعي دعواه أمام محكمة دولة معينة ويحضر المدعى عليه ويقدم دفوعه في الموضوع دون الدفع بعدم الاختصاص<sup>(2)</sup>.

(1) عبد الباسط جاسم محمد، مرجع سابق، ص 181.

(2) محمد أطوييف، تسوية منازعات العقود الدولية في التجارة الإلكترونية، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: MAROCDROIT.COM. بتاريخ 2011/12/24، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/08/17.

## ب./ حالة عدم اتفاق الأطراف

في حال سكوت الأطراف عن تحديد المحكمة المختصة في نظر النزاع القائم بينهما يتم اللجوء إلى الضوابط العامة والمتعلقة بالاختصاص الإقليمي بدلا عن الاختصاص الشخصي، ويقصد بذلك تحديد الاختصاص بالمحكمة التي يقع بدائرتها موطن المدعى عليه، أو الموطن الذي تم في إقليمه إبرام التعاقد أو تنفيذه.

أما عن انعقاد الاختصاص لمحكمة موطن المدعى عليه، فإنه في حالة إبرام عقد دولي عبر الانترنت سواء كان العقد متعلقا بسلع أو خدمات فمن وجهة نظر بعض الفقهاء لا يوجد مبرر للخروج عن القواعد في تحديد الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم حيث يمكن رفع الدعوى أمام محكمة موطن أو محل إقامة المدعى عليه، عملا بما هو مستقر عليه في قانون المرافعات الداخلي أو الدولي كلاهما، من أن المدعي يسعى إلى المدعى عليه في محكمته<sup>(1)</sup>.

ويشير هذا الضابط المبني على محكمة موطن المدعى عليه إشكالا في عقود التجارة الإلكترونية لصعوبة التعرف على شخصية المدعى عليه ومكان وجوده مما أدى بالأستاذ "بالوو . Ballow" الدعوة إلى دعم تطبيق المفاهيم الموجودة في العالم الحقيقي على العالم الإلكتروني، الأمر الذي فتح المجال أمام فكرة المواطن الافتراضي والذي هو مركز أعمال المورد على الشبكة<sup>(2)</sup>.

ونشير إلى أن هذا الضابط تعرض لمجموعة من الانتقادات فيما يخص تطبيقه على منازعات التجارة الإلكترونية، نظرا لصعوبة بل استحالة تحديد موطن أو محل إقامة المدعى عليه في حالة ما إذا كان موقعه منشأ على شبكة الانترنت، بالإضافة إلى صعوبة التحقق من شخصية المدعى عليه ومكان وجوده، وخاصة في الحالة التي لا يلتزم فيها المتعاقد معه بالإدلاء بالبيانات الشخصية كالاسم والعنوان<sup>(3)</sup>.

(1) هبة ثامر محمود عبد الله. المرجع السابق. ص 268.

(2) محمد أطويف. مرجع سابق.

(3) أحمد ولد محمد المصطفى. مرجع سابق.

أخيرا لا بد من الإشارة إلى أن دول الاتحاد الأوروبي تتبنى حاليا الاتجاهات الحديثة نفسها المشار إليها عند تحديد المحكمة المختصة بنظر نزاع ناشئ عن عقد إلكتروني، إذ أن اتفاقية بروكسل المعقودة بين دول الاتحاد الأوروبي في 1998/08/27 بشأن الاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام القضائية في المواد المدنية والتجارية بين دول الاتحاد قد تضمنت المبادئ التي تحدد بموجبها المحكمة المختصة (1).

أما عن انعقاد الاختصاص لمحكمة إبرام التعاقد أو تنفيذه، فيمكن التعويل عليه في حال غياب اتفاق الطرفين حول تحديد الاختصاص القضائي الذي ينعقد له النزاع القائم بين الأطراف، فتحديد الاختصاص بناء على هذا الرابط المادي يسهل الأخذ به في مجال سندات الشحن الإلكترونية إذ تسمح طبيعة تلك السندات باعتبار مكان معين هو ذلك الذي ترتبط به العلاقة برابطة مادية.

## 2/. تطبيقات قضائية تتعلق بأفضلية الاختصاص الإقليمي على الاختصاص الشخصي

هناك بعض الاجتهادات القضائية في مجال مبدأ توافر الرابطة الجدية بين النزاع المطروح على القضاء والمحكمة المختصة، وكذا المتعلقة بتغليب الاختصاص الإقليمي على الاختصاص الشخصي، ولعل أهم هذه الاجتهادات تتعلق بالقضاء الأمريكي باعتباره الرائد في مجال التعامل بالسندات الإلكترونية:

① قضية تتعلق بشركة موجودة في أريزونا لخدمات الإعلان التجارية عبر الإنترنت، والمدعى عليه شركة من فلوريدا والتي تعرض خدمات إنشاء صفحات على الإنترنت. إدعت المدعية على المدعى عليه أنها قد أخلت بالتسجيل الاتحادي للعلامة التجارية ويجب أن تخضع للاختصاص الشخصي للمحكمة الاتحادية في أريزونا لأن قانون الإنترنت بلا حدود والموقع على الإنترنت مثل موقع المدعى عليها يقوم بالإعلان عن المنتجات والخدمات الضرورية للاستخدام على أسس واسعة. وقد استنتجت المحكمة أن المدعى عليها لم تقم بإدارة أي

(1) محمد سعد خليفة. مشكلات البيع عبر الانترنت. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر. 2004. ص 117.

نشاط تجاري عبر الإنترنت، والموقع متاح للجميع، وعلى أساس ذلك قررت المحكمة بأن تلك الدفوع غير كافية لتأسيس الارتباط الكافي.<sup>(1)</sup>

② قضية (CD Solution. Inc.v.Tooker, 965 supp 17/ N.D Texas 1997) وفي

هذه القضية رفضت محكمة تكساس أن تمارس الاختصاص الشخصي على المدعى عليه

(تكساس) وحولت القضية لمحكمة منطقة Oregon حيث يقيم المدعى عليه، باعتبار أن

المدعى عليه لا يقيم في ولاية تكساس بالرغم من أن أصله من ولاية تكساس، وهنا يبرز لنا

أولوية قاعدة الاختصاص الإقليمي على مبدأ شخصية القوانين.<sup>(2)</sup>

### 3/. في ظل اتفاقية روتردام

على خلاف اتفاقية بروكسل لعام 1924 وبرتوكولاتها والتي لم تتطرق إلى موضوع الاختصاص القضائي، تعرضت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 إلى هذا المبدأ من خلال المادة 21 على أنه في جميع حالات التقاضي المتعلقة بنقل بضائع، للمدعي، حسب اختياره، أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون، وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات اختصاص، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:

- (أ) المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، وأن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى، أو
- (ب) مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، أو
- (ج) ميناء الشحن أو ميناء التفريغ، أو
- (د) أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

وهو أيضا نفس المبدأ الذي اعتمده المشرع الجزائري من خلال المادة 745 من القانون البحري على أنه ينعقد الاختصاص للجهة القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام، وقد أكدت

(1) هبة ثامر محمود عبد الله، مرجع سابق، ص 290 و 291.

(2) باخويا ادريس، الاختصاص والقانون الواجب التطبيق في منازعات التجارة الالكترونية، على الموقع:

<http://platform.almanhal.com/Files/2/60071> تم الاطلاع بتاريخ: 2017/02/12.



المحكمة العليا على هذا المبدأ في قرارها الصادر بتاريخ 1997/12/16 ملف رقم 162697 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية. وبالتالي يكون للمدعي في منازعات عقد النقل البحري حق الاختيار بين محكمة موطن المدعى عليه أو محكمة ميناء التفريغ أو الشحن.<sup>(1)</sup>

وفي نفس الإطار تضمنت المادة 66 من اتفاقية روتردام موضوع الاختصاص القضائي في نظر الدعاوى في مواجهة الناقل البحري، وهي في الواقع لم تخرج عما جاءت به قواعد التجارة الإلكترونية في ما يتعلق بالاختصاص الاتفاقي، وغير الاتفاقي.

فقد ورد بنص المادة 66 أنه إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقا بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة 67 أو المادة 72، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل :

أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها مقر الناقل؛ أو مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية؛ أو أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات تجاه الناقل.

كما تشير المادة 67 من اتفاقية روتردام أنه في حال اختيار الطرفين المحكمة المختصة لنظر النزاع القائم بينهما فإنه يتوجب عليها ذكر بياناتهما وعناوينهما بدقة على أن تكون الدولة المختارة دولة متعاقدة.

وبالتالي فجاءت اتفاقية روتردام مستوفية لمبادئ الاختصاص القضائي في تسوية النزاعات البحرية خاصة في ظل استخدام سندات الشحن الإلكترونية، واعتمدت مبدأ إرادة الأطراف في اختيار الجهة القضائية المختصة بنظر النزاع القائم بينهم.

<sup>(1)</sup> وبالرجوع إلى المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية، استحدث المشرع الجزائري ما يعرف بالأقطاب القضائية ذات الاختصاص العام، تفصل في جميع القضايا المدنية والتجارية والبحرية والاجتماعية والعقارية وشؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا، ومن ضمن ما تتولى تسويته ما تعلق بالنزاعات البحرية.

◆ إن الأساس الإقليمي لضوابط الاختصاص القضائي يسهل الأخذ به في مجال سندات الشحن الإلكترونية، إذ تسمح طبيعة تلك السندات اعتبار مكان معين هو ذلك الذي ترتبط به العلاقة برابطة مادية، فإذا كان هذا الأساس يصعب إعماله على العديد من منازعات التجارة الإلكترونية التي لا تسمح طبيعة القنوات التي تجري من خلالها المعاملة بتركيزها مكانيا، فإنه يسهل هذا الإعمال في مجال سندات الشحن الإلكترونية، إذ يسهل تحديد مكان إبرام التعامل أو تنفيذه أو موطن أطرافه، وبناء على ذلك تكون القاعدة الأساسية التي يتحدد على هداها الاختصاص بنظر المنازعات التي تنيرها سندات الشحن الإلكترونية، في حالة عدم وجود اتفاق بين المتنازعين على تحديد المحكمة المختصة، هي انعقاد الاختصاص لمحاكم الدولة التي يقع فيها موطن المدعى عليه، أو تلك التي جرى تنفيذ الالتزام أو كان واجبا تنفيذه على إقليمها، ويتحدد مكان تنفيذ الالتزام بالمكان الذي يجرى فيه (أو كان واجبا أن يجرى فيه) تسليم البضائع محل العقد. وبالتالي تختص بنظر المنازعات الناشئة عن السندات الإلكترونية، إما محاكم موطن المدعى عليه أو محاكم مكان تسليم البضائع إلى صاحب الحق في استلامها.<sup>(1)</sup>

◆ كخلاصة يمكن القول أن هذا التحديد تأتي سهولة إعماله على سندات الشحن التي تتم عبر شبكات الاتصال الإلكترونية نظرا لأنه يجري تنفيذ الالتزامات التي تتضمنها مادية، أي بطريق التسليم أو المناولة المادية، الأمر الذي يصعب إعماله على تلك المعاملات التي يجري إنجازها كليا بالطرق الإلكترونية، كذلك المتعلقة بتوريد برامج الحواسب الآلية عن طريق إنزالها مباشرة على الحاسب الآلي، للمشتري، أو عندما يتعلق الأمر باستشارة قانونية... عبر الانترنت، إذ في هذه الأحوال يصعب تحديد مكان تنفيذ الالتزام.<sup>(2)</sup>

(1) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، مرجع سابق، ص 171.

(2) Mayer B & Hauser, Consumer transaction in cyberspace, International sale quarterly, June, 1997, P 6.

## المطلب الثاني: تحديد الإختصاص القانوني لتسوية النزاعات الناتجة عن سندات الشحن الإلكترونية

إن أبرز المشاكل التي تثيرها السندات الإلكترونية هي مشكلة تحديد القانون الواجب التطبيق في هذا النوع من التعاملات الحديثة والتي يكون فيها طرف أجنبي، مما يؤدي إلى الانتقال من التنازع الداخلي إلى التنازع الدولي، وبالتالي تطبيق قواعد القانون الدولي الخاص من أجل حل الإشكاليات أو النزاعات المترتبة على هذه العقود.

وفي هذا الشأن يكون للأطراف في العلاقة التجارية الدولية القدرة على ممارسة إرادتهم في اختيار القانون الذي يحكم تصرفاتهم الإرادية كما هو الحال في حقهم في إنشاء المراكز القانونية في العلاقات الداخلية.<sup>(1)</sup>

وقد اختلفت الآراء في مفهوم الروابط بين مكان إبرام العقد الدولي ومكان تنفيذ العقد، والمكان الذي يوجد به محل إقامة المدين. ونظرا لتعارض قواعد الإسناد مع الطبيعة المتعلقة بقواعد التجارة الإلكترونية، اتجه الفقه إلى الاستعانة بما يعرف بالقواعد الموضوعية المباشرة كبديل عن قواعد الإسناد التقليدية.

### الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق في ظل قواعد منهج التنازع

يخضع تحديد القانون الواجب التطبيق في ظل قواعد التنازع إلى حالتين كما سبق الإشارة إليه في ما يتعلق بالاختصاص القضائي، فيخضع الأمر إلى حالة اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق، وحالة عدم الاتفاق المسبق حول اختيار القانون الواجب التطبيق، وهو ما أشارت إليه المادة 18 من القانون المدني الجزائري. وبالتالي يقتضي الأمر دراسة قواعد الإسناد أولا بحالتها، الإرادية وغير الإرادية، ثم التعرض إلى الآثار الناتجة عن تطبيق هذه القواعد على سندات الشحن الإلكترونية.

### أولا: قواعد منهج التنازع

(1) أحمد عبد الكريم سلامة، علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولا ومنهجيا، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، الطبعة الأولى، 1996، ص 1057.

## 1/. اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق

وهنا كما سبق الإشارة إليه في الاختصاص القضائي أيضا نجد أنفسنا أمام حالتين، فقد يكون التعبير عن الإرادة صريحا، كما يمكن أن يكون ضمنيا.

يمكن للمتعاقدين أن يختاروا قانونا ليحكم علاقتهم العقدية دون اشتراط وجود أية صلة حقيقية بين القانون المختار والعقد، مثال ذلك العقد النموذجي للتجارة الالكترونية الذي وضعته غرفة التجارة والصناعة بباريس في 30 أبريل 1998 ليحكم المعاملات التي تتم بين المهنيين والمستهلكين، فينص هذا العقد في أحد بنوده على أن القانون الواجب التطبيق هو القانون الفرنسي بصرف النظر عن جنسية المتعاقدين أو موطنهم أو محل إبرام العقد أو محل تنفيذه، ونتيجة لذلك يمكن للمتعاقدين في مجال عقود التجارة الالكترونية أن يقدروا بحرية تامة إخضاع عقودهم لقانون دولة تقرر بصحة التوقيعات الالكترونية دون اشتراط وجود أية صلة بين القانون المختار والعقد (1).

إن سريان مبدأ حرية الإرادة في اختيار القانون الواجب التطبيق ينطبق على الأعمال التجارية في كل من التجارة العادية والتجارة الإلكترونية، إلا أن هناك خصوصية مميزة للتجارة الإلكترونية على الرغم من أنها تتساوى مع التجارة العادية من ناحية تبادل السلع والخدمات مقابل مبلغ نقدي أو عيني، حيث تشمل التجارة الإلكترونية، سواء من حيث تكوين العقد أو تنفيذه أو إنجازه على تقنيات نقل حديثة لبيانات التعاقد في إطار فضاء إلكتروني عن طريق شبكات المعلومات والاتصال مثل الإنترنت (2).

وقد اعتبر القانون التجاري الموحد الأمريكي معيار العلاقة المعقولة أساسا لحرية الأطراف في اختيار القانون، والعلاقة المعقولة تقوم مثلا في مكان إبرام العقد أو مكان تنفيذه أو جزء منه، ومع ذلك فإن الصفقات التي تبرم عبر الإنترنت تبقى المشكلة فيها قائمة لصعوبة تحديد مكان الانعقاد أو

(1) صالح المنزلاوي. القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية. دار الجامعة الجديدة. الإسكندرية. مصر. 2006. ص 265.

(2) سلطان عبد الله محمود الجواربي، مرجع سابق، ص 103.

التنفيذ،<sup>(1)</sup> خاصة في ظل التعاقد عبر الفضاء الافتراضي الذي يصعب معه تحديد موقع التعاقد أو موقع إجراء التعامل عبر الوسائط الإلكترونية.

ولا شك أن ما ينطبق على الاختيار الصريح للقانون الواجب التطبيق على النزاع الذي ينشأ بمناسبة العقد الإلكتروني، ينطبق أيضا على الاختيار الضمني الذي يتم بإرادة حقيقية، لكنها غير مصرح بها، فيلجأ القاضي إلى الكشف عن هذه الإرادة من جملة مؤشرات يستخلصها من طبيعة العقد وظروف التعاقد، الأمر الذي يزيد من الصعوبة الناجمة عن الاعتماد الكلي على قناعة القاضي الشخصية، صعوبة أخرى في مجال العقود الإلكترونية مردها خصوصية التعاقد عبر الانترنت في الانعقاد عن بعد.<sup>(2)</sup>

ومن أحكام القضاء العربي في استخلاص الإرادة الضمنية حكم أصدرته محكمة الرباط سنة 1920 جاء فيه: "لو كان العقد يتصل بقانون دولتين في نفس الوقت وكان قانون إحدهما يتضمن أحكام لتنظيم هذا النوع من العقود خلافا لقانون الدولة الأخرى، والذي لا يتضمن مثل هذه الأحكام فقد يبدو من المنطق تطبيق الدولة الأولى بوصفه قانون الإرادة" (حكم محكمة الرباط في 13/04/1920). كما أن القضاء الفرنسي حكم بأنه إذا اتصل العقد بقانون دولتين في نفس الوقت وكان قانون أحدهما يقضي ببطلانه خلافا لقانون الدولة الأخرى فإنه الأقرب إلى طبيعة الأمور هو تطبيق قانون هذه الأخيرة، كما أن القضاء المختلط في مصر كان قد حكم بأن اتفاق المتعاقدين على تنفيذ العقد في دولة معينة قد يستتنبط منه رغبتهما في إخضاع العقد لقانون هذه الدولة.<sup>(3)</sup>

## 2/. حالة غياب اتفاق الأطراف على القانون الواجب التطبيق

في حال سكوت الأطراف عن تحديد القانون الواجب التطبيق صراحة، وعدم اكتشاف الإرادة الضمنية للمتعاقدين، يتم الرجوع إلى القواعد العامة في التعاقد، يتعلق بقواعد الإسناد ودورها في تحديد القانون الواجب التطبيق، أو ضابط الأداء المميز.

(1) هبة ثامر محمود عبد الله، مرجع سابق، ص 253.

(2) عبد الباسط جاسم محمد، إبرام العقد عبر الانترنت، مرجع سابق، ص 75.

(3) سلطان عبد الله محمود الجوّاري، مرجع سابق، ص 106.

## أ/. دور قواعد الإسناد في تحديد القانون والتطبيق في ظل سندات الشحن الإلكترونية

تقوم قواعد الإسناد على الرابطة العقدية بالرجوع إلى قانون محدد سلفا من قبل المشرع وهذا الضابط إما أن يكون قانون مكان إبرام العقد، أو محل تنفيذ العقد، أو الموطن المشترك.

تأتي الأفضلية لقانون محل إبرام العقد على أساس انه أول مكان تتجسد فيه الإيرادات كما يمكن التعرف عليه بسهولة ويسر، ومما تجدر الإشارة إليه أن ضابط محل إبرام العقد لا يتناسب مع تطور المعاملات الإلكترونية التي تبرم عن طريق الانترنت ونتيجة لذلك أصبح من الصعوبة بمكان تحديد مكان إبرام العقد لأنه قد يكون عرضيا وفضلا عن أن مكان إبرام العقد يمكن أن لا يرتبط بعلاقة موضوعية أو جوهرية بموضوع العقد لان التعاقد من خلال اتصال العقد أثناء إبرامه بجميع الدول المرتبطة بالانترنت مما يعني أن معيار قانون محل إبرام العقد صعب التطبيق في مجال العالم الافتراضي. (1)

وكان القضاء العراقي قد طبق مبدأ قانون مكان الإبرام على سندات الشحن البحرية عند تحديد القانون الواجب التطبيق عليها، غير أن هذا الأمر يصعب تطبيقه على سندات الشحن الإلكترونية، من حيث أن إبرام التصرفات عبر الشبكة قد يتم بناءا على ظروف عارضة لا تكفي لقيام رابطة حقيقية وجادة بين العقد ومحل إبرامه، فالشخص يمكن أن يتعاقد عبر وسيلة من وسائل الشبكة من جهاز حاسوب وهو ينتقل من دولة إلى أخرى، أو يتواجد في أماكن لا تخضع لإقليم دولة معينة. (2)

(1) أحمد ولد محمد المصطفى، مرجع سابق.

(2) حكم محكمة تمييز العراقية رقم 1969/23 في 1969/09/29، جاء فيه: إن الأساس الذي تقوم عليه لائحة الوكيل المميز هو هل نطبق على واقعة ضياع صندوق الأدوية المرسل إلى الشركة العامة لاستيراد وتوزيع الأدوية والمواد الكيماوية ببغداد الاتفاقية المعقودة بين الشاحن والناقل الذين هما في إنجلترا القانون الإنجليزي بكونه قانون محل العقد؟ أم نطبق القانون العراقي في نصوصه؟ ولدى الرجوع إلى وقائع الدعوى اتضح بأن عقد النقل بموجب القانون المدني العراقي يكون قد تم في إنجلترا لأن طرفي عقد النقل هما فيها، وأوجب تطبيق القانون الإنجليزي على هذه الدعوى، فإنه يطبق طالما لا يتعارض مع نص من النصوص الخاصة بالنظام العام، ولما كان القانون الإنجليزي الصادر سنة 1924 الخاص بعقد النقل هو الواجب التطبيق على هذه الدعوى، وهذا القانون حدد التعويض بمائة باون ما لم يتفق الطرفان على غير ذلك فإن هذا الاشتراط ملزم للطرفين وليس فيه مخالفة للنظام العام. ينظر: إخلص مخلص إبراهيم الألوسي. المرجع السابق. ص 148 و 149.

وهو ما أكدته المادة 6 من قانون اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية.

أما عن قانون مكان تنفيذ سند الشحن الإلكتروني يرتبط هذا الضابط بموضوع العقد وليس بمكان إبرامه ويقوم على أساس أنه المكان الذي تتجسد فيه الالتزامات التعاقدية، كما انه يحقق مصالح المتعاقدين على اعتبار أن تنفيذ العقد هو غاية المتعاقدين والهدف الذي يسعيان إلى تحقيقه فضلا عن أن محل التنفيذ لا يكون عرضيا ويرتبط ارتباطا وثيقا بالعقد ومما تجدر الإشارة إليه أن الافتراضية التي يبرم فيها العقد الإلكتروني الدولي لها تأثير كبير على ضوابط الإسناد التي يعتمد عليها القانون الدولي الخاص لاسيما ضابط محل إبرام العقد وتنفيذه إضافة إلى أن هذه المعايير تعتمد على فكرة الإقليمية وهي فكرة تتناسب مع العقود الإلكترونية لأنها تؤدي إلى تحديد مسبق وجامد لضوابط الإسناد وهو أمر غير مقبول في عصر المعلوماتية.<sup>(1)</sup>

وبالنسبة لسندات الشحن الإلكترونية فالأمر وارد ويمكن أن يعتد به ضابط كمعيار لتحديد القانون الواجب التطبيق، فسندات الشحن الإلكترونية من طبيعة التصرفات التي تبرم عبر الشبكة ولكنها تنفذ ماديا خارجها، حيث تحيل إلى عناصر مادية تدور حول مكان تنفيذها، وهذا المكان غالبا ما يكون مكان تسليم البضاعة، فمن المستحيل أن يتم تسليم البضاعة محل الشحن التي يتضمن تفاصيلها سند الشحن الإلكتروني عبر قنوات الشبكة الافتراضية، حيث لا بد من تسليمها ماديا في ميناء الوصول، أو مكان التفريغ والذي يعد المكان الأكثر ملاءمة لتنفيذها.<sup>(2)</sup>

أما عن قانون الموطن المشترك لطرفي سند الشحن الإلكتروني، فإن إسناد الرابطة العقدية لقانون الموطن المشترك من الصعب اعتماده في مجال التجارة الإلكترونية، خاصة وأن اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع فيينا لعام 1980 قد استبعدتها من خلال مادتها الأولى والتي نصت على أنه لا يلتفت إلى كون أماكن عمل الأطراف توجد في دول مختلفة إذا لم يتبين ذلك من العقد أو من أي معاملات سابقة بين الأطراف، أو من المعلومات التي أدلى بها الأطراف قبل انعقاد العقد أو في

(1) أحمد ولد محمد المصطفى، مرجع سابق.

(2) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي. المرجع السابق. ص 153.

وقت انعقاده. ولا تؤخذ في الاعتبار جنسية الأطراف ولا الصفة المدنية أو التجارية للأطراف أو للعقد في تحديد تطبيق الاتفاقية.

ويمكن القول فعلاً أنه من الصعب إعمال قانون الموطن المشترك لطرفي سند الشحن الإلكتروني من الناحية العملية، ذلك أن التعامل في ظل البيئة الرقمية يبقى دائماً خاضعاً لعالم افتراضي قد لا يتضمن البيانات والموطن الحقيقي للأطراف، كما قد يكون أحد الطرفين من جنسية معينة وموطنه أو إقامته بدولة أخرى، لذلك فالاعتماد على قانون الجنسية المشتركة لطرفي سند الشحن الإلكتروني صعب التحقق، لإمكانية حدوث اختلاف بين البيانات الواردة في السند الإلكتروني وبين حقيقتها الفعلية.

### ب./ ضابط الأداء المميز ودوره في ظل سندات الشحن الإلكتروني

في مجال عقود التجارة الإلكترونية الدولية، وخصوصاً المبرمة عبر شبكة الأنترنت يعد الأداء المميز في العقد الذي يتم بين مقدم الخدمة أو المادة المراد إدخالها على الشبكة والشركة التي تتولى معالجة تلك المادة الإلكترونية وتحميلها على موقع الأنترنت، هو مقر مقدم الخدمة أو تلك الشركة، وبالتالي فالقانون الواجب التطبيق في الحالة التي لم يتفق الأطراف عليه - صراحة أو ضمناً - هو قانون دولة المورد الذي يمتنن توريد المعلومات أو قانون الدولة التي بها مقر أو مركز تلك الشركة، باعتبارها المدينة بالأداء المميز للعقد<sup>(1)</sup>.

فكرة الأداء المميز تتخذ من محل إقامة المدين بهذا الأداء ضابطاً للإسناد في قواعد الإسناد المتعلقة بالعقود الدولية، وهي الفكرة التي اعتنقها جانب من فقه القانون الدولي الخاص وأخذت بها العديد من التشريعات الوطنية والاتفاقية، ومنها اتفاقية روما لعام 1980 في شأن القانون الواجب التطبيق على الإلتزامات التعاقدية (مادة 2/4)، كما تبناها القضاء الفرنسي في العديد من أحكامه<sup>(13)</sup>. وفكرة الأداء المميز تختلف عن نظرية التركيز الموضوعي وفقاً لظروف التعاقد وملابساته، وإن كانت تُعد صورةً من صور التركيز الموضوعي للرابطة العقدية، ذلك أن التركيز وفقاً لهذه الفكرة يكون ذاتياً، أي مُراعياً لطبيعة العقد والأداء الجوهرية فيه بالنظر إلى وظيفة العقد في الحياة الاقتصادية والاجتماعية. إذ يتم تفريق العقود ذات الطبيعة المتنوعة وإسناد كل فرقة منها إلى

(1) محمد أطوف، مرجع سابق.



قانون معين على نحوٍ تتحقق به المرونة المتطلبة لإدراك العدالة ولا يؤدي إلى الإخلال بتوقعات الأفراد. (1) ولكن رغم ذلك فإن فكرة الأداء المميز التي كان الهدف من ورائها تحقيق عدالة الإسناد في مسائل العقود الدولية والحفاظ على التوقعات المشروعة للمتعاقدين ربما لا يمكنها تحقيق هذه الأهداف في جميع أنواع العقود الدولية وفي مختلف النزاعات التي تنصب على مثل هذه العقود، فقد يؤدي تطبيق الفكرة في بعض أنواع العقود إلى الإخلال بتلك الأهداف التي جاءت لتحقيقها. فالكثير من العقود الدولية التي يكون موضوعها توريد أو تقديم أشياء منقولة مادية أو خدمات للأفراد عادةً ما تتضمن طرفاً قوياً هو المُوجب متمثلاً في شركات الإنتاج والخدمات الضخمة، في مقابل طرف آخر هو المستهلك، الذي يكون طرفاً ضعيفاً في العقد وغالباً ما يكون رضائه منقوصاً تحت ضغط المتعاقد الآخر. (2)

وفي ظل سند الشحن الإلكتروني يكون الناقل هو صاحب الأداء المميز ذلك أن إصدار سند الشحن يتم من طرفه في مقر إقامته وتواجده طبقاً للبيانات المتعلقة به على شبكة المعلومات، كما أنه يلتزم بإصدار سند الشحن متضمناً البيانات التي تخص البضاعة ومكان تسليمها في الزمان والمكان المتفق عليه مع الشاحن، ويبقى هذا الضابط أيضاً صعب التحقق كباقي الضوابط في ظل البيئة الرقمية التي تقوم على مجرد بيانات معلوماتية قائمة من خلال بيئة افتراضية، تحتل الحقيقة وتحتل التعليل.

فدور الناقل يعتبر دوراً فاعلاً بالنسبة لوجود سند الشحن وتنفيذه على خلاف دور الشاحن أو المرسل إليه الذي يعتبر مؤقتاً عارضاً، لأن الأخير قد يتغير مركزه من عقد إلى آخر على خلاف الناقل. (3)

(1) هشام علي صادق، دراسات في القانون الدولي الخاص، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1986. ص 352 و 353 .

(2) عبد الله حسين علي محمود، حماية المستهلك من الغش التجاري والصناعي، دراسة مقارنة بين دولة الإمارات العربية المتحدة والدول الأجنبية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة الثانية، 2002. ص 73.

(3) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي. المرجع السابق. ص 153.

## ثانيا: آثار مبدأ حرية الإرادة على سندات الشحن الإلكترونية

### 1./ مدى قابلية تجزئة سند الشحن الإلكتروني

إن سندات الشحن غالبا ما تخضع لأكثر من نظام قانوني خاصة عندما تكون المعاهدة واجبة التطبيق على سندات الشحن البحرية، فمعاهدة بروكسل تنطبق على المرحلة البحرية فقط، لذلك فإن المرحلة السابقة على الشحن واللاحقة على التفريغ قد تخضع لقانون آخر غير المعاهدة... وإذا أردنا أن نطبق مدى إمكانية تجزئة سند الشحن الإلكتروني فإن القول يتمحور حول ما تعلق بسند الشحن التقليدي، لأن الغالب أن تخضع سندات الشحن عموما لأكثر من نظام قانوني، فضلا عن أن التجارة الإلكترونية بمفهومها التقني والقانوني في ميدان سندات الشحن الإلكترونية تأتي الخضوع لوحدة القانون (1).

وقد اعتمدت محكمة النقض الفرنسية في دعوى تتعلق بسند شحن حرر في فرنسا لنقل إرسالية إلى المغرب، وتم الاتفاق بموجب سند الشحن على عقد الاختصاص القضائي لمحاكم مرسيليا، وكان الناقل والشاحن فرنسيين، فذهبت محكمة الموضوع إلى تطبيق القانون الفرنسي على عقد النقل بموجب سند الشحن، وطبقت القانون المغربي وهو قانون ميناء الوصول على الدفع بعدم قبول الدعوى، ورفضت الدعوى لرفعها خلاف المواعيد المنصوص عليها في القانون المغربي، إلا أن محكمة النقض الفرنسية نقضت القرار وطبقت القانون الفرنسي بمجموعه بما في ذلك مواعيد رفع الدعوى (2).

إن سند الشحن بمضمونه العام يحتوي على العديد من البيانات مثل تلك التي تتعلق بالبضائع وتلك الخاصة بأطراف العقد ومدته وميناء الشحن وميناء الوصول واسم السفينة واسم الريان، وهي البيانات ذاتها التي يحتويها سند الشحن الإلكتروني، فضلا عن كثرة الشروط العامة التي تنسم بتعدد ما يجعل من الضروري تجزئة سند الشحن الإلكتروني إلى عدة أجزاء بحيث يمكن القول بأننا أمام

(1) إخلاص مخلص إبراهيم الأوسي. المرجع السابق. ص 105.

(2) صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، دون تاريخ، ص 464.

مستند يتكون من عدة رسائل للبيانات، وهو ما تقرره وتعترف به فعلا المادة 17 من قواعد لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (1).

## 2./ عدم ضرورة توافر ارتباط بين سند الشحن الإلكتروني وقانون الإرادة

من القضايا التي أخذت بهذا الاتجاه قضية **The Torni** التي اشترط فيها القضاء الإنجليزي وجود صلة بين العقد والقانون المختار، وتتعلق هذه القضية بشحنة من الموالح من ميناء يافا في فلسطين إلى ميناء **Hull** في إنجلترا، وكانت سندات الشحن التي وقع عليها مديرو شركة فلسطينية، يتضمن كل منها شرطا يقضي بأن سند الشحن يجب تفسيره طبقا للقانون الإنجليزي، وكان القانون الفلسطيني ينص على أن كل سند شحن يصدر في فلسطين يجب أن يتضمن هذا الشرط، فإنه يفترض أنه خاضع لها، ولم تكن سندات الشحن في هذه القضية تتضمن هذا الشرط، وقد حكمت محكمة الموضوع ومحكمة الاستئناف من بعدها باستبعاد القانون الإنجليزي وتطبيق القانون الفلسطيني، وقال القاضي اللورد Greer في محكمة الاستئناف، إن القانون الفلسطيني هو قانون أمر يفرض على المتعاقدين عند شحن البضاعة من فلسطين أن يضمنا العقد شرطا يقضي بتطبيق قواعد لاهاي، والعقد الذي لا يتضمن هذا الشرط يكون باطلا، ويؤيد الفقه هذا الحكم لأن العقد من الناحية الموضوعية أكثر صلة بالقانون الفلسطيني من القانون الإنجليزي (2).

يستخلص من هذا القرار مدى صعوبة تحقق الارتباط بين القانون الذي اتفق الأطراف على اختياره بناء على إرادتهما الحرة، وبين سند الشحن الإلكتروني، ومرد ذلك أن التعامل من خلال وسائل الاتصال الإلكتروني يجعل من هذا التعاقد منتشرًا ومتاحًا عبر الشبكة الافتراضية المعلوماتية، وبالتالي فإن العقد وقت إصداره يكون مرتبطًا بكل دول العالم دون ضابط محدد، مما يجعل تحديد موقع إبرامه أو تنفيذه أو إرساله شبه مستحيل كونه يتوقف على علاقة غير مادية معلوماتية بالدرجة الأولى.

(1) سوزان علي حسين، مرجع سابق، ص 214.

(2) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي. المرجع السابق. ص 106.

### 3/. استبعاد فكرة الإحالة في مجال سند الشحن الإلكتروني

ويعتمد أنصار هذه الفكرة على أن الإحالة من شأنها تحطيم قواعد الإسناد المعمول بها، وهو المبدأ المتعارف عليه والمعمول به على مستوى القضاء الفرنسي أين كان يرفض تطبيق شرط الإحالة على سندات الشحن البحرية.

والمشكلة فيما يخص تطبيق الإحالة على سندات الشحن الإلكترونية تكمن في أن سند الشحن الإلكتروني يتكون من عدة رسائل وبيانات تتسم بكثرتها، وهو ما يؤدي بالضرورة إلى تجزئة سند الشحن، فيكون من غير المتصور إرسال كافة شروط السند خصوصا العامة منها إلى كل شاحن أو مرسل عبر شبكة المعلومات، وذلك لعدم اقتصادية هذا الإجراء وعدم جدواه، ولذلك فإنه في الغالب ما يتم الإحالة إلى هذه الشروط بشرط يسمى شرط الإحالة، والذي يتم بموجبه الالتزام بمضمون الشروط الواجبة في نماذج العقود، أو في نصوص الاتفاقيات أو التشريعات المحال إليها، بمعنى آخر أنه مكون من جزئين، جزء يعلم به الشاحن كونه مدونا في سند الشحن الذي تلاه فعلا، وجزء آخر لم يتسلمه في صورة بيانات ورموز موجودة على شاشة الحاسوب الخاص به ولكن في صورة إحالة لا يعلم محتواها (1).

#### الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق في ظل القواعد الموضوعية

تقضي هذه القواعد بالحل المباشر والفوري للتنازع لذا يصطلح عليها بقواعد التطبيق الفوري والمباشر، كما يصطلح عليها بقواعد القانون الدولي الخاص المادي، وتمتاز بأنها قواعد حل مباشر للنزاع ومفردة الجانب أي أنها تقرر اختصاص قانون دولة ما بصورة مباشرة، وتجد مصدرها في الاتفاقيات الدولية كالقواعد المتعلقة بالنقل الجوي والبحري وتلك المتعلقة بالأوراق التجارية ومنها الشيكات، ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية وارسو لعام 1930 ولعام 1931، كما يمكن أن يكون مصدر هذه القواعد أحكام القضاء الوطني، كموقف القضاء الفرنسي من جواز الاتفاق على التحكيم في العقود

(1) سوزان علي حسن. سندات الشحن الإلكترونية. المرجع السابق. ص 211.

الدولية حيث تقر هذه القاعدة بشرط التحكيم في مثل هذه العقود، وكذلك شرط الدفع بسعر الذهب اذا ورد في عقد دولي وبطلانه إذا ورد في عقد داخلي.<sup>(1)</sup>

والقواعد الموضوعية عرفت العديد من التعريفات، فهناك من عرفها على أنها مجموعة من القواعد التي تتسم بالموضوعية أو المادية ذات المضمون الدولي العالمي الموجودة أصلا أو المعدة خصيصا لتعطي حلا مباشرا ينهي أو يتفادى وقوع تنازع القوانين ذات الطابع الدولي.<sup>(2)</sup>

وقد اختلف الفقه حول مدى إضفاء الصفة القانونية على القواعد الموضوعية، فاختلقت الآراء والمواقف الفقهية، فمنهم من أنكر الصفة القانونية للقواعد الموضوعية. ومنهم من اعترف بصفة النظام القانوني غير الكامل للقواعد الموضوعية، ومنهم اعتبرها تتمتع بالصفة القانونية كباقي القواعد القانونية.

فبالنسبة للاتجاه الأول اعتبر الإطار أو المجال القانوني للعمليات التجارية الدولية يتكون من مجموعة قواعد قانونية مختلفة ومتباينة ويستمد الجزء الأكبر من هذه القواعد، من التشريعات الوطنية أي قواعد وطنية الأصل والجزء الآخر مستمد من قواعد دولية بالمعنى الحقيقي وهذه الأخيرة مستمدة سواء من اتفاقيات دولية أو من أعراف مهنية قننت وبالتالي فإن هذه القواعد تتسم بمفهوم النسبية التي تدفع الفكر القانوني إلى إقرار ضرورة اقتسام الهيمنة التشريعية في مجال التجارة الدولية بين القوانين

---

(1) إذا استكثرت الدول من عقد الاتفاقيات الدولية في مسائل تنازع القوانين فإن مساحة قواعد التطبيق الفوري والمباشر (القواعد الموضوعية) ستتسع على حساب قواعد الإسناد، وإذا كان قاضي النزاع يعتمد القواعد الموضوعية إذا وجد لها أرضية للتطبيق، فمثل هذه القواعد تجد مصدرها في بعض الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية لاهاي لعام 1930 وقرارات القضاء الدولي، ومنها قراره في قضية نوتباوم لعام 1955، فالسؤال الذي يثار هنا هل بإمكان قاضي النزاع أن يطبق القواعد الموضوعية ذات التطبيق الفوري والمباشر الأجنبية؟ الجواب هو يمكن اعتماد هذه القواعد إذا كان مصدرها اتفاقية دولية بين دولة القاضي والدولة مصدر هذه القواعد كما يمكن اعتمادها عن طريق فكرة الإسناد الاجمالي في ظل غياب الاتفاقية. ينظر: عبد الرسول عبد الرضا جابر شوكة، قواعد حل تنازع القوانين (القواعد الموضوعية، قواعد الإسناد)، 2013/04/02، على الموقع:

تم الاطلاع بتاريخ: <http://www.uobabylon.edu.iq/uobcoleges/lecture.aspx?fid=7&lcid=35826> 2016/05/05

(2) محمد عبد الله محمد المؤيد، منهج القواعد الموضوعية في فض المنازعات الخاصة ذات الطابع الدولي، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، مصر، 1997، ص 39.

الوطنية والعادات التجارية الدولية والمبادئ غير الدولية التي تزدهر بفضل التحكيم الدولي وهو ما أدى بالبعض إلى الحديث عن ميلاد نظام قانوني جديد، لكن قواعده لا تتمتع بصفة القانونية<sup>(1)</sup>

أما الاتجاه الثاني فلم ينكر كلية الصفة القانونية للقواعد الموضوعية وإنما اتخذ موقفا معتدلا، باعتبار أنها قد تعتبر نظام قانوني لكنه غير مكتمل القواعد.

ذلك أن أحكام القضاء والتحكيم تبنت القواعد الموضوعية وأصبحت مصدرا لهذه القواعد التي أكدت استقرار تطبيقها في التجارة الدولية واتصافها بالعمومية والتجريد والإلزام والوضوح. وحتى بخصوص أحكام التحكيم فإن تنفيذها يتسم باليسر والسهولة حيث غالبا لا تصادف نفس الصعوبات التي تتعرض لتنفيذ أحكام القضاء.<sup>(2)</sup>

أما الإتجاه الثالث وهو الإتجاه الذي اعترف للقواعد الموضوعية بالصفة القانونية ذلك أن تشكيلها نظاما قانونيا فبرجعنا إلى القواعد الموضوعية لبيان مدى تحقق خصائص القاعدة القانونية بالنسبة لقواعدها ففي الوقت الذي لمن يتردد الإتجاه الغالب من الفقه في القول بأن القواعد الموضوعية للتجارة الدولية هي مجموعة من القواعد أو نظام قواعد وإن تلك القواعد هي أدوات تنظيمية لها صفة القواعد القانونية. فإن نظرهم أن النزاع الدائر حول النظام القانوني للقواعد الموضوعية لا معنى له على أساس أنه لا يمكن إنكار حتمية وجود النظام<sup>(3)</sup>.

وهناك من يرى أن نقطة الضعف الرئيسية التي يعاني منها القانون الخاص الدولي وبالتالي القواعد الموضوعية، تتمثل في الاعتراف غير الثابت بمضمونه في الواقع الحالي، رغم اعتماده على ديناميكية حركة الواقع التعاقدية في المجال الدولي وثبات العادات والقواعد التي يولدها هذا التطبيق التعاقدية ولا سيما عندما تقنن. ويأخذ على إضفاء الصفة القانونية على القواعد الموضوعية أن هذا الفقه يعمم عناوين عن القواعد الموضوعية أو منهج القواعد الموضوعية لأن جديتهم يدور كله حول قواعد القانون التجاري وحدها دون التطرق للقواعد الموضوعية ذات المصادر الأخرى وكأنه اعتراف

(1) محمد طارق، الطبيعة القانونية للقواعد الموضوعية في قانون التجارة الدولية، على الموقع: <http://www.alkanounia.com> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/11/11.

(2) أحمد عبد الكريم سلامة، نظرية العقد الدولي الطليق، مرجع سابق، ص 32-37.

(3) محمد طارق، مرجع سابق.

منهم جميعا أن القواعد التي تصدر عن هذه المصادر مسلم بقانونيتها، كما أن هذا الاتجاه لم يناقش كل نوع من القواعد التي هي محل خلاف فعلا.<sup>(1)</sup>

خلاصة لما سبق يمكن القول أن التطبيق المباشر للقواعد الموضوعية لقانون التجارة الإلكترونية في دولة القاضي المعروض عليه النزاع بصرف النظر عن اختصاص قانون القاضي بموجب قواعد التنازع من عدمه، إن وجد في دولة القاضي قانون يعالج المعاملات الإلكترونية وما لم ينص مشروع هذا القانون على خلاف ذلك. ورغم تأييد البعض لأسلوب فض المنازعات المرتبطة بالتجارة الإلكترونية قنوات إلكترونية تتفق وطبيعتها، إلا أنه يقر بأنه ما زال هناك جهد كبير يتعين على المشتغلين في هذا المجال وعلى الدول بذله لبلوغ الهدف المنشود.<sup>(2)</sup>

---

(1) محمد طارق، المرجع نفسه.

(2) إخلاص مخلص إبراهيم الألويسي. المرجع السابق. ص 219.

## المبحث الثاني: التحكيم الإلكتروني كوسيلة حديثة لحل النزاع في إطار التجارة الإلكترونية البحرية

إن تضاعف نسبة المعاملات التجارية الدولية في مجال النقل البحري وكونها تعدت حدود الدولة الواحدة جعل من التسوية القضائية العادية غير كافية لحل النزاعات الناتجة عن عقود النقل البحرية خاصة منها المعتمدة على مبادئ التجارة الإلكترونية كونها لم تعد تتماشى والتطور التكنولوجي الحالي والدخول في عالم العولمة من مختلف الجوانب.

لذلك أصبح من الضروري اللجوء إلى وسيلة بديلة مناسبة لحل هذه النزاعات التجارية الدولية البحرية خصوصا. وبالتالي أصبح الأطراف يلجؤون إلى ما يعرف بالتحكيم كونه يمكن من تحقيق العديد من النتائج الإيجابية في حل النزاعات الدولية التي عجز القضاء العادي على تسويتها وحلها بالشكل المرجو. بل وتعدت العولمة هذا الإطار إلى ظهور ما يعرف بالتحكيم الإلكتروني كوسيلة بديلة لحل النزاعات الناتجة عن العمليات التجارية الدولية وخاصة منها المرتبطة بالتجارة الإلكترونية.

لذلك سوف يتم دراسة هذا المبحث من خلال المطلبين التاليين:

**المطلب الأول: ماهية التحكيم الإلكتروني وإجراءاته في عقود التجارة الإلكترونية البحرية**  
**المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن قرار التحكيم الإلكتروني في عقود التجارة الإلكترونية البحرية**



## المطلب الأول: ماهية التحكيم الإلكتروني وإجراءاته في عقود التجارة الإلكترونية البحرية

يشهد التحكيم ازدهارا ملحوظا في العصر الحديث في مجال المعاملات والتجارة الدولية أمام عودة النزعة الفردية وحرية التبادل التجاري وسلطان الإرادة. ويعد اللجوء إلى التحكيم أدعى بالنسبة للتجارة الإلكترونية حيث تقوم على السرعة في الإبرام والتنفيذ، ولا تتماشى مع بطء وغموض إجراءات القضاء العادي.(1)

والتحكيم البحري كنظام قانوني لحل المنازعات البحرية معروف منذ القدم حيث يرجع إلى عصور روما القديمة في القرن السابع قبل الميلاد وتبوأ مكانته في العصور الوسطى لازدهار التجارة البحرية بين الشعوب ونشوء موانئ هامة على بحر الشمال وبحر البلطيق. - وقد بدأ التحكيم البحري في صورته الحديثة منذ القرن الرابع عشر عندما ازدهرت التجارة الخارجية وسياسات التصدير والاستيراد عن طريق البحر.(2)

بفضل الثورة الإلكترونية وما نتج عنها من تطور في المجال المعلوماتي وتزايد الاهتمام واللجوء إلى المعاملات التجارية عن طريق التجارة الإلكترونية خاصة في مجال النقل البحري من خلال عقد النقل البحري الإلكتروني وكذا سند الشحن الإلكتروني، أصبح المتعاملون يجدون صعوبة في حل النزاع من خلال اللجوء إلى التحكيم التقليدي، الأمر الذي جعل من البحث عن وسيلة بديلة كفيلة بحل النزاع على الشكل الأمثل ضرورة حتمية تقتضيها طبيعة وخصوصية مبادئ التجارة الإلكترونية، ليظهر بذلك ما يعرف بالتحكيم الإلكتروني.

فما هو مفهوم التحكيم الإلكتروني وما هي قواعده وإجراءاته في ظل عقود التجارة الإلكترونية البحرية؟

(1) عصام عبد الفتاح مطر. التحكيم الإلكتروني. ماهيته. إجراءاته وآلياته في تسوية منازعات التجارة الإلكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية. دار الجامعة الجديدة. الإسكندرية. مصر. 2009. ص 37.

(2) شرط ومشاركة التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة للدكتور غسان علي ألقيت في مركز العدالة للتحكيم والدراسات القانونية، مقال منشور بجريدة الوحدة، الفئة: حوادث، يومية سياسية تصدر عن مؤسسة الوحدة للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع. اللاذقية. سوريا. العدد 8581. بتاريخ: 2015/12/14.

## الفرع الأول: مفهوم التحكيم الإلكتروني

لقد كانت الفكرة في إنشاء مركز متخصص لفض المنازعات بواسطة الإنترنت في عام 1996 عندما قام مركز تحكيم (Cybersettle) بتأسيس موقع إلكتروني لهذه الغايات. حيث قام المركز بتضمين الموقع الإلكتروني بسائر ما يحتاجه المحتكمون من أدوات لإحالة نزاعهم للتحكيم مع تبادل الطلبات والوثائق وعقد الجلسات على الخط (On line).<sup>(1)</sup>

لقيت فكرة حل المنازعات الإلكترونية عبر الخط قبولا من طرف دول عديدة منها الإتحاد الأوروبي، هذا ما تجلى من خلال التوجيه رقم 31 لعام 2000 في مادته الأولى التي حث فيها دول الأعضاء السماح لموردي خدمات المعلومات والمتعاملين معهم بتسوية منازعاتهم بعيدا عن المحاكم، ذلك عن طريق استخدام الوسائل التكنولوجية لتسوية فض المنازعات.<sup>(2)</sup>

وأمام عجز القضاء عن اللحاق بالطفرة الإلكترونية وتوفير وسائل سريعة لفض منازعات التجارة الإلكترونية، إن غدت الحاجة ملحة للبحث عن سبل أكثر نجاحا لفض منازعات تتلاءم والآلية التي نجمت عنها الخلافات بين المتعاقدين على الحفاظ في ذات الوقت على متطلبات التجارة الإلكترونية القائمة على السرعة والثقة بين أطرافها، فكانت نتيجة جهودها التحكيم الإلكتروني. وقد كانت الفكرة في إنشاء مركز متخصص لفض المنازعات بواسطة الإنترنت في عام 1996، عندما قام مركز تحكيم Cybersettle بتأسيس موقع إلكتروني لهذه الغايات.<sup>(3)</sup>

وكذلك يطلق على التحكيم الإلكتروني التحكيم على الخط (Arbitration on line) أو التحكيم الشبكي (cyber Arbitration)<sup>(4)</sup>

(1) هبة ثامر محمود عبد الله، عقود التجارة الإلكترونية (دراسة مقارنة)، مكتبة السنهوري، منشورات زين الحقوقية، البقاع، لبنان، الطبعة الأولى، 2011، ص 301 و 302.

(2) Directive 2000/31/CE du parlement Européen et du conseil du 8 Juin 2000. Relative à certains aspects juridiques des services de la société de la formation et notamment du commerce électronique dans le marché intérieur. J.O n°: L178/1 du 17/07/2000. www.eur-lex.europa.eu/fr

(3) هبة ثامر محمود عبد الله. المرجع السابق، ص 301.

(4) خالد ممدوح إبراهيم، إبرام العقد الإلكتروني، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2008، ص 402.

وللوقوف على تعريف التحكيم الإلكتروني لابد أن نتطرق إلى مفهومي التحكيم سواء الأول وهو التحكيم بمعناه التقليدي والثاني من الجانب الإلكتروني.

## أولاً: التحكيم التجاري عموماً

### 1./ تعريف التحكيم

التحكيم هو طريقة خاصة لفصل المنازعات بين الأفراد والمؤسسات من قبل محكم أو هيئة تحكيم يسند إليها مهمة البت في هذه المنازعات بموجب اتفاقية تحكيم... فالتحكيم إذن، هو أسلوب اتفاقي لحل النزاع عن طريق التحكيم بدلا من القضاء، سواء كانت الجهة التي تتولى إجراءات التحكيم، بمقتضى اتفاق الطرفين، منظمة أو مركزا دائما للتحكيم أو محكما عاديا.<sup>(1)</sup>

إن أول تطبيق لموضوع التحكيم على أرض الواقع تجسد في القضية الشهيرة المعروفة بقضية آلاباما (ALABAMA).

اجتمعت اللجنة التحكيمية بمدينة جنيف وأصدرت قرارها بتاريخ: 14/09/1872 الذي ألزم بريطانيا بدفع التعويض بمبلغ 14 مليون جنيه استرليني عن الأضرار التي لحقت السلطة الفيدرالية الأمريكية بسبب انتهاك بريطانيا لقواعد الحياد رغم احتجاج هذه الأخيرة بأن قوانينها الداخلية لم تكن تأمرها بالالتزام بهذا السلوك.<sup>(2)</sup>

أما التحكيم البحري فهو نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار... وقد غدا التحكيم بصورة عامة والتحكيم البحري خاصة من مظاهر العصر بالنظر لأهميته الكبيرة في المعاملات، فالاعتبارات العملية تدعو دائما إلى الاتفاق على التحكيم لعرض المنازعات على أشخاص محل ثقة

(1) إلياس ناصيف، العقود الدولية، التحكيم الإلكتروني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2012، ص 13.

(2) وقد ورد في منطوق قرار التحكيم: "إن وجود نصوص التشريع الوطني أو عدم وجودها لا يعتبر أساسا مقبولا للدفع بعدم الالتزام بقواعد القانون الدولي، فالدولة حرة تفعل ما تشاء بقوانينها الداخلية لأن هذا شأن خاص بها... وأن القانون الداخلي إذا كان ناقصا لا يشكل حجة إعفاء للدولة وإنما تتحمل المسؤولية الدولية عن هذا النقص". ينظر أحمد بلقاسم، التحكيم الدولي، دار هومة، الجزائر، الطبعة الثانية، 2006، ص 38 و39.

الخصوم بدلا من عرضها على القضاء، للإفادة من خبرتهم الفنية، أو لتجنب مشاكل تنازع القوانين، أو لتجنب علانية جلسات القضاء والاقتصاد في الوقت والجهد والنفقات<sup>(1)</sup>.

وقد بدأ التحكيم البحري في صورته الحديثة منذ القرن الرابع عشر عندما ازدهرت التجارة الخارجية وسياسات التصدير والاستيراد عن طريق البحر وفي القرنين الخامس عشر والسادس عشر تجمع عدد من المهتمين بالتجارة البحرية ومخاطرها في مقهى بلندن ووضعوا تصورهم للتجارة البحرية ومخاطرها وانبثقت عنهم هيئة LLOYD'S وأصبح لها وكيل عن كل قطر وميناء هام في العالم وساعد على ذلك الحالة الاقتصادية التي كانت تسود بريطانيا في ذلك الوقت وقوة عملتها وقد ظلت دول أوروبا بما في ذلك فرنسا في التأمين ضد المخاطر البحرية في لندن وظل هذا الوضع سائدا حتى نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين عندما كانت لندن مركزا للتأمين والتجارة والبنوك<sup>(2)</sup>.

## 2./ دولية التحكيم التجاري البحري

يُعد التحكيم البحري أحد فروع التحكيم التجاري الدولي وهو منظم بالقوانين والمعاهدات الدولية المنظمة للتحكيم التجاري الدولي بصفة عامة في مصر وفرنسا وإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية مع وجود أحكام خاصة به في قوانين بعض هذه الدول وتُعد القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية هي الشريعة العامة المنظمة للتحكيم في المنازعات البحرية<sup>(3)</sup>.

إن اتفاقية جنيف لعام 1961 المتعلقة بالتحكيم الدولي طرحت شرطا وهو أن يكون النزاع ناشئا عن عملية تجارية دولية، إلا أنها فرضت في الوقت نفسه أن يكون النزاع قائما بين أشخاص لهم محل إقامة معتاد، أو مركز عمل في دول مرتبطة تعاقديا بهذه الاتفاقية. واتفاقية لاهاي المعقودة لعام

(1) أفراح عبد الكريم خليل، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 14، العدد 50، السنة 16، ص 136 و 137.

(2) أحمد عبد الغفار، التحكيم في المنازعات البحرية. مركز الاسكندرية للتحكيم الدولي والوسائل البديلة لحل المنازعات، على الموقع الإلكتروني: <http://aiacadr.com>. تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/28.

(3) أحمد عبد الغفار، المرجع نفسه.

1964 حول المبيعات الدولية للمنقولات تطبق على عقود البيع المعقودة بين فرقاء تقع مؤسساتهم في بلدان مختلفة.<sup>(1)</sup>

وفي هذا الشأن نصت المادة 1039 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري على أنه: "يعد التحكيم دوليا بمفهوم هذا القانون التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل" وبالتالي فإن التحكيم التجاري يعتبر دوليا طالما كان يتعلق بدولتين متنازعتين، وهو الأمر المعتمد في إطار التحكيم التجاري البحري على اعتبار أن القانون البحري الجزائري لم يتعرض لموضوع التحكيم البحري بشكل خاص.

ولما كانت التجارة البحرية هي عماد التجارة الدولية لرخص وسائل النقل فيها كانت مشاركة الأيجار وسند الشحن هما أهم وثيقتين تحرران لإبرام عقود النقل البحري الذي يمثل بدوره أهمية كبيرة لعموم الدول... والدول العربية بصفة خاصة ... فقد أصبح من الضروري بمكان أن يضمن الأفراد العقود المذكورة اتفاقيات التحكيم يقررون فيها إخضاع النزاعات التي تنشأ عن ممارستهم لذلك النشاط إلى التحكيم البحري<sup>(2)</sup>.

من الناحية العملية فإن معظم المنازعات التي تنتج عن هذه الاستخدامات التجارية تكون محكومة بعقود وهي في الغالب إما أن تكون عقود مشاركة إيجار السفن سواء لرحلة أو لمدة معينة من الزمن أو سندات الشحن أو قد تكون عقود بيع وشراء أو حتى صيانة السفن.<sup>(3)</sup>

ومن أكثر قضايا التحكيم البحري هي تلك التي تتعلق بالسفن الجواله غير التابعة لخطوط بحرية منظمة كما أن نسبة عالية من تحكيم المنازعات البحرية لا تخضع للتحكيم المؤسسي وإنما يتم عن طريق التحكيم غير المؤسسي. والمعيار الأساسي للفرقة بين هذين النوعين من التحكيم يكمن في أن النوع الأول يتمثل في وجود عنصرين مهمين لو تخلف أحدهما كنا أمام تحكيم غير مؤسسي حر ويتمثل العنصر الأول في وجود مراكز تحكيم دائم بأجهزته العضوية والتنظيمية من محكمين وقواعد

(1) إلياس ناصيف، المرجع السابق، ص 34 و 35.

(2) أفراح عبد الكريم خليل، مرجع سابق، ص 138.

(3) طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004، ص 89.

تحكيمية أما العنصر الثاني فيتمثل في وجود أجهزة إدارية وسكرتارية لتنظيم وإدارة العملية التحكيمية والإشراف عليها منذ تلقي طلبات التحكيم وحتى إصدار قرار هيئة التحكيم.<sup>(1)</sup>

إن عملية النقل البحري للبضائع عملية تتصف بالدولية نظرا لوجود علاقة بين طرفين مختلفي الجنسية أي جنسية الشاحن وجنسية الناقل وأيضا لاختلاف بلد إرسال البضاعة عن بلد وصول البضاعة وعن جنسية السفينة نفسها التي يتم من خلالها نقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه الأمر الذي يجعل من التحكيم وسيلة ملائمة ومناسبة لمعالجة النزاعات الناشئة عن هذه العملية، فقد ينجم عن عملية نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول عدة مشاكل تتعلق بالبضاعة تمنع من وصولها بالشكل الذي تم الاتفاق عليه. ما يجعل أطراف العلاقة يلجؤون إلى التحكيم الدولي البحري لتسوية نزاعات بشكل أفضل وأسرع وأوفر.

ويبقى التحكيم البحري محل اهتمام كبير من طرف مختصين ورجال القانون خاصة في ظل انتعاش التجارة البحرية لدى بعض الدول العربية.<sup>(2)</sup>

وكان قبل ذلك تم انعقاد ندوة بعنوان "الثقافة التحكيمية في التحكيم البحري وأثره في فض المنازعات وحماية الاستثمارات البحرية" بغرفة قطر بهدف تبني القضايا البحرية المشتركة والتعاون في تبادل الخبرات والمعلومات والتجارب والبحوث في مجال التحكيم ورفع مستوى الوعي بصياغة العقود وإدراج آليات حديثة لفض النزاعات البحرية ورصد المشكلات التي تواجه المحكمين، وتعزيز دور الهيئات للمشاركة في وضع التشريعات والأنظمة والقوانين الخاصة بالتحكيم التجاري والبحري وقواعد

(1) عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 45.

(2) بهذا الشأن تم تنظيم ورشة عمل حول التحكيم البحري بدولة الكويت من طرف الاتحاد الكويتي للتأمين خلال السنة الحالية بشهر مارس 2017 وكانت الورشة من تقديم كل من القبطان عبدالامير الفرج، وبحضور بدر البدر نائب رئيس مركز التحكيم البحري بدول مجلس التعاون ممثل الكويت في ورشة العمل، وتناولت الورشة موضوع التحكيم البحري الذي بات ضرورة ملحة لمواجهة الخلافات التي تقع بين الشركات أو الأفراد والتي تحتاج إلى قرارات تحكيمية سريعة بحكم طبيعة العمل المختص حوله. كما يمثل النقل البحري 90 في المائة من حجم تجارة العالم وعائده السنوي 500 مليار دولار. وحول أهداف ومحاور الورشة إنها تشمل كيفية عمل اتفاقيات التحكيم في منازعات التأمين والنقل البحري، تصنيف وثائق التأمين البحري، أنواع المنازعات الناشئة عن العقود البحرية، أساليب اللجوء إلى التحكيم البحري، أهم المنازعات في التحكيم البحري، التسويات التأمينية في المنازعات البحرية وبوليصة الشحن وأنواعها. القيس الإلكتروني، مؤسسة صحفية كويتية، بتاريخ 2017/03/16، <https://alqabas.com/365674> تم الاطلاع بتاريخ: 2017/03/30.

مزاولة المهنة، تحت رعاية مركز قطر الدولي للتوفيق والتحكيم التابع لغرفة قطر و بتنظيم مركز ابهار اكاديمي للتدريب الإداري (1).

وبذلك يمكن القول بأن التحكيم البحري هو نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار وقد أضحت هذا النوع من التحكيم فرعاً هاماً من فروع التحكيم التجاري الدولي لكونه يتمتع بالصفة التجارية غالباً وذلك وفقاً للمعايير الضيقة لتجارية الأعمال البحرية المستمدة من طبيعة النشاط البحري. (2) ونظراً لما تتمتع به هذه العقود البحرية من طابع تجاري واقتصادي ودولي كان للتحكيم البحري أهمية قصوى في حل المنازعات الناشئة عن تلك العقود باعتبار أن التحكيم البحري فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي.

#### ثانياً: تعريف التحكيم الإلكتروني

تتعدد التسميات رغم وحدة المسمى فالتحكيم الإلكتروني يطلق عليه Arbitration Cyber أو Electronic Arbitration أو Cyberation أو Cyberspace Arbitration أو Virtual Arbitration أو Arbitration Using On Line Techniques (3).

إن قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية (اليونسترال) لعام 1996 والذي أصدرته الجمعية العامة بجلستها 85 في 16 ديسمبر 1996 لم يبين المقصود بمصطلح: "إلكتروني"

(1) الغرفة تعزز الثقافة التحكيمية في التحكيم البحري وحماية الاستثمارات البحرية، غرفة قطر، مركز قطر الدولي للتوفيق والتحكيم، 2016/05/24، على الموقع: <http://qicca.org/4613?lang=ar> ، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/09/10.

(2) عمر مشهور حديث الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية. محاضرة أقيمت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، بتاريخ: 2002/10/08.

(3) عماد الدين المحمد، طبيعة وأنماط التحكيم مع التركيز على التحكيم عبر الانترنت، محاضرة ملقاة بالمؤتمر العلمي السنوي السادس عشر بعنوان التحكيم التجاري الدولي، المنعقد خلال الفترة من 28 إلى 30 أبريل 2008، كلية القانون بجامعة الإمارات، على الموقع: <http://slconf.uaeu.ac.ae/papers/n3/emad%20aldin%20mohamed.pdf> تم الاطلاع بتاريخ: 2012/01/07، ص 1038.

سوى ما جاء في المادة 2 فقرة ب على أنه: "يراد بمصطلح: تبادل البيانات الإلكترونية، نقل المعلومات إلكترونياً من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات". وهو الأمر الذي سارت عليه مختلف التشريعات العربية وغير العربية على غرار المشرع الجزائري.

ومن المسائل التي يتم بشأنها التحكيم الإلكتروني وعلى سبيل المثال لا الحصر، المنازعات الناجمة عن الاخلال ببند العقود الإلكترونية وحقوق والتزامات كل طرف ومسؤولية مزودي خدمة الإنترنت والخلافات حول السداد الإلكتروني<sup>(1)</sup>.

ظهرت فكرة التحكيم الإلكتروني كأسلوب خاص وبديل لحسم المنازعات التي تنشأ نتيجة استخدام الإنترنت في المعاملات الإلكترونية مقارنة بالأساليب الأخرى لحل المنازعات كالمفاوضات الإلكترونية والوساطة الإلكترونية والذي يسمح باستخدام التقنيات الإلكترونية دون حاجة إلى انتقال أو تواجد الأطراف في مكان التحكيم.

وعلى ذلك إن التحكيم الإلكتروني هو عبارة عن نظام قضائي من نوع خاص، ينشأ من الاتفاق بين الأطراف ومن خلال الوسائل الإلكترونية على إحالة النزاع وبشكل اختياري لفض النزاع القائم بينهم والمتعلق في الغالب بالتجارة الإلكترونية ويصدر الحكم باستخدام وسائل الاتصال الحديثة.<sup>(2)</sup> وإذا كان التحكيم الإلكتروني يتم عبر وسائط إلكترونية فإنه لا يوجد ما يمنع من أن يتم بأكمله أو في بعض مراحل إلكترونية، وفي مراحل أخرى بالطرق التقليدية التي تتمثل في التواجد المادي لأطراف العملية التحكيمية.<sup>(3)</sup>

ويشمل نطاق التحكيم الإلكتروني النظم والتقنية المعلوماتية، والحوسبة التطبيقية، والمعاملات الإلكترونية وما يتصل بها، في القطاع الخاص، وفي القطاع العام، مع مراعاة إجراءات التحكيم في القطاع العام الواردة في نظام التحكيم بالمملكة ولائحته التنفيذية. ومن منطلق ذلك التعريف يتبين إن

(1) فادي محمد عماد الدين توكل، عقد التجارة الإلكترونية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2010، ص198.

(2) نافذ الياسين محمد المدهون، النظام القانوني لحماية التجارة الإلكترونية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 2007. ص 294.

(3) سامي عبد الباقي، التحكيم التجاري الإلكتروني، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، مصر، 2004. ص19.



التحكيم الإلكتروني هو تحكيم طبيعي يختلف في الوسائل الإلكترونية لممارسه إجراءاته بداية من إبرام اتفاق التحكيم حتى صدور الحكم التحكيمي مروراً بإجراءات خصومه التحكيم. (1)

ويمكننا أن نعطي تعريفاً للتحكيم الإلكتروني بأنه: قيام طرف ثالث محايد بإصدار حكم في نزاع بين طرفين، متى عقدت الجلسات وصدر الحكم بواسطة شبكة الإنترنت.. أو هو: اتفاق أطراف النزاع الناشئ عن علاقة قانونية، تعاقدية أو غير تعاقدية، على اللجوء إلى التحكيم، باستخدام وسائل تقنية حديثة، مسموعة ومرئية، عبر شبكة الإنترنت. (2)

كذلك عُرف التحكيم الإلكتروني بأنه "اتفاق الأطراف على تسوية النزاع القائم بينهم أو المحتمل قيامه في المستقبل باللجوء إلى التحكيم باستخدام شبكة الإنترنت" (3). كما عُرف بأنه "نظام قضائي إلكتروني خاص مؤداه تسوية المنازعات التي تنشأ أو المحتمل نشؤها إلكترونياً بين المتعاملين في التجارة الإلكترونية بموجب اتفاق بينهم يقضي بذلك" (4).

التحكيم الإلكتروني يتم الآن من قبل مراكز متخصصة تقدم خدمات التحكيم الإلكتروني من أهمها هيئة الأيكان والمحكمة الافتراضية أو القاضي الافتراضي والتحكيم أمام مركز (MARS) ومركز القاضي الافتراضي (The virtual magistrate). (5)

(1) هند عبد القادر سليمان، دور التحكيم الإلكتروني في حل منازعات التجارة الإلكترونية، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر المغاربي الأول حول المعلوماتية والقانون تحت شعار: نحو قانون مغاربي نموذجي للمعلومات، أكاديمية الدراسات العليا، ليبيا، أكتوبر 2009.

(2) عبد الباسط جاسم محمد. تنازع الاختصاص القضائي الدولي في التعاملات التجارية الإلكترونية، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى. 2014. ص 401.

(3) عبد المنعم زمزم، قانون التحكيم الإلكتروني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009، ص 53 .

(4) إيناس الخالدي، التحكيم الإلكتروني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009، ص 30 .

(5) نايلة قمبر عبيد، التوجهات الحديثة للتحكيم التجاري الدولي، المجلة اللبنانية للتحكيم العربي والدولي، العدد 47، بيروت، لبنان، 1998، ص 9.

## الفرع الثاني: قواعد التحكيم الإلكتروني في إطار التجارة الإلكترونية

إن معظم العقود الملاحية قائمة على عقود نموذجية أو عقود سابقة أبرمت أصلاً إستناداً إلى هذه العقود النموذجية التي تحتوي على شروط تحكيم كما تحدّد بدورها عدد المحكمين وطريقة تعيينهم، ومكان التحكيم. (1)

### أولاً: اتفاق التحكيم البحري في ظل التجارة الإلكترونية:

يبرم اتفاق التحكيم في صورة شرط يرد بالعقد يعرف بشرط التحكيم وإذا تعلق الأمر بمنازعة قائمة بالفعل فإنها تكون محلاً لاتفاق تحكيم يرد في عقد مستقل في صورة "مشارطة تحكيم" وسواء تم الاتفاق بين أطراف العلاقة البحرية الدولية الخاصة على التحكيم بشرط تحكيم أو مشارطة تحكيم فإنهم يتفقون على إحالة المنازعات التي ستنشأ بينهم أو التي نشأت بالفعل إلى الحل عن طريق التحكيم البحري إما باختيارهم إحدى مؤسسات التحكيم البحري وهذا ما يسمى بالتحكيم البحري المؤسسي وقد يتفق الأطراف على إدارة وتنظيم التحكيم بأنفسهم فينتفقون على تشكيل هيئة التحكيم وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات وعلى اختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على الموضوع وهذا ما يسمى بالتحكيم البحري الحر. (2) أي أنه يأخذ اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري صورتين: فقد يكون في صورة شرط تحكيم ويكون مدرجا في إحدى تلك العقود التي تمثل عملية النقل البحري وإما يكون في صورة اتفاق تحكيم في عقد النقل البحري وهو ما يسمى بعقد التحكيم.

أي أن التحكيم البحري المؤسسي هو التحكيم الذي يتم بموجبه الاتفاق المسبق بين الأطراف أثناء إبرام اتفاق التحكيم على عرض النزاع المحتمل وقوعه على مؤسسة من مؤسسات التحكيم البحري المخولة قانوناً لهذا الأمر من أجل تسوية النزاع القائم وذلك طبقاً للشروط والإجراءات التي تعتمدها المؤسسة المعنية دون أن يكون لطرفي النزاع أي صلة بتحديد الشروط أو الإجراءات أو اختيار المحكمين أو إصدار حكم التحكيم، باعتبار أن هذه الهيئة تعتبر مؤسسة قائمة بذاتها لها نظامها الخاص، أما التحكيم البحري الحر فهو ذلك التحكيم الذي يتولى طرفي العلاقة فيه اختيار المحكمين

(1) المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، حسم المنازعات البحرية، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الخامس عشر لمسؤولي إدارات التشريع في الدول العربية، بيروت، لبنان، من 3 إلى 5 ماي 2016. منشورة.

(2) أحمد عبد الغفار. مرجع سابق.

وإجراءات التحكيم وحالات عرض النزاع إلى التحكيم وغير ذلك من الشروط والإجراءات التي يقوم طرفي النزاع في تحديدها بكل حرية بينهما ولذلك يسمى بالاتفاق البحري الحر.

أما عن اتفاق التحكيم الإلكتروني طائفة من العقود المبرمة عن بعد التي تنظم أحكامها النظرية العامة للعقد، إذ أنه يتم بالتراضي بين أطراف التحكيم الإلكتروني، ولكن يتميز العقد المبرم عن بعد بأنه يتم بين غائبين مكانياً وباستخدام الوسائل الإلكترونية لإبرامه، ومما لاشك فيه ان هذه الخصائص التي يتميز بها العقد الإلكتروني تجعل له بعض القواعد الخاصة التي تخرجه عن القواعد العامة في النظرية العامة للعقد والتي وضعت اساساً للتعاقد العادي وباستخدام وسائل مادية وليست إلكترونية<sup>(1)</sup>

تعد اتفاقية التحكيم الإلكتروني الخطوة الأولى في التحكيم الإلكتروني وأساس قيامه، ولا يختلف تعريفه عن اتفاقية التحكيم التقليدي سوى أنه يتم عن طريق وسائط إلكترونية عبر شبكة الاتصالات الدولية، لذلك يعني تسوية المنازعات والخلافات عبر شبكة الانترنت دون حاجة إلى التواجد المادي للأطراف أثناء عملية التحكيم.<sup>(2)</sup> الأمر الذي أثار إشكالات قانونية عديدة من حيث إمكانية تطبيق القواعد القانونية الخاصة باتفاقية التحكيم بصيغته التقليدية على اتفاق التحكيم الإلكتروني من حيث توفر الشروط الشكلية والموضوعية اللازمة لصحته.<sup>(3)</sup>

فاتفاق التحكيم الإلكتروني هو ذلك الاتفاق الذي يتم بتوافق الايجاب الصادر من أحد الطرفين بإحالة النزاع إلى التحكيم بأي وسيلة من وسائل الاتصال الإلكترونية بقبول الطرف الآخر بنفس الوسيلة أي من خلال وسيلة إلكترونية أيضاً من أجل حل النزاعات القائمة نتيجة تعامل إلكتروني وذلك دون الحاجة إلى الحضور المادي للأطراف فهذا النوع من التحكيم يتم حتى بين غائبين وهو الأمر الذي يجسده التعامل الإلكتروني.

(1) ابراهيم الدسوقي ابو الليل، إبرام العقد الإلكتروني في ضوء أحكام القانون الاماراتي والقانون المقارن، بحث منشور على الموقع: [www.arablawninfo.com](http://www.arablawninfo.com) تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/11.

(2) خالد ممدوح إبراهيم، التحكيم الإلكتروني في عقود التجارة الدولية، إبرام العقد الإلكتروني دراسة مقارنة، مرجع سابق. ص 278.

(3) محمد إبراهيم موسى. سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول. دار الجامعة للجديدة للنشر. مصر. 2005. ص 188.

ولا بدّ من التأكيد على أن تعيين محكم منفرد للنظر في النزاع البحري يساهم في تحقيق وتوفير سرعة الإجراءات والتوفير في النفقات. وهناك بعض شروط التحكيم تنصّ على تعيين محكمين اثنين وفي كثير من الأحيان يتفق الطرفان على تسوية النزاع عن طريق المحكمين المسمين من قبلهما دون تعيين رئيس لهيئة التحكيم حيث يتمّ الاتفاق على الحكم عن طريق الوثائق فقط ودون تعيين جلسات. وهذا الإجراء يستخدم في ما يقارب 80% من التحكيم البحري في لندن.<sup>(1)</sup>

## 1./ شروط اتفاق التحكيم البحري الإلكتروني

التحكيم الإلكتروني شأنه شأن أي اتفاق أو تعاقداً، يقتضي ضرورة توافر عدة شروط منها شروط موضوعية وأخرى شكلية:

### أ. الشروط الموضوعية

بما أن اتفاق التحكيم الإلكتروني عقد من العقود فإنه يتطلب لقيامه ما يتطلبه أي عقد آخر من الشروط الموضوعية اللازمة لانعقاده التي تتمثل في الأركان الثلاث التقليدية: الرضا والمحل والسبب إلا أنه يتميز بخصوصية معينة باعتبار أن إبرامه يتم عبر وسيلة إلكترونية وهي الخصوصية التي تتعلق بمدى إمكانية التعبير عن إرادة الأطراف إلكترونياً ومدى اعتداد القانون بهذا التعبير وكيف يتم التحقق من توافر الشروط الملزمة لصحة التعبير ولا سيما توافر الأهلية اللازمة لدى الطرفين.<sup>(2)</sup>

### ① تحديد موضوع التحكيم

يشترط لصحة التحكيم البحري الإلكتروني تحديد موضوع النزاع تحديداً دقيقاً.

يعد تحديد موضوع النزاع بدقة شرطاً لصحة مشاركة التحكيم عند إبرامها في حين يكفي تحديد موضوع النزاع أثناء المرافعة بالنسبة لشرط التحكيم.<sup>(3)</sup> وقد نصت المادة 1448 من قانون المرافعات

(1) المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، حسم المنازعات البحرية، مرجع سابق.

(2) آلاء يعقوب النعيمي، الإطار القانوني لاتفاق التحكيم الإلكتروني، على الموقع:

<http://slconf.uaeu.ac.ae/papers/n3/alaa.pdf> تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/07.

(3) حسني المصري، التحكيم التجاري الدولي - دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية ودار شتات للنشر والبرمجيات، المحلة الكبرى، مصر، د.ت، ص 161.

المدنية الفرنسية وقانون التحكيم المصري رقم 27 لسنة 1994 على وجوب تحديد موضوع النزاع في مشاركة التحكيم، الأمر الذي يمكن القول معه أن تحديد موضوع النزاع لا يعتبر شرطا وجوبيا لصحة شرط التحكيم وليس للمشاركة.

أما المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذا الأمر، وإنما اكتفى في ما يتعلق بالشروط الموضوعية لصحة اتفاق التحكيم أنه تكون اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع إذا استجابت للشروط التي يضعها إما القانون الذي اتفق الأطراف على اختياره أو القانون المنظم لموضوع النزاع أو القانون الذي يراه المحكم ملائما، وهو ما نصت عليه المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية الجزائري.

أي أن المشرع الجزائري ترك الأمر مفتوحا دون قيد في ما يتعلق بتوافر الشروط الموضوعية المتطلبية لصحة اتفاق التحكيم بل وجعل الأمر اختياريا لاتفاق الأطراف.

كما أن الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتحكيم أحالت إلى القوانين الوطنية للدول الأطراف فيها، الشروط اللازمة لصحة مشاركة التحكيم في ما يتعلق بتحديد النزاع في المشاركة أو الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم أثناء المرافعة أمام القضاء. أي أن اتفاق التحكيم يعد صحيحا متى تأكد المحكم أو هيئة التحكيم أن اتفاق الأطراف على التحكيم ينصب على نزاع محدد وقع فعلا. (1)

## ② تراضي طرفي النزاع على عرض نزاعهم على التحكيم

نظرا لخصوصية التعامل مع العقود المبرمة إلكترونيا يثار التساؤل حول مدى قبول التعبير عن الإرادة من خلال الوسائل الإلكترونية وكيفية إثباتها.

لما كان القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية الصادر عن لجنة القانون الدولي في الأمم المتحدة تضمن أحكاما تخص الإحالة إلى مراجع، وهذه الأحكام لا تجرد تلك المراجع (رسالة البيانات) من قوتها في الإثبات أو صحتها أو قيمتها التنفيذية لمجرد كونها على شكل رسالة بيانات إلكترونية. (2) لذلك حتى بالوسائل الإلكترونية لا بد أن تكون الطريقة المتبعة في التعبير عن الإرادة إلكترونيا لا تدع

(1) عبد الباسط جاسم محمد، مرجع سابق، ص 454.

(2) إلياس ناصيف، العقود الدولية، التحكيم الإلكتروني، مرجع سابق، ص 312.

مجالا للشك في أن أطراف الدعوى قد اختاروا صراحة اللجوء إلى التحكيم الإلكتروني في حال نشوب نزاع بين الطرفين.

### ③ أهلية أطراف النزاع في الاتفاق على التحكيم الإلكتروني

يرى البعض أن الأخذ بالآلية الإلكترونية في تحديد هوية المتعاقدين والتأكد من أهليتهم يشكل عبئا إضافيا على فريق النزاع، حيث أن سلطات الإشهار (Certification Authority) تأخذ مقابلا ماديا لقاء عملها والذي قد يتسبب في النزوح عن اللجوء إلى الانترنت كوسيلة لحل المنازعات. (1)

بالنسبة لتحديد أهلية أطراف النزاع هناك إجماع على اعتماد القواعد العامة المتطلبة في تحديد أهلية الأشخاص الطبيعية، لكن ماذا لو كان أحد الأطراف يتمثل في الدولة أو شخصية معنوية فهل يمكن لمدير شركة إبرام اتفاق التحكيم البحري.

بالنسبة للدولة أو الأشخاص المعنوية العامة حيث تعد الدولة تاجرة أو ناقلة أو شاحنة فقد قرر قانون التحكيم المصري رقم 27 لسنة 1994 أهلية الدولة أو الأشخاص المعنوية العامة لإبرام اتفاق التحكيم وذلك بالنص عليه في المادة الأولى من القانون والتي تُجري سريان القانون على كل تحكيم سواء كان بين أطراف القانون الخاص أو أطراف القانون العام أيا كانت طبيعة العلاقة القانونية التي يدور حولها النزاع إذا كان التحكيم يجري في مصر أو كان تحكيما تجاريا دوليا يجري في الخارج واتفق أطرافه على إخضاعه لهذا القانون. وبهذا صار التحكيم وسيلة لحل المنازعات التي تكون الدولة أو أحد الأشخاص المعنوية العامة طرفا فيها أيا كان التحكيم ويسري ذلك على التحكيم البحري سواء تم في مصر أو في الخارج. (2)

أما عن أهلية مدير الشركة ذات الشخصية المعنوية وحقه في إبرام اتفاق التحكيم البحري فهذه المسألة تبقى متوقفة على قانون الشركة تطبيقا لقواعد التنازع والتي قد تعتمد على قانون مقر الشركة أو قانون مقر تأسيس الشركة أو غير ذلك.

(1) رجاء نظام حافظ بني شمس، الإطار القانوني للتحكيم الإلكتروني (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، كلية الدراسات العليا، تخصص قانون خاص، 2009، ص 67.

(2) أحمد عبد الغفار، مرجع سابق.

## ب . الشروط الشكلية

ربما أهم شرط يتعلق بالشروط الشكلية المتطلبة في اتفاق التحكيم عموما أو التحكيم البحري خصوصا هو توافر شرط الكتابة كشرط أساسي لإثبات اتفاق التحكيم. لكن ماذا لو تعلق الأمر باتفاق التحكيم الإلكتروني؟

بالرجوع إلى نص المادة 1040 فقرة 2 من قانون الإجراءات المدنية الجزائرية نصت على أنه يجب من حيث الشكل وتحت طائلة البطلان أن تبرم اتفاقية التحكيم كتابة، أو بأية وسيلة اتصال أخرى تجيز الإثبات بالكتابة.

أي أن المشرع الجزائري أجاز ضمنا إمكانية إثبات اتفاق التحكيم الإلكتروني عن طريق وسائل الاتصال الإلكترونية باستخدامه عبارة: "أية وسيلة اتصال أخرى". وهو نفس الاتجاه الذي سلكته أغلب التشريعات العربية والغربية. فالكتابة المطلوب توافرها في اتفاق التحكيم هنا هي بمثابة شرط إثبات فقط وليست شرط انعقاد، لأن المشرع الجزائري ذكر صراحة شرط الشكل كوسيلة تجيز الإثبات بالكتابة، على خلاف المشرع المصري الذي يشترط الكتابة كشرط انعقاد واتفاق التحكيم وليس شرط لإثباته فقط إذ نصت المادة 2 من قانون التحكيم المصري على أنه: "يجب أن يكون اتفاق التحكيم مكتوبا وإلا كان باطلا..."

يمكن إبرام العقود عن بعد دون اشتراط اللقاء المادي للأطراف المتعاقدة إذا أمكن تبادل الإيجاب والقبول أو تبادل المعلومات والبيانات بواسطة الرسائل والبرقيات عبر شبكة الإنترنت... واتفاقات التحكيم تدخل ضمن هذا المفهوم... لأن ما استقر عليه التعامل التجاري الدولي وقتنه القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية لعام 1996 في المادة 6 منه يتضمن بكل وضوح: "عندما يشترط القانون أن تكون المعلومات مكتوبة تستوفي رسالة البيانات ذلك الشرط إذا تيسر الاطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح استخدامها بالرجوع إليها لاحقا".<sup>(1)</sup>

لذا يجب الأخذ بعين الاعتبار وسائل الاتصال الإلكترونية رغم أنها تعتبر وسائل غير مادية قد تتم بين غائبين، وهو الأمر الذي ساوى بين الكتابة والتوقيع الإلكتروني وكذا الكتابة التوقيع التقليدي.

(1) عبد الباسط جاسم محمد، مرجع سابق، ص 447.

## الشكل المطلوب لإبرام اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري في ظل اتفاقية روتردام

لقد أكدت اتفاقية روتردام والخاصة بالنقل البحري للبضائع في المادة 75 وبطريقة غير مباشرة على إبرام اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري كتابة عن طريق ضرورة تحديد إجراءات التحكيم ومكان التحكيم في هذا الاتفاق إذا كان اتفاق التحكيم شرطا مدرجا في عقد النقل، كما يجب التقيد بكل شروط الاتفاقية وإلا كان شرط التحكيم في عقد النقل البحري باطلا. كما أن اتفاقية روتردام جاءت مطابقة في حكمها لما جاء به قانون الإجراءات المدنية ف ما يتعلق بضرورة الإثبات بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى لإثبات اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري سواء في مشاركة الأيجار أو في مستند النقل أو في السجل الإلكتروني. فقد المادة 75 من اتفاقية روتردام على أنه:

1. رهنا بأحكام هذا الفصل، يجوز للطرفين أن يتفقا على أن حيال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ بشأن نقل البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية.

2- تقام إجراءات التحكيم، حسبما يختاره الشخص الذي يتمسك بمطالبة تجاه الناقل، في:

(أ) أي مكان يحدد لذلك الغرض في اتفاق التحكيم؛ أو

(ب) أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية:

1 مقر الناقل؛ أو

2 مكان التسلم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

3 مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل؛ أو

4 الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية، أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية.

3- يكون تعيين مكان التحكيم في الاتفاق ملزما في النزاعات بين طرفي الاتفاق إذا كان ذلك

الاتفاق واردا في عقد كمي يحدد بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما ويكون إما:



(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ أو

(ب) يتضمن بيانا جليا بأن هناك اتفاق تحكيم ويحدد أبواب العقد الكمي المحتوية على اتفاق التحكيم.

4. في حال إبرام اتفاق التحكيم وفقا للفقرة 3 من هذه المادة، لا يكون الشخص الذي ليس طرفا في العقد الكمي ملزما بتعيين مكان التحكيم في ذلك الاتفاق إلا إذا:

(أ) كان مكان التحكيم المعين في الاتفاق واقعا في أحد الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية 2 (ب) من هذه المادة؛

(ب) وكان الاتفاق واردا في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني؛

(ج) ووجه إلى الشخص الذي سيكون ملزما بذلك الاتفاق إشعار واف ومناسب التوقيت بمكان التحكيم؛

(د) وكان القانون المنطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزما باتفاق التحكيم .

5- تعتبر أحكام الفقرات 1 و 2 و 3 و 4 من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون أي حكم في ذلك البند أو الاتفاق باطلا متى تضارب معها.

هذا وقد نصت المادة 76 من اتفاقية روتردام على أن اتفاق التحكيم الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني تنطبق عليه هذه الاتفاقية بسبب انطباق المادة 7 ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني:

(أ) يبين هوية طرفي مشاركة الاستئجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق انطباق هذه الاتفاقية

بسبب انطباق المادة 6 ويبين تاريخ مشطرة الاستئجار أو العقد الآخر.

(ب) ويتضمن، من خلال إشارة محددة البند الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم في مشاركة

الاستئجار أو العقد الآخر.

## 2/. القانون الواجب التطبيق من طرف هيئة التحكيم الإلكتروني البحري

لأطراف المنازعات البحرية حرية كاملة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع وهذا الأمر هو تطبيق للمبادئ المقررة في معظم التشريعات والتي تقرّر الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة الصريحة أو الضمنية طالما أن هذا الاختيار لا ينطوي على مخالفة للقواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية أو أن يكون هذا الاختيار مشوباً بالغشّ تجاه القانون الذي كان من المفروض تطبيقه على موضوع النزاع.<sup>(1)</sup>

وبالتالي يجوز للأطراف الاتفاق على تعيين القانون الواجب التطبيق في عقد التحكيم.<sup>(2)</sup>

يلاحظ أن التحكيم البحري قد هجر منهج التنازع المقرر في القانون الدولي الخاص عند تحديده للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ويفكر أيضاً في هجرة القوانين الوطنية والاتجاه إلى تطبيق قواعد قانونية تستمد من التشريعات البحرية الدولية وشروط العقد محل النزاع والعادات والأعراف الدولية والسوابق التحكيمية البحرية تمهيدا لتجميع عناصر ومصادر لقانون بحري دولي

(1) المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، حسم المنازعات البحرية، مرجع سابق.

(2) إذ كان الثابت من الأوراق أن عقد الاتفاق المؤرخ سنة 1993 المتضمن شرط التحكيم المبرم بين الشركة الطاعنة - مؤسسة ..... في إمارة أبو ظبي بدولة الإمارات العربية المتحدة - والشركة المطعون ضدها - شركة ..... بالمملكة العربية السعودية - قد تضمن في المادة العاشرة منه اتفاق الطرفين على حل أي خلاف بينهما ودياً عن طريق التحكيم لدى مركز القاهرة الإقليمي للتحكيم التجاري الدولي... ويتم التحكيم وفقاً للإجراءات السائدة لدى المركز المذكور، ويكون قرار الصادر بالأغلبية نهائياً وملزماً للطرفين، وللمحكّمين أوسع الصلاحيات في تطبيق القوانين والأعراف التجارية ومبادئ العدالة بين الطرفين. "مما مؤداه أن طرفي التحكيم قد حددا بإرادتهما القانون الواجب التطبيق على التحكيم القائم بينهما، إذ اتجهت إرادتهما إلى تفويض هيئة التحكيم في تطبيق القانون والأعراف التجارية ومبادئ العدالة بين الطرفين وهو ما حدا بالهيئة إلى تطبيق قانون المعاملات المدينة لدولة الإمارات العربية المتحدة، وهو قانون دولة الشركة الطاعنة باعتباره قانون الدولة التي تم فيها إبرام العقد وشرع في تنفيذه فيها. كما حدد الطرفان المسائل التي تختص هيئة التحكيم بالفصل فيها وهي جميع المنازعات والخلافات التي تثار بينهما عند تنفيذ هذا العقد. مما يكون تصدي هيئة التحكيم للفصل في الدفع بعدم الاختصاص بعد أن انتهى إلى أن عقد الاتفاق محل النزاع هو عقد مستقل عن العقد المؤرخ 1980/4/4 لاختلاف كل منهما عن الآخر من حيث أطرافه، والفصل في الموضوع بعد أن أبدى كل من الطرفين دفاعهما وتقديم مستنداتها، وقضت بالتعويض باعتباره نزاعاً بين الطرفين نتج عن تنفيذ عقد الاتفاق المبرم بينهما فإن حكمها يكون قد جاء متفقاً مع إرادة الطرفين، ولا تكون بذلك قد جاوزت حدود ولايتها ولا يلحقه البطلان. الطعن رقم 145 لسنة 68 ق - جلسة 2007/5/28.

جديد يواكب التطور السريع والمتلاحق للتجارة البحرية.<sup>(1)</sup> وتحرص مراكز التحكيم الإلكتروني على تحديد مكان التحكيم وبالتالي تحديد القانون الواجب التطبيق على الإجراءات.

تنص العديد من الإتفاقيات الدولية الخاصة بالتحكيم على حرية الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم وكذلك حريتهم في اختيار محكمة التحكيم. وذلك مع الأخذ بعين الإعتبار التحفظ بالنسبة للنظام العام فيما يجوز به التحكيم، ومراعاة اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق وإختيار المحكمة، وكذلك تحديد نطاق ومضمون مجال التحكيم.<sup>(2)</sup> ويجب أن يتضمن اتفاق التحكيم القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم والقانون الواجب التطبيق على موضوع التحكيم وكذا اختيار المحكمين.

وهكذا على هيئة التحكيم البحري تطبيق القانون الذي اتفق الأطراف صراحة على تطبيقه في اتفاق التحكيم وإلاّ جاز لهذه الهيئة أن تبحث عن الإرادة الضمنية لهؤلاء الأطراف. وتنتقل الحرية من الأطراف إلى هيئة التحكيم في حال لم يحدّد أطراف العلاقة القانون الواجب التطبيق صراحة أو ضمناً. ويصبح للهيئة حرية تحديد هذا القانون طبقاً لما تراه مناسباً للفصل في موضوع النزاع وهذه الحرية مقيدة بواسطة معاهدة هامبورغ لعام 1978 المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع بسند شحن وفي المجالات الأخرى تبقى الحرية للمحكم البحري في تحديد القانون الواجب التطبيق.<sup>(3)</sup>

يبقى المحكم البحري حتى في حال اتفاق التحكيم الإلكتروني ملتزماً بتسوية النزاع طبقاً للقانون الواجب التطبيق إذ تقع مسؤولية تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري إما على عاتق الأطراف أنفسهم أو على عاتق هيئة التحكيم البحري.

أما المادة 77 من اتفاقية روتردام فقد نصت على أنه بعد نشوب نزاع ما يجوز لطرفي النزاع أن يتفقا على تسويته عن طريق التحكيم في أي مكان. أي أن الاتفاقية أعطت حرية أكبر لطرفي عقد النقل البحري في اختيار مكان التحكيم دون ضرورة كتابة البيانات الخاصة بهذا التحكيم.

(1) أحمد عبد الغفار، مرجع سابق.

(2) نبيل زيد مقابلة، التحكيم الدولي الخاص في القانون الأردني، دراسة مقارنة، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 2000، ص 40.

(3) المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، حسم المنازعات البحرية، مرجع سابق.

### ثانيا: الآثار المترتبة على اتفاق التحكيم البحري الإلكتروني

ولقد اقر القضاء الفرنسي تعريفاً محدداً لمفهوم قرار المحكم "بأنه قرارات المحكم التي تفصل بطريقة نهائية أو جزئية في مسألة متنازع عليها تتعلق بالموضوع أو بالاختصاص أو بالإجراءات وتؤدي إلى انهاء الدعوى"<sup>(1)</sup> وبذلك يخرج من نطاق قرار التحكيم تلك القرارات الصادرة من هيئة التحكيم في غير خصومة، كتلك المتعلقة بتحديد الزمان والمكان وانعقاد هيئة التحكيم أو تأجيل نظر الدعوى أو أي قرار لا تستنفذ به هيئة التحكيم ولايتها على النزاع<sup>(2)</sup>.

إن إبرام اتفاق التحكيم في ظل عقد النقل البحري للبضائع يعني الاستغناء وجوبا عن اللجوء إلى تسوية النزاع القائم بين طرفي العلاقة عن طريق القضاء على أساس أن الطرفين اختارا اللجوء إلى التسوية عن طريق أحد الوسائل البديلة وهي التحكيم. وهو ما يعرف بالأثر السلبي لاتفاق التحكيم، بينما يتجلى الأثر الإيجابي في ضرورة التزام طرفي العلاقة بالامتنثال لحكم التحكيم الصادر عن الهيئة التحكيمية وتنفيذه حلا للنزاع القائم بين الطرفين.

وبهذا الشأن نصت المادة 1045 من قانون الإجراءات المدنية على أنه يكون القاضي غير مختص بالفصل في موضوع النزاع، إذا كانت الخصومة التحكيمية قائمة أو إذا تبين له وجود اتفاقية تحكيم على أن تثار من أحد الأطراف.

إن المنازعات الأكثر حدوثا بشأن التحكيم أمام المحاكم الوطنية يتعلق الكثير منها باتفاق التحكيم و ليس بحكم التحكيم إذ غالبا ما يحاول أحد أطراف اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري التخلص من إلزامية هذا الاتفاق راغبا في اللجوء الى المحكمة العادية في حين يتماك الطرف الآخر باتفاق التحكيم راغبا في توجيه النزاع إلى القضاء التحكيمي .<sup>(3)</sup>

(1) CA Paris 1 ch.c.11 Aur.2002,rev.arb.2002,somm,p788.

(2) ايناس الخالدي، مصدر سابق، ص441 .

(3) عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1996. ص 222.

## المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن التحكيم الإلكتروني في عقود التجارة الإلكترونية البحرية

يعد صدور حكم التحكيم الإلكتروني من أهم الآثار المترتبة على انتهاء إجراءات التحكيم فبعد أن تكتمل الإجراءات التحكيمية عبر الوسائل الإلكترونية نصل إلى المرحلة الأخيرة من مراحل التحكيم الإلكتروني وهي إصدار حكم التحكيم الإلكتروني.

ونظراً لما يعرفه موضوع التحكيم الإلكتروني من أهمية فإنه بذلك يثير العديد من الإشكالات خاصة في ما يتعلق بحجية حكم التحكيم الإلكتروني وتنفيذه وتصديقه.

فبعد انتهاء هيئة التحكيم من سماع جهة الادعاء وجهة الدفاع ودراسة مختلف الأدلة والبيانات والوثائق المطروحة من قبل طرفي النزاع، وبعد قفل باب المرافعات يأتي دور صدور حكم التحكيم الذي يصبح نافذاً على الأطراف وواجب التنفيذ دون أن يكون لأي منهما الحق في التراجع عنه أو العدول عنه لأي سبب كان.

فبعد إقفال باب المرافعة تقوم هيئة التحكيم بمفردها أو بالتعاون مع مركز التحكيم البحري المؤسسي بإجراء المداولات والمناقشات السريّة لإعداد الحكم وإعادة صياغته شكلاً وموضوعاً في الميعاد المقرر اتفاقاً.

من خلال هذا المطلب سوف نتعرض إلى حكم التحكيم الإلكتروني في إطار التجارة الإلكترونية البحرية من حيث شكل الحكم وحجيته وتنفيذه وطرق الطعن فيه في الفرع الأول، ثم نتعرض في الفرع الثاني إلى ما يميز التحكيم الإلكتروني عن التحكيم التقليدي و إلى أي مدى كان له الأثر الواسع في تسوية النزاعات البحرية.

### الفرع الأول: حكم التحكيم الإلكتروني في إطار التجارة الإلكترونية البحرية

لحكم التحكيم الإلكتروني عدة آثار يمكن دراستها من خلال شكل الحكم من حيث هو، وطرق تبليغه، وحجيته القانونية، ووسائل تنفيذه ثم طرق الطعن فيه.

## أولاً: شكل حكم التحكيم

لقد أجمعت أغلب القوانين العربية على ضرورة أن يكون الحكم مكتوباً ومن ذلك المشرع الجزائري الذي يقتضي أن يكون الحكم مكتوباً ومسبباً.

فيما يتعلق بتوقيع الحكم نصت المادة 31 من القانون النموذجي الخاص بالتحكيم التجاري الدولي على ضرورة توقيع المحكم أو المحكمين حال تعددهم على حكم التحكيم، وهذا هو المعمول به في التحكيم العادي، حيث يقوم المحكمون بتوقيع الحكم بخط اليد<sup>(1)</sup> غير أن الأمر يختلف في ما يتعلق بالتحكيم الإلكتروني نظراً لغياب العنصر المادي.

إن اتفاقية نيويورك بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكمين الأجنبية فإنها لم تنص صراحةً على كتابة قرار التحكيم، إلا أنه يمكن استنتاج هذه الشكلية من خلال نص المادة الرابعة التي نصت على ما يأتي "على من يطلب الاعتراف والتنفيذ المنصوص عليه في المادة السابقة أن يقدم مع الطلب: أ- أصل الحكم الرسمي أو صورة من الأصل تجمع الشروط المطلوبة لرسمية البند. ب- أصل اتفاق التحكيم أو صورة تجمع الشروط المطلوبة لرسمية السند"، إذ نلاحظ أن تقديم أصل القرار التحكيمي يوجب أن يكون مكتوباً، ويبدو أن اتفاقية نيويورك اشترطت لغرض تنفيذ قرار التحكيم تقديم أصل القرار أو صورة منه.<sup>(2)</sup>

وتجمع معظم التشريعات على أن يكون الحكم التحكيمي موقعا حتى ولو لم ينص القانون على ذلك فمن البديهي أن يتم توقيع الحكم ليكون ملزماً لأطرافه.

وفي ما يتعلق بالتحكيم الإلكتروني فإن التوقيع الإلكتروني بصورة عامة احتل مكانه وأصبح معروفاً ومعتمداً، ويمكن تطبيقه في نطاق الحكم، بحسب الخصوصية المتعلقة به، ومن ذلك إنه إذا ممكنا إرسال صيغة مطبوعة (Version imprimée) من الحكم لكي يوقعه المحكمون فإن هذا الحل

(1) فادي محمد عماد الدين توكل. مرجع سابق. ص 237.

(2) علاء عبد الأمير موسى النائي، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2013، ص 119.

لا يتلاءم مع التوقيع الإلكتروني بل يخرج عنه، وبالتالي يتعين الاعتماد على الوسائل الحديثة للتوقيع الرقمي (Signature électronique).<sup>(1)</sup>

ويجب أن يكون قرار التحكيم الإلكتروني قابلاً للاستخراج على ورق حتى يمكن تقديمه من أجل طلب تأييد المحاكم والمصادقة عليه، ويرجع ذلك إلى أن المحاكم وإن كانت تعترف بالوثائق الإلكترونية من الناحية القانونية إلا أنها لا تتعامل بها، وهذا ما يتطلب إفراغ محتوى المستندات الإلكترونية بما في ذلك قرار التحكيم في صورة ورقية عند التعامل بها مع المحاكم.<sup>(2)</sup>

والأمر نفسه بالنسبة لحكم التحكيم الإلكتروني البحري فيشترط أن يصدر الحكم مكتوباً ويسري عليه ما يسري على الحكم الإلكتروني العادي من حيث الشكل والكتابة والتوقيع.

ويبدأ حكم التحكيم البحري بملخص للوقائع يذكر فيها طبيعة النزاع المعروض وتطور أحداثه ومكانه وزمانه وتحديد أسماء الأطراف وصفاتهم وادعاءات المدعي وطلباته ودفع المدعى عليه وردوده وتحديد شخصية المحكمين وصفاتهم ومصدر اختصاصهم والإشارة إلى اتفاق التحكيم. وبالنسبة لتسبب أحكام التحكيم البحري فالقاعدة هي عدم تسببها حيث لم يرد هذا الاشتراط في لوائح التحكيم البحري بنيويورك ولائحة اليونسترال 1976<sup>(3)</sup> في حين أن المشرع الجزائري كما أسلفنا يشترط أن يكون الحكم التحكيمي مكتوباً، موقعا ومسببا.

### ثانيا: تبليغ حكم التحكيم

كما هو الأمر بالنسبة لتبليغ الحكم التحكيمي العادي فإن الحكم التحكيمي الإلكتروني واجب التبليغ إلى الأطراف على أن يتم ذلك بالشكل الذي لا يكون من شأنه تغيير مضمون الحكم.

أما عن وسيلة الإخطار فقد نصت المادة 2/3 من القواعد المنظمة لغرفة التجارة C.C.I بشأن الإخطارات والاتصالات المكتوبة بأنه: كل وسيلة للاتصال تسمح بإثبات الرسالة: ولقد نصت

(1) إلياس ناصيف، العقود الدولية، التحكيم الإلكتروني، مرجع سابق، ص 241 و 242.

(2) بلال عبد المطلب بدوي، التحكيم الإلكتروني كوسيلة لتسوية منازعات التجارة الإلكترونية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر 2006، ص 141.

(3) أحمد عبد الغفار، مرجع سابق.

المنظمات المعنية بالعالم الإلكتروني على مسألة الإخطار بالحكم ... إذ أوضحت أن يقوم مركز التحكيم بإرسال الحكم للأطراف على شبكة الإنترنت، كما نصت المحكمة الفضائية على أن يوضع الحكم على موقع القضية في شبكة الإنترنت، ويخطر المحكم الأطراف بالحكم (الفقرة 3 من المادة 25 من لائحة المحكمة الفضائية).<sup>(1)</sup>

إن مختلف القوانين لم تحدد كيفية إخطار أطراف النزاع بالقرار التحكيمي ومن ثم فإنه من الممكن تبليغهم بالوسائل الإلكترونية عن طريق بريدهم الإلكتروني إذ تتميز هذه الطريقة بالسرعة والسرية، وأن الغاية من تبليغ أطراف النزاع بقرار التحكيم الإلكتروني حتى يتمكنوا من تقديم اعتراضاتهم والطعن به، ويبدو أن عدم قيام هيئة التحكيم بتبليغ أطراف النزاع بقرار التحكيم الإلكتروني لا يترتب عليه بطلانه، وذلك لأنه ليس من حالات البطلان المنصوص عليها في القوانين الوطنية والتي بالإمكان أن تطبق نصوصها على التحكيم الإلكتروني.<sup>(2)</sup>

### ثالثا: حجية حكم التحكيم

يكتسب حكم التحكيم البحري بعد صيرورته نهائيا باستنفاد طرق الطعن عليه أو فوات ميعادها حجية الشيء المقضي بالنسبة للوقائع والحقوق التي فصل فيها ويستحيل على أي جهة تحكيمية أخرى أو قضائية أن تعيد النظر فيها وتعتبر أحكام التحكيم البحري أحكاما قضائية<sup>(3)</sup>.

ويلاحظ أنه وإن كان حكم التحكيم يتمتع بحجية فإن هذه الحجية ليست مطلقة وإنما يتحدد نطاقها بنطاق اتفاق التحكيم فلا يكون للحكم من حجية إلا في حدود ما فصل فيه من المسائل التي تضمنها اتفاق التحكيم، كما أنه لا يتمتع بحجية إلى في مواجهة أطرافه الذين أعلنوا بالحضور أمام محكم التحكيم، فقد يتعدد أطراف اتفاق التحكيم ومع ذلك لا يتم إعلانهم جميعا بالحضور أمام

(1) سامي عبد الباقي، مرجع سابق، ص 156.

(2) علاء عبد الأمير موسى النائلي، مرجع سابق، ص 124.

(3) أحمد عبد الغفار، مرجع سابق.



المحكمة وعلى ذلك لا يجوز الخلط بين القوة الملزمة لاتفاق التحكيم وحجية حكم التحكيم الذي يصدر بناء على هذا الاتفاق. (1)

لقد استدرك نظام مركز الوساطة والتحكيم مسألة العبارات التي تبدو أساسا متعلقة بدعائم الورقة، كما استدركه نظام المحكمة الإلكترونية وأجاز تطبيق العبارات المذكورة على القرار التحكيمي الإلكتروني، وهكذا أمسى إبلاغ هذا القرار ممكنا ومقررا في خصوصية التحكيم الإلكتروني. (2)

ويقر القضاء الفرنسي (3) بحجية القرارات التحكيمية بعد أن يصدر القاضي الأمر بتنفيذ هذه القرارات، وهو عكس ما يراه الفقه الفرنسي بأن القرارات التحكيمية تكتسب بحجية الأمر المقضي به منذ لحظة النطق به (4).

أما عن المشرع الجزائري فقد أشار بموجب المادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية أنه يتم الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر إذا أثبت من تمسك بوجودها وكان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي.

كما أنها تعتبر غير قابلة للتنفيذ في الجزائر وبنفس الشروط بأمر صادر عن رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة اختصاصها أو محكمة محل التنفيذ إن كانت هذه الأخيرة تقع خارج الجزائر.

ويتضح أخيراً أن منح الحجية لقرار التحكيم الإلكتروني يترتب عليه أن لا تمتلك هيئة التحكيم أي سلطة بتعديله أو إلغائه بعد صدوره وفق القانون وإنما يكون لها فقط تفسيره

(1) فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 239.

(2) إلياس ناصيف، مرجع سابق، ص 246.

(3) Cass com .doc.1960,Gaz,pal,Note Robert.J.1972.

(4) Motuslqy:Note Jous.paris,5 Janv.1961.J.C.P.1961.11.1220,I,Robert,J, Arbitrage commercial.Recueil.Gaz,pa..No.276-317,1972.

وتصحيحه ... كذلك لا يجوز إثارة هذا النزاع مرة أخرى أمام القضاء العادي، فضلاً عن اقتصار الحجية على أطراف النزاع فقط دون أن يمتد أثر ذلك إلى الغير<sup>(1)</sup>.

#### رابعاً: تنفيذ حكم التحكيم

تستلزم التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ضرورة تقديم أصل اتفاق التحكيم عند طلب تنفيذ حكم التحكيم، فهي تتناقض مع نفسها، فعندما تنص المادة 2 من اتفاقية نيويورك على إمكانية ورود شرط التحكيم ضمن رسائل وبرقيات يتبادلها الطرفان، ثم تأتي المادة 4 من نفس الاتفاقية وتقرر ضرورة تقديم أصل اتفاق التحكيم أو صورة طبق الأصل منه، فالتناقض يكون واضحاً بين النصين المذكورين، فإمكانية ورود اتفاق التحكيم في رسائل وبرقيات يتبادلها الطرفان يعني غياب التوقيع على هذا الاتفاق، ومن ثم كيف يتسنى تقديم أصل اتفاق التحكيم على الرغم من غياب التوقيع الذي يعد أحد الشروط الأصلية لاعتبار الأصل أصلاً؟<sup>(2)</sup>

أما في مجال التحكيم البحري فينتج عن صدور حكم التحكيم البحري التزاماً أساسياً على الطرف الذي صدر الحكم ضده أن يلتزم بتنفيذ ما حكم به الحكم، ونكون هنا أمام حالتين، الأولى تتمثل في التنفيذ الاختياري وهي الحالة التي يقوم المنفذ ضده بتنفيذ الحكم التحكيمي البحري اختياريًا فإذا لم ينفذ الحكم اختياريًا نكون أمام الحالة الثانية باللجوء إلى تنفيذ الحكم جبراً أمام المحاكم الوطنية.

إن الرقابة التي يفرضها القضاء على حكم التحكيم وبإقرار جل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية لا يمكن أن توسع إلى الحد الذي تلغي فيه فاعلية التحكيم، وإنما لا بد أن تنحصر في تأكيد القاضي من وجود اتفاقية التحكيم وكذلك مدى احترام المحكم لمبادئ التقاضي الأساسية وأخيراً التأكد من أن الحكم الصادر من المحكمين لا ينطوي على أي مساس بقواعد النظام العام. إن اللجوء إلى وسائل التنفيذ الذاتي لقرارات التحكيم الإلكتروني من قبل مراكز التسوية الإلكترونية يبدو أكثر فعالية وأقل تكلفة من اللجوء إلى القضاء العادي، فهو يجري بعيداً من تدخل أو رقابة القضاء الوطني لأي دولة وهو ما يجعل مراكز التسوية الإلكترونية قادرة على تنفيذ قراراتها مباشرة دون

(1) علاء عبد الأمير موسى النائلي، مرجع سابق، ص 128.

(2) سامي عبد الباقي، مرجع سابق، ص 169.

تدخل القضاء الوطني، ويبدو لزيادة فعالية التحكيم الإلكتروني أنه يتم تفعيل هذه الوسائل من خلال توفير الإطار القانوني لها من خلال تعديل قوانين التحكيم بحيث تتلاءم مع هذه الوسائل مما يشجع الاستثمارات وتسهيل التعاقدات وجذب الاستثمار الاجنبي<sup>(1)</sup>.

تبدو أهمية الأمر في الدول التي لا تعترف بالكتابة أو التوقيعات الالكترونية وإلا تعرض حكم التحكيم الذي يراد تنفيذه في مثل هذه الدول للإبطال وهكذا يتم عمل مزج في القواعد الجديدة للتحكيم الفوري عبر شبكات الأعمال الدولية وبين الأسلوب التقليدي في كتابة الحكم.<sup>(2)</sup>

وقد أحالنا المشرع الجزائري من خلال المادة 1054 من قانون الإجراءات المدنية في ما يتعلق بتنفيذ حكم التحكيم الدولي إلى المواد من 1035 إلى 1038 والتي تقضي بقابلية الحكم التحكيمي للتنفيذ أمام المحكمة التي صدر في دائرة اختصاصها.

#### خامسا: الطعن في حكم التحكيم

لقد فرق المشرع الفرنسي بين أحكام التحكيم الدولية الصادرة في فرنسا وبين أحكام التحكيم الصادرة في الخارج أو الصادرة في منازعات متعلقة بالتجارة الدولية فأجاز الطعن في الأولى بالبطلان دون الاستئناف، أما الثانية فلا يجوز الطعن فيها لا بالاستئناف أو بالبطلان وإن جاز استئناف القرار الصادر بالاعتراف وتنفيذ الحكم.<sup>(3)</sup>

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية على أنه يعتبر حكم التحكيم قابلا للطعن بالإبطال متى توافرت إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 من نفس القانون والتي تتعلق أيضا بحالات جواز استئناف الأمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض تنفيذ حكم التحكيم. ويكون الطعن مقبولا متى تم رفعه أمام المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصه خلال أجل شهر واحد من تاريخ التبليغ الرسمي للأمر القاضي بالتنفيذ.

(1) علاء عبد الأمير موسى النائلي، مرجع سابق، ص 136.

(2) فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 241.

(3) فادي محمد عماد الدين توكل، المرجع نفسه، ص 243.

## الفرع الثاني: مميزات وسلبيات التحكيم الإلكتروني وأثرها على تسوية المنازعات البحرية

### أولاً: مميزات وسلبيات التحكيم الإلكتروني

إذا كان الأطراف يختارون التحكيم كوسيلة بديلة لحل نزاعاتهم القائمة أو المحتملة الوقوع، فإن اختيار التحكيم الإلكتروني لتسوية هذه النزاعات يؤكد وجود العديد من الامتيازات التي يوفرها هذا النوع من التحكيم، كما قد يتعرض التحكيم الإلكتروني إلى النقد بسبب السلبيات التي قد تعترضه.

#### 1./ مميزات التحكيم الإلكتروني

##### أ. السرعة في تسوية المنازعات

يتميز التحكيم الإلكتروني بالسرعة في فض المنازعات، وهذه الميزة تفوق كثيراً الإجراءات المتبعة في المحاكم العادية التي تتسم بالروتين والإجراءات المعقدة والطويلة إلى جانب ازدياد عقود التجارة الإلكترونية المبرمة عبر الوسائل الإلكترونية، إذ إن التحكيم الإلكتروني يفوق كثيراً المحاكم في السرعة بتسوية المنازعات المعروضة امامه نتيجة الوسط الإلكتروني، فهذا الوسط لا يتطلب انتقال أطراف النزاع أو حضورهم المادي أمام المحكمين بل يمكن سماع الأطراف المتنازعة عبر وسائط الاتصال الإلكترونية بواسطة الاقمار الصناعية، وأن هذه السرعة تكون في جميع مراحل التحكيم الإلكتروني إذ إن مجرد الضغط على زر الحاسوب (Mouse) كاف للتعبير عن الإرادة في إبرام العقد<sup>(1)</sup>.

لا تعود سرعة الفصل في النزاع التي يتميز بها التحكيم الإلكتروني فقط إلى البيئة التي من خلالها تتم إجراءات التحكيم بل أيضا إلى لوائح المراكز المنظمة له والتي تضع للمحكم سقفا زمنيا لحسم النزاع كما هو الحال في لائحة حل النزاعات الصادرة عن مؤسسة الانترنت للأسماء والأرقام المخصصة (ICANN) والخاصة بالتحكيم في المنازعات الناشئة عن تسجيل عناوين المواقع

(1) منير محمد الجنيهي، ممدوح محمد الجنيهي، التحكيم الإلكتروني، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2006، ص43.

الإلكترونية على شبكة الانترنت والتي تلزم المحكم بأن يصدر حكم التحكيم خلال 60 يوما من تاريخ تقديم طلب التحكيم.<sup>(1)</sup>

فالسرية في الفصل في النزاع الدولي تعتبر أهم مميزات التحكيم في مجال التجارة الإلكترونية الدولية.

### ب . إجراء جلسات المحاكمة عن بعد وتقليل تكاليف ونفقات التقاضي

تقوم الهيئة بعد عقد الجلسات عبر شبكة الإنترنت دونما التقاء مادي للهيئة والمحتكمين، لتوفر بذلك عناء نفقات الانتقال لمكان التحكيم، حيث يتم حضور جلسات المحاكمة من أي مكان في العالم عبر شاشة الحاسب المتصلة بالموقع الإلكتروني المعد لذلك<sup>(2)</sup>. ناهيك بأن توفر خدمة الإنترنت سهلت العديد من المسائل ومنها سهولة انتقال السندات والبيانات المتعلقة بالنزاع خلال شبكة الإنترنت مباشرة الأمر الذي يوفر من خلاله نفقات إرسال هذه المستندات بالطرق التقليدية<sup>(3)</sup>.

ويعد التحكيم الإلكتروني أقل تكلفة أيضا من ناحية أن نظر المنازعة غالبا ما يكون بمعرفة محكمين يتصفون بالحيدة والاستقلالية تجاه أطراف ينتمون إلى دول مختلفة في الثقافة والعادات القانونية<sup>(4)</sup>. فالتحكيم الإلكتروني يحقق هذه المزايا وأكثر كونه يتم عبر شبكة الإنترنت التي تتيح سرعة في الإجراءات، واقتصادا في الجهد والتكاليف، أكثر من الأساليب التقليدية بشكل ملحوظ.<sup>(5)</sup>

(1) بلال عبد المطلب بدوي. مرجع سابق. ص 11.

(2) هبة ثامر محمود عبد الله، مرجع سابق، ص 308.

(3) يتوجي سامية، التحكيم الإلكتروني، 2009، بحث منشور على الموقع الإلكتروني:

[www.lawjo.net/vb/attachment.php?attachment&](http://www.lawjo.net/vb/attachment.php?attachment&) ، تم الاطلاع بتاريخ: 2017/02/17، ص 10.

(4) فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 202 و 203.

(5) عبد الباسط جاسم محمد، مرجع سابق، ص 409.

### ج . التخلص من مشكلة تنازع القوانين والاختصاص القضائي

عدم اشتراط في المحكم الذي يعين في الفصل في النزاع أن يكون من القانونيين لعبت دورا هاما في انتشار التحكيم الإلكتروني في مجال التجارة الإلكترونية، وذلك لأن المنازعات الناشئة في هذا المجال غالبا ما ترتبط بأمور تقنية بالغة الدقة يصعب على أهل القانون فهم تفاصيلها.(1)

وبما أن إجراءات التحكيم الإلكتروني تتم بكاملها عبر عالم افتراضي لا يتحدد بمكان معين، فقد بينت القوانين الوطنية مكان إرسال أو استلام البيانات الإلكترونية وأهمية ذلك تكمن في تحديد القانون واجب التطبيق على إجراءات أو موضوع التحكيم الإلكتروني، إذ ... تعدُّ المستندات الإلكترونية قد ارسلت من المكان الذي يقع فيه مقر عمل الموقع وأنها استلمت في المكان الذي يقع فيه مقر عمل المرسل اليه، وإذا لم يكن لأي منهما مقر عمل يعدُّ محل الإقامة مقراً للعمل ما لم يتفقا على خلاف ذلك، وإذا كان للموقع والمرسل اليه اكثر من مقر عمل فيعدُّ المقر الاقرب صلة بالمعاملة هو مكان الإرسال أو التسلم، وعند تعذر التحديد يعدُّ مقر العمل الرئيس هو مكان الإرسال أو التسلم.(2)

### د . دقة الوثائق والتسجيلات المقدمة من المحكّمين والمحفوظة إلكترونيا

يسمح التحكيم الإلكتروني بتوفير نظام إلكتروني قادر على تهزين البيانات مباشرة مع إمكانية تعديل أو استرجاع أي منها.

### هـ . وجود اتفاقية دولية بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكّمين

وهي اتفاقية نيويورك الخاصة بالاعتراف بأحكام المحكّمين وتنفيذها لعام 1958، وذلك على خلاف أحكام القضاء حيث لا يوجد حتى الآن اتفاقية تحكم الاعتراف والتنفيذ الدولي مثل اتفاقية نيويورك مع أن هناك اتفاقيات إقليمية وثنائية لتنفيذها.

(1) نافذ ياسين محمد المدهون، مرجع سابق، ص 299.

(2) علاء عبد الأمير موسى النائلي، مرجع سابق، ص 30.

## و . المحافظة على سرية المعلومات

بالرغم من مخاطر تدخل الهاكرز والمخربين فإن مراكز التحكيم تسعى دائما لتوفير وسط إلكتروني آمن ومحاط بجدران حماية حتى تمنح الثقة والسرية للعملية التحكيمية بحيث يقتصر على المحكمين والهيئة فقط. (1)

والحقيقة أن السرية التي يكفلها التحكيم الإلكتروني تبدو أكثر أهمية في مجال العلاقات التجارية التي تجري بطريقة إلكترونية حيث أن الاتصالات تمتاز بالسرعة ومن ثم فإن انتشار الأخبار تنطوي على أسرار تجارية أو صناعية أو مالية أو اقتصادية ستنتم بسرعة كبيرة. (2) فالتحكيم الإلكتروني يتم في بيئة إلكترونية آمنة قابلة للتطبيق على شبكة الانترنت وتسمح للمحتكمين الدخول إليها وتبادل الوثائق والبيانات والطلبات.

ذلك أن نظام التقاضي الرسمي يتصف بمبدأ علانية الجلسات والنطق بالأحكام القضائية وهي ميزات من أبرز ضمانات صحة التقاضي والتي تفرضها نصوص قانون الإجراءات المدنية مما يدفع بالمناقضين إلى اختيار اللجوء إلى التحكيم الإلكتروني منعا لمبدأ العلانية وحفاظا على سرية الدعوى موضوع النزاع وكذا سرية ما يتم تداوله خلال جلسات التحكيم من وثائق وبيانات مهمة وسرية.

## 2./ سلبات التحكيم الإلكتروني

### أ. عدم تطبيق المحكم القواعد الآمرة

إن المحكم يمكنه استبعاد تطبيق القوانين المتعلقة بالنظام العام على النزاع المعروض عليه وهذه القواعد لا يجوز للأطراف الاتفاق على استبعاد تطبيقها... لأن هذه القواعد غالبا ما تمس المصالح الأساسية الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي يقوم عليها المجتمع... ومن ثم يتعين الحرص على عدم المساس بها أو مخالفتها. كما أن هناك قوانين وطنية تحد من اللجوء إلى التحكيم

(1) هبة ثامر محمود عبد الله، مرجع سابق، ص 309.

(2) فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 209.

الإلكتروني بفعل القيود الشكلية التي تفرضها والتي تتعلق باتفاق التحكيم وضرورة كونه مكتوباً وموقعا عليه من طرفا التحكيم وكذا بفعل عدم قابلية بعض المنازعات لحلها عن طريق التحكيم.<sup>(1)</sup>

إن المحكم لن يطبق هذه القواعد الحمائية المنصوص عليها في قانون المستهلك الوطني؛ لأنه لا يطبق إلا القانون المختار، وذلك لأنه ليس قاضياً فلا يلتزم بتطبيق القواعد الآمرة، حتى في الدولة التي يوجد فيها مقر محكمة التحكيم، لذا فقد عارض كثيرون اللجوء إلى التحكيم لأن حماية الطرف الضعيف تكون دائماً من خلال القواعد الآمرة التي يضعها مشرعو الدولة لحماية طائفة خاصة أو مصالح جماعية، ولا يهتم المحكم إلا بحل النزاع بين الأطراف من دون النظر إلى مصالح السياسة التشريعية العليا للدول.<sup>(2)</sup>

### ب . عدم ضمان سرية التحكيم

على الرغم من حرص مراكز التحكيم الإلكتروني وعملهم في توفير بيئة آمنة وعلى مستويات مختلفة سواء لحظة إرسال البيانات أو عند التخزين فإن الأمر لا يسلم من انتهاك داخلي أو خارجي للبيانات.<sup>(3)</sup>

فإن ضمان هذه السرية لا يتحقق دائماً بالتحكيم الإلكتروني لأن إجراءات هذا التحكيم تتم عبر شبكة الانترنت بحيث يكون لكل خصم كود خاص (رقم سري)، يمكنه من الدخول إلى الموقع الخاص بالدعوى التي يجري التحكيم فيها . فيلتقي بالمحكم أو بالخصم الآخر ويتمكن من الحصول على الوثائق والمستندات المتعلقة بالنزاع. إلا أن حصول أطراف النزاع على الأرقام السرية يتطلب تدخل

(1) فادي محمد عماد الدين، المرجع نفسه، ص 110.

(2) هشام بشير. التحكيم الإلكتروني: المزايا والعيوب. مقال منشور على شبكة الإنترنت على الموقع:

<http://www.araa.ae/index.php?view=article&id=686:2014-06-24-10-47->

[17&Itemid=172&option=com\\_content](http://www.araa.ae/index.php?view=article&id=686:2014-06-24-10-47-) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/12/22.

(3) هبة ثامر محمود عبد الله، مرجع سابق، ص 310.



أشخاص فنيين لا علاقة لهم بالنزاع لتسهيل حصولهم على الأرقام السرية وهذا يعني أن معرفة الأرقام السرية لم تعد مقصورة على الخصوم وحدهم وهو ما قد يهدد سرية إجراءات التحكيم.<sup>(1)</sup>

فبالنظر إلى التطور التكنولوجي السريع وسيطرة ثورة المعلوماتية على كل التعاملات أصبح من الصعب الإلمام بكل خبايا التكنولوجيا وتقنياتها وتفاصيلها، لما تتضمنه من معلومات دقيقة ومتجددة بشكل مستمر وسريع، وكذا ظهور وانتشار ما يسمى بالهاكرز أو قرصنة المعلوماتية أو المجرم المعلوماتي والذي يكون غالبا شخصا متمكنا من جهاز الحاسوب وكل تفاصيله ومتابعا لكل ما يستجد ويستحدث في هذا المجال، لذلك لن يكون من السهل السيطرة على المعلومات السرية لأنه يمكن اختراق هذه المعلومات في أي وقت ومن طرف أي شخص دون القدرة على معرفة هوية المخترق أو تحديد موقعه إلا بصعوبة أو بعد فوات الأوان أي بعد أن تصبح هذه المعلومات متاحة وتفقد ميزتها السرية.

### ج . عدم قبول المستخدم لشرط التحكيم قبولا واضحا

يخشى أن يكون قبول المستخدم لشرط التحكيم ناتجا عن عدم خبرة وجهد بحقوقه لا سيما إذا كان اختيار هذا الشرط قبل حدوث النزاع، لأنه لا يؤدي إلى حرمانه من حق اللجوء إلى القاضي الوطني قبل نشأة النزاع، فضلا عن أن سرعة وتعدد العقود التي تبرم في هذا المجال لا تعطي الفرصة لحدوث تفاوض حول هذه الشروط كما أنه لا يمكن تعديل الشروط العامة الموجودة بشكل إلكتروني لحظة إبرام العقد.<sup>(2)</sup>

### د. خطر إنكار العدالة

المحكم ملزم بالحكم في المنازعة المعروضة عليه وإلا اعتب منكرا للعدالة وهذا الإلزام بالحكم يؤدي إلى عدم ثقة من جانب المتعاملين في مجال التجارة الإلكترونية في التحكيم الإلكتروني كوسيلة

(3) محمد إبراهيم أبو الهيجاء. التحكيم بواسطة الإنترنت. الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. 2002. ص 66.

(2) عصام عبد الفتاح مطر، مرجع سابق، ص 59.

لفض المنازعات التي ثارت أو سوف تثور في ما بينهم<sup>(1)</sup>. بالإضافة إلى أن البطء في القيام بعمليات التوفيق والصلح التي تسبق عمليات التحكيم قد تجعل المدعي يصرف النظر عن رفع دعواه أمام القضاء الوطني في المواعيد المقررة، مما يحرمه من الوصول للقضاء الوطني.<sup>(2)</sup>

وإزاء هذا الانتقاد فقد دافع بعضهم عن التحكيم الإلكتروني بأن المحكم عندما يحكم في منازعات التجارة الإلكترونية فإنه لا يغفل الآتي:

- 1 - عدم إهمال المحكم المصلحة العليا والعامة: فهو يأخذ بنظر الاعتبار القواعد الآمرة التي تنص عليها التشريعات الوطنية خاصة عندما ينظر في علاقة عقدية يكون فيها أحد الطرفين مستهلكاً، وقد يطبق قواعد تحقق مصالح أكبر من تلك الموجودة في قانونه الوطني، تكون موجودة في قانون الطرف الآخر أو من طبيعة الأعراف التجارية.
- 2 - تحقيق مصالح وأهداف المجتمع الدولي: فإن المحكم عندما يقوم بتسوية المنازعات يحترم مصالح الطرف الضعيف، ويكون له عدة خيارات في تطبيق القانون الافضل في حالة عدم اختيار القانون الواجب التطبيق وهذا الخيار غير متوفر لدى القاضي الوطني.<sup>(3)</sup>

### ثانيا: انعكاسات التحكيم الإلكتروني على تسوية المنازعات البحرية

التحكيم الإلكتروني هو وسيلة بديلة لتسوية النزاعات الناتجة عن التجارة الإلكترونية بناء على اختيار طرفي العلاقة، وبعد استعراض مزايا وعيوب التحكيم الإلكتروني في تحقيق الغرض وهو الوصول إلى حل في سبيل تحقيق هذه التسوية بقي أن نستعرض ما دور التحكيم الإلكتروني في مجال النقل البحري وهل فعلا كان له دور في حل النزاعات الناتجة عن عمليات النقل البحري التي

(1) لا يوصى بالرجوع إلى التحكيم الإلكتروني في المنازعات التي تطرح مسأل قانونية على درجة من الأهمية أو عندما يتمتع أحد أطراف خصومة التحكيم بقدرات مالية لا تتوافر لغيره من الأطراف الأخرى أو عندما يكون هؤلاء الأطراف في حاجة إلى الحصول على قرارات يمكن تنفيذها على وجه السرعة. ينظر: فادي محمد عماد الدين توكل، مرجع سابق، ص 211.

(2) عصام عبد الفتاح مطر، مرجع سابق، ص 61.

(3) علاء عبد الأمير موسى النائي، مرجع سابق، ص 33.

تتم من خلال وسيلة إلكترونية، خاصة وإذا أكدنا بأن أغلب النزاعات البحرية يفضل أصحاب العلاقة فيها اللجوء إلى تسوية النزاع من خلال التحكيم البحري دون غيره تقاديا لبطء إجراءات التقاضي أمام القضاء الوطني، وكذا التكاليف الباهظة التي قد تكلفها وأيضا توفيراً للجهد الذي يتطلبه تسوية النزاع أمام القضاء باعتبار .

فهل تمكن التحكيم الإلكتروني من تحقيق هذا الغرض في تسوية النزاعات القائمة على مستوى عقد النقل البحري للبضائع والذي يتم عبر الوسائط الإلكترونية؟

يعد التحكيم الوسيلة السائدة التي يتفق عليها ذوو الشأن في العلاقات البحرية لحل المنازعات الناشئة عنها سواء أكانت تلك المنازعات حالية أو مستقبلية حيث يتفق أطراف هذه العلاقات على أن يعهدوا بتلك المنازعات إلى محكمين متخصصين في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية ملزمة.<sup>(1)</sup>

يتميز التحكيم البحري بكونه نشاطا بحريا تعاقديا وأن معظم التحكيمات البحرية تتم بصدد تسوية منازعات النقل البحري بسند شحن أو مشاركة إيجار كما يفصل التحكيم البحري في كافة المنازعات البحرية الناشئة عن كافة العلاقات البحرية الدولية الخاصة تعاقدية كانت أو غير تعاقدية، وباعتبار أن التحكيم الإلكتروني البحري لا يختلف عن التحكيم البحري العادي إلا من حيث طريقة إجرائه وهي اعتماده على الوسائط الإلكترونية فهذا ليس من شأنه التأثير على حل النزاع البحري باعتبار أن ما يعرفه التحكيم الإلكتروني من مزايا من شأنه التأثير إيجابا على تسوية النزاع.

كان اللجوء إلى التحكيم البحري العادي بدافع سرعة حل النزاع بشكل ودي بأقل جهد وأقل تكاليف وأقل وقت ممكن بالمقارنة مع ما يتطلبه القضاء الوطني، وظهور التحكيم الإلكتروني واعتماده خاصة على المستوى الدولي كان بهدف تحقيق نتائج أفضل بكثير عما كان يحققه التحكيم العادي.

(1) أحمد عبد الغفار، مرجع سابق.

وبذلك يعتبر التحكم الإلكتروني أفضل وسيلة ممكن اتباعها لتسوية مختلف النزاعات الناشئة عن عقود النقل البحري للبضائع، خاصة تلك التي تتم عن طريق وسائل الاتصال الإلكترونية باعتبار أن التجارة البحرية الإلكترونية تتميز بكونها تعاملات تجارية لها الصفة الدولية كونها تتم في أغلب حالاتها بين أطراف من جنسيات مختلفة سواء الشاحن أو الناقل، وحتى السفينة التي يتم نقل البضاعة عليها قد تكون من جنسية تختلف عن أطراف العلاقة.

فما تتطلبه التجارة البحرية الدولية من سرعة في حل النزاع وتكاليف منخفضة يجد مكانه في ظل تطبيق قواعد التحكم الإلكتروني الذي يحقق هذه المزايا رغم النقائص والعراقيل التي تتجم عنه إلا أنها تعتبر أقل ضررا بالنسبة لأطراف العلاقة.

إن التحكم الإلكتروني والذي نشأ حديثاً وما زال في طور التحديث والتنظيم القانوني والتقني مازال بحاجة إلى تدخل من قبل المنظمات الدولية والدول لوضع إطار شامل يتحقق به شمولية الاعتراف والتنظيم لهذا النوع الجديد من أنواع التحكم.

## خاتمة

لقد أولت الجزائر مجال التجارة الدولية خاصة ما تعلق منها بالبضائع أهمية بالغة بالنظر إلى المحاولات المتكررة والمفاوضات العديدة التي خاضتها لطلب الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة فالتجارة الدولية للبضائع في الجزائر تعتبر ضعيفة وغير فعالة. لذلك من الضروري أن تقوم الجزائر بتطبيق خطة تنمية شاملة ومتناسقة تهدف إلى الخروج من منطقة الحرج للوصول إلى الهدف وهو تجاوز مرحلة المفاوضات التي دائما ننتجتها الفشل إلى مرحلة تحقيق نتائج إيجابية وفق ما يتماشى ومبادئ منظمة التجارة العالمية.

ويشير استعراض تطور قطاعات مختلفة من صناعة النقل البحري إلى بعض العوامل المحتملة التي يمكن أن تنتظر فيها البلدان النامية لمساعدة صناعاتها الوطنية على أن تصبح منافسة كبيرة. وتشمل هذه العوامل ما يلي: تطوير تكتلات شركات النقل البحري؛ ودعم إنتاجية اليد العاملة؛ واعتماد سياسات مكيفة مع الواقع الوطني. وقد استفادت عدة شركات رئيسية تعمل في بعض قطاعات النقل البحري من سياسات صناعية ودعم حكومي لإرساء وتوسيع صادراتها من السفن أو خدمات تشغيل الموانئ أو البحارة على سبيل المثال.

فالنقل البحري الجزائري بوضعه الحالي لا يعمل على تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر بسبب ضعف القطاع الخاص. كما أن تحرير خدمات النقل البحري وفقا لما تقتضيه منظمة التجارة العالمية يعتبر عنصرا إيجابيا إذا ما أثر ذلك على زيادة حجم التجارة الدولية والذي من شأنه تنشيط النقل البحري للبضائع بالجزائر.

وباعتبار أن الجزائر تسعى إلى الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية وفتح السوق للاستثمار والتجارة الدولية فلا بد من وضع إطار تشريعي خاص بالتجارة الإلكترونية على أن يشمل القطاع البحري بشكل حصري، مع العمل على توفير البيئة الحمائية المناسبة لهذا النوع من التعاملات التي تعتمد على وسائل الاتصال الإلكترونية لتوضيح آليات عملها وتفاذي عوائقها وسلبياتها.

وفقا لإحصاءات الأونكتاد حول البلدان النامية، لم يطرأ على تجارة النقل البحري لتلك الدول أي تغيير يذكر. وفي السياق العام، فإن الدول النامية ما زالت تستحوذ على حصة متواضعة في التجارة الدولية، حيث تمثل البلدان النامية % 28 من تجارة السلع المستوردة وحوالي % 50 من الشحن الصادرة حسبما تشير إحصاءات الأونكتاد مع العلم بأن معظم صادرات تلك الدول تعتمد في مكوناتها على الصادرات النفطية.

ثم إن تسيير كل الموانئ من طرف مؤسسة واحدة، لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل ميناء. فالرسوم واحدة بالنسبة لكل الموانئ، وهذا في غير صالح الموانئ الصغيرة التي لا تستطيع تبني سياسة تجارية تنافسية، ونذكر على سبيل المثال أن الدولة هي التي تحدد التعريف الخاصة بعملية الإرشاد الملاحي في الموانئ الجزائرية، مع أنه من المفروض أن تحدد من طرف إدارة الميناء نفسه، وذلك تبعا لحجم النشاط الذي يقوم به هذا الميناء.

وثلثية لمقتضيات تطور عمليات النقل البحري للبضائع صدرت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر أو ما تعرف بقواعد روتردام لعام 2008، والتي تناولت عدة مبادئ أساسية وغاية في الأهمية لعل أبرزها نظام الحاويات في نقل البضائع عن طريق النقل متعدد الوسائط أو ما يعرف بالنقل من الباب إلى الباب والذي يقصد به إتمام عملية النقل للبضائع عبر وسائط مختلفة شريطة أن يكون النقل البحري أحد هذه الوسائط.

ولعل أهم ما ميّز هذه الاتفاقية عن غيرها من الاتفاقيات السابقة سواء اتفاقية بروكسل 1924 أو اتفاقية هامبورغ 1978، هو أنها أدخلت نظام سجلات النقل الإلكتروني أو ما يعرف بسندات الشحن الإلكتروني، غير أنه يُؤخذ على أحكام قواعد روتردام تجنب استخدام تعريف لتحديد سجل النقل الإلكتروني كوثيقة.

ورغم ما تمتاز به هذه السجلات الإلكترونية من مزايا تعمل على توفير النفقات والجهد والوقت ورفع الكفاءة وأداء النقل البحري، إلا أنه من شأنها خلق عدة إشكالات أمام البنوك خاصة في ظل عدم اعتراف الجزائر بالسجل الإلكتروني وغياب آليات تطبيق التوقيع والتصديق الإلكترونيين واللذان يعتبران أساس التعامل بالسندات الإلكترونية لضمان حجبة هذه السندات.

فقد عرفت سندات الشحن الإلكترونية مجموعة من التحديات في ظل إجراءات التعاقد التي فرضتها البيئة الرقمية، فرغم ما وفرته من وقت وجهد وتكاليف إلا أنه من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا على طرفي سند الشحن الإلكتروني، من انعدام الأمان القانوني للوثيقة نفسها، وإمكانية تعرضها للتزوير، فالوسائط الإلكترونية رغم ما تتميز به من دقة في الإجراءات ورغم ما وصل إليه العلم من تطور لتوفير الأمان للتعاملات التي تتم عن طريق هذه الوسائط إلا أنه عجز عن حمايتها من عمليات القرصنة والاختراقات، والفيروسات التي قد تؤثر على المعلومات والبيانات المخزنة بالجهاز.

إضافة إلى تلك الانعكاسات والآثار التي أثرت بشكل أو بآخر على عملية النقل البحري للبضائع، فإن تلك الانعكاسات شملت أيضا نظام المسؤولية في ظل اتفاقية روتردام وفي ظل استخدام سند الشحن الإلكتروني، إضافة إلى ما استحدثته من تداعيات في ظل المنازعات الناشئة بين طرفي سند الشحن الإلكتروني والمشاكل التي أثارها موضوع تحديد الإختصاص القضائي والقانوني لتسوية النزاع الناتج عن تلك السندات الإلكترونية، خاصة وأن التعاقد والتعامل يستمر في إطار بيئة افتراضية يُجهل من خلالها موطن التعاقد أو التنفيذ، كونها معلومات تُرسل إلكترونيا، وبالتالي فهي قابلة التعديل من جهة، وقد تفقد مصداقيتها بسبب عدم إمكان اكتشافها من جهة أخرى.

أما في مجال التحكيم البحري والذي يمثل الوسيلة البديلة المتبعة في تسوية النزاعات البحرية، فإنه يعتبر نشاطا بحريا تعاقديا كما أن معظم التحكيمات البحرية تتم بصدد تسوية منازعات النقل البحري بسند شحن أو مشاركة إيجار كما يفصل التحكيم البحري في كافة المنازعات البحرية الناشئة عن كافة العلاقات البحرية الدولية الخاصة تعاقدية كانت أو غير تعاقدية وأيّا ما كان أشخاصها. فالتحكيم البحري على وجه الخصوص في الجزائر لم تضع له لحد الآن بعض الأحكام القانونية الخاصة به على غرار القوانين المقارنة كالقانون المصري مثلا والقانون الفرنسي إلا أنه تطبق عليه أحكام التحكيم التجاري الدولي المنصوص عليها في قانون الاجراءات المدنية والإدارية الجديد وذلك لطبيعة منازعات التحكيم البحري والتي لها طبيعة دولية وتجارية وبحرية.

فاللجوء إلى التحكيم الإلكتروني لا يمكنه أن ينتقص من شأن العدالة الإجرائية طالما أن الإجراءات المتبعة من خلال وسائل الاتصال الإلكترونية تضمن تحقيق شرط الحيادية والمساواة في

المعاملة بين الخصوم. فالتحكيم عبر وسائل الاتصال الإلكترونية ونظرا لما يميزه عن التحكيم التقليدي من سهولة في الإجراءات وسرعة في الفصل في تسوية النزاع القائم بين الطرفين وقلة تكاليف التحكيم، كل هذه الامتيازات تكاد تجعل منه وسيلة أساسية وليست بديلة في فض النزاعات المتعلقة بالتجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري للبضائع.

إن التحكيم الإلكتروني في عقود التجارة الإلكترونية يتمتع بذاتية واستقلالية وله طبيعته الخاصة، لأنه ينطلق من اعتبارات خاصة يلزم مراعاتها بقدر الامكان لتحقيق مصالح أطراف النزاع وهي اعتبارات تتعلق بالسرعة والفعالية في حسم النزاع.

وهذا ما يفسر لجوء أغلب المتنازعين في ما يخص النزاعات البحرية إلى طريقة تسوية النزاع من خلال التحكيم الإلكتروني، وهو ما يقتضي ضرورة الأخذ بعين الاعتبار كافة العراقيل والتحديات خاصة في ما يتعلق بالتحقق من هوية ومدى أهلية أطراف النزاع وكذا ضمان سرية عملية التحكيم عبر الوسائل الإلكترونية والتي من شأنها أن تعترض سير عملية التحكيم البحري الإلكتروني على الوجه الأمثل من خلال احترام الشروط والإجراءات اللازمة لاعتماد التحكيم الإلكتروني كوسيلة بديلة ناجعة في حل مختلف النزاعات الناتجة عن عمليات النقل البحري للبضائع.

وبالتالي يمكن القول أن الاستخدام الآمن والفعال لوسائط الاتصال الحديثة في سبيل الوصول إلى الحكمي التحكيمي يحتاج إلى المزيد من البحث والدراسة وبالتالي المزيد من الاهتمام بالمسائل الشكلية والإجرائية والمرافعات والإثبات من خلال الوسائل الإلكترونية خاصة لما أثارته من جدل واسع في ما يتعلق بشرط الكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني.

وبناء على ما سبق وصلت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات نجملها في ما يلي:

- ضرورة بناء أسطول وطني على غرار التجربة الناجحة لشركة الملاحة العربية المتحدة المدعومة بحكومات بعض من الدول العربية. ودراسة الوضع المالي لبعض الشركات الملاحية التي كان لها باع كبير في الماضي القريب وإمكانية تحويلهم إلى شركات عاملة رابحة ومنتجة مع دعمها بمختلف وسائل الدعم المادي والفني والإداري.



- ضرورة العمل على إبرام اتفاقيات ثنائية وجماعية إقليمية لتبادل حجز الفراغات ونقل البضائع على الأسطول الوطني.
- العمل على إنشاء صندوق التنمية الملاحية لتمويل الاستثمارات في صناعة النقل البحري بوجه عام والأسطول التجاري البحري الجزائري بوجه خاص.
- ضرورة مراجعة القانون البحري الجزائري من أجل تحرير المبادرات وإعطاء فرصة للنقل البحري للبضائع لبلوغ مستوى النمو المنشود، فقيام السلطات الجزائرية بإجراء مفاوضات مع منظمة التجارة العالمية لتوفير الظروف الملائمة للانضمام إليها يحتم على السلطات القيام بالمزيد من الإصلاحات لتأهيل المؤسسات العمومية والخاصة لمنافسة المؤسسات الأجنبية التي يمكنها القيام بأنشطتها المختلفة بمجرد الانضمام الفعلي لهذه المنظمة.
- العمل على تحديث وتطوير الأسطول الجزائري، وكذا العمل على استئجار السفن لتشغيل سفن حاويات حديثة من الشركات الكبرى العاملة في هذا المجال، وضرورة العمل على تطوير النقل البحري الجزائري ليتماشى ومتطلبات التجارة العالمية. مما يعني تطوير الموانئ الجزائرية بما يتماشى ومنظومة النقل البحري العالمي.
- تشجيع نظام النقل متعدد الوسائط والذي يعتمد على نقل البضاعة من الباب إلى الباب من خلال تطوير نظام النقل البحري والبري على حد سواء بما في ذلك نظام النقل عبر السكك الحديدية باعتبارها أهم وسيلة برية معتمدة في النقل متعدد الوسائط.
- العمل على الاندماج مع الأساطيل التابعة لبعض الدول العربية خاصة منها تلك التي تعتمد أسطول تجاري بحري مهم كأساطيل الدول الخليجية التي قطعت شوطا مهما في مجال النقل البحري للبضائع من خلال إنشاء خطوط ملاحية خدمة للتجارة الدولية بين هذه الدول.
- التوقيع على الاتفاقيات الدولية البحرية ذات الأهمية في مجال النقل البحري والالتزام بها في سبيل تمهيد الطريق لإنعاش التجارة البحرية وبالتالي توفير الأرضية المناسبة للانضمام إلى منظمة التجارة العالمية.

- الإهتمام بدور التدريب والتعليم البحري في تحقيق استراتيجية فعالة ومنتجة في مجال النقل البحري للبضائع.
- دراسة التوقعات المستقبلية لحجم البضائع المتداولة بموانئ الحاويات، هام وضروري للتخطيط الجيد ووضع خطط التطوير المستقبلي الناجحة والفعالة للميناء، وبالتالي العمل على جلب استثمارات إضافية في أرصفة الحاويات والأجهزة الرافعة المتطورة لتحقيق زيادة في القدرة الانتاجية لأرصفة الحاويات. وإنشاء شركة ملاحية حديثة بالحوايات لا تكون متخصصة في النقل البحري فقط بل في الخدمات المتعلقة بالنقل المتعدد الوسائط. وتشجيع إقامة شركات متخصصة بإدارة النقل المتعدد الوسائط ويمكن لهذه الشركات ان تقوم بإدارة المرافئ الجافة والمحطات اللوجستية فيها.
- إعادة النظر في توزيع المهام بين الموانئ، مما يساهم في التخفيف من اختناقها، خاصة منها الموانئ الكبرى كميناء الجزائر وميناء أرزيو بوهران وميناء جن جن بجيجل. والحد من الإجراءات البيروقراطية التي تميز المعاملات الإدارية، مع التأكيد على إدخال قاعدة معلوماتية في تسيير المبادلات التجارية تحديدا، مع ما يتطلب ذلك من توظيف إطارات مؤهلة في الميدان.
- تنظيم وتيسير حركات نقل السلع بمختلف وسائط النقل عبر التراب الوطني مع تجاوز العوائق الجمركية والإدارية بما يتحقق معه انتعاش التجارة البحرية الخارجية.
- ضرورة إحداث تشريع قانوني وطني خاص بنظام النقل المتعدد الوسائط ينسجم مع الاتفاقيات الدولية بهدف توحيد القواعد والإجراءات المتبعة في كافة الدول.
- تجديد وتحديث عام لمختلف الخطوط القائمة، تحسين عمليات الصيانة لزيادة السرعة وتخفيض زمن الرحلة.
- أهمية تطوير القوانين الجزائرية لتتوافق مع الوثائق الإلكترونية وتفعيل دور خبراء تكنولوجيا المعلومات والمختصين في هذا المجال لضمان تأمين الوثائق الإلكترونية وعدم اختراقها أو الدخول عليها من غير ذوي الاختصاص.

- إن إدخال نظام التعامل الإلكتروني في القوانين الجزائرية بشكل واسع ومفصل من شأنه أن يفتح المجال أمام استخدام سند الشحن الإلكتروني والتوقيع الإلكتروني، وهذا في حد ذاته يمنح توفيراً للوقت والجهد والتكاليف ويرفع من أداء النقل البحري للبضائع بشكل خاص والنقل متعدد الوسائط بشكل عام.
- دراسة مدى ملاءمة الاتفاق بين المصالح التجارية والاقتصادية للجزائر ومدى تماشي الأحكام الواردة في الاتفاقية مع السياسة التشريعية الوطنية.
- إنشاء لجنة تشريعات وقوانين خاصة بالنقل البحري تختص بإبداء الرأي والمشورة في تقييم جميع المعاهدات الدولية الجديدة والقديمة الخاصة بالنقل البحري التي يجب الانضمام إليها للتوصل لمدى ملاءمتها وتطبيقها من عدمه ومنها اتفاقية روتردام لنقل البضائع عن طريق البحر.
- وفي الأخير يمكن القول أنه على الجزائر التوقيع على اتفاقية روتردام لعام 2008 تمهيدا للتصديق عليها في وقت مناسب في مرحلة قادمة وإعطائها الأهمية المحلية والعربية والعالمية. ثم التصديق عليها عندما يصدق عليها عدد من الدول الشركاء التجاريين للدول العربية.

## الملاحق

الملحق 1: حركة المرور بموانئ الجزائر من سنة 2008 إلى سنة 2011

الملحق 2: جدول يحصي شبكة الطرقات والنقل البري والبحري والجوي من  
1967 إلى 2011

الملحق 3: إحصائيات التجارة الخارجية الجزائرية خلال الأشهر الخمسة  
الأولى من سنة 2017

الملحق 4: طريقة قراءة سند شحن تقليدي بشكل مفصل

الملحق 5: نموذج طلب قيد تحكيم (بالطريقة الإلكترونية)

## الملحق 1: حركة المرور بموانئ الجزائر من سنة 2008 إلى سنة 2011

### Transport Maritime (Trafic portuaire)

	Unité	2008	2009	2010	2011
Marchandises débarquées	106 T	33,9	33,1	34,2	...
Marchandises embarquées	106 T	94,3	87,4	83,7	...
- dont : hydrocarbures	106 T	89,6	83,9	79,6	...

### CNAN Group (ex SNTM/CNAN)

Marchandises générales	103 T	537	425	478	371
------------------------	-------	-----	-----	-----	-----

Source : CNAN Group

### SNTM/Hyproc

GNL	106 M3	9,4	6,8	...	...
Autres Produits*	106 TM**	7,7	6,1	...	...

\* GPL + Produits Chimiques + Produits Raffinés + Brut et Condensat.

\*\* TM =Tonnes Métriques

### ENTMV (Lignes France + Espagne)

Passager	Nbre	443 800	467 264	463 561	447 323
Véhicule	Nbre	133 050	143 705	147 989	151 864
Nombre de traversées		736	735	687	695

Source : ENTMV

## الملحق 2: جدول يحصي شبكة الطرقات والنقل البري والبحري والجوي من

1967 إلى 2011

206 حوسلة إحصائية 2011-1962 النقل

جدول 1: شبكة الطرقات من 1967 إلى 2011

بالكيلومتر	الطرقات الوطنية	السنوات
الممرات الولائية		
20 661	18 338	1967
20 800	18 387	1968
20 764	18 387	1969
20 835	18 387	1970
21 661	18 387	1971
21 417	18 387	1972
21 417	18 476	1973
21 417	18 476	1974
21 417	18 476	1975
19 957	18 298	1976
19 997	19 157	1977
19 997	19 157	1978
19 997	19 157	1979
19 997	19 157	1980
19 997	19 157	1981
17 600	...	1982
16 207	22 825	1983
16 500	23 116	1984
18 351	24 356	1985
19 420	25 140	1986
19 695	25 600	1987
21 149	25 520	1988
22 176	26 094	1989
21 748	25 823	1990
22 132	26 179	1991
22 626	26 029	1992
22 998	26 026	1993
23 280	26 356	1994
23 338	26 551	1995
23 215	26 576	1996
23 549	26 512	1997
23 660	27 090	1998
23 587	27 338	1999
23 531	27 370	2000
23 975	27 376	2001
23 640	28 005	2002
23 609	28 192	2003
23 806	28 156	2004
23 926	28 275	2005
23 879	28 655	2006
...	...	2007
23 634	29 146	2008
23 888	29 107	2009
23 849	29 290	2010
24 107	29 567	2011

المصدر : وزارة الأشغال العمومية

## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

النقل

207

حوصلة إحصائية 1962 - 2011

جدول 2: النقل البري من 1967 إلى 2011

السنوات	المسافرين (ش.و.ن.م) **		السلع (ش.و.ن.ب) *		
	المسافرين/الكيلومتر 10 <sup>6</sup>	الكيلومتر المجتاز 10 <sup>3</sup> كلم	عدد المسافرين (العدد 10 <sup>3</sup> )	الحمولة المشحونة الطن الكيلومتر 10 <sup>6</sup> طن كلم	
1967	1 407	36 401	55 414	300,5	-
1968	1 670	42 448	59 536	331,2	1,2
1969	1 956	47 832	67 926	350,0	1,9
1970	2 506	59 394	80 559	430,0	1,99
1971	3 233	74 332	95 190	545,0	2,92
1972	3 642	81 572	104 000	644,0	3,16
1973	4 146	91 500	117 500	763,0	3,60
1974	4 195	126 298	133 053	902,0	3,10
1975	4 667	134 865	151 793	1 204	4,02
1976	5 647	152 447	178 761	1 286	2,93
1977	6 743	179 042	215 255	1 386	3,89
1978	6 914	173 680	196 632	1 592	4,97
1979	6 783	163 700	176 023	1 645	5,29
1980	6 536	159 867	170 685	1 777	5,80
1981	6 125	148 672	145 417	1 817	5,41
1982	7 421	176 144	162 642	1 730	4,36
1983	8 461	178 000	161 910	2 119	5,34
1984	7 938	173 000	151 087	2 188	5,44
1985	8 031	185 700	153 227	2 284	5,55
1986	8 342	-	144 717	2 256	5,71
1987	9 055	194 908	168 050	2 062	6,83
1988	9 174	191 503	181 642	2 093	8,52
1989	9 138	177 013	170 214	1 999	8,20
1990	8 907	171 477	157 142	1 720	7,95
1991	7 470	...	117 534	1 603	6,18
1992	5 866	144 818	111 119	1 401	5,05
1993	5 689	107 473	74 055	1 184	4,41
1994	3 359	82 893	61 549	979	4,04
1995	2 988	68 100	30 859	752	2,81
1996	2 366	55 900	31 011	653	2,00
1997 <sup>(1)</sup>	1 756	47 200	26 682	800	2,96
1998	-	46 400	20 442	825	3,55
1999	-	36 200	18 640	914	3,75
2000	-	37 000	18 595	878	2,95
2001	-	32 400	13 930	1 007	2,92
2002	-	28 200	22 836	971	2,87
2003	-	24 600	20 068	975	3,82
2004	-	21 800	17 817	1 014	3,90
2005	-	...	...	1 127	4,11
2006	-	...	...	1 175	3,87
2007	-	...	...	1 122	3,60
2008	-	...	...	1 402	4,14
2009	-	...	...	1 512	4,25
2010	-	...	...	1 435	4,54
2011	-	...	...	1 822	5,08

\* ش.و.ن.ب: الشركة الوطنية للنقل البري.  
 \*\* ش.و.ن.م: الشركة الوطنية للنقل المسافرين، حاليا مقسمة الى خمسة المؤسسات اقتصادية عامة لنقل المسافرين (المؤسسة الاقتصادية العامة لنقل المسافرين، وسط، غرب، شرق، الجنوب الغربي و الجنوب الشرقي).  
 (1) ش.و.ن.ب: وتجدد الإشارة إلى أنه بالنسبة للحمولة المنقولة، بالطن الكيلومتر ابتداءا من 1997، بما فيه المستأجرة و التابعة لها.

## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

النقل

208

عجلة إحصائية 1962-2011

جدول 3: النقل بالسكك الحديدية من 1967 إلى 2011

السنوات	الخطوط المستقلة بالكيلومتر	عدد المسافرين <sup>10</sup>	المسافرين/الكيلومتر <sup>10</sup>	السلع <sup>**</sup> الحمولة المشحونة <sup>10</sup> طن/كلم <sup>(10)</sup>
1967	3 945	5,6	715	4,2
1968	3 951	6,8	858	5,3
1969	3 951	7,6	953	5,9
1970	3 951	7,7	1 013	6,2
1971	3 951	7,9	1 097	6,0
1972	3 951	7,4	1 016	6,6
1973	3 932	6,9	944	6,6
1974	3 918	7,9	1 058	7,9
1975	3 912	8,7	1 159	7,1
1976	3 890	10,2	1 369	6,3
1977	3 890	16,5	1 565	7,0
1978	3 890	20,3	1 644	7,8
1979	3 890	25,0	1 914	9,2
1980	3 907	28,0	2 035	10,4
1981	3 761	29,6	2 156	10,8
1982	3 761	28,0	1 774	11,32
1983	3 761	34,0	1 804	11,39
1984	3 761	36,0	1 835	11,47
1985	3 761	47,7	2 011	12,59
1986	3 761	46,7	2 035	12,47
1987	3 814	43,3	1 972	12,80
1988	3 836	44,9	2 439	13,10
1989	3 836	52,5	2 724	12,56
1990	3 742	53,7	2 991	12,36
1991	3 945	57,8	3 192	11,94
1992	3 945	58,4	2 904	11,11
1993	3 945	58,3	3 010	9,72
* 1994	4 290	50,2	2 234	9,43
* 1995	4 290	40,5	1 574	7,94
* 1996	4 290	44,5	1 826	8,49
* 1997	4 219	38,1	1 360	7,93
* 1998	4 272	34,1	1 163	8,29
* 1999	3 973	32,0	1 069	7,84
2000	3 579	28,3	1 142	7,79
2001	3 548	28,8	981	7,82
2002	3 572	28,9	955	9,25
2003	3 572	27,5	964	8,16
2004	3 572	27,3	950	8,29
2005	3 572	25,7	929	6,66
2006	3 572	21,9	821	6,46
2007	3 572	19,1	758	6,18
2008	3 766	24,7	937	6,90
2009	3 766	27,8	1 141	5,25
2010	3 851	27,3	1 046	5,10
2011	3 851	27,4	1 040	4,98

\* من 1994 إلى 1999، يتعلق الأمر بطول الشبكة.  
\*\* يتعلق الأمر بالسمك ذات السرعة الصغيرة.



## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

النقل

209

حزمة إحصائية 1962-2011

جدول 4: النقل البحري من 1967 إلى 2011 (حركة الموانئ)

السنوات	المسافرين (العدد)			السلع		السنوات
	المجموع	الخروج	الدخول	المجموع 10 <sup>6</sup> طن	بضائع مفرغة 10 <sup>6</sup> طن	
1967	231 023*	111 468	112 739	40,0	5,2	34,8
1968	232 623*	100 845	114 799	46,7	5,7	41,0
1969	256 309*	114 095	122 107	49,0	6,5	42,5
1970	252 617	123 716	128 901	52,2	7,8	44,4
1971	238 052	115 682	122 370	43,2	6,7	36,5
1972	239 852	111 526	127 826	50,6	6,9	43,7
1973	195 085	82 019	113 066	53,9	7,7	46,2
1974	204 311	86 679	117 632	54,2	9,4	44,8
1975	219 005	78 518	140 487	53,5	10,6	42,9
1976	228 645	83 247	145 398	56,0	9,7	46,3
1977	358 690	120 335	238 355	58,3	12,8	45,5
1978	345 333	144 726	200 607	65,3	13,6	51,7
1979	390 472	168 406	222 066	71,0	13,0	58,0
1980	479 773	209 076	270 697	63,4	14,4	49,0
1981	484 711	218 296	266 415	61,7	14,5	47,2
1982	405 702	175 015	230 687	69,4	17,8	51,6
1983	567 959	242 076	325 883	74,7	19,5	55,2
1984	655 680	294 509	361 171	78,0	22,1	55,9
1985	637 054	279 740	357 314	74,3	18,9	55,4
1986	454 824	191 534	263 290	74,9	18,2	56,7
1987	439 042	194 160	244 882	74,6	16,1	58,5
1988	497 509	225 770	271 739	77,9	17,4	60,5
1989	468 846	202 956	265 890	80,4	18,3	62,1
1990	375 571	159 821	215 750	83,4	17,5	65,9
1991	481 999	221 779	260 220	82,1	17,2	64,9
1992	488 386	226 470	261 916	81,2	15,3	65,9
1993	408 376	180 604	227 772	81,2	15,5	65,7
1994	282 512	126 067	156 445	82,2	18,6	63,6
1995	283 966	91 971	191 995	80,7	16,2	64,5
1996	422 747	164 514	258 233	81,8	12,8	69,0
1997	392 689	144 275	248 414	89,5	15,2	74,3
1998	455 819	199 947	255 872	91,5	16,0	75,5
1999	527 751	245 858	281 893	94,5	16,6	77,9
2000	587 347	275 094	312 253	100,3	18,5	81,8
2001	614 213	294 257	319 956	99,5	19,0	80,5
2002	595 307	272 619	322 688	108,1	23,5	84,6
2003	681 934	317 253	364 681	115,1	23,2	91,9
2004	766 848	362 235	404 613	119,0	24,9	94,1
2005	848 170	399 640	448 530	127,1	26,5	100,6
2006	887 271	425 545	461 726	127,0	27,0	100,0
2007	856 699	426 288	430 411	130,3	29,5	100,8
2008	723 746	359 604	364 142	128,2	33,9	94,3
2009	641 438	313 500	327 938	120,5	33,1	87,4
2010	635 389	310 503	324 886	117,9	34,2	83,7
2011	...	...	...	...	...	...

\* المسافرين: من 1967 إلى 1969، بما في ذلك العبور.

## العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام - دراسة مقارنة -

النقل

210

حوصلة إحصائية 1962-2011

جدول 5: النقل الجوي من 1967 الى 2011

السنوات	المسافرين المنقولين عبر الخطوط الجوية الجزائرية		المسافرين المنقولين * ومنها: حركة الملاحة الدولية		الشحن (10 <sup>3</sup> طن) منها الخطوط الجوية الجزائرية
	المجموع	منها: الدولية	المجموع	منها: حركة الملاحة الدولية	
1967	865 000	576 000	301 080	231 010	6,2
1968	973 000	602 098	383 508	288 257	6,4
1969	1 099 804	786 012	445 932	344 661	6,7
1970	1 405 608	947 536	552 757	410 793	7,4
1971	1 523 536	949 857	683 013	477 427	7,4
1972	1 742 893	1 021 466	788 775	507 836	12,0
1973	2 183 814	1 302 561	1 032 617	653 614	10,0
1974	2 583 824	1 461 459	1 212 295	739 719	11,0
1975	3 155 874	1 775 864	1 438 001	840 329	19,4
1976	3 559 483	1 765 549	1 640 292	867 069	31,6
1977	4 408 522	2 130 868	1 977 287	1 031 427	50,1
1978	4 874 031	2 255 216	2 255 983	1 137 772	53,1
1979	5 561 143	2 622 144	2 570 062	1 303 311	47,9
1980	6 172 863	3 102 936	2 847 790	1 515 199	33,9
1981	6 831 574	3 402 583	3 172 515	1 674 900	34,6
1982	7 011 487	3 347 315	3 332 304	1 715 037	40,8
1983	7 158 398	3 409 964	3 410 458	1 767 272	48,6
1984	7 894 000	3 901 128	4 013 740	2 052 483	50,5
1985	8 734 000	3 472 868	4 068 392	2 250 169	61,9
1986	7 719 435	3 546 480	3 691 063	1 852 147	51,6
1987	7 479 027	3 159 523	3 628 792	1 771 861	48,0
1988	7 659 246	3 378 268	3 644 978	1 823 715	40,2
1989	8 318 804	3 822 909	3 862 408	1 964 941	48,9
1990	7 752 389	3 301 269	3 781 336	1 850 535	39,4
1991	6 261 590	2 458 373	3 218 551	1 623 655	30,4
1992	6 500 678	2 424 338	3 347 378	1 620 279	28,7
1993	6 987 818	2 606 981	3 407 635	1 618 120 <sup>1</sup>	31,6
1994	6 869 527	1 984 992	3 370 211	1 269 874 <sup>1</sup>	36,2
1995	6 921 731	1 751 094	3 571 560	1 364 509 <sup>1</sup>	35,4
1996	6 774 449	1 757 304	3 428 979	1 371 321	27,2
1997	7 131 063	1 842 049	3 875 223	1 612 956	26,9
1998	6 233 802	1 750 705	3 267 636	1 528 711	28,1
1999	5 877 121	1 907 619	2 881 659	1 589 826	25,0
2000	6 511 827	2 242 812	2 734 661	1 709 524	22,4
2001	8 219 941	2 579 316	3 082 571	1 866 480	27,2
2002	9 312 068	2 911 066	2 690 208	1 754 802	27,3
2003	7 010 030	2 948 319	3 149 746	1 959 587	27,6
2004	6 753 207	3 128 598	3 116 416	1 864 406	28,2
2005	6 800 162	3 358 329	2 972 737	1 825 526	26,9
2006	6 738 020	3 429 025	2 814 462	1 658 401	27,3
2007	7 419 703	3 820 347	2 968 504	1 758 193	27,6
2008	8 052 970	4 132 600	3 225 896	1 870 490	27,6
2009	8 640 679	4 544 187	3 497 889	2 010 710	26,2
2010	8 254 143	4 768 604	3 364 110	2 067 816	24,2
2011	8 849 532	5 254 285	3 545 317	2 285 810	26,4

\* يتعلق الأمر بحركة الملاحة في المطارات (الوافدين+المغادرين) جميع شركات الطيران.  
ملاحظة: مسافري الخطوط الجوية الجزائرية لاستثناء مسافري الحج والعمرة.  
النقل الجوي: المصدر: وزارة النقل وشركة الخطوط الجوية الجزائرية.  
ملاحظة: النقل الجوي: ابتداء من 2004: المصدر: وزارة النقل.  
<sup>1</sup> أرقام مصححة مقارنة مع النشرة السابقة (نظر الحوصلة الإحصائية 1970-2002 نشرة 2005).

<sup>1</sup> المصدر: وزارة النقل والمؤسسات التابعة لها.

الملحق 3: إحصائيات التجارة الخارجية الجزائرية خلال الأشهر الخمسة الأولى من سنة 2017

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
*République Algérienne Démocratique & Populaire*

Ministère des Finances  
Direction Générale des Douanes

وزارة المالية  
المديرية العامة للجمارك



**STATISTIQUES  
DU COMMERCE EXTERIEUR  
DE L'ALGERIE**

*(Période: Cinq premiers mois 2017)*

*Centre National de l'Informatique et des Statistiques*

*Le présent document comporte les statistiques du commerce extérieur de l'Algérie pour la période des cinq premiers mois de l'année 2017.*

*Elaboré à partir des banques des données du système d'information douanier, ce document fait ressortir l'évolution de la balance commerciale, la structure des échanges extérieurs, les principales catégories des produits importés et exportés, les répartitions par mode de financement et par les principaux partenaires commerciaux.*

**LES STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE**  
**POUR LES CINQ PREMIERS MOIS 2017**

***I- TENDANCE GENERALE***

***II- STRUCTURE DES ECHANGES EXTERIEURS***

***1 -A L'IMPORTATION***

***2- A L'EXPORTATION***

***III- REPARTITION DES IMPORTATIONS PAR MODE DE FINANCEMENT***

***IV- LES PRINCIPAUX PARTENAIRES COMMERCIAUX***

***1-LES PRINCIPAUX CLIENTS***

***2- LES PRINCIPAUX FOURNISSEURS***

***ANNEXES***

## I - TENDANCE GENERALE

Le commerce extérieur Algérien a enregistré au cours des cinq premiers mois 2017 :

- Un volume global des importations de **19,67 milliards de dollars US** soit une légère baisse de **0,98%** par rapport aux résultats des cinq premiers mois 2016.
- Un volume global des exportations de **15,70 milliards de dollars US**, en augmentation de **40,77%** par rapport aux résultats des cinq premiers mois 2016.

Cela s'est traduit par un déficit de la balance commerciale durant la période des quatre premiers mois 2017 de près de **4 milliards de dollars US**, soit une diminution appréciable de **54,4%** par rapport à celui enregistré durant la même période de l'année 2016.

Ces résultats dégagent un taux de couverture des importations par les exportations de **80%** durant les cinq premiers mois 2017, contre seulement **56%** au cours des cinq premiers mois 2016.

Valeurs en millions

	05 mois 2016		05 mois 2017*		Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importations	2 154 290	19 866	2 158 457	19 671	-0,98
Exportations	1 209 257	11 154	1 722 631	15 701	40,77
Balance Commerciale	-945 033	-8 712	-435 826	-3 970	
Taux de Couverture (%)	56		80		

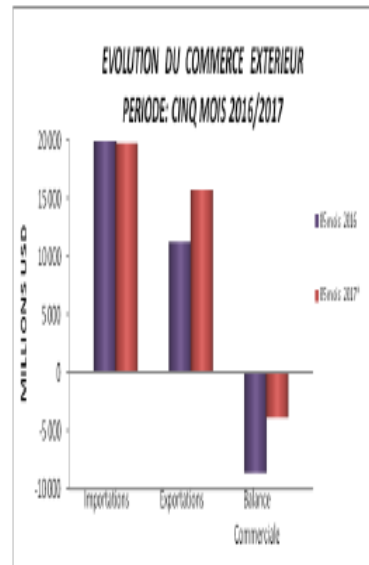
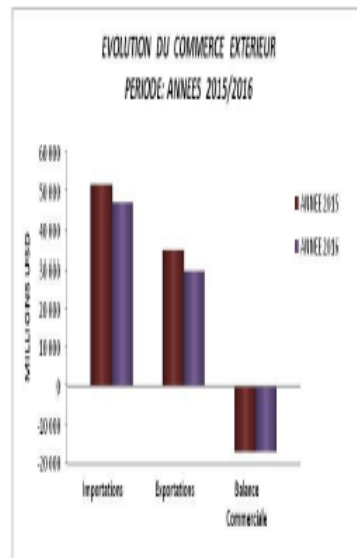
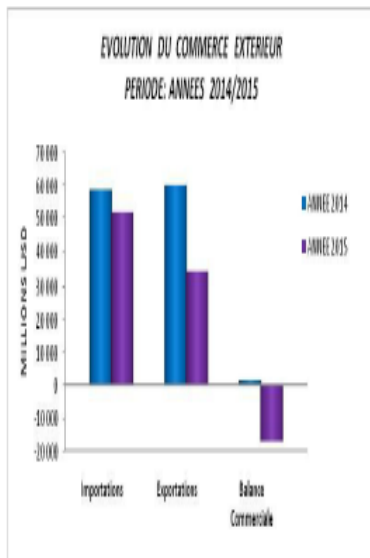


RECAPITULATIF DES RESULTATS DE LA BALANCE COMMERCIALE  
PERIODE : ANNEES (2014 à 2016) ET LES CINQ MOIS (2016/2017\*)

Valeurs en millions

	ANNEE 2014		ANNEE 2015		Evol (%)	ANNEE 2015		ANNEE 2016		Evol (%)	05 mois 2016		05 mois 2017*		Evol (%)
	Dinars	Dollars	Dinars	Dollars		Dinars	Dollars	Dinars	Dollars		Dinars	Dollars	Dinars	Dollars	
Importations	4719708	58580	5193460	51702	-11,74	5193460	51702	5154777	47089	-8,92	2154290	19866	2158457	19671	-4,98
Exportations	4837538	60054	3481837	34668	-42,27	3481837	34668	3286589	30026	-13,39	1209257	11154	1722631	15701	40,77
Balance Commerciale	117830	1474	-1711623	-17064	.	-1711623	-17064	-1868188	-17063	.	-945833	-8712	-435826	-3970	.
Taux de Couverture (%)	103		67		.	67		64		.	56		80		.

(\*) RESULTATS PROMISSES



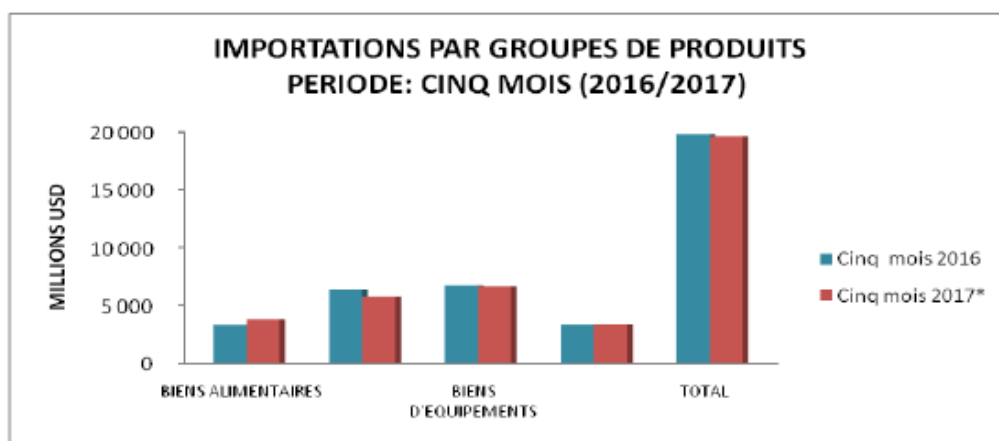
## II - STRUCTURE DES ECHANGES EXTERIEURS

### 1- A L'IMPORTATION

La répartition des importations par groupes de produits, comme l'indique le tableau ci-après fait ressortir des augmentations pour les biens alimentaires 12,96%, les biens de consommation non-alimentaires 1,19% et des diminutions pour les biens destinés à l'outil de production 9,35 % et pour les biens d'équipements 1,11%.

Valeurs en millions Usd

Groupes de Produits	05 mois 2016		05 mois 2017		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
BIENS ALIMENTAIRES	3 363	16,93	3 799	19,31	12,96
BIENS DESTINES A L'OUTIL DE PRODUCTION	6 372	32,07	5 776	29,36	-9,35
BIENS D'EQUIPEMENTS	6 761	34,03	6 686	33,99	-1,11
BIENS DE CONSOMMATION NON ALIMENTAIRES	3 370	16,96	3 410	17,34	1,19
<b>TOTAL</b>	<b>19 866</b>	<b>100 %</b>	<b>19 671</b>	<b>100 %</b>	<b>-0,98</b>





*L'examen des principaux produits par groupes de produits indique ceci :*

*Les «biens d'équipements » : il s'agit essentiellement, comme le montre le tableau ci-dessous, d'appareils électriques pour la téléphonie, de véhicules de transport de personnes et de marchandises et des articles de robinetterie, et de bateaux.*

*Les principaux produits de ce groupe sont :*

*Valeurs en millions Usd*

Principaux Produits	05 mois 2016		05 mois 2017		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
BATEAUX	25,27	0,37	457,30	6,84	1709,66
APPAREILS ELECTRIQUES POUR LA TELEPHONIE OU LA TELEGRAPHIE	605,82	8,96	515,20	7,71	-14,96
VEHICULES DE TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES	263,45	3,90	196,40	2,94	-25,45
ARTICLES DE ROBINETTERIE ET AUTRES	206,12	3,05	211,70	3,17	2,71
TABLEAUX, PANNEAUX ET CONSOLES	233,10	3,45	199,10	2,98	-14,59
MACHINES ET APPAREILS A TRIER, CRIBLER ET MALAXER LES TERRES	181,73	2,69	190,00	2,84	4,55
TRACTEURS	166,08	2,46	194,10	2,90	16,87
TRANSFORMATEURS ELECTRIQUES	199,04	2,94	166,80	2,49	-16,20
CENTRIFUGEUSES	175,57	2,60	157,80	2,36	-10,12
MONITEURS ET PROJECTEURS	212,61	3,14	177,60	2,66	-16,47
<b>Sous Total</b>	<b>2 268,79</b>	<b>33,56</b>	<b>2 466,00</b>	<b>36,88</b>	<b>8,69</b>
<b>Total du Groupe</b>	<b>6 761</b>	<b>100 %</b>	<b>6 686</b>	<b>100</b>	<b>-1,11</b>

Pour les « biens destinés au fonctionnement de l'outil de production » qui représentent près de **29,4%** des importations, sont constitués essentiellement par les tubes et tuyaux et profilés, les huiles destinées à l'industrie alimentaire, les huiles de pétrole, ainsi que les constructions et parties de constructions.

Les principaux produits de ce groupe sont :

Valeurs en millions Usd

Principaux Produits	05 mois 2016		5 mois 2017		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
TUBES ET TUYAUX ET PROFILS CREUX EN FER OU EN ACIER	803,88	12,62	553,80	9,59	-31,11
HUILES DESTINEES A L'INDUSTRIE ALIMENTAIRE	260,48	4,09	328,10	5,68	25,96
CONSTRUCTIONS ET PARTIES DE CONSTRUCTIONS	315,10	4,95	436,50	7,56	38,53
HUILES DE PETROLE OU DE MINERAUX BITUMINEUX	460,69	7,23	470,50	8,15	2,13
DEMI PRODUITS EN FER OU EN ACIER NON ALLIES	114,91	1,80	245,80	4,26	113,91
PRODUITS LAMINES PLATS EN FER OU ACIER	194,15	3,05	182,70	3,16	-5,90
LE BOIS	231,60	3,63	152,20	2,64	-34,28
BARRES EN FER ET EN ACIER	434,76	6,82	86,10	1,49	-80,20
POLYMERES DE L'ETHYLENE	234,52	3,68	134,00	2,32	-42,86
POLYACETALS	126,88	1,99	129,50	2,24	2,06
<b>Sous Total</b>	<b>3 176,97</b>	<b>49,86</b>	<b>2 719,20</b>	<b>47,08</b>	<b>-14,41</b>
<b>Total du Groupe</b>	<b>6 372</b>	<b>100 %</b>	<b>5 776</b>	<b>100 %</b>	<b>-9,35</b>

*Le groupe des « biens alimentaires » vient en troisième position dans la structure de nos importations avec la cote part de 19,31% et un volume de 3,80 milliards de dollars US. Par rapport aux cinq premiers mois 2016, ce groupe enregistre une augmentation de 12,96%, soit 436 millions de dollars US en valeur absolue.*

*Les principaux produits de ce groupe sont :*

Valeurs en millions Usd

Principaux Produits	05 mois 2016		05 mois 2017		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
CEREALES, SEMOULES ET FARINES	1 193,00	35,47	1 261,00	33,19	5,70
LAITS ET PRODUITS LAITIERS	391,88	11,65	673,52	17,73	71,87
SUCRES ET SUCRERIES	320,68	9,54	477,33	12,56	48,85
CAFE ET THE	153,01	4,55	171,24	4,51	11,91
LEGUMES SECS ET AUTRES	143,53	4,27	154,86	4,08	7,89
VIANDES	97,46	2,90	123,10	3,24	26,31
<b>Sous Total</b>	<b>2 299,56</b>	<b>68,38</b>	<b>2 861,05</b>	<b>75,31</b>	<b>24,42</b>
<b>Total du Groupe</b>	<b>3 363</b>	<b>100 %</b>	<b>3 799</b>	<b>100 %</b>	<b>12,96</b>

Le groupe des « biens de consommation non alimentaires » occupe le dernier rang dans la structure des importations réalisées durant les cinq premiers mois 2017 avec 3,41 milliards de dollars US soit une proportion de 17,34% du volume global, et une légère augmentation de 1,19% par rapport aux cinq mois de l'année 2016.

Les principaux produits de ce groupe sont :

Principaux Produits	05 mois 2016		05 mois 2017		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
MEDICAMENTS	808,76	24,00	672,60	19,72	-16,84
VEHICULES DE TOURISME	504,02	14,96	530,80	15,57	5,31
PARTIES ET ACCESSOIRES DE VEHICULES AUTOMOBILES	171,53	5,09	164,10	4,81	-4,33
REFRIGERATEURS, CONGELATEURS	110,96	3,29	120,50	3,53	8,60
PARTIE RECONNAISSABLES DESTINEES AUX APPAREILS D'EMISSION	28,62	0,85	84,20	2,47	194,20
MEUBLES ET LEURS PARTIES	93,20	2,77	101,10	2,96	8,48
TISSUS DE FILS DE FILAMENTS SYNTHETIQUES	64,63	1,92	75,90	2,23	17,44
POELES, CHAUDIERES A FOYER	56,05	1,66	83,60	2,45	49,15
PNEUMATIQUES NEUFS EN CAOUTCHOUC	181	5,37	144,60	4,24	-20,11
<b>Sous Total</b>	<b>2 018,77</b>	<b>59,90</b>	<b>1 977,40</b>	<b>57,99</b>	<b>-2,05</b>
<b>Total du Groupe</b>	<b>3 370</b>	<b>100 %</b>	<b>3 410</b>	<b>100 %</b>	<b>1,19</b>

## 2 - A L'EXPORTATION

Dans la structure des exportations Algériennes, les hydrocarbures continuent à représenter l'essentiel de nos ventes à l'étranger durant les cinq premiers mois 2017 avec une part de 94,63% du volume global des exportations, et une hausse de 42,95% par rapport à la même période 2016.

Quant aux exportations « hors hydrocarbures », elles demeurent toujours marginales, avec seulement 5,37% du volume global des exportations soit une valeur de 843 millions de dollars US. Elles ont enregistré une hausse de 10,92% par rapport aux cinq mois 2016.

Les principaux produits hors hydrocarbures exportés, sont constitués essentiellement par le groupe « demi-produits » qui représente une part de 3,95% du volume global des exportations soit l'équivalent de 620 millions de dollars US. Le groupe « biens alimentaires » vient en seconde position avec une part de 1,03% soit 161 millions de dollars US suivi par le groupe « produits bruts » avec la part de 0,19% soit en valeur absolue 30 millions de dollars US, et enfin les groupes « biens d'équipement industriels » et « biens de consommations non alimentaires » avec les parts respectives de 0,16% et 0,04%.

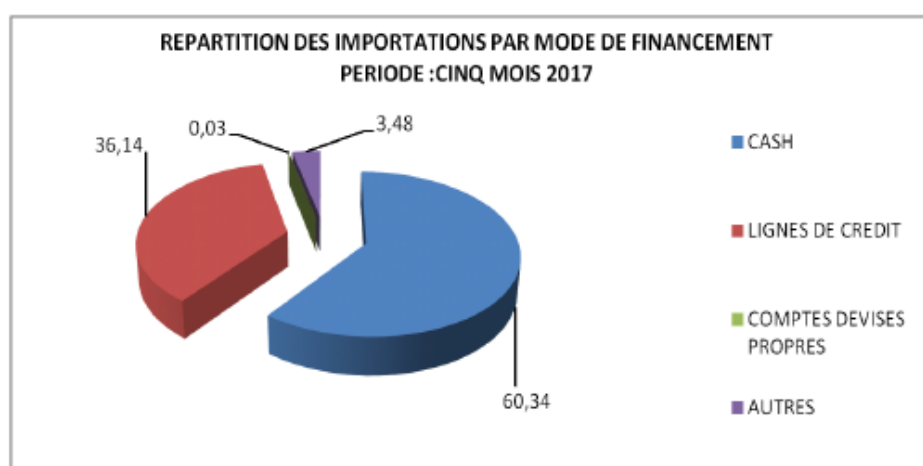
Les principaux produits hors hydrocarbures exportés sont :

Principaux Produits	05 mois 2016		05 mois 2017		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
HUILES ET AUTRES PRODUITS PROVENANT DE LA DISTILLATION DES GOUDRONS	184,63	24,29	250,00	29,66	35,41
AMMONIACS ANHYDRES	153,19	20,16	192,50	22,84	25,66
ENGRAIS MINERAUX OU CHIMIQUES AZOTES	176,68	23,25	115,00	13,64	-34,91
SUCRES DE CANNE OU DE BETTERAVE	73,91	9,73	100,00	11,86	35,30
DATTES	18,99	2,50	27,50	3,26	44,81
PHOSPHATE DE CALCIUM	26,39	3,47	23,71	2,81	-10,16
HYDROCARBURES CYCLIQUES	20,24	2,66	13,84	1,64	-31,62
MACHINE A LAVER LE LINGE	-	-	15,80	1,87	-
HYDROGENE ET GAZ RARES	11,36	1,49	13,40	1,59	17,96
ALCOOLS ACYCLIQUES	16,64	2,19	9,00	1,07	-45,91
Sous Total	682,03	89,74	760,75	90,24	11,54
Total du Groupe	760	100 %	843	100 %	10,92

### III/ REPARTITION DES IMPORTATIONS PAR MODE DE FINANCEMENT

Les importations réalisées au cours des cinq premiers mois 2017 ont été financées par CASH à raison de 60,34%, soit 11,87 milliards de dollars US, enregistrant ainsi une hausse de 2,52% par rapport aux cinq mois 2016. Les lignes de crédits ont financé 36,14% du volume global des importations, soit une baisse de 4,67%. Le reste des importations est réalisé par le recours aux comptes de devises propres et aux autres transferts financiers à raison de près de 3,51%, soit en valeur absolue un montant de 691 millions de dollars US.

Mode de Financement	05 mois 2016		05 mois 2017		Evolution (%)
	Valeurs	Struc %	Valeurs	Struc %	
CASH	11 578	58,28	11 870	60,34	2,52
LIGNES DE CREDIT	7 458	37,54	7 110	36,14	-4,67
COMPTES DEVICES PROPRES	3	0,02	6	0,03	-
AUTRES	827	4,16	685	3,48	-17,17
<b>Total</b>	<b>19 866</b>	<b>100 %</b>	<b>19 671</b>	<b>100 %</b>	<b>-0,98</b>



**NB :** - LE CASH correspond au mode de règlement Remise Documentaire  
- Les Lignes de Crédit correspondent au Crédit Documentaire

**IV / LES PRINCIPAUX PARTENAIRES COMMERCIAUX :**

**1- LES PRINCIPAUX CLIENTS :**

*Durant les cinq premiers mois 2017, l'Italie a été notre principal client avec une part de 16,57% des ventes Algériennes à l'étranger suivie par l'Espagne 11,81% et la France 11,69%.*

<i>Valeurs en Millions de USDollars</i>			<i>Evolution (%)</i>
<i>Principaux Clients</i>	<i>Valeurs</i>	<i>Structure (%)</i>	<i>05 MOIS 2016/2017</i>
ITALIE	2 602	16,57	17,10
ESPAGNE	1 854	11,81	13,19
FRANCE	1 836	11,69	28,03
USA	1 491	9,50	26,89
PAYS-BAS	1 010	6,43	108,68
BRESIL	971	6,18	34,49
TURQUIE	779	4,96	33,39
CANADA	610	3,89	15,53
GRANDE BRETAGNE	737	4,69	103,03
BELGIQUE	428	2,73	16,30
INDE	376	2,39	95,83
PORTUGAL	348	2,22	-13,65
GRECE	240	1,53	-
TUNISIE	248	1,58	-6,42
CUBA	220	1,40	-
<b>Sous Total</b>	<b>13 750</b>	<b>87,57</b>	
<b>Total Général</b>	<b>15 701</b>	<b>100 %</b>	



## 2- LES PRINCIPAUX FOURNISSEURS :

La Chine qui représente notre principal fournisseur durant les cinq mois de l'année 2017 a expédié près de **20%** de nos importations, suivie par la France **8,50%** et l'Italie **7,03%**.

Principaux Fournisseurs	Valeurs en Millions de USDollars		Evolution (%) 05 mois 2016/2017
	Valeurs	Structure (%)	
CHINE	3 925	19,95	10,44
FRANCE	1 673	8,50	-26,91
ITALIE	1 382	7,03	-32,95
ALLEMAGNE	1 338	6,80	17,78
ESPAGNE	1 228	6,24	-20,98
REP DE COREE	961	4,89	100,63
TURQUIE	909	4,62	62,32
USA	742	3,77	-0,27
ARGENTINE	714	3,63	51,59
BRESIL	634	3,22	31,81
FEDERATION DE RUSSIE	515	2,62	78,82
INDE	473	2,40	27,15
NOUVELLE ZELANDE	337	1,71	237,00
CANADA	282	1,43	-13,50
PAYS-BAS	272	1,38	13,81
Sous Total	15 385	78,21	
Total Général	19 671	100 %	



## *ANNEXES*

**ECHANGES EXTERIEURS DE L'ALGERIE PAR GROUPES D'UTILISATION**

**PERIODE : CINQ PREMIERS MOIS (2016/2017)**

Valeurs en Millions

A l'Importation	05 mois 2016			05 mois 2017*			Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Structure (%)	Dinars	Dollars	Structure (%)	
Alimentation	364 757	3 363	16,93	416 854	3 799	19,31	12,96
Energie & Lubrifiants	60 001	553	2,78	64 115	584	2,97	5,61
Produits Bruts	76 354	704	3,54	76 340	696	3,54	-1,14
Demi-Produits	554 661	5 115	25,75	493 389	4 496	22,86	-12,10
Biens d'Equipements Agricoles	22 220	205	1,03	33 129	302	1,54	47,32
Biens d'Equipements Industriels	710 857	6 556	33,00	700 515	6 384	32,45	-2,62
Biens de Consommation (non-alimentaires)	365 440	3 370	16,96	374 115	3 410	17,34	1,19
<b>Total</b>	<b>2 154 290</b>	<b>19 866</b>	<b>100</b>	<b>2 158 457</b>	<b>19 671</b>	<b>100</b>	<b>-0,98</b>

Valeurs en Millions

A l'Exportation	05 mois 2016			05 mois 2017*			Evolution (%)
	Dinars	Dollars	Structure (%)	Dinars	Dollars	Structure (%)	
Alimentation	12 554	116	1,04	17 696	161	1,03	38,79
Energie & Lubrifiants	1 126 910	10 394	93,19	1 630 060	14 858	94,63	42,95
Produits Bruts	3 376	31	0,28	3 263	30	0,19	-3,23
Demi-Produits	63 383	585	5,24	68 070	620	3,95	5,98
Biens d'Equipements Agricoles	3	-	-	10	-	-	-
Biens d'Equipements Industriels	2 254	21	0,19	2 730	25	0,16	-
Biens de Consommation (non-alimentaires)	777	7	0,06	802	7	0,04	0,00
<b>Total</b>	<b>1 209 257</b>	<b>11 154</b>	<b>100</b>	<b>1 722 631</b>	<b>15 701</b>	<b>100</b>	<b>40,77</b>

الملحق 4: طريقة قراءة سند شحن تقليدي بشكل مفصل

Comment lire un connaissement ?

**IDENTITÉ DE L'ARMATEUR**      **N° DE RÉSERVATION**

**LIEU DE RÉCEPTION PAR L'OPÉRATEUR DU RÉ-ACHEMINEMENT**      **LIGNE MARITIME**

**MODE DE RÉ-ACHEMINEMENT**      **N° DE CONNAISSEMENT**

**PORT DE CHARGEMENT**      **NOM DU NAVIRE**

**PORT DE DÉCHARGEMENT**      **LIEU DE LIVRAISON FINALE (à destination)**

**CSAV**      **COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.**  
BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND INTERMODAL SHIPMENT

**SHIPPER (NAME AND FULL ADDRESS)**      **BOOKING NBR**      **SERVICE**      **B/L NUMBER**

**CHARGEUR**      **EXPORT REFERENCES**

**CONSIGNEE (NAME AND FULL ADDRESS)**      **FORWARDING AGENT - REFERENCES (NAME AND FULL ADDRESS / F.M.C.)**

**DESTINATAIRE**      **NOM DU TRANSITAIRE**

**NOTIFY (NAME AND FULL ADDRESS)**      **POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS**

**PERSONNE OU ENTITÉ DEVANT ÊTRE PRÉVENUE**      **LIEU D'ORIGINE DE LA MARCHANDISE**

**PRECARIAGE BY (MSDEL (\*))**      **PLACE OF RECEIPT BY PRECARRIER (\*)**

**PORT OF LOADING**      **OCEAN VESSEL (Vessel./voyage/leg)**

**PORT OF DISCHARGE**      **PLACE OF FINAL DELIVERY BY ONCARRIER (\*)**

**PREMIER TRANSPORT / FEEDER**

**PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE**

MARKS AND NUMBERS	N° OF PKGS./CNTRS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
<b>MARQUES DISTINCTIVES ET N° DU CONTENEUR</b>		<b>DESCRIPTION DE LA MARCHANDISE</b>	<b>POIDS ET DIMENSIONS (unité à préciser)</b>	

SHIPPERS DECLARED VALUE \$ (IF NOT DECLARED, LIABILITY LIMIT APPLIES AS PER CLAUSE 16.) :

**TOTAL NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER :**

The number of containers or packages shown in the "TOTAL NO OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER" box which are used by the Shipper to hold or consolidate the Goods described in the "PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE" box, have been received by COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. from the Shipper in apparent good order and condition except as otherwise indicated herein - weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, description, contents and value unknown - for Carriage from the Place of Receipt to the Port of Loading. Liability is applicable to the Port of Discharge or the Place of Delivery whichever is applicable on the terms and conditions herein INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF. THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AND THE TERMS AND ACCORDANCE WITH THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF.

IN WITNESS WHEREOF THREE (3) ORIGINAL BILLS OF LADING (unless otherwise stated above) HAVE BEEN ISSUED ALL OF THE SAME TENOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCOMPANIED BY THE OTHERS TO REMAIN VOID.

COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.  
as Carrier

FREIGHT CHARGES	RATE	PREPAID	COLLECT	PAYABLE AT
<b>MONTANT DU FRET</b>		<b>PRÉPAYÉ</b>		<b>LIEU DE PAIEMENT</b>
	<b>TAUX</b>		<b>PAYABLE À DESTINATION</b>	

Place issued : **DATE ET LIEU D'ÉMISSION**

Date issued :

(\* ) Applicable only when used intermodal Bill of Lading (see clause 10 on the reverse hereof)

## الملحق 5: نموذج طلب قيد تحكيم (بالطريقة الإلكترونية)

الموقع الإلكتروني الخاص بالصفحة التحكيمية الإلكترونية: المركز المصري للتحكيم

<http://www.egyptianac.com>

نموذج رقم ( 1 ) بيانات المحكم

بيانات المحكم				1
الاسم باللغة العربية :				
الاسم باللغة الانجليزية :				
العنوان ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
الجنسية		الوظيفة		
محل العمل ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
تليفون ارضي	موبايل	فاكس		
بريد الكتروني				
بيانات ممثل المحكم : في حالة قيام المحكم بتعيين ممثل له في النزاع يرجى تزويد المركز بالبيانات التالية				2
الاسم باللغة العربية :				
الاسم باللغة الانجليزية :				
العنوان ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
الجنسية		الوظيفة		
محل العمل ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
تليفون ارضي	موبايل	فاكس		
بريد الكتروني				
يرجى تحديد العنوان المطلوب استخدامه في المراسلات و الإخطارات 0				3
عنوان المحكم				
عنوان الممثل القانوني للمحكم				

نموذج رقم ( 2 ) بيانات المحكم ضده

بيانات المحكم ضده				1
الاسم باللغة العربية :				
الاسم باللغة الانجليزية :				
العنوان ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
الجنسية		الوظيفة		
محل العمل ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
تليفون	موبايل	فاكس	ارضي	
بريد الكتروني				
بيانات ممثل المحكم ضده : في حالة قيام المحكم ضده بتعيين ممثل له في النزاع يرجى تزويد المركز بالبيانات التالية				2
الاسم باللغة العربية :				
الاسم باللغة الانجليزية :				
العنوان ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
الجنسية		الوظيفة		
محل العمل ( الدولة / المدينة / التفاصيل ) :				
تليفون	موبايل	فاكس	ارضي	
بريد الكتروني				
يرجى تحديد العنوان المطلوب استخدامه في المراسلات و الإخطارات 0				3
عنوان المحكم ضده				
عنوان الممثل القانوني للمحكم ضده				

نموذج رقم ( 3 ) بيانات اتفاق التحكيم

بيانات اتفاق التحكيم		
هل يوجد هناك أي اتفاق على التحكيم بين الأطراف	نعم ( ) لا ( )	1
في حالة الإجابة بنعم يرجى تزويد المركز بتفاصيل اتفاق التحكيم (نص الاتفاق، تاريخ الاتفاق، أية شروط خاصة بالاتفاق حول القانون الواجب التطبيق على الإجراءات وعلى موضوع النزاع)، وبنسخة عن المستندات التعاقدية التي تضمنت اتفاق التحكيم		2
هل حدد اتفاق التحكيم مكان التحكيم ولغة إجراءات التحكيم؟ (يرجى ذكر التفاصيل)		3

نموذج رقم ( 4 ) تفويض المركز المصري للتحكيم في اختيار المحكم / المحكمين

تفويض المركز المصري للتحكيم في اختيار المحكم / المحكمين	
هل هناك اتفاق على عدد المحكمين	
إذا كان هناك اتفاق على عدد المحكمين ما هو العدد	
هل هناك تحديد لجهة معينة لتعيين المحكمين - في حالة وجود اتفاق على جهة معينة لتعيين المحكمين يرجى ذكر التفاصيل	
هل هناك شروط او مواصفات محددة في المحكم / المحكمين	
أفوض المركز المصري للتحكيم في اختيار وتعيين المحكم / المحكمين	

نموذج رقم ( 5 ) المحكم / المحكمين المرشحين من قبل المحكم

المحكم / المحكمين المرشحين من قبل المحكم	
هل ترغب بتسمية شخص محدد لتعيينه محكماً في هذا النزاع: يرجى ذكر اسم المحكم المرشح من قبل المحكم وتفاصيل عناوينه بالكامل	
اسم المحكم المرشح:	
الجنسية:	
نوع الأعمال / الوظيفة	
مكان عمل وإقامة المحكم المرشح ( الدولة / المدينة / التفاصيل )	
تليفون ارضي	
موبايل	
فاكس	
بريد الكتروني	

نموذج رقم ( 6 )

ملخص موضوع النزاع
يرجى كتابة ملخص عن طبيعة النزاع والظروف التي أدت إلى تقديم الدعوى وبيان مجموع قيمة المتنازع عليه (يرجى ذكر قيمة النزاع أو تقدير لقيمة المطالبة بالدرهم الإماراتي أو غيره من العملات) :
( كما يرجى تحديد فيما إذ كانت المطالبات تشمل مصاريف التحكيم ومصاريف وأتعاب المحاماة من عدمه )
أنا الموقع أدناه المتقدم بطلب التحكيم ألتمس من السادة المركز المصري للتحكيم اتخاذ كافة الإجراءات وفق قواعد التحكيم لدى المركز المصري للتحكيم
<u>التوقيع</u>

نموذج رقم ( 7 )

للاستعمال الرسمي	
	تاريخ تسجيل الطلب:
	رقم الدعوى
التأكد من أن الطلب يشمل	
	نسخة عن اتفاق التحكيم المطلوب
	عدد كافي من النسخ
	العناوين واضحة
	رسوم التسجيل



## قائمة المراجع

### المراجع باللغة العربية:

#### 1. الكتب:

- أحمد المهدي، الإثبات في التجارة الإلكترونية، دار الكتب القانونية، مصر، 2004.
- أحمد بلقاسم، التحكيم الدولي، دار هومة، الجزائر، الطبعة الثانية، 2006.
- أحمد عبد الكريم سلامة. القانون الدولي الخاص النوعي. دار النهضة العربية. مصر. 2000.
- أحمد عبد الكريم سلامة، علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولا ومنهجيا، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصر، الطبعة الأولى، 1996.
- أسامة أحمد شوقي المليجي، استخدام مخرجات التقنيات العلمية الحديثة وأثره على قواعد الإثبات المدني، القاهرة، مصر، 2000.
- أفراح عبد الكريم خليل، التحكيم في المنازعات البحرية، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 14، العدد 50، السنة 16.
- إلياس ناصيف، العقود الدولية، التحكيم الإلكتروني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2012.
- إيناس الخالدي، التحكيم الإلكتروني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009.
- بلال عبد المطلب بدوي، التحكيم الإلكتروني كوسيلة لتسوية منازعات التجارة الإلكترونية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر 2006.
- خالد حمدي عبد الرحمن، التعبير عن الإرادة في العقد الإلكتروني، دار النهضة العربية، مصر، 2006.

- خالد حنفي، أوصى بدرس نصوص إتفاق روتردام . مؤتمر في الإسكندرية ناقش توحيد قوانين النقل البحري، جريدة الحياة، الإسكندرية، مصر، العدد 16826، 2009/09/24، الصفحة الاقتصادية.
- خالد ممدوح ابراهيم، التحكيم الإلكتروني في عقود التجارة الدولية، إبرام العقد الإلكتروني، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2008.
- رودريك إيليا أبي خليل، موسوعة العولمة والقانون الدولي الحديث بين الواقعية السياسية والحاكمية العالمية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2013.
- سامي بديع منصور، الوسيط في القانون الدولي الخاص، تقنية وحلول النزاعات الدولية الخاصة، دار العلوم العربية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1994.
- سامي عبد الباقي، التحكيم التجاري الإلكتروني، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، مصر، 2004.
- سلطان عبد الله محمود الجواربي، عقود التجارة الإلكترونية والقانون الواجب التطبيق، دراسة قانونية مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2010.
- سمير حامد عبد العزيز الجمال، التعاقد عبر تقنيات الاتصال الحديثة، دار النهضة العربية، مصر، الطبعة الأولى، 2006.
- سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2010.
- شافع بلعيد عاشور. العولمة التجارية والقانونية للتجارة الالكترونية. دار هومة. الجزائر. 2006.
- صالح المنزلاوي. القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية. دار الجامعة الجديدة. الإسكندرية. مصر. 2006.
- صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، دون تاريخ.
- طارق إبراهيم الدسوقي عطية، الموسوعة الأمنية: الأمن المعلوماتي، النظام القانوني لحماية المعلوماتية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2015.

- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004.
- طاهر شوقي مؤمن، عقد البيع الإلكتروني، بحث في التجارة الإلكترونية، دار النهضة العربية، مصر، 2007.
- طوني ميشال عيسى، التنظيم القانوني لشبكة الإنترنت، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2001.
- عادل أبو هشيمة محمد حوتة، عقود خدمات المعلومات الإلكترونية في القانون الدولي الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة الثانية.
- عادل رمضان الأبيوكي، التوقيع الإلكتروني في التشريعات الخليجية (دراسة مقارنة)، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 2008.
- عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1996.
- عباس العبودي، التعاقد عن طريق وسائل الاتصال الفوري وحجيتها في الإثبات المدني، ودار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1997.
- عباس العبودي، تحديات الإثبات بالسندات الإلكترونية ومتطلبات النظام القانوني لتجاوزها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2010.
- عباس حلمي. القانون البحري. ديوان المطبوعات الجامعية. الجزائر - الطبعة الثانية. 1988.
- عبد الباسط جاسم محمد، إبرام العقد عبر الإنترنت، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2010.
- عبد الباسط جاسم محمد. تنازع الاختصاص القضائي الدولي في التعاملات التجارية الإلكترونية، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى. 2014.
- عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007.
- عبد الفتاح بيومي حجازي، التجارة الإلكترونية في القانون العربي الأنموذجي لمكافحة جرائم الكمبيوتر والإنترنت، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2007.

- عبد الفتاح بيومي حجازي، التوقيع الإلكتروني، تعريفه، مدى حجبيته في الإثبات، دار النهضة العربية، مصر، دون تاريخ.
- عبد القادر حسين العطير. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية. دراسة مقارنة. مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع. الأردن. 1999.
- عبد العزيز فهمي هيكل، التطور الإلكتروني للمكاتب، دار الكتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1985.
- عبد الله أحمد عبد الله غرابية، حجية التوقيع الإلكتروني في التشريع المعاصر، دار الراجحة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2008.
- عبد الله حسين علي محمود، حماية المستهلك من الغش التجاري والصناعي، دراسة مقارنة بين دولة الإمارات العربية المتحدة والدول الأجنبية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة الثانية، 2002.
- عبد المنعم زمزم، قانون التحكيم الإلكتروني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2009.
- عصام عبد الفتاح مطر، التحكيم الإلكتروني، ماهيته، إجراءاته وآلياته في تسوية منازعات التجارة الإلكترونية والعلامات التجارية وحقوق الملكية الفكرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2009.
- علي إبراهيم، منظمة التجارة العالمية، جولة أوروغواي وتقنين نهب العالم، دار النهضة العربية، مصر، 1997.
- علي حسن سالم، التجارة الدولية الميسرة، بيت الأحكام الدولية، الأردن، دون تاريخ.
- علي عبد العالي خشان الأسدي، حجية الرسائل الإلكترونية في الإثبات المدني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2013.
- عزيز العكيلي. دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف. دار النهضة العربية. القاهرة. مصر. 1971.
- غني حسون طه، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، بغداد، العراق، 1971.

- فادي محمد عماد الدين توكل، عقد التجارة الإلكترونية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2010.
- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2003.
- لورنس محمد عبيدات، إثبات المحرر الإلكتروني، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2005.
- مجيد حميد العنكي، سندات الشحن وتطور اساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، المجلد السابع، العدد 1 و2، مطبعة العاني، بغداد، العراق، 1988.
- محمد إبراهيم أبو الهيجاء. التحكيم بواسطة الإنترنت. الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع. دار الثقافة للنشر والتوزيع. عمان. الأردن. 2002.
- محمد إبراهيم موسى، انعكاسات العولمة على عقود التجارة الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2007.
- محمد إبراهيم موسى. سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول. دار الجامعة الجديدة للنشر. مصر. 2005.
- محمد سعد خليفة، مشكلات البيع عبر الانترنت، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2004.
- محمد الأطرش، القانون الدولي الخاص، مطبعة مراكش، المغرب، الطبعة الثانية، 2005.
- محمد عبد الستار كامل نصار، دور القانون الدولي العام في النظام الاقتصادي العالمي الجديد، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2011.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
- محمود محمد ياقوت، حرية المتعاقدين في اختيار قانون العقد الدولي بين النظرية والتطبيق، دراسة تحليلية ومقارنة في ضوء الاتجاهات الحديثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000.
- محمود عبد الرحيم الشريفات. التراضي في تكوين العقد عبر الانترنت. دراسة مقارنة. دار الثقافة للنشر والتوزيع. 2009.

- مصطفى رشدي شيحة، اتفاقات التجارة العالمية في عصر العولمة، دار الجامعة الحديثة، مصر، 2003.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2006.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006.
- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 2012.
- منير عبد المجيد، قضاء التحكيم في منازعات التجارة الإلكترونية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1995.
- منير محمد الجنبهي، ممدوح محمد الجنبهي، التحكيم الإلكتروني، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2006.
- نبيل زيد مقابلة. التحكيم الدولي الخاص في القانون الأردني. دراسة مقارنة. معهد البحوث والدراسات العربية. القاهرة. 2000.
- نبيل زيد مقابلة، النظام القانوني لعقود خدمات المعلومات في القانون الدولي الخاص، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- نضال إسماعيل برهم، أحكام عقود التجارة الإلكترونية، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2005.
- هبة ثامر محمود عبد الله، عقود التجارة الإلكترونية (دراسة مقارنة)، مكتبة السنهوري، منشورات زين الحقوقية، البقاع، لبنان، الطبعة الأولى، 2011.
- هبة حسين محمد زايد، الحماية الجنائية للصفقات الإلكترونية، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر . الإمارات، 2015.
- هشام صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995.
- هشام علي صادق، دراسات في القانون الدولي الخاص، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1986.

- وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، روتردام 2008، مقارنة مع اتفاقية لاهاي . فيسبي 1924 . 1968 وهامبورج 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2013.
- وجدي حاطوم، القانون البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، 2011.
- يوسف حسن يوسف. العقود التجارية الإلكترونية الدولية. المركز القومي للإصدارات القانونية. القاهرة. مصر. الطبعة الأولى. 2012.

## 2. الرسائل العلمية:

- بن موسى كمال، من الجات إلى المنظمة العالمية للتجارة، مذكرة ماجستير، معهد العلوم الإقتصادية، جامعة الجزائر، أبريل 1996.
- بوزوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة وهران 2، كلية الحقوق، 2013/2012.
- خليل إبراهيم محمد، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، كلية الحقوق، العراق، 2005.
- رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، رسالة ماجستير، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر، 2005، غير منشورة.
- رجاء نظام حافظ بني شمس، الإطار القانوني للتحكيم الإلكتروني (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، كلية الدراسات العليا، تخصص قانون خاص، 2009.
- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة وهران، 2013/2012.

- طاشت طاهر، انعكاسات انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة على الجمارك الجزائرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، فرع قانون الأعمال، جامعة تيزي وزو. 2013.
- عبد الستار محمد عزيز خان، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين اتفاقية بروكسل 1924 وهامبورغ 1978، مستخلص لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير، الفصل الدراسي الثاني، 1417 هـ.
- علاء عبد الأمير موسى النائلي، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بابل، العراق، 2013.
- عمر خالد محمد الزريقات. عقد البيع عبر الإنترنت. دراسة تحليلية. أطروحة دكتوراه. جامعة عين شمس. مصر. 2005.
- قماز ليلي الدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2014/2013.
- محمد عبد الله محمد المؤيد، منهج القواعد الموضوعية في فض المنازعات الخاصة ذات الطابع الدولي، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، مصر، 1997.
- محمد محمد علي إبراهيم، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر، أطروحة دكتوراه، جامعة قناة السويس، مصر، 1999، غير منشورة.
- نافذ الياسين محمد المدهون، النظام القانوني لحماية التجارة الإلكترونية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 2007.
- نافع بحر سلطان الباني. تنازع القوانين في منازعات التجارة الإلكترونية. رسالة ماجستير. كلية الحقوق. جامعة بغداد. 2004.
- نايلة قمير عبيد، التوجهات الحديثة للتحكيم التجاري الدولي، المجلة اللبنانية للتحكيم العربي والدولي، العدد 47، بيروت، لبنان، 1998.



- هبايش فوزية. دور التجارة الالكترونية في تفعيل مناطق التجارة الحرة . حالة منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى . رسالة ماجستير . كلية العلوم الاقتصادية والتجارية تخصص مالية واقتصاد دولي . جامعة حسيبة بن بوعلوي . الشلف . 2012/2011 .

### 3. المقالات والمحاضرات:

- أحمد ولد محمد المصطفى، العقد الإلكتروني في القانون الدولي الخاص، دون عنوان، بتاريخ: 2014/01/16.
- الأكاديمية البريطانية العربية للتعليم العالي، إشن بضاعتك، على الموقع: <http://www.abahe.co.uk/marketing-and-strategic-planning-enc/63865-shipping-goods-after-e-procurement.html> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/10/30.
- أبو غزالة طلال. التجارة الإلكترونية. مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <http://www.commerce.net/> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/10/05.
- ابراهيم الدسوقي أبو الليل، إبرام العقد الإلكتروني في ضوء أحكام القانون الاماراتي والقانون المقارن، بحث منشور على الموقع: [www.arablawinfo.com](http://www.arablawinfo.com)
- اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية تدخل حيز التنفيذ، موقع جريدة الدستور، عمان، الأردن، 2010/02/03، على الموقع: <https://www.addustour.com/articles/659402> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/07/10.
- أحمد عبد العزيز، جاسم زكريا، فراس عبد الجليل الطحان، العولمة الاقتصادية وتأثيراتها على الدول العربية، مجلة الإدارة والاقتصاد، العدد 86، 2011.
- أحمد عبد الغفار، التحكيم في المنازعات البحرية، مركز الاسكندرية للتحكيم الدولي والوسائل البديلة لحل المنازعات، على الموقع الإلكتروني: <http://aiacad.com> . تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/28.
- الاتفاق العام للتجارة في الخدمات (جاتس) الحقيقة والخيال (GATS FACT AND FICTION)، موقع منظمة التجارة العالمية، دون تاريخ، على الموقع:

، <http://www.wtoarab.org/UploadFiles/2011/gatesagreement.pdf?lang=ar>

تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/21.

• النقل متعدد الوسائط أحد مكونات سلسلة الإمداد العالمية، دون اسم، على الموقع: [https://bouhoot.blogspot.com/2016/12/blog-post\\_360.html](https://bouhoot.blogspot.com/2016/12/blog-post_360.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/12/07.

• إيفا أبي حيدر، أجور الشحن البحري تتهاوى... وأسعار السلع صامدة، جريدة الجمهورية، لبنان، بتاريخ: 2015/08/31، على الموقع:

<http://www.aljournhouria.com/news/index/256467> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/06/22.

• بيئة وفرص التجارة الإلكترونية في الإمارات، الجوانب القانونية وتحديات عمليات التجارة الإلكترونية، صحيفة البيان، صحيفة البيان، 2001/02/13، على الموقع <http://www.albayan.ae/economy/2001-02-13-1.1135137> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/07/07.

• الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، دون اسم، مقال منشور على الموقع: <http://www.raseef-cont.com> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/03/14.

• حركة التجارة الدولية في ظل العولمة وانعكاسها على الدول النامية، دون اسم، على الموقع: <http://www.f-law.net/law/threads/15240> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/01/15.

• حكيم.ب، غوستافو ميغال رئيس جديد لمجموعة عمل انضمام الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة ، على الموقع: <http://www.eco-algeria.com/content/> بتاريخ: 2017/01/14، تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/18.

• حياة، % 90 من النقل البحري للبضائع بيد الشركات الأجنبية تكاليف إضافية تدفع من جيب المواطن، جريدة الجمهورية، يومية جزائرية، 2016/09/20.

- خالد حنفي، أوصى بدرس نصوص إتفاق روتردام . مؤتمر في الإسكندرية ناقش توحيد قوانين النقل البحري، جريدة الحياة، الإسكندرية، مصر، العدد 16826، 2009/09/24، الصفحة الاقتصادية.
- راس العيون، بحث حول العولمة وآثارها على البلدان النامية (الجزائر). على الرابط: [http://ostadl.blogspot.com/2014/11/blog-post\\_321.html](http://ostadl.blogspot.com/2014/11/blog-post_321.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/12/02.
- رياض سليمان عواد، أمن المعلومات وضرورة وضع تشريع لجرائم الحاسب الآلي، مجلة الدراسات والثقافة الشرطة، وزارة الداخلية . الإمارات، العدد 359، السنة 20، نوفمبر 2000.
- زياد عبد الوهاب النعيمي، التنظيم الدولي للتجارة الإلكترونية، دراسة قانونية، مركز النور للدراسات، 2012/01/22، على الموقع: تم الاطلاع بتاريخ: 2015/03/11.
- سلطان الطولاني، تراجع أسعار الشحن في الموانئ العالمية %30، جريدة اليوم، الدمام، السعودية، 2016/03/11، على الموقع: <http://www.aljournhouria.com/news/index/256467> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/06/22.
- سعود العماري، سند الشحن البحري، مقال منشور على الموقع الإلكتروني لجريدة اليوم، جريدة يومية تصدر عن دار اليوم للإعلام، <http://www.alyaum.com> بتاريخ: 2016/05/02. العدد 15662. تم الاطلاع بتاريخ: 2016/09/21.
- سليمان ناصر، التكتلات الاقتصادية الإقليمية كإستراتيجية لمواجهة تحديات الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة . دراسة لحالة الجزائر، مجلة الباحث، العدد 1، 2002.
- سمر صلاح، العولمة ومنظمة التجارة العالمية، المنتدى العربي لإدارة الموارد البشرية، على الموقع الإلكتروني: <https://hrdiscussion.com/hr29598.html> بتاريخ: 2011/04/24، تم الاطلاع بتاريخ: 2015/11/18.

- شيهاب عينونة، تجسيد وثيقة النقل الإلكترونية في قطاع التجارة البحرية، مجلة مناظرات الأعمال، [http://frssiwa.blogspot.com/2017/04/blog-post\\_9.html](http://frssiwa.blogspot.com/2017/04/blog-post_9.html) تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/07.
- طارق الزهد، تحرير قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، دون تاريخ على الموقع: <https://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/InformationsCenter/WTO/Documents> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/03/27.
- طلال ياسين العيسى، دراسة قانونية في علاقة الاختصاص القضائي الدولي بقواعد النظام العام، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 25، العدد الأول، 2009.
- عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني . دراسة مقارنة .، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد 15، العدد 55، السنة 17.
- عبد الحفيظ العيد، رغم عوائق الشراكة مع الاتحاد الأوروبي وتراجع أسعار النفط أميركا تدعم انضمام الجزائر لمنظمة التجارة العالمية، على الموقع: <http://elaph.com/Web/Economics/2016/3/1077554.html> بتاريخ: 2016/03/13، تم الاطلاع بتاريخ: 2017/01/18.
- عبد الرسول عبد الرضا جابر شوكة، قواعد حل تنازع القوانين (القواعد الموضوعية، قواعد الإسناد)، 2013/04/02، على الموقع: <http://www.uobabylon.edu.iq/uobcoleges/lecture.aspx?fid=7&cid=35826> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/05.
- عبد الفاضل كامل، التعاقد بالبيع الإلكتروني وضوابط الاختصاص التقليدية، مجلة المقال، العدد الثالث - الرابع، 2011.
- عبد الله بلوناس، عولمة الاقتصاد الفرص والتحديات، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 24، العدد الأول، 2008.
- عماد سكر، النقل السككي في الجمهورية العربية السورية بين الواقع والطموح، مديرية الدراسات والبحوث وشؤون البيئة، وزارة النقل السورية، 2010.

- عياش قويدر، براهيمى عبد الله، آثار انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة بين التفاؤل والتشاؤم، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد2، ماي 2005.
- الغرفة تعزز الثقافة التحكيمية في التحكيم البحري وحماية الاستثمارات البحرية، غرفة قطر، مركز قطر الدولي للتوفيق والتحكيم، 2016/05/24، على الموقع: <http://qicca.org/4613?lang=ar>
- غربي محمد، تحديات العولمة وآثارها على العالم العربي، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 6، السداسي الأول، 2009.
- فاضل الشخي، انعكاسات العولمة على واقع التنمية في دول العالم الثالث، على الموقع: <http://anthro-world.ahlamontada.net/t864-topic> ، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/01/15.
- فؤاد العلواني، صيغ التحكيم في سندات الشحن، الثقافة القانونية، مطبعة الحرية، بغداد، العراق، 1992.
- القبس الإلكتروني، مؤسسة صحفية كويتية، [/https://alqabas.com/365674](https://alqabas.com/365674)
- كيف تؤثر سفن شحن الحاويات العملاقة على مستقبل الملاحة؟، دون اسم، موقع BBC عربي الإخباري، [http://www.bbc.com/arabic/business/2013/02/130219\\_ship\\_navigation](http://www.bbc.com/arabic/business/2013/02/130219_ship_navigation) بتاريخ: 2013/02/19 تم الاطلاع بتاريخ: 2015/05/09.
- مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، مجلة العلوم القانونية، المجلد 7، العدد 1 و 2، مطبعة العاني، بغداد، العراق، 1988.
- محمد أطوييف، تسوية منازعات العقود الدولية في التجارة الإلكترونية، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: MAROCDROIT.COM. بتاريخ 2011/12/24، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/08/17.

- محمد برهان الدين، تنازع الإختصاص القضائي في منازعة المعاملات ذات الطبيعة الإلكترونية، موقع القانونية، جريدة قانونية إلكترونية، على الموقع: <http://www.alkanounia.com> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/05/12
- محمد بن سعود العصيمي، منظمة التجارة العالمية والعولمة الاقتصادية، مجلة البيان، من موقع موسوعة الاقتصاد والتمويل الإسلامي،  
<http://iefpedia.com/arab/%D9%85%D9%86%D8%B8%D9%85%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%8A%D8%A9%D9%88%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%88%D9%84%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82-765> تم الاطلاع بتاريخ: 2015/07/07.
- محمد التويجري. ماذا تعرف عن سندات الشحن. مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <http://kenanaonline.com/users/mohajo/posts/254081>. بتاريخ: 2012/04/30. تم الاطلاع بتاريخ: 2016/01/17.
- محمد طارق، الطبيعة القانونية للقواعد الموضوعية في قانون التجارة الدولية، على الموقع: <http://www.alkanounia.com> تم الاطلاع بتاريخ: 2016/11/11.
- محمد عوض خليفة، نظرة مرجعية شاملة على الاتجاهات الحديثة للنقل بالحاويات وإنشاء الموانئ المحورية لتداولها، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، علوم البحار، م 20، (2009م/1430هـ).
- محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقات الدولية، المجلة القانونية والقضائية، قطر، دون تاريخ.
- محمد نبيل ابراهيم، اقتصاديات النقل البحري، بحث غير منشور، دون تاريخ.
- محمد نبيل الشيمي، العولمة والأزمة الاقتصادية العالمية، موقع الحوار المتمدن، <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=160058> العدد 2533، بتاريخ: 2009/01/21، تم الاطلاع بتاريخ: 2015/01/15.

- محمد ولد المنى، النقل البحري وموانئ العولمة، جريدة الاتحاد، الإمارات العربية المتحدة، 2010/01/29.
- محمود زنبوعة، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد الثاني، 2006.
- نبيل فرج، دور الوثائق والمستندات الإلكترونية البحرية والجمركية ومدى قانونية تداولها وتطبيقها بالموانئ الذكية الحديثة في مصر والدول العربية، الجزء الأول والثاني، مجلة إنترناشيونال، بتاريخ 2016/02/01، على الموقع: <http://www.international-mag.com> تم الاطلاع بتاريخ 2016/09/13.
- نبيل فرج، [الربط الجمركي الإلكتروني العربي وتوحيد التشريعات الجمركية بين الدول العربية](#)، مجلة إنترناشيونال على الموقع: <http://www.international-mag.com> دون تاريخ، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/07/05.
- نبيل فرج، سند الشحن الإلكتروني المقترح الأخذ به وتعارضه مع تشجيع عمليات الغش والتحايل في مجال التجارة البحرية الدولية، على الموقع: <http://www.inter-review.com/magazine-show-351-ar.html> دون تاريخ، تم الاطلاع بتاريخ: 2015/03/14.
- نبيل فرج، مخاطر التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر "قواعد روتردام" وصراع المصالح بين الشاحنين والناقلين، موقع إنترناشيونال ريفيو، <http://www.inter-review.com/magazine-show-715-ar.html> دون تاريخ، تم الاطلاع بتاريخ: 2016/09/07.
- نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر أحمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 36، العدد 3، سنة 2014.

- هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر القانون والحاسوب، 12 إلى 14 جويلية 2004، جامعة اليرموك، كلية القانون، إربد، الأردن.
- هاني دويدار، جدلية العلاقة بين التجارة الإلكترونية وتحرير التجارة العالمية، دون تاريخ، غير منشور.
- هشام بشير. التحكيم الإلكتروني: المزايا والعيوب. مقال منشور على شبكة الإنترنت على الموقع: [http://www.araa.ae/index.php?view=article&id=686:2014-06-24-10-47-17&Itemid=172&option=com\\_content](http://www.araa.ae/index.php?view=article&id=686:2014-06-24-10-47-17&Itemid=172&option=com_content) تم الاطلاع بتاريخ: 2016/12/22.
- يتوجي سامية، التحكيم الإلكتروني، 2009، بحث منشور على الموقع الإلكتروني: [www.lawjo.net/vb/attachment.php?attachment\\_id=172](http://www.lawjo.net/vb/attachment.php?attachment_id=172) ، تم الاطلاع بتاريخ: 2017/02/17

#### 4. المؤتمرات والندوات:

- المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية، حسم المنازعات البحرية، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر الخامس عشر لمسؤولي إدارات التشريع في الدول العربية، بيروت، لبنان، من 3 إلى 5 ماي 2016. منشورة.
- عماد الدين المحمد، طبيعة وأنماط التحكيم مع التركيز على التحكيم عبر الإنترنت، محاضرة ملقاة بالمؤتمر العلمي السنوي السادس عشر بعنوان التحكيم التجاري الدولي، المنعقد خلال الفترة من 28 إلى 30 أبريل 2008، كلية القانون بجامعة الإمارات، على الموقع: <http://slconf.uaeu.ac.ae/papers/n3/emad%20aldin%20mohamed.pdf>
- عمر مشهور حديث الجازي، التحكيم في المنازعات البحرية. محاضرة أقيمت في مقر نقابة وكلاء الملاحة البحرية، بتاريخ: 2002/10/08.
- غسان علي، شرط ومشاركة التحكيم في المنازعات البحرية، محاضرة أقيمت في مركز العدالة للتحكيم والدراسات القانونية، مقال منشور بجريدة الوحدة، الفئة: حوادث، يومية سياسية تصدر عن



مؤسسة الوحدة للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع، اللاذقية، سوريا، العدد 8581، بتاريخ: 2015/12/14.

- فاروق ملش، هل تنضم مصر إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات (مارلوج2)، آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس "رؤية مستقبلية"، من 17 إلى 19 مارس 2013.
- قارة مولود، شكل التعبير عن الإرادة في عقود التجارة الإلكترونية، ورقة عمل مقدّمة في الملتقى الدولي حول التوجه التعاقدى للتصرفات القانونية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، بتاريخ 23 و24 أبريل 2016.
- محمد حسام محمود لطفي، إثبات العقود المبرمة بالوسائل الإلكترونية، ورقة عمل مقدمة للمؤتمر العلمي الأول حول الجوانب القانونية والأمنية للعمليات الإلكترونية، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات، من 6 إلى 8 أبريل 2003.
- محمد زيدان، قواعد تنظيم التجارة الدولية في إطار منظمة التجارة العالمية وآثارها على المؤسسة الاقتصادية الجزائرية، ورقة عمل مقدمة للملتقى الوطني الأول حول: المؤسسة الاقتصادية الجزائرية وتحديات المناخ الاقتصادي الجديد، المنعقد بتاريخ: 2003/04/22.
- هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، موضوع مداخلة بمؤتمر القانون والحاسوب، جامعة اليرموك، كلية القانون، إربد، الأردن، من 12 إلى 14 تموز (جويلية) 2004. منشور.
- هند عبد القادر سليمان، دور التحكيم الإلكتروني في حل منازعات التجارة الإلكترونية، ورقة عمل مقدمة إلى المؤتمر المغاربي الأول حول المعلوماتية والقانون تحت شعار: نحو قانون مغاربي نموذجي للمعلومات، أكاديمية الدراسات العليا، ليبيا، أكتوبر 2009.
- وحيد عبد اللطيف شاهين، نحو مستقبل تمويلي أفضل في النقل البحري مع دراسة حالة شركتي ايفرجرين ويومينج، ورقة مقدمة بالمؤتمر الدولي 26 للموانئ والنقل البحري "التكامل من أجل مستقبل أفضل"، 07 . 09 فبراير 2010.

- يونس عرب، منازعات التجارة الإلكترونية، ورقة عمل مقدمة إلى مؤتمر التجارة الإلكترونية المنعقد خلال الفترة بين 8 إلى 10 نوفمبر 2000، منظمة الإسكوا، بيروت، لبنان.

## 5. الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 وأوصي أن تعرف أحكامها باسم: قواعد هامبورغ (*Règles de Hambourg*) ودخلت حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992
- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (نيويورك) تم اعتمادها بتاريخ 2005/11/23، دخلت حيز التطبيق في 2013/03/01.
- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن التوقيعات الإلكترونية (نيويورك) 2001
- اتفاقية اسطنبول لـ 1990 المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 1990-06-26 والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 03/98 المؤرخ في 1998/01/12 .
- الاتفاقية العامة للتعريفات الجمركية والتجارة والتي تعرف باتفاقية الجات General Agreement on Tariffs and Trade (.G.A.T.T) المبرمة في 1947/10/30 والتي أصبحت سارية المفعول ابتداء من 1948/01/01.
- اتفاقية كيوتو لتبسيط وتنسيق الأنظمة الجمركية المبرمة بتاريخ 1999/06/26 في بروكسل والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 447/00 المؤرخ في 2000/12/23.
- اتفاقية سلامة الحاويات لسنة 1972 "CSE" والتي أبرمت في 1972/12/02 ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 وهي اتفاقية لم تصادق عليها الجزائر إلى الآن.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع المبرمة في 24 ماي 1980.
- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، وجرى العرف على تسميتها قواعد لاهاي (*Règles de La Haye*).
- النظام المنسق لتصنيف وترميز البضائع المبرم في جوان 1983 والمصادق عليها بموجب قانون رقم 09/91 المؤرخ في 1991/04/27 المتضمن الموافقة على الاتفاقية الدولية حول النظام المنسق لتعيين وترميز البضائع.

- اتفاق تسهيل وترقية التبادل التجاري بين الدول العربية المبرم عام 1987 في تونس بموجب المرسوم الرئاسي رقم 283/04 بتاريخ 2004/08/03.
- اتفاقية فيينا للبيع الدولي للبضائع الصادرة في 11/04/1980.
- الاتفاقية الأوربية للتحكيم التجاري الدولي المنعقدة في جنيف بتاريخ: 21/04/1961 والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ: 07/01/1964.

## **6. النصوص التنظيمية:**

### **الأوامر والقوانين:**

- الأمر رقم: 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري الجزائري.
- قانون رقم 10/05 المؤرخ في 20/06/2005 المعدل والمتمم للأمر رقم 58/75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون المدني الجزائري.
- قانون رقم: 09/08 مؤرخ في: 25/02/2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية.
- القانون رقم 04/15 المؤرخ في 01/02/2015 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين.
- القانون رقم 04/17 المؤرخ في 16/02/2017 يعدل ويتمم القانون رقم 07/79 المؤرخ في 1979/07/21 والمتضمن قانون الجمارك الجزائري.
- قانون المرافعات المدنية الفرنسية
- قانون التحكيم المصري رقم 27 لسنة 1994
- قانون رقم: 17/88 المؤرخ في 10/05/1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- قانون رقم 2 لسنة 2002 بشأن المعاملات والتجارة الإلكترونية بإمارة دبي، جريدة رسمية عدد 277 لسنة 2002/02/26 بتاريخ 2002/02/26.

- قانون رقم 15 لسنة 2004 الصادر في 2004/04/22 المتعلق بتنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات. جريدة رسمية عدد 17.

### المراسيم:

- المرسوم رقم: 64/71 المؤرخ في: 02 مارس 1964 مرسوم يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924.
- المرسوم الرئاسي رقم 98-03 المؤرخ في 12-01-1998 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ. 1990/06/26
- المرسوم رقم 148/82 المؤرخ في 17/04/1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري.
- المرسوم 162-07 يعدل ويتم المرسوم 123-01 المتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية.

### 7. التقارير:

- استعراض النقل البحري 2012، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، الأمم المتحدة.
- استعراض النقل البحري 2015، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، الأمم المتحدة.
- دليل الأونسيترال، حقائق أساسية عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الأمم المتحدة، فيينا، 2013.
- اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، آثار الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل، الأمم المتحدة، نيويورك 2001.

## المراجع باللغة الأجنبية:

### Livres :

- Alain Bensoussan, le commerce électronique – aspects juridiques, Edition Hermes, Paris, France, 1998.
- Fouchard. Ph, L'arbitrage commercial international, Dalloz, 1965.
- Jean claude lefort, l' OMC à t-elle perdu le sud , N° 2750, les document information de l'assemblé nationale; 2000.
- Mercadal, Bathelmy, Droit des affaires 1996, 4<sup>ème</sup> Edition, Paris, France.
- Philippe Delebecque, L'adaptation du droit des transports maritimes au droit du commerce électronique, Presse Universitaire d'Aix Marseille-PUAM, 2012.
- Philippe Delebecque, La liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises, L'exemple du contrat de volume soumis aux règles de Rotterdam, Presses Universitaires d' Aix Marseille - PUAM, 2013.
- Pierre Bonassies, Christian Scapel, Droit maritime, Edition DELTA, Paris, France, 2007.
- René Rodière, Droit maritime, Dalloz, 5<sup>ème</sup> édition, France, 1971.

### Articles :

- CONNAISSEMENT ELECTRONIQUE. [Les grands bateaux, voiles tendus, venteux](#) CHAPITRE I GENERALITES DU 20/10/2007, sur le site : <https://kikiko.wordpress.com/2007/11/20/chapitre-i-generalites-du-connaissance-electronique/> visité le : 12/03/2014.
- Le connaissance électronique : pour quand? Article publié sur le site internet : l'Antenne: les transports au quotidien. Visité le: 10/08/2016.

[http://www.lantenne.com/Le-connaissance-electronique-pour-quand\\_a14439.html](http://www.lantenne.com/Le-connaissance-electronique-pour-quand_a14439.html)

- Directive 2000/31/CE du parlement Européen et du conseil du 8 Juin 2000. Relative à certains aspects juridiques des services de la société de la formation et notamment du commerce électronique dans le marché intérieur. J.O n° : L178/1 du 17/07/2000. [www.eur-lex.europa.eu/fr](http://www.eur-lex.europa.eu/fr) -/
- Hakan Karan, Transport documents in the light of the Rotterdam Rules. The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. An Appraisal of the « Rotterdam Rules ». Meltem Deniz Guner-Ozbek Editor, Istanbul, Turkey, 2011.
- Herman Lange, les responsabilités du chargeur dans ses relations avec le manutentionnaire, Le droit maritime Français, Acte du colloque AFDM-ABDM, le 18-19 Octobre 2007.
- Knoepfler.F. Le contrat dans le nouveau droit international privé suisse, le nouveau droit international privé suisse, Travaux des journées d'étude organisées par le centre de droit de l'entreprise entre le 9 et 10 Octobre 1987, Université de Lausanne, 1988.
- Mayer B & Hauser, Consumer transaction in cyberspace, International sale quarterly, June, 1997.
- Motuslqy:Note Jous.paris,5 Janv.1961.J.C.P.1961.11.1220,I,Robert,J, Arbitrage commercial.Recueil.Gaz,pa..No.276-317,1972.
- Pommier J-C : Principe d'autonomie et loi du contrat en droit international privé conventionnel, Economica, 1992.

## **Jurisprudence :**

- CA Paris 1 ch.c.11 Aur.2002,rev.arb.2002,somm.
- Cass com .doc.1960,Gaz,pal,Note Robert.J.1972.
- Cour d'appel de Aix en provence, 15/02/2007, n° 05/06156,

- Cour d'Appel de Paris, 08/07/1982, Revue de droit maritime Français, 1982.
- Tribunal commercial de Marseille, 26/03/1982.

### **Thèses et mémoires :**

- Ben Aziza Boukef Rim. La responsabilité du transporteur maritime de marchandise en droit tunisien. Master en droit. Paris.
- Didier Picon. l'absence de faute du transporteur maritime de marchandise. 2005.
- Ghada Rizk. La responsabilité du chargeur dans le domaine de l'affrètement et du transport maritime. 2000.
- Jean Charle Vincent. Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur. Master en Droit. 2006/2007.
- LACASSE, Le transport multimodal international de marchandises, étude comparative des droits Canadien et Français, thèse Université Paris 1, 1988.
- Ma Li. Mémoire, L'état du navigabilité du navire. 2005.
- M.Carlos E.Gamo Gomez. Le transporteur de marchandises par mer sous connaissance. Etude comparative entre la législation colombienne et la convention de Bruxelles 1924.

### مواقع الإنترنت:

- <http://www.un.org/fr/index.html> موقع الأمم المتحدة
- <http://unctadstat.unctad.org/fr> /موقع الأونكتاد (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية)
- <http://www.ons.dz> /موقع الديوان الوطني للإحصائيات
- <http://www.douane.gov.dz> الموقع الرسمي للجمارك الجزائرية
- <http://www.uncitral.org> موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)
- <http://www.wtoarab.org/?lang=ar> موقع منظمة التجارة العالمية
- <http://www.un.org/arabic/news> /موقع مركز أنباء الأمم المتحدة
- [www.commerce.gov.dz](http://www.commerce.gov.dz) موقع وزارة التجارة الجزائرية
- <http://ar.aps.dz> /موقع وكالة الأنباء الجزائرية



## الفهرس

## الصفحة

## العنوان

### إهداء

### شكر وتقدير

### مقدمة ..... 3

### الباب الأول: المعالم الرئيسية للعولمة في صناعة النقل البحري للبضائع.....16

### الفصل الأول: النقل البحري للبضائع في ظل منظمة التجارة العالمية..... 17

### المبحث الأول: النقل البحري للبضائع في ظل منظمة التجارة العالمية ..... 18

### المطلب الأول: العولمة ومنظمة التجارة العالمية..... 19

### الفرع الأول: الإطار العام للعولمة ومنظمة التجارة العالمية ..... 19

### أولاً: الإطار المفاهيمي للعولمة ..... 19

### ثانياً: خصائص العولمة وانعكاساتها على دول العالم الثالث ..... 22

### 1. دور العولمة في تغيير مفهوم عقود التجارة الدولية ..... 22

### 2. انعكاسات العولمة على دول العالم الثالث ..... 23

### الفرع الثاني: الإطار العام لمنظمة التجارة العالمية ..... 26

### أولاً: نشأة منظمة التجارة العالمية ..... 26

### من منظمة الجات إلى منظمة التجارة العالمية ..... 26

### ثانياً: الجزائر ومنظمة التجارة العالمية ..... 32

### المطلب الثاني: قطاع النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية ..... 38

### الفرع الأول: التجارة البحرية العالمية ..... 38

### الفرع الثاني: خدمات النقل البحري ومنظمة التجارة العالمية ..... 46

### أولاً: النقل البحري المستدام ..... 46

### ثانياً: أسعار الشحن وتكاليف النقل ..... 48

52	المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع وتحديات العولمة
52	المطلب الأول: نظام نقل البضائع بالحاويات وأهميته في التجارة العالمية
53	الفرع الأول: النظام القانوني للحاويات
53	أولا: مفهوم نظام نقل البضائع بالحاويات
55	ثانيا: أنواع الحاويات
57	ثالثا: الأساس القانوني لنظام التحوية في الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري
57	1. نظام الحاويات في الاتفاقيات الدولية
58	2. نظام الحاويات في التشريع الجزائري
	الفرع الثاني: دور نظام التحوية في تنمية الموانئ والسفن في ظل المتغيرات العالمية الجديدة
59	
60	أولا: تأثير التطورات في سفن الحاويات والموانئ على التجارة البحرية العالمية
63	ثانيا: أثر النقل بالحاويات على التجارة البحرية الجزائرية
66	ثالثا: تأثير الأزمات الدولية على عمليات تداول الحاويات
67	المطلب الثاني: النقل متعدد الوسائط (النقل من الباب إلى الباب)
68	الفرع الأول: ماهية النقل متعدد الوسائط
68	أولا: النقل متعدد الوسائط في ظل الاتفاقيات الخاصة بالنقل متعدد الوسائط
68	1. على المستوى الدولي
73	2. على المستوى العربي
76	ثانيا: النقل متعدد الوسائط في ظل اتفاقية روتردام لعام 2008
76	الفرع الثاني: أسس ومتطلبات النقل متعدد الوسائط
77	أولا: البنية التحتية للنقل
81	ثانيا: التشريعات القانونية
82	ثالثا: تبادل المعلومات من خلال الوسائط الإلكترونية
83	رابعا: متعهد النقل متعدد الوسائط
85	الفصل الثاني: مظاهر عولمة النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام
86	المبحث الأول: التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني

- المطلب الأول: ماهية سند الشحن الإلكتروني ..... 87
- الفرع الأول: تعريف سند الشحن الإلكتروني ..... 87
- أولا: تعريف سند الشحن التقليدي ..... 87
- ثانيا: سند الشحن الإلكتروني في ظل اتفاقية روتردام ..... 93
- الفرع الثاني: صور سند الشحن الإلكتروني وشروطه في ظل اتفاقية روتردام ..... 97
- أولا: صور سند الشحن الإلكتروني ..... 98
1. سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول ..... 98
2. سند الشحن الإلكتروني غير قابل للتداول ..... 100
- المطلب الثاني: القواعد المنظمة لطرق إصدار سند الشحن الإلكتروني ..... 106
- الفرع الأول: القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية (الأونسيترال) ..... 106
- الفرع الثاني: قواعد اللجنة البحرية الدولية ..... 111
- أولا: آلية تداول سند الشحن الإلكتروني طبقا لقواعد اللجنة البحرية الدولية ..... 111
- ثانيا: العيوب والمآخذ على قواعد اللجنة البحرية الدولية بخصوص تداول سند الشحن الإلكتروني ..... 112
- الفرع الثالث: نظام بولييرو ..... 113
- مزايا وعيوب نظام بولييرو ..... 114
- الفرع الرابع: مشروع سيدوكس ..... 115
- الفرع الخامس: نظام **Global Trade Secure Payment and Trade Management** ..... 116
- الفرع السادس: اتفاقية روتردام 2008 ..... 117
- المبحث الثاني: سند الشحن الإلكتروني ومدى ملاءمته لقواعد التجارة الإلكترونية ..... 119
- المطلب الأول: الطبيعة الإلكترونية لتكوين سند الشحن الإلكتروني ..... 120
- الفرع الأول: الشروط الموضوعية لسند الشحن الإلكتروني ..... 121
- أولا: الإيجاب باستخدام الوسائل الإلكترونية ..... 121
- ثانيا: القبول باستخدام الوسائل الإلكترونية ..... 125
- الفرع الثاني: الشروط الشكلية لسند الشحن الإلكتروني ..... 128
- أولا: الكتابة ..... 128

- 130..... ثانيا: التوقيع الإلكتروني
- 135..... المطلب الثاني: الطبيعة الدولية لسند الشحن الإلكتروني
- 135..... الفرع الأول: المعيار القانوني
- 142..... الفرع الثاني: المعيار الإقتصادي
- 147..... الفرع الثالث: المعيار المختلط

## الباب الثاني: الآثار الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد

### 149..... النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

#### الفصل الأول: تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني وأثر تنفيذه في عقد النقل

### 150..... البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام

#### المبحث الأول: تقييم أثر استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري

### 151..... للبضائع

### 152..... المطلب الأول: دوافع استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد النقل البحري للبضائع

### 152..... الفرع الأول: السرعة في التعاقد

### 154..... الفرع الثاني: تخفيف التكاليف في ظل التعامل الإلكتروني

### 155..... الفرع الثالث: يتميز السند الإلكتروني بالإتقان والوضوح

### 157..... الفرع الرابع: ضمان السرية وتحقيق الأمن القانوني

#### الفرع الخامس: الدخول إلى الأسواق العالمية وتحقيق عائد أعلى على المستوى

### 159..... الاقتصادي

### 160..... الفرع السادس: خلق وسائل اتجار توافق عصر المعلومات

#### المطلب الثاني: التحديات والعوائق الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني في عقد

### 162..... النقل البحري للبضائع

### 162..... الفرع الأول: انعدام الأمن القانوني للسندات الإلكترونية

### 163..... أولا: المخاطر الناتجة عن الخطأ العمدي

### 163..... 1. الفيروسات التي تخترق وسائل الاتصال الإلكترونية

2. الإحتيال الإلكتروني ..... 164.
3. التزوير الإلكتروني ..... 167.
- ثانيا: المخاطر الناتجة عن الخطأ غير العمدي ..... 168.
1. الخطأ البشري ..... 169.
2. الخطأ الفني ..... 169.
3. الخطأ الخارجي..... 170.
- الفرع الثاني: مشاكل أخرى تشكل خطرا على استخدام السندات الإلكترونية ..... 170.
1. الثغرات المعلوماتية ..... 170.
2. التوقيع الإلكتروني في ظل غياب التصديق الإلكتروني ..... 171.
- المبحث الثاني: الآثار الناتجة عن تنفيذ عقد النقل البحري من خلال سند الشحن الإلكتروني ..... 175.
- المطلب الأول: أثر سند الشحن الإلكتروني على طرفي عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام ..... 176.
- الفرع الأول: إلتزامات الناقل ومسؤوليته في إطار سند الشحن الإلكتروني..... 176.
- أولاً: إلتزامات الناقل في ظل اتفاقية روتردام ..... 176.
1. الإلتزام بإصدار سند شحن إلكتروني ..... 176.
- أ. حالات إصدار سند الشحن الإلكتروني ..... 177.
- ب . التحفظات في سند الشحن الإلكتروني ..... 178.
- تحفظات وجوبية ..... 178.
- تحفظات إختيارية ..... 178.
2. الإلتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة ..... 179.
3. الإلتزام بنقل البضائع وتسليمها لصاحب الحق فيها ..... 180.
4. تنفيذ الناقل للتعليمات ..... 182.
- ثانيا: مسؤولية الناقل ..... 183.
1. أساس مسؤولية الناقل البحري في ظل اتفاقية روتردام ..... 183.
- أ. حالة عدم وجود اتفاق مسبق على تحديد مدة مسؤولية الناقل ..... 184.

- ب . حالة وجود اتفاق مسبق على تحديد مدة مسؤولية الناقل ..... 184.
2. الإعفاء من المسؤولية في ظل اتفاقية روتردام ..... 185.
- الفرع الثاني: إلتزامات الشاحن ومسؤوليته في إطار سند الشحن الإلكتروني..... 188.
- أولا: إلتزامات الشاحن ..... 188.
1. الإلتزام بتسليم البضاعة للنقل ..... 188.
2. الإلتزام بتوفير المعلومات والتعليمات والمستندات للناقل ..... 190.
3. الإلتزام بدفع أجرة النقل ..... 194.
- ثانيا: مسؤولية الشاحن ..... 195.
- المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني..... 197.
- الفرع الأول: سند الشحن الإلكتروني بوصفه أداة إثبات ..... 197.
- الفرع الثاني: سند الشحن الإلكتروني بوصفه أداة ائتمان ..... 202.
- الفرع الثالث: سند الشحن الإلكتروني بوصفه أداة استلام البضائع ..... 202.
- الفرع الرابع: سند الشحن الإلكتروني بوصفه سند ملكية للبضاعة ..... 205.
- الفصل الثاني: آليات تسوية النزاعات الناتجة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني**
- في عقد النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام ..... 210.**
- المبحث الأول: دور القضاء في تسوية النزاعات الناتجة عن السندات الإلكترونية
- في عقد النقل البحري للبضائع..... 211.
- المطلب الأول: تحديد الاختصاص القضائي لتسوية النزاعات الناتجة عن السندات
- الإلكترونية ..... 212.
- الفرع الأول: أهمية تحديد الاختصاص القضائي لتسوية النزاعات الناتجة عن
- السندات الإلكترونية ..... 212.
1. تعريف الاختصاص القضائي الدولي ..... 212.
2. أهمية تحديد المحكمة المختصة ..... 214.
- الفرع الثاني: الجهة القضائية المختصة في تسوية النزاعات الناتجة عن السندات
- الإلكترونية ..... 217.
1. الاختصاص القضائي في إطار التجارة الإلكترونية ..... 218.

- أ. حالة اتفاق الأطراف ..... 218.....
- 1 الاتفاق الصريح ..... 218.....
- 2 الاتفاق الضمني ..... 219.....
- ب . حالة عدم اتفاق الأطراف ..... 221.....
2. تطبيقات قضائية تتعلق بأفضلية الاختصاص الإقليمي على الاختصاص الشخصي ..... 221.....
3. في ظل اتفاقية روتردام ..... 223.....
- المطلب الثاني: تحديد الإختصاص القانوني لتسوية النزاعات الناتجة عن السندات الإلكترونية ..... 226.....
- الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق في ظل قواعد منهج التنازع ..... 226.....
- أولاً: قواعد منهج التنازع ..... 227.....
1. اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق ..... 227.....
2. حالة غياب اتفاق الأطراف على القانون الواجب التطبيق ..... 228.....
- أ. دور قواعد الإسناد في تحديد القانون والتطبيق في ظل سندات الشحن الإلكترونية ..... 229.....
- ب . ضابط الداء المميز ودوره في ظل سندات الشحن الإلكترونية ..... 231.....
- ثانياً: آثار مبدأ حرية الإرادة على سندات الشحن الإلكترونية ..... 233.....
1. مدى قابلية تجزئة سند الشحن الإلكتروني ..... 233.....
2. عدم ضرورة توافر ارتباط بين سند الشحن الإلكتروني وقانون الإرادة ..... 234.....
3. استبعاد فكرة الإحالة في مجال سند الشحن الإلكتروني ..... 235.....
- الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق في ظل القواعد الموضوعية ..... 235.....
- المبحث الثاني: التحكيم الإلكتروني كوسيلة حديثة لحل النزاع في إطار التجارة الإلكترونية البحرية..... 239.....
- المطلب الأول: ماهية التحكيم الإلكتروني وإجراءاته في عقود التجارة الإلكترونية البحرية ..... 240.....
- الفرع الأول: مفهوم التحكيم الإلكتروني ..... 241.....

241.....	أولاً: التحكيم التجاري عموماً
241.....	1. تعريف التحكيم
243.....	2. دولية التحكيم التجاري البحري
246.....	ثانياً: تعريف التحكيم الإلكتروني
246.....	الفرع الثاني: قواعد التحكيم الإلكتروني في إطار التجارة الإلكترونية
249.....	أولاً: اتفاق التحكيم البحري في ظل التجارة الإلكترونية
251.....	1. شروط اتفاق التحكيم البحري الإلكتروني
251.....	أ. الشروط الموضوعية
251.....	1 تحديد موضوع التحكيم
252.....	2 تراضي طرفي النزاع على عرض نزاعهم على التحكيم
253.....	3 أهلية أطراف النزاع في الاتفاق على التحكيم الإلكتروني
254.....	ب. الشروط الشكلية
	الشكل المطلوب لإبرام اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري في ظل اتفاقية
255.....	روتterdam
257.....	2. القانون الواجب التطبيق من طرف هيئة التحكيم الإلكتروني البحري
259.....	ثانياً: الآثار المترتبة على اتفاق التحكيم البحري الإلكتروني
	المطلب الثاني: الآثار الناتجة عن قرار التحكيم الإلكتروني في عقود التجارة
260.....	الإلكترونية البحرية
260.....	الفرع الأول: حكم التحكيم الإلكتروني في إطار التجارة الإلكترونية البحرية
261.....	أولاً: شكل حكم التحكيم
262.....	ثانياً: تبليغ حكم التحكيم
263.....	ثالثاً: حجية حكم التحكيم
265.....	رابعاً: تنفيذ حكم التحكيم
266.....	خامساً: الطعن في حكم التحكيم
	الفرع الثاني: مميزات وسلبيات التحكيم الإلكتروني وأثرها على تسوية المنازعات
267.....	البحرية



أولاً: مميزات وسلبيات التحكيم الإلكتروني .....	267
1. مميزات التحكيم الإلكتروني .....	267
أ. السرعة في تسوية المنازعات .....	267
ب . إجراء جلسات المحاكمة عن بعد وتقليل تكاليف ونفقات التقاضي .....	268
ج . التخلص من مشكلة تنازع القوانين والاختصاص القضائي .....	269
د. دقة الوثائق والتسجيلات المقدمة من المحكّمين والمحفوظة إلكترونياً.....	269
هـ . وجود اتفاقية دولية بشأن الاعتراف وتنفيذ أحكام المحكّمين .....	269
و. المحافظة على سرية المعلومات .....	270
2. سلبيات التحكيم الإلكتروني .....	270
أ. عدم تطبيق المحكم القواعد الآمرة .....	270
ب . عدم ضمان سرية التحكيم .....	271
ج . عدم قبول المستخدم لشرط التحكيم قبولا واضحا.....	272
د. خطر إنكار العدالة .....	272
ثانياً: انعكاسات التحكيم الإلكتروني على تسوية المنازعات البحرية.....	273
<b>خاتمة</b> .....	<b>276</b>
الملاحق .....	283
قائمة المراجع .....	312
الفهرس .....	336