

## سند الشحن الإلكتروني *The Electronic Bill of Lading*



بن غالم بومدين<sup>1</sup>، واعلي جمال<sup>2</sup>

<sup>1</sup> طالب دكتوراه بكلية الحقوق، القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، مخبر

القانون المقارن، benghalemboumediene@gmail.com

<sup>2</sup> أستاذ محاضر " أ " جامعة تلمسان، Maitre.ouali@hotmail.fr



تاريخ الإرسال: 2020/07/13 تاريخ القبول: 2025/11/02 تاريخ النشر: 2025/12/06

### ملخص:

يعد سند الشحن الإلكتروني بوجه عام عصب تداول حركة الثروات، مما يفسر الإهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه سواء على الصعيد الدولي أو الوطني، فهو وثيقة أساسية في عملية النقل تثبت إبرام عقد النقل وأداة لتمثيل البضاعة أثناء الرحلة البحرية ودليل على إستلامها من طرف الناقل، الأمر الذي جعل المشرع البحري يبذل المزيد من الجهد للتوفيق بين إعتبارين هامين الأول ضمان تداوله، والثاني حماية أمن السند. **كلمات مفتاحية:** عقد البيع الدولي، النقل البحري للبضائع، سند الشحن، سند النقل الإلكتروني.

### Abstract:

The **electronic bill of lading** is generally considered as the major factor in the wealth dynamics, which explains the immense legislative importance of its rules organization, either on the national or the international territories. It is an essential document of maritime carriage that proves, the conclusion of the contract of transport, and an instrument to represent the goods during the cruise, and as a receipt for good shipped. So, the legislator has to make more endeavors to balance between two important

considerations. The first is to ensure its circulation, and the second is to protect the security of this document.

**Keywords:** International sale contract; carriage of goods by sea; bill of lading; electronic bill of lading.

<sup>1</sup> المؤلف المرسل: بن غالم بومدين، [benghalebmedienne@mail.com](mailto:benghalebmedienne@mail.com)

### مقدمة :

لم تكن صناعة النقل بعيدة عن مجريات الثورة التكنولوجية وما يدور في مجال المعلومات والاتصالات وإمتداد أثارها إلى كل مناحي الحياة، فالحاجة إلى السرعة وإلى تداول وثائق النقل والإنفاص من الإجراءات التقليدية للتجارة البحرية الدولية، دفع بالمتعاملين والمهنيين في هذا المجال إلى التفكير في استخدام نظام إلكتروني لتبادل المعلومات والإستغناء عن التعامل الورقي وما يكتنفه من سلبيات، غير أن الأمر ليس بهذه السهولة الظاهرة حيث تعرف هذه العملية جملة من العقبات التقنية والقانونية التي قد تحول دون تحقيق هذا الهدف المنشود.

من هذا المنطلق فإن إشكالية الدراسة تتمحور حول مدى فاعلية مستندات النقل الإلكترونية في تنفيذ البيوع الدولية ؟ وما هي العقبات التي تواجه هذه العملية ؟ وهل هناك حلول مقترحة لتجاوز هذه الصعوبات ؟

لذلك سنبحث إشكالية الموضوع وفق المنهج الوصفي والتحليلي المناسب لهذا النوع من الدراسات القانونية، مع الإستعانة بالمنهج المقارن كلما دعت الضرورة لتبيان مواطن التكامل والإختلاف بين النظم والنصوص، حيث سوف يتم تقسيم هذا البحث إلى عنصرين، يتم تخصيص العنصر "1" إلى الوثائق الإلكترونية الحديثة، في حين يتم تخصيص العنصر "2" لدراسة العقبات

وإشكالات التطبيق التي تواجه هذه العملية والحلول الممكنة لتجاوز هذه الصعوبات، وذلك على النحو الآتي:

### 1. الوثائق الإلكترونية الحديثة:

كان للتطور الرقمي والإلكتروني الذي عرفه العالم إنعكاساته المباشرة على قطاع النقل والتجارة الدولية، بحيث برزت للوجود نظم لتبادل المعلومات إلكترونياً ساهمت بشكل كبير في خلق ما يعرف حالياً بسند الشحن الإلكتروني المشار إليه إختصاراً بإسم "EDI"<sup>1</sup> نتيجة النقائص والصعوبات التي كانت تعرفها السندات التقليدية ليساهم هذا السند الجديد في تبسيط الإجراءات الإدارية والبنكية بين المتعاملين في مجال التجارة الدولية ولتنفيذها بشكل سريع وفعال<sup>2</sup>، ولتحقيق هذا الهدف كان لزاماً جعل هذه الرسالة الإلكترونية تتمتع بدرجة عالية من الأمن سواء في شقه التقني أو القانوني معاً، ما جعل من هذا الأمن المراد تحقيقه يمر حتماً من خلال الإعراف القانوني بهذه المستندات الإلكترونية الجديدة وخاصة ما تعلق بدورها في الإثبات (1.1)، ثم بخاصيتها في التداول التجاري (2.1):

### 1.1. دور سند الشحن الإلكتروني في الإثبات:

لقد إقترحت مجموعة من القواعد حلولاً تعطي لسند الشحن الإلكتروني قيمة قانونية في الإثبات تعادل تلك التي يتمتع بها سند الشحن الورقي<sup>3</sup>، هما كل من قواعد اللجنة البحرية الدولية "CMI" (1.1.1)، والقانون النموذجي للأمم المتحدة حول التجارة الإلكترونية "La loi type CNUCED" (2.1.1):

### 1.1.1. قواعد اللجنة البحرية الدولية:

لقد تبنت اللجنة البحرية الدولية "Comité maritime international" المعروفة إختصاراً بإسم "CMI"<sup>4</sup> في مؤتمرها المنعقد في فترة ما بين 24 إلى 29 ماي 1990 نظاماً جديداً متعلقاً بسند الشحن الإلكتروني بهدف التغلب على العيوب التي كانت تعرفها البيوع البحرية وذلك من خلال نظام يتيح تبادل

ونقل المعلومات من خلال رسائل إلكترونية تضمن السرعة والفاعلية بين المتعاملين الإقتصاديين في هذا المجال<sup>5</sup>.

وحتى ينتج سند الشحن الإلكتروني الجديد لجميع أثاره القانونية وفي شكل أمن نصت المادة 04 من اللائحة الخاصة بهذا المؤتمر على وجوب تضمين سند الشحن الإلكتروني جميع البيانات والتفاصيل التي يحتويها سند الشحن التقليدي<sup>6</sup> من قبيل إسم الشاحن ، ووصف تام للبضاعة المنقولة، المعلومات والملاحظات المفيدة المتعلقة بها وأي تحفظات محتملة، تاريخ ومكان الشحن، إسم الناقل، إسم المرسل إليه، تحديد ميناء التفريغ، الإشارة إلى شروط وأحكام عقد النقل، بالإضافة إلى المفتاح السري "Clé confidentielle" الذي سيتم إستخدامه في عمليات الإرسال اللاحقة، وتضيف ذات المادة الرابعة أنه بناء على طلب من الحامل يتم تحديث هذه الرسالة الإلكترونية من الناقل بتحديد تاريخ ومكان القيام بمجرد شحن البضاعة على متن السفينة لما لهذه التفاصيل من دور في طلب فتح الإعتماد المستندي.

أما المادة 11 من ذات اللائحة الخاصة بتنظيم الرسائل الإلكترونية لسند الشحن ومطابقتها لسند الشحن التقليدي فقد قضت بضرورة إتفاق الأطراف على التبادل الإلكتروني للبيانات وأن تتشابه هذه الأخيرة بين السنتين، مع التأكيد على أن تكون مخزنة ومؤمنة بشكل جيد على أجهزة التخزين الإلكترونية وتسمح بقراءتها بشكل واضح على شاشة جهاز الإعلام الألي ويمكن طباعتها، وأن تكون مستوفية لأحكام القوانين الوطنية أو المحلية أو الأعراف أو الممارسات التي يتطلبها عقد النقل، وأن يكون السند موقعًا. ومن ثمة متى توفرت هذه الشروط في سند الشحن الإلكتروني فإنه يضطلع بذات الدور والوظائف الذي يقوم به سند الشحن التقليدي الورقي كوثيقة تعاقدية<sup>7</sup> ويأتي في مقدمتها تمثله البضاعة المشحونة وقيامه مقامها<sup>8</sup>.

### 2.1.1. القانون النموذجي للأمم المتحدة للتجارة الإلكترونية:

يعتبر هذا القانون المعتمد من طرف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "CNUCED" في 12 جوان 1996، أحد هذه القوانين التي تماثل سند الشحن الإلكتروني لنظيره الورقي وفقا لشروط محددة مسبقا، حيث كرس مبدأ التعادل الوظيفي<sup>9</sup> بين الكتابة في شكلها الورقي والإلكتروني، وذلك وفقا لنص المادة 06 منه التي قضت على أنه "عندما يشترط القانون أن تكون المعلومات في شكل مكتوب فإن رسالة البيانات الإلكترونية تستوفي الشرط إذا تيسر الإطلاع على بيناتها والرجوع إليها لاحقا"<sup>10</sup>.

إن مفهوم الكتابة الإلكترونية هذه والإعتراف بقيمتها القانونية تبناه المشرع الفرنسي من خلال نص المادة 1174 فقرة 01 ق.م.ف<sup>11</sup> التي تنص على أنه "عندما تكون الكتابة مطلوبة لصحة العقد، يجوز إنشاؤها وحفظها بالشكل الإلكتروني طبقا للشروط المنصوص عليها في المواد 1366 و1367، وطبقا للفقرة الثانية من المادة 1369 إذا كان المطلوب محررا رسميا"<sup>12</sup>، فإن كان المشرع الفرنسي أقر بإمكانية قبول الكتابة الإلكترونية بين الأطراف المتعاقدة فإن ذلك مشروط بأن يكون إنشاؤها وحفظها متوافقا على ما هو منصوص عليه خاصة في المادة 1366 التي تنظم هذا الجانب الإلكتروني للكتابة، وبالرجوع إلى هذه المادة نجدها تنص على أن "للكتابة الإلكترونية ذات القوة في الإثبات لما هي عليه الكتابة الورقية، شريطة أن تتم تحديد هوية الشخص الذي أصدرها، وأن يتم إنشاؤها والإحتفظ بها في ظروف تضمن سلامتها"<sup>13</sup>، فالمادة إذن توجب توفر شرطين في المحرر الإلكتروني لتمتعه بذات الحجية القانونية في الإثبات التي يتمتع بها المحرر الورقي، هما تحديد هوية الشخص المصدر له، وضرورة إنشاؤه وحفظه بطريقة تضمن سلامته لإمكانية الرجوع إليه وإستخدامه لاحقا.

وهو ذات المبدأ القانوني الذي تبناه المشرع الجزائري من خلال نص المادتين 323 مكرر 01 التي نصت على أن "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل

الإلكتروني كالأثبات على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها"، والمادة 327 فقرة 03 ق.م.ج نصت على أنه "يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 01 أعلاه"، فهما إذن المادتان التي اعترفت المشرع الجزائري من خلالهما بمعادلة حجية الورقة الإلكترونية لنظيرتها الورقية من حيث القيمة القانونية في الإثبات شريطة التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، وأن تكون الوسائل والأنظمة المستعملة في حفظها مؤمنة وتُمكن من الرجوع إليها لاحقاً<sup>14</sup>، وهو الموقف الذي كرسه بشكل واضح من خلال إصداره للقانون رقم 04-15 المحدد للقواعد العمة المتعلقة بالتوقيع الإلكتروني<sup>15</sup>، ما يمكن من تطبيق هذه النصوص على سند الشحن الإلكتروني لحين تدارك الفراغ في مجال النقل البحري بنصوص خاصة.

## 2.1 . خاصة تداول سند الشحن الإلكتروني تجارياً:

يمكن إستخلاص هذا الدور من خلال كل من قواعد اللجنة البحرية الدولية "CMI" والقانون النموذجي للأمم المتحدة للتجارة الإلكترونية ( 1.2.1 ) من جهة، من جهة أخرى من سجلات النقل الإلكتروني الخاصة بقواعد إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعرفة تحت إسم "إتفاقية روتردام لعام 2008" ( 2.2.1 ):

### 1.2.1. قواعد اللجنة البحرية الدولية "CMI" والقانون النموذجي "CNUCED":

لقد حاولت هذه اللوائح والقوانين وضع قواعد جديدة ومبتكرة<sup>16</sup> من خلال إستعمال مفتاح سري "Clé confidentielle" لسماح بالنقل المتتالي للبيانات أثناء مرحلة نقل البضائع وذلك تحت رقابة وإشراف الربان، بحيث يكون هذا المفتاح عبارة عن وسيلة تقنية مناسبة متكونة من توليفة من الأرقام والحروف المشفرة

بشكل أمن وقابلة للتحويل بين الأطراف ما يضمن صحتها ونزاهتها خلال الإرسال.

فبإتمام عملية شحن البضاعة يقوم الناقل بناءً على طلب الشاحن بإصدار سند شحن إلكتروني قبل للتداول غالباً مُزوَّداً إياه بكلمة السر التي تمكنه من إعادة التصرف بالبضاعة أثناء الطريق كأن يعيد بيعها لمشتريين آخرين، هذه العملية التي تنفذ تحت مراقبة وإشراف الناقل من خلال إعلامه بهذه العمليات لإلغاء المفتاح الخاص بالبائع وإصدار مفتاح جديد للمشتري، هذا الأخير الذي يمكنه هو الآخر أيضاً من إعادة التصرف بالبضاعة ومن إعادة توجيهها ومن الحق في المطالبة باستلامها في ميناء الوصول بذات الآليات السابقة. وهو الأمر الذي يستخلص منه أن سند الشحن الإلكتروني يقدم جميع المزايا التي يقدمها تداول سند الشحن التقليدي الورقي، كما يضطلع بذات وظائفه في إطار عقد البيع.

إلا أن أهم عيب يبقى يشوب هذا النوع من الوسائل الإلكترونية الحديثة بما فيها سند الشحن الإلكتروني هو القابلية للإختراق والقرصنة من قبل المختصين في هذه المجالات التقنية لتطور أنظمة الرصد وفك الشفرات، وبالتالي تبقى إمكانية التلاعب بمضمون هذه المستندات الإلكترونية قائمة ما يستدعي دائماً في الجانب المقابل السهر على تحسين أنظمة الاستقبال والإرسال وحماية أنظمة التخزين من أي ثغرات يمكن التغلغل من خلالها لإضرار بهذه المستندات الرقمية.

### 2.2.1. سجلات النقل الإلكتروني وفقاً لقواعد روتردام 2008:

لقد كرسّت إتفاقية روتردام<sup>17</sup> العمل بنظام المستندات الإلكترونية<sup>18</sup> إلى جانب سندات النقل الورقية، وهي بذلك تكون قد أقرت صراحة بمبدأ التعادل الوظيفي بين هذه الوثائق من خلال عدة نصوص، حيث أنها ضببطت في مادتها الأولى من الفصل الأول المتعلق بالأحكام العامة كل التعاريف المتعلقة

بخصوص هذا الموضوع، حيث نصت في فقرتها 17 على أن "الخطاب الإلكتروني يعني المعلومات المعدة أو المرسلّة أو المتلقاة أو المخزنة بوسيلة إلكترونية أو بصرية أو رقمية أو بوسيلة مشابهة، بما يؤدي إلى جعل المعلومات الواردة في الخطاب ميسورة المنال بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً"، أما في فقرتها 18 فنصت على أن "سجل النقل الإلكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي: (أ). تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل؛ (ب). وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه".

كما فرقت هذه الإتفاقية بين نوعين من هذه السجلات الإلكترونية، هما السجلات النقل القابلة للتداول التي عرفتها في فقرتها 19 على أنها "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يعني سجل النقل الإلكتروني الذي: (أ). يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملأمة 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 إستخدامه بمقتضيات الفقرة 01 من المادة 09". وسجلات النقل الغير قابلة للتداول التي عرفتها في فقرتها 20 بما يلي "سجل النقل الإلكتروني غير قابل للتداول يعني سجل نقل إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول".

كما تطرقت الإتفاقية أيضاً لطريق إصدارها في الفقرة 21 التي قضت بأن "إصدار سجل النقل الإلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً

لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية"، أما عن طرقت إحالتها فقد نصت الفقرة 22 على أن "إحالة سجل النقل الإلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل"، إضافة إلى إشارتها إلى المقصود بتفاصيل العقد في الفقرة 23 التي نصت على أن "تفاصيل العقد تعني ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعد النقل أو بالبضائع بما فيها من أحكام وترميزات وتوقيعات وتطهيرات".

أما الفصل الثالث من هذه الاتفاقية فتطرق إلى موضوع سجلات النقل الإلكترونية من حيث استخدامها وإجراءات ذلك في نص المادتين الثامنة والتاسعة على التوالي، حيث نصت المادة 08 على أنه "رهنًا بالمقتضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

(أ). يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يشمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن؛  
(ب). ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالته".  
أما المادة 09 فقد نصت على أنه "1. يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

(أ). طريقة إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود؛  
(ب). وتأكد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس؛  
(ج). والكيفية التي يمكن بها الحائز أن يثبت أنه هو الحائز؛  
(د). والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة 02 من المادة 10 أو الفقرتين الفرعيتين 01 "أ" - 02، "ج" من المادة 47.

2. يشار في التفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة 01 من هذه المادة، ويجب أن يكون التحقق من إتباع تلك الإجراءات ميسورا".

ما يشكل إتجاه عام في تبني وقبول هذا النوع من الوثائق الإلكترونية في الممارسات التجارية الدولية سواء ما تعلق منها بالبيع أو النقل لما تقدمه من تسهيلات معتبرة للمتعاملين في هذا المجال، مرفقة دائما بضرورة تأمين هذه الأنظمة المستخدمة وطريقة تحويل بياناتها.

## 2. إشكالات التطبيق والحلول المقترحة:

رغم الأهمية التي يكتسيها نظام تبادل البيانات إلكترونيا في عملية تنفيذ البيع الدولية وتماشيها مع صناعة الشحن والنقل، إلا أن عملية الانتقال من سندات الشحن الورقية إلى الإلكترونية ليست بالعملية السهلة، فهناك العديد من العقبات والإشكالات التي تقف أمام التعامل بهذه التقنية الحديثة (1.2)، ما يدفعنا إلى التفكير في إيجاد حلول عملية لتذليل هذه الصعوبات في استخدام هذه الوثيقة الإلكترونية (2.2):

### 1.2. إشكاليات التعامل عبر سندات النقل الإلكترونية

أظهرت محاولة تطبيق فكرة السندات الإلكترونية في الحياة العملية عدة صعوبات حالت دون فعالية هذه الأخيرة بشكل واسع، أهمها قضية تحديد زمان ومكان إنعقاد العقد الإلكتروني (1.1.2)، ثم مسألة تجزئة سند الشحن إلى أكثر من جزء لمحدودية حجم الرسالة الإلكترونية (2.1.2):

#### 1.1.2. صعوبات تحديد مكان وزمان إنعقاد العقد الإلكتروني:

من بين العقبات التي يثيرها استعمال هذه التقنية في ميدان التجارة الدولية مسألة تحديد مكان وزمان إنعقاد العقد الإلكتروني لعدم إنعقاد مجلس العقد، حيث يتخل صدور القبول والعلم به فترة من الزمن قد تطول أو تقصر وفقا للوقت الذي يراجع فيه الموجب الرسالة الإلكترونية، ما يجعل من وقت إنتاج التعبير عن الإرادة في العقد الإلكتروني غاية في الأهمية لإثارة القانونية وهو بذلك يلعب

دور مهم في البيوع الدولية للبضائع ويؤثر بشكل مباشر على مسألة حقوق والتزامات الاطراف، لهذا ظهرت عدة نظريات<sup>19</sup> لضبط هذا الموضوع أهمها ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 67 من القانون المدني<sup>20</sup> والذي تبنى من خلالها نظرية "العلم بالقبول" *Système de l'information*، حيث وفقا لهذه النظرية يعتبر العقد تاما في الزمان والمكان اللذين يعلم فيهما الموجب بقبول القابل، ويعتبر وصول القبول إلى الموجب قرينة على علمه بالقبول حتى يثبت العكس، فالأصل إذن أن وصول التعبير عن القبول إلى محل الموجب يعتبر قرينة على علمه به، ولكنها قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس، كما قد يتفق المتعاقدان على غير ذلك وقد ينص القانون كذلك على العلم بالقبول بطريقة أخرى، مع الإشارة أن هذه النظرية هي الأكثر نجاعة في الحياة العلمية والسائدة في القانون والقضاء والمطبقة على الرسائل الإلكترونية المتبادلة بين الأطراف في العقد الإلكتروني.

إلا أن الرأي الغالب في كل من فرنسا ومصر هو الأخذ بنظرية "إعلان القبول" *Déclaration de l'acceptation* حيث وفقا لهذه النظرية يعد العقد تاما بمجرد إعلان القابل قبوله للإيجاب، لإنعقاد العقد بمجرد صدور القبول حتى ولو لم يصل هذا القبول إلى علم الموجب<sup>21</sup>، ما عرض هذا الرأي لنقد حاد بشأن إمكانية عدم علم الموجب بصدور القبول، أو إعلان القابل بقبوله في رسالة ثم يعدل عن قبوله بسحبها فكيف يصح القول في هذه الحالة أن العقد قد أبرم وتم ؟

## 2.1.2. إشكالية تجزئة سند الشحن الإلكتروني

لقد تم وضع نظام تبادل البيانات الإلكترونية لغرض تسريع تبادل المعلومات المتعلقة بالبضاعة وحيازتها بين أطراف عقد النقل، بحيث يتم تحويل السند بين البائع والمشتري في لحظة من البصر تمكن هذا الأخير من حيازة البضاعة رمزيا والتصرف فيها أثناء الرحلة البحرية سواء بالبيع أو الرهن، غير أن أهم ما قد يعيق هذه العملية في مجال النقل البحري هو إحتواء هذا السند

على العديد من البيانات والتفصيلات<sup>22</sup> المتعلقة بالبضاعة المنقولة وأطرافها التي تساهم في حسن تنفيذ عملية النقل، ما يطرح مشكلة عدم إمكانية تضمين سند الشحن الإلكتروني لكافة البيانات التي يحتوي عليها نظيره الورقي، ما يؤدي إلى تجزئته إلى قسمين أو أكثر واللجوء إلى استخدام أسلوب الإحالة إلى الشروط الوارد في نماذج العقود أو في نصوص الإتفاقيات الدولية أو إلى التشريعات البحرية الداخلية، ما يجعل من أطراف عقد البيع الدولي سواء كان بائعا "شاحن" أو مشتريا "مرسل إليه" لا يعلم إلا بالبيانات والتفصيلات المنصوص عليها صراحة في الجزء الذي تلقاه دون الجزء الثاني المحال إليه الذي لا يظهر على متن الرسالة الإلكترونية، ما أثار التساؤل حول مدى التزام أطراف السند الإلكتروني بهذه الشروط المحال إليها ؟

تجيب بعض الآراء الفقهية<sup>23</sup> عن هذا التساؤل بالقول بضرورة التفريق بين أطراف عقد النقل من حيث الشخص الذي على دراية كافية بأمور النقل البحري وبين الشخص الذي لا يدرك هذه الأمور، فتسري شروط الإحالة على الطرف الأول دون الثاني إلا في حالة وجود الموافقة الصريحة.

## 2.2. الحلول المقترحة لتذليل صعوبات الإستعمال

رغم عديد العقبات التي تقف حجرة عثرة أمام هذه التقنية الحديثة أثناء الممارسة التجارية، إلا أن أغلب الفاعلين الإقتصاديين مجمع على ضرورة توفير حلول واقعية وفعالة في تذليل هذه العصورات وتساهم في حسن تنفيذ عقدي البيع والنقل الدوليين للبضائع، ومن بين أهم هذه الحلول المقترحة ضرورة توفر سند الشحن الإلكتروني على ميزة إفراد البضاعة المشحونة للمرسل إليه (1.2.2)، وأن تكون حيازة هذه الوثيقة الإلكترونية أداة لحيازة البضاعة الرمزية والتصرف فيها (2.2.2):

### 1.2.2. السند أداة لإفراد البضاعة المشحونة

بعد الإنتهاء من عملية شحن البضاعة على متن السفينة يقوم الناقل بإصدار سند شحن إلكتروني إلى البائع- الشاحن يحتوي على جميع التفاصيل التي تخص البضاعة الموجهة إلى المشتري من حيث طبيعتها وحالتها الظاهرة إضافة إلى وزنها وكميتها وغيرها من البيانات التي يتم من خلالها تعيين البضاعة المبيعة تعيينا كافيا يرفع عنها الجهالة، ما يمكن بالنتيجة من تمييزها عن بقية البضائع المنقولة في ذات الشحنة وتخصيصها نهائيا لمشتري- مرسل إليه بناء على عقد النقل، وهي العملية التي تعرف تجاريا تحت مسمى الإفراز "l'individualisation"، غير أن مدار الصعوبة يكمن عندما تكون البضاعة المراد شحنها من النوع الذي يصعب تحديده على نحو دقيق، من قبيل البضائع المشحونة عن طريق الصب "En vrac" كالحبوب الجافة أو مادة الفحم أو تلك البضائع السائبة "En liquide" الي تصب في عنابر السفينة دون فواصل أو تغليف كالمواد البترولية والغازية، ففي هذه الحالة يجب أن تتحقق ذاتية البضاعة المنقولة على الشكل التالي:

إذا كانت البضاعة المشحونة بهذه الكيفية مرسلة إلى مرسل إليه واحد، فسيكون سند الشحن الإلكتروني يمثل البضاعة ويفرزها بذاتها على حسب الحالة الموصوفة بها في هذه الوثيقة الإلكترونية، أما إذا كانت البضائع المشحونة موجهة إلى عدد من المرسل إليهم فإن حصة كل واحد منهم سوف تفرز وتحدد عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، طالما أن الشحنة من نوع أو وصنف واحد ومعينة بشكل دقيق في الرسالة الإلكترونية يسمح بإفراز حصة كل مشتري بعد الوصول وبالكمية الواردة فيها دون خوف من إختلاط أو تغيير الحصص.

## 2.2.2. السند أداة لتمثيل البضاعة المشحونة

يتعين على سند الشحن الإلكتروني أن يمثل البضاعة المنقولة بحرا ويعطي لحائزها الحق في طلب إستلامها عند الوصول، بل والحق في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية<sup>24</sup> وهذا عندما يكون السند قابلا للتداول التجاري،

فالنقل في علاقته مع البائع- الشاحن ما هو إلا حائز عرضي<sup>25</sup> يباشر السيطرة المادية لحساب هذا الأخير الذي يعتبر الحائز الحقيقي للبضاعة طالما أنه محتفظ بسند الشحن الإلكتروني، ومن ثمة إذا رغب البائع- الشاحن في نقل حيازة البضاعة إلى شخص آخر أثناء الرحلة البحرية ما عليه إلا نقل وثيقة الشحن الإلكترونية الممثلة للبضاعة<sup>26</sup>، فنقل سند الشحن الإلكتروني من البائع- الشاحن إلى الغير الذي غالبا يكون المشتري- المرسل إليه يعطي لهذا الأخير الحق في طلب إستلامها من الناقل عند الوصول إلى ميناء التفريغ أو الحق في التصرف فيها وهي لا زالت أثناء الطريق بالبيع أو الرهن أو حتى بالتنازل عليها للغير.

مع الإشارة إلى أنه ليس من وظائف هذه الوثيقة الإلكترونية أن تكون سندا لملكية البضاعة وإنما هي أداة لحيازتها، فحائز الوثيقة ليس بالضرورة أن يكون مالكا<sup>27</sup>، وهذا ما نلاحظه عندما يقوم الناقل بإصدار هذا السند الإلكتروني وتسليم المفتاح الخاص السري به إلى الشاحن<sup>28</sup> نظير البضاعة التي تم شحنها على السفينة، حيث لا يهتم الناقل ممثلا في الربان إذا كان الشاحن مالكا للبضاعة من عدمه، إذ أن كل ما في الأمر هو أنه يثبت تسليمه للبضاعة ويتعهد بتسليمها في ميناء المقصد المتفق عليه.

**الخاتمة:**

يستخلص مما تقدم أن سند الشحن الإلكتروني يعد من الأمور المستحدثة التي فرضت نفسها في مجال التجارة والنقل، حيث ساهم بشكل فعال في حسن تنفيذ عملية البيوع الدولية من خلال إستخدام الرسائل المشفرة في نقل البيانات المتعلقة بالبضاعة المباعة بين الفاعلين الإقتصاديين في المجال البيوع الدولية، وملائمة هذه التقنية لإتمام الإجراءات الإدارية والبنكية بين البائع- الشاحن والمشتري- المرسل إليه نظرا للسرعة اللحظية في نقل وتحويل هذه الوثيقة الإلكترونية بين الأطراف المتعاقدة ما يمكنهم من الوفاء بالتزاماتهم والحصول على حقوقهم بكل سهولة ويسر، إلا أنه ورغم هذه الإيجابيات التي تحققها هذه

التقنية فهناك العديد الصعوبات التي يفرزها الواقع العملي والتي قد تحول دون تحقيق الأهداف المرجوة من وراء إستخدامها، ما يدفع هؤلاء المهنيين دائما إلى محاولة تدليلها من خلال إيجاد حلول تتماشى وطبيعة هذه المستندات، كما أنه من خلال هذه الدراسة أيضا أمكننا التوصل إلى أهم النتائج والتوصيات التالية:

✓ **فمن حيث النتائج:** فإن سند الشحن الإلكتروني يؤدي الوظائف والمهام الآتية:

- أداة لإثبات عقد نقل البضائع بحرا، فهو يثبت الإتفاق المبرم بين الناقل والشاحن، والذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل وكذلك مواعيد التسليم والإستلام وغير ذلك من الأمور.

- أداة لإثبات إستلام البضاعة من طرف الربان سواء من أجل شحنها على متن السفينة أو التي تم شحنها فعلا.

- أداة لتمثيل البضاعة والقيام مقامها وتعطي حائزها الحق في طلب تسليم البضاعة عند الوصول والحق في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، هذا بالإضافة إلى إمكانية الرجوع على الناقل بالتعويض عن التلف أو الهلاك الذي يرتب مسؤوليته.

✓ **من حيث التوصيات:**

- العمل الدائم على تحيين "Misa jour" المنظومة المعلوماتية الخاصة بالرسائل الإلكترونية مع ما يعرفه تطور التكنولوجيا والإتصال الحديثة.

- الإهتمام بتأمين الرسائل الإلكترونية بخورزميات مضمونة التشفير ذات كفاءة عالية لإضفاء الثقة على سندات النقل في التداول التجاري.

- تدارك المشرع الجزائري للفراغ الحاصل في هذا المجال في القانون البحري، وتنظيم هذا الموضوع بنصوص تلائم ما هو معمول به القانون المقارن.

الهوامش والإحالات:

- 1- يطلق على سند الشحن الإلكتروني اختصارًا اسم "EDI" الذي يعني بالفرنسية "Echange de Données Informatisé" أو بالإنجليزية "Electronic Data Interchange".
- 2- أيمن النحراوي، سندات الشحن الإلكترونية ودورها المستقبلي في التجارة الدولية، المجلة الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحري، المجلد 34، العدد 65، 2008، ص 13.
- 3- محمد سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 326.
- 4- لقد تأسست اللجنة البحرية الدولية عام 1948 وكان يطلق عليها "منظمة الملاحة الإستشارية متعددة الحكومات" بموجب إتفاقية دخلت حيز التنفيذ عام 1958 ليتغير إسمها إلى "IMO" عام 1982، وهي عبارة عن جهاز متخصص تابع للأمم المتحدة مكلف بتحسين سلامة الملاحة البحرية ومنع التلوث الناتج عن السفن، لها جمعية عامة تتبنى من خلالها القرارات والتوصيات التي تعدها الهيئات المساعدة لها وتقوم من خلالها كذلك بانتخاب مجلسها، هذا الأخير الذي يعمل على إدارة اللجنة والإشراف عليها وينظم إجتماعات الجمعية العامة وتنسيق الأنشطة فيما بين الهيئات التابعة لها من قبيل لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية.
- 5- E. A. CAPRIOLI et C. ROQUILLY, la dématérialisation des documents commerciaux en droit français de la concurrence, JCPE, cde support N° 04, p 22.
- 6- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993، ص 163.
- 7- علي البارودي وجلال وفاء محمددين، القانون البحري، القاهرة، 1992، ص 335.
- 8- عادل علي المقدادي، القانون البحري "السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري"، دار الثقافة، الأردن، 2009، ص 79؛ عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 154.
- 9- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 205.
- 10- l'article 06 le la loi type de CNUCED dispose que : « lorsque la loi exige qu'une information soit sous forme écrite, un message de données satisfait à cette exigence si l'information qu'il contient est accessible pour être consultée ultérieurement ».

<sup>11</sup>- l'article 1174 alinéa 01 dispose que : « lorsqu'un écrit est exigé pour la validité d'un contrat, il peut être établi et conservé sous forme électronique dans les conditions prévues aux articles 1366 et 1367 et, lorsqu'un acte authentique est requis, au deuxième alinéa de l'article 1369 ».

<sup>12</sup>- محمد حسن قاسم، قانون العقود الفرنسي الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 69.

<sup>13</sup>-l'article 1366 dispose que : « l'écrit électronique a la même force probante que l'écrit sur support papier, sous réserve que puisse être dûment identifiée la personne dont il émane et qu'il soit établi et conservé dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité ».

<sup>14</sup>- والملاحظ أنه رغم إسناد هذه الخدمات لسلطة ضبط البريد والمواصلات بموجب القانون رقم 2000-03 مؤرخ في 05 جمادى الأولى عام 1421 الموافق لـ 05 غشت 2000، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، وصدر المرسوم التنفيذي رقم 07-162 مؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1428 الموافق لـ 30 ماي 2007 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 01-123 المؤرخ في 15 صفر عام 1422 الموافق لـ 09 ماي 2001 والمتعلق بنظام الإستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية والكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية، إلا أن هناك فراغاً تشريعياً وتنظيمياً يكتنف بعض الجوانب مقارنة بما هو عليه الحال بالنسبة للقانون المقارن وجب على المشرع الجزائري تداركه وتعديله خاصة في مسألة توثيق التوقيع الإلكتروني وإصدار شهادة التصديق الإلكتروني والبيانات التي تحتويها، بهذا الخصوص أنظر كل من نص المادة 03 مكرر 10 من المرسوم 07-162 والمادة 08 فقرة 08 من القانون 2000-03.

<sup>15</sup>- القانون رقم 15 المؤرخ في 01-02-2015 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكتروني، الجريدة الرسمية عدد 06 الصادرة بتاريخ 10.02.2015.

<sup>16</sup>- R. I. L. HOWLAND, l'avenir du connaissance et les connaissances électroniques, ADM, tome 12, 1995, p 216.

<sup>17</sup>- هي إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعام 2008، والموقعة بتاريخ 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية لذلك أخذت تسمية المدينة، حددت نصاب قانوني لدخولها حيز التنفيذ بمقرر بإنظام 20 دولة على الأقل، وفي ذلك نصت المادة 94 الفقرة الأولى من الإتفاقية على أنه: "يبدأ نفاذ هذه الإتفاقية من اليوم الأول من الشهر الذي يعقب إنقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صدوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الإنظام".

- 18- لقد استخدمت إتفاقية روتردام لعام 2008 مصطلح جديد هو مستند النقل بدلا عن سند الشحن البحري الذي كان معرف منذ القرن 18 عشر، بسبب أن التسمية الجديدة ستكون متلائمة مع التطور الحاصل في مجال النقل وخاصة ما تعرفه ثورة النقل بالحاويات ما سوف يتيح لها تغطية نقل من الباب إلى الباب يشترك فيه النقل البحري مع وسائط نقل أخرى.
- 19- علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، الجزائر، 2003، ص 30 وما بعدها.
- 20- تنص المادة 67 من القانون المدني الجزائري على أنه "يعتبر التعاقد ما بين الغائبين قد تم في المكان وفي الزمان اللذين يعلم فيهما الموجب بالقبول، ما لم يوجد إتفاق أو نص قانوني يقضي بغير ذلك.
- ويفترض أن الموجب قد علم بالقبول في المكان، وفي الزمان اللذين وصل إليه فيهما القبول".
- 21- دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2004، ص 17 وما بعده؛ العطار عبد الناصر توفيق، مصادر الإلتزام، مؤسسة البستاني للطباعة، القاهرة، 1990، ص 36 ما بعدها؛ أنور سلطان، المبادئ القانونية العامة، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، بيروت، 1978، ص 86 وما بعدها.
- 22- تنص المادة 752 من القانون المدني الجزائري على أنه "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:
- أ. العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها؛
- ب. عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة؛
- ج. الحالة والتكيف الظاهران للبضاعة".
- 23- بوزبوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري، مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013، ص 37؛ بن الصغير شهرزاد، مدى فعالية مستندات النقل الإلكتروني، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 69.
- 24- سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1987، ص 338؛ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 78.
- 25- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص 207.

- 26- عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 122 وما بعدها.
- 27- أحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1983، ص 45.
- 28- محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 65.

### قائمة المراجع:

#### أولا. المؤلفات باللغة العربية:

1. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
2. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993.
3. علي البارودي وجمال وفاء محمد، القانون البحري، القاهرة، 1992.
4. عادل علي المقدادي، القانون البحري "السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري"، دار الثقافة، الأردن، 2009.
5. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.
6. هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
7. محمد حسن قاسم، قانون العقود الفرنسي الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
8. علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، الجزائر، 2003.
9. دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2004.
10. العطار عبد الناصر توفيق، مصادر الإلتزام، مؤسسة البستاني للطباعة، القاهرة، 1990.
11. أنور سلطان، المبادئ القانونية العامة، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، بيروت، 1978.
12. سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1987.
13. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006.
14. عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
15. أحمد حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1983.

16. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.

#### ثانيا. الأطروحات:

1. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
2. بوزبوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري، مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013.

#### ثالثا. المقالات:

1. أيمن النحراوي، سندات الشحن الإلكترونية ودورها المستقبلي في التجارة الدولية، المجلة الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحري، المجلد 34، العدد 65، 2008.
2. بن الصغير شهرزاد، مدى فعالية مستندات النقل الإلكتروني، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

#### رابعا. المؤلفات بالغة الأجنبية:

1. E. A. CAPRIOLI et C. ROQUILLY, la dématérialisation des documents commerciaux en droit français de la concurrence, JCPE, cde support N° 04.
2. R. I. L. HOWLAND, l'avenir du connaissance et les connaissances électroniques, ADM, tome 12, 1995.