

# جامعة أمحمد بوقرة بومرداس



كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم قانون الخاص

## سند الشحن الإلكتروني

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون الأعمال

إشراف الدكتورة:

إعداد الطالبة:

❖ ناجي زهرة

❖ شيح حنان

### لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
حدوم كمال	أستاذ التعليم العالي	كلية الحقوق أمحمد بوقرة بومرداس	رئيسا
ناجي زهرة	أستاذة محاضرة (أ)	كلية الحقوق أمحمد بوقرة بومرداس	مشرفا ومقررا
عقون عبد الغني	أستاذ مساعد (أ)	كلية الحقوق أمحمد بوقرة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية: 2020-2019

# شكر وتقدير

يسرني ويسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر والعرفان إلى الأساتذة الكرام أعضاء اللجنة الموقرة التي قبلت مناقشة هذا البحث المتواضع.

تقديري واحترامي واعترافي بالجميل أتوجه به إلى الأستاذة المشرفة ناجي زهرة على ما قدمته لي من نصح ووقت وجهد فجزاها الله خير الجزاء.

## الإهداء

إلى من ترفع يدها كل يوم إلى السماء داعية الله أن يمن علينا  
بالصحة

والنجاح..... إلى أمي الغالية

إلى من زرع في نفسي بذور الصدق والعنفوان والذي جند حياته  
لتربيتي..... إلى أبي الغالي

إلى من أكن لهم الحب والتقدير الذين عشت معهم أجمل  
اللحظات

وأحلاها..... إلى إخوتي الأعزاء

إلى ابنة عمتي الغالية والعزيزة..... إلى أبة

إلى صديقتي ورفيقة دربي العزيزة والغالية..... إلى وردة  
أهديكم هذا العمل

قائمة المختصرات:

ج ر : الجريدة الرسمية

ق م ج : القانون المدني الجزائري

ق ب ج : القانون البحري الجزائري

ق ت ج : القانون التجاري الجزائري

ب س ن : بدون سنة نشر

د . ذ ب ن : دون ذكر بلد النشر

ج ر . ع : الجريدة الرسمية عدد

ص : الصفحة

# المقدمة

عرفت البشرية التجارة البحرية منذ أقدم العصور، فهي تشكل العمود الفقري للاقتصاد الوطني و العالمي، وتحتل مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى من البرية والجوية، فالتجارة البحرية الأكثر شيوعاً ذلك أن حصتها تمثل ثلاث أرباع التجارة البحرية الدولية و لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع في جوهره عن غيره من العقود النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه ألا و هي السفينة، المنشأة البحرية التي تجوب البحار مما يعرضها لمخاطر جسيمة في عمق البحر على اختلاف أشكالها و أنواعها، الأمر الذي يلقي العبء على المشرع عند تنظيمه لإحكام عملية النقل البحري.

وترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري<sup>(1)</sup> إذ يتم هذا الأخير في صورتين الأولى تتمثل في مشاركته إيجار السفينة والثانية تتمثل في عقد النقل بموجب سند الشحن (وثيقة الشحن).

وتناول المشرع الجزائري سند الشحن البحري في الأمر 76.80 والقانون رقم 10.04 المؤرخ 15 أوت 2010<sup>(2)</sup> وذلك في الفصل الثاني المعنون ب " سند الشحن " من الباب الثالث المعنون ب نقل البضائع من الكتاب الثالث والذي يحمل عنوان " الاستغلال التجاري للسفينة " إذ لم يعرف المشرع الجزائري سند الشحن صراحة .

يمثل سند الشحن البحري أهمية عملية وقانونية كبرى في التجارة البحرية الدولية وذلك بعد اتساع حركة التجارة البحرية بين الدول وتطور وسائلها، إذ أم كان في سند الشحن البحري أن يلعب دوراً رئيسياً ومهما في حركة التجارة الوطنية والدولية على سواء بعد أن

(1) عقد النقل البحري عرفته المادة 738 من أمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد 29 لسنة 1977 و المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ 25 جوان 1998، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق 15 أوت 2010 ج ر ع 46 لسنة 2010 على أنه يتعهد الناقل بموجب عقد البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة .

(2) ج ر العدد 46 سنة 2010.

أصبح أداة لإثبات عقد النقل، وأداة لتمثيل البضاعة وتداولها والانتماء عليها، بجانب ووظيفته الرئيسية وهي كونه أداة لإثبات شحن البضاعة على ظهر السفينة. و لقد وجد سند الشحن البحري أصلا لإثبات تسلم الريان البضاعة وتمام شحنها ولذلك كان يسمى في بعض الأحيان بتذكرة النقل البحري كدليل على كونه إيصالا كمستند للبضائع المنقولة بحرا شأنه في ذلك شأن تذكرة النقل البري.

ومع التطور الذي ساد العالم القرن الماضي، والذي مزال مستمرا في مجال الاتصال المعلومات شكل ثورة حملت معها ميزات هامة لحركة التبادل التجاري العالمي وظهر التجارة الالكترونية وفرض نفسها خاصة في أو آخر القرن العشرين، حيث تتم هذه التجارة عن طريق عملية تبادل المعلومات الخاصة بالعمليات التجارية بين الطرفين أو أكثر بدون استخدام المستندات الورقية إنما بواسطة تبادل البيانات الكترونيا وتجري كافة العمليات من بيع وشراء والتسوق الكترونيا عن طريق شبكة الانترنت ، أو بأي وسيلة الكترونية أخرى سمعية أو مرئية متضمنا ذلك كل ما يتعلق بالعملية من دفع وتحصيل للأموال ويسمى بتحويل الالكتروني للأموال ( FET ) ، وتكمن أهمية التجارة الالكترونية في كونها مؤهلة لتصبح ركيزة التجارة الدولية لاعتمادها على شبكة الانترنت العالمية التي أظهرت نوع جديد ومستحدث للتبادل التجاري بين البائعين والمشتريين من مختلف دول العالم والذين وجدوا التجارة الالكترونية عبر الانترنت وسيلة سهلة وغير مكلفة للانتشار والتسوق عبر العالم .

لذلك وجب العمل على الاستغناء تام على الدعامة الورقية التي تعتبر مكلفة و بطيئة، حيث اتجهت شركة النقل والشاحنون على وجه الخصوص نحو التفكير عن بديل لهذه المستندات الورقية التي لم تعد تخدم التجارة الدولي.

ويعتبر سند الشحن الالكتروني خير بديل هذه المستندات الورقية الذي يتم عن طريق تبادل البيانات الالكترونية الذي يعتبر من ابرز الأنظمة المتقدمة في علم الاتصالات المعلوماتية المعتمدة في التجارة الالكترونية، حيث جاء للاستفادة من التقدم المذهل في عالم الاتصالات

واستغلاله في تسيير الصفقات في مجال التجارة الالكترونية فسند الشحن الالكتروني هو مرادف لسند الشحن التقليدي لكن بوسيط الكتروني وإجراءات الكترونية، فبرغم من الوظائف المهمة التي يؤديها سند الشحن البحري التقليدي إلا انه له بعض المساوي منها كثرة الاستعمال الورقي حيث تقدر كمية الأوراق المستعملة في ظل هذا النظام بالوزن وليس بالعدد و لا نخفي ذلك من إرهاب و كلفة كبيرة، حيث تبلغ الوثائق والجهود المبذولة في إعداد هذه الوثائق عشرة بالمائة من قيمة الشحن. ونحن بصدد دراستنا لموضوع سند الشحن الالكتروني، ولدرسته نطرح الإشكالية التي تتمحور حول: هل سند الشحن الالكتروني يماثل و يكافئ سند الشحن التقليدي؟ من حيث شكله ووظائفه أم ينفرد عنه؟. و على أساس هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج التحليلي الوصفي من خلال جمع المعلومات و الآراء الفقهية والقانونية قصد تحليلها والإمام بجوانب الملازمة لهذا السند والمنهج المقارن من خلال مقارنة هذا السند مع بعض السندات المشابهة له بهدف تحديد خصوصية له. ومن هذا المنطق ارتأينا لدراسة هذا الموضوع من خلال الفصلين، حيث نتناول في الفصل الأول الأحكام العامة لسند الشحن الالكتروني من خلال التطرق إلى ماهيته في المبحث الأول، و أما الفصل الثاني خصص للوظائف القانونية لسند الشحن الالكتروني أين تم التطرق إلى سند الشحن الالكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري في المبحث الأول و سند الشحن الالكتروني كأداة استلام البضائع وحيازتها، واختتمنا دراستنا بخاتمة ضمناها لأهم النتائج التي توصلنا إليها مع بعض الاقتراحات التي نراها مجدية.

# الفصل الأول

الأحكام العامة لسند الشحن الإلكتروني

## الفصل الأول

### الأحكام العامة لسند الشحن الإلكتروني

تقوم فكرة سند الشحن الإلكتروني على انه الوثيقة التي يصدرها الناقل في عقد النقل البحري إلى الشاحن متضمنة بيانات البضاعة التي تعاقد على إرسالها إلى شخص معين أو لأمر أو لحاملة و يتميز سند الشحن البحري الإلكتروني على سندات الشحن الورقي و صورته الأخرى بجملة من الخصائص في مقدمتها السرعة فضلا عن التخفيف من نفقات تكاليف حفظه و القضاء على مشكلة الأوراق التي تصل إلى الحد المرهق ناهيك عن الأمان من التزوير و الغش في محتوياته و بات من البديهي في ظل نظام العولمة الاقتصادية اعتماد التجارة العالمية في الوقت الراهن على التداول السريع للسلع مما اظهر الحاجة ل يتم نقل البضائع بسرعة تزداد بتقدم التطور التكنولوجي حيث يعتبر سند الشحن الإلكتروني هو احد هذه المبتكرات و الوسائل التكنولوجية الحديثة الذي حل محل سند الشحن التقليدي، إذ جاء لمسايرة التطور العلمي والتكنولوجي خاصة بعد بروز التجارة الإلكترونية، مما أدى إلى اتساع نطاق تبادل البيانات في العمليات التجارية، حيث كان سند شحن من أهم الوثائق مستعملة في ميدان نقل الدولي للبضائع عبر البحر.

ويعتبر سند الشحن الإلكتروني خير بديل لهذه للمستندات، والتي يتم عن طريق نظام تبادل البيانات الإلكترونية، حيث تعتبر من إبراز الأنظمة المتقدمة في عالم الاتصالات و المعلوماتية المعتمدة في التجارة الإلكترونية .

وسنتطرق في هذا الفصل إلى الأحكام العامة لسند الشحن الإلكتروني من خلال تناولنا لماهية سند الشحن الإلكتروني في (المبحث الأول)، وكيفية إنشائه ومخاطر التي قد يتعرض لها في (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### ماهية سند الشحن الإلكتروني

يعد سند الشحن الإلكتروني *Connaissance Electronique* من أهم الوسائل التكنولوجية الحديثة فهي صارت حقيقة واقعة، جاء بديلا للمستندات الورقية الذي يتم عن طريق تبادل البيانات الإلكترونية في العمليات التجارية فهو جزء من النقل البحري الحديث حيث يتم التعامل به عبر شبكة الانترنت فهو نظام استحدث جديدا، فالتعامل الإلكتروني خفف كثيرا من مشكلة خزن الأوراق المكتوبة لذلك أدى هذا الأمر إلى تضائل استخدام سندات التقليدية واستبدالها بسندات الكترونية. وفي هذا المبحث سنتطرق إلى ماهية سند الشحن الإلكتروني من خلال تبيان مفهوم هذا سند الشحن الإلكتروني في (المطلب الأول) كما سنتناول أيضا بيانات سند الشحن الإلكتروني الواجب توفرها في هذه الوثيقة و أشكال سند الشحن الإلكتروني في (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### مفهوم سند شحن الإلكتروني

أدى التطور التكنولوجي الذي أفرزته الثورة الرقمية في مجال المعلومات و البيانات إلى ظهور أساليب جديدة، حيث أن سند الشحن الإلكتروني يعد من نتاج تقنيات الاتصال الحديث جاء لتسهيل عملية النقل، لذلك خصصنا هذا المطلب لتبيان مفهوم سند الشحن الإلكتروني، و حيث قسمنا هذا المطلب إلى تعريف سند الشحن الإلكتروني في (الفرع الأول)، خصائص سند الشحن الإلكتروني في (الفرع الثاني) و دراسة طبيعته القانونية في (الفرع الثالث) و حاولنا وتميزه سند الشحن الإلكتروني عن غيره من المستندات الإلكترونية المشابهة له في (الفرع الرابع) .

### الفرع الأول: تعريف سند الشحن الإلكتروني

بما أن سند الشحن الإلكتروني هو نفسه سند الشحن التقليدي (الورقي) إلا أنه يتم معالجته إلكترونياً<sup>(1)</sup>، لذلك سنتطرق إلى تعريف سند الشحن البحري في البداية أن نوضح معنى سند الشحن البحري التقليدي حتى يتسنى لنا الوصول لتعريف سند الشحن الإلكتروني أولاً: **تعريف سند الشحن التقليدي:**

يعرف سند الشحن بأنه هو الإيصال الذي يوقع عليه الرابح بتسلمه البضاعة على متن السفينة<sup>(2)</sup>، كما يعرف على أنه الورقة التي تكتب عند شحن البضاعة على السفينة بالفعل لإثبات واقعة الشحن ذاتها<sup>(3)</sup>.

وعرفت الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج سند الشحن بأنه وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها، يتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى و تحت إذن أو لحامله يرتب من قبل هذا المتعهد.

### ثانياً: تعريف سند الشحن الإلكتروني

تعد الوثائق الإلكترونية أهم التطورات التي استحدثتها قواعد روتردام في النقل البحري حيث استعملت مصطلح وثائق النقل ولم يرد فيها ذكر كلمة سند الشحن<sup>(4)</sup>. وقد عرفت المادة الأولى من هذه المادة في فقرة الثامنة عشر المستندات الإلكترونية أو سجل النقل الإلكتروني كالاتي (المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بواسطة مرفقات أو الموصولات بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني أياً أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني ...).

(1) فضيلة بلحجين، مدى تطبيق قواعد التنازع على السندات الشحن الإلكترونية، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة المسيلة، العدد التاسع، جوان 2018 سنة، ص 249.

(2) مصطفى كمال طه القانون البحري الدار الجامعية بيروت، سنة 1993، ص 168 .

(3) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، سنة 1975 ص 146.

(4) مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، المجلد الثاني من العدد الرابع والثلاثين، جامعة القصيم، السعودية، سنة 2018، ص 767.

والجدير بالذكر أن معظم التشريعات المقارنة خلت من وضع تعريف محدد لسند الشحن الإلكتروني ولهذا ألقى على عاتق الفقه وضع تعريف له. حيث عرف بعض الفقهاء سند الشحن الإلكتروني بأنه نظام من خلاله يتم تبادل بيانات سند الشحن عن طريق حواسيب مرتبطة فيما بينها عبر شبكات الاتصال عن بعد باستعمال نموذج متفق عليه لنقل أو تحويل البيانات. والبعض الآخر من الفقهاء عرفه بأنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه البضاعة<sup>(1)</sup>.

وهذا ما حرصت عليه قواعد اللجنة البحرية الدولية الموقع عليها في مؤتمر باريس 1991، حيث استبدل سند شحن الورقي بسند الشحن مرسل عن طريق نظام تبادل البيانات الكترونية دون التدخل في محتوى تلك السندات، لكي يتماشى مع تطور التكنولوجي ولتبسيط الإجراءات لذلك قامت بالإعمال قواعد سند الشحن البحري الإلكتروني فجوهر نظام سند الشحن الإلكتروني يرجع إلى ما حاولت اللجنة البحرية الدولية وضعه من خلال وجود تشابه في البيانات التي يتعين إدراجها في سند الشحن الإلكتروني بمثلتها في سند الشحن الورقي حيث آلية هذا السند تقوم على أساس إرسال بيانات بواسطة الناقل إلى عنوان الكتروني يحدده الشاحن فضلا عن مفتاح خاص (كلمة السر) .

### الفرع الثاني: خصائص سند الشحن الإلكتروني

إن سند الشحن الإلكتروني ينفرد و يتميز ببعض الخصائص مما جعلته محط اهتمام في مجال التجارة الدولية و النقل و تتمثل هذه الخصائص فيما يلي:

#### • أولاً: السرعة

حيث يصل سند الشحن البحري الإلكتروني إلى الطرف الآخر بأقصى سرعة، ويساعد أيضا على تخفيف من نفقات تكليف حفظه والقضاء على مشكلة الأوراق التي تصل

<sup>(1)</sup> حسين بوزبوجة، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، سنة 2012. 2013، ص 26.

إلى حد مرهق، حيث يسمح باختصار وتوفير الوقت بشكل كبير لأن التعاقد يتم عن طريق وسائل الاتصال الفوري (الانترنت).

• ثانيا: مجلس عقد افتراضي

حيث يصدر سند الشحن الإلكتروني بين الأطراف (الناقل والشاحن) دون أن يجمعها مجلس عقد حقيقي، فالاتفاق يتم بوسائل اتصال حديثة وتكنولوجية حيث يجمع بينهما مجلس عقد افتراضي وهو نوع جديد من المجالس العقد التي يمكن تسميتها بالمجالس الافتراضية. حيث تتم المعاملات والخدمات فورا بفعالية الحضور افتراضي معاصر.

• ثالثا: تحسين إدارة المعلومات وتبادل البيانات

حيث أن نظام تبادل البيانات والسندات الإلكترونية يساعد على تحسين إدارة المعلومات وتبادل البيانات الخاصة بنقل البضائع بين أطراف عقد نقل وذلك سواء على المستوى الدولي أو الوطني أو المحلي، الأمر الذي يساعد في إيسراع في وصول البيانات لمتابعة حركة البضائع المشحونة تمهيدا لتسلمها أو اتخاذ الإجراءات الضرورية في حالة ما كانت هناك مشاكل محتملة في عملية التسليم<sup>(1)</sup>.

• رابعا: حالات الخطأ واللبس والغموض

إذ يقلل نظام تبادل البيانات من حالات الخطأ واللبس والغموض في المعاملات التجارية حيث يتم استخدام التشفير الرقمي للبيانات المتبادلة بينهم إذ لا يعرف مضمونها سوى المتعاقدين وذلك لإضفاء الشفافية على سند الذي يتم عبر الانترنت إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على شبكة الانترنت<sup>(2)</sup>.

(1) سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2010، ص 82.

(2) حوالم حليمة، سند الشحن الإلكتروني، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، المجلد الرابع، العدد الأول، ب س ن، ص 55.

## خامسا : عدم وجود دعامة مادية

تعتمد هذه الخاصية على عدم وجود دعامة مادية، على عكس سند التقليدي المودع عامة على دعامة ورقية ومن هذا الصدد نلاحظ وجود ارتباط وثيق بين صلة سند التقليدي المودع عادة على دعامة ورقية ، ومن هذا الصدد نلاحظ انه يوجد دائما ارتباط وثيق صلة بين المضمون في السند التقليدي والدعامة صلة (أداة التخزين غالبا قطعة ورق) المدون عليها المعلومات و لا نوع من استقلال المعلومات عن أي دعامة أخرى، ويرجع ذلك إلى أن مضمون أن لا يكون منفصلا عن هذا الوسط بينما يفترض في السند الإلكتروني أن يسجل على دعامة محددة قرص صلب أو مرن، قرص ضوئي... الخ، ولكنه من وقت إلى آخر ينفصل عن أداة التخزين الرئيسية وينتقل من أداة إلى أخرى وهي في غالب نموذج مختلف من أدوات التخزين، فعندما نسترجع السند من الحاسوب ونسجله على قرص مرن أو مدمج يختلف وسط التخزين، وعندما تتقدم التكنولوجيا تنتقل التسجيلات إلى وسط جديد ضمن قواعد بيانات جديدة (1).

## الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لسند الشحن الإلكتروني

إن الطبيعة القانونية لسند الشحن التقليدي بصفة عامة و سند الشحن الإلكتروني بصفة خاصة بموجب القانون 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 (2) لا يعتبر عقدا وإنما هو يعتبر أداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق المادة 748 ق ب ج، ووسيلة لإثبات استلام البضائع وسند لحياتها المادة 749 ق ب ج لأنه جاء في فصل خاص به، وهو الفصل الثاني تحت عنوان وثيقة الشحن مستقل عن الفصل الأول الخاص بالقواعد العامة والتي تم تعريف عقد النقل البحري من خلالها، و كما يعتبر سند الشحن التقليدي ورقة تجارية عندما يصدر لحامله أو يظهر لأمر و هذا حسب نص المادة 543 مكرر 8 من

(1) تامر محمد سليمان الاحتياطي، إثبات التعاقد الإلكتروني عبر الانترنت (دراسة مقارنة) الطبعة الأولى، بمهجات للطباعة ، د ذس ن، 2009 ص 110.

(2) القانون رقم 04-10 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق 15 أوت سنة 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، ج رع 46.

القانون التجاري التي تحدثت عن سند النقل و يقاس هذا على سند الشحن الإلكتروني بحيث يصبح ورقة تجارية لما يصدر لحامله أو يظهر لأمر (1) .

يعد سند الشحن الإلكتروني ذات طابع دولي في حال معالجته بالطريقة الإلكترونية أي عندما يصدر على شكل رسالة بيانات باعتبار شبكة المعلومات الاتصالات تتسم بطابع دولي وهذا لعملياتها، أي يكون أحد الأطراف مقيماً في الدولة والطرف الآخر مقيم في الدولة الثانية. ونظام تبادل المعلومات الذي يشكل الوسط الداعم لقيام الرابطة موجوداً في الدولة الثالثة (2) .

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

#### الفرع الرابع: تميز سند الشحن الإلكتروني عن غيره من السندات الإلكترونية

نظراً لتقارب الموجود بين مختلف السندات الإلكترونية تعين علينا التمييز بين سند الشحن الإلكتروني وما يشابهه من السندات الإلكترونية حيث سنتطرق في هذا الفرع إلى تمييزه عن السفتجة الإلكترونية (أولاً) و الشيك الإلكتروني (ثانياً).

(1) المادة 543 مكرر 8 من المرسوم التشريعي رقم 39-08 المؤرخ في 03 ذي القعدة عام 1413 الموافق 25 افريل 1993 يعدل و يتم الامر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر القانون رقم 75-59 المؤرخ في 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر ع 27 لسنة 1993 .

(2) فضيلة بلحجين، المرجع السابق، ص 250 .

**أولاً: تمييز سند الشحن الإلكتروني عن السفتجة الإلكترونية**

إن السفتجة الإلكترونية ورقة تجارية أوجدها العمل المصرفي والحاجة إلى تطويره حتى يتماشى مع التقدم الحاصل في نظام الصرفية الإلكترونية في اغلب الدول<sup>(1)</sup> حيث تعتبر السفتجة الإلكترونية من حيث الشكل سفتجة بالمعنى الدقيق فهي تتطلب نفس البيانات الإلزامية التي ستلزمها ق ت ج، ولكنها تستلزم فضلا عن ذلك بعض الشروط وهي: ضرورة صدور السفتجة الإلكترونية على نموذج مطبوع يسمح بمعالجة السفتجة والاطلاع عليها بوسائل الاطلاع الآلية والبصرية.

تضمن السفتجة الإلكترونية اسم البنك المسحوب عليه، ورقم حساب المسحوب عليه في هذا البنك.

تستلزم السفتجة الإلكترونية لاستخدامها ضرورة الاتفاق المبدئي بين سائر الأطراف المتدخلة في هذه السفتجة، كما تنقسم السفتجة الإلكترونية إلى نوعين: الأول سفتجة إلكترونية الورقية ، و الثاني السفتجة الإلكترونية الممغنطة<sup>(2)</sup>.

ولقد اعترف المشرع الجزائري بالوفاء الإلكتروني لسفتجة بموجب المادة 414 ق ت ج، في تعديل 2005 التي جاء فيها « يمكن أن يتم هذا التقديم أيضا بأي وسيلة تبادل الكترونية محددة في التصريح والتنظيم المعمول بهما<sup>(3)</sup> »

**ثانياً: تمييزه عن الشيك الإلكتروني:**

الشيك الإلكتروني محرر يقبل المعالجة الإلكترونية سواء الكلية أو الجزئية يتضمن أمراً من شخص يسمى الساحب إليه شخص آخر يسمى المسحوب عليه الذي يكون دائماً البنك، بدفع مبلغ معين لفائدة شخص ثالث يسمى المستفيد أو الحامل أو الساحب نفسه أو

(1) نبيلة كوردي، السفتجة الإلكترونية، مجلة النبراس لدراسات القانونية، المجلد الثاني، جامعة العربي التبسي، تبسة، المجلد الثاني، العدد الثاني، مارس 2017، ص 92.

(2) حسين بوزبوجة ، المرجع السابق، ص 33.

(3) المادة 404 من القانون التجاري، المرجع السابق.

شخص آخر لدى الاطلاع<sup>(1)</sup>، والشيك الإلكتروني هو المكافئ الإلكتروني للشيكات الورقية التقليدية التي اعتدنا التعامل بها، والشيك الإلكتروني هو رسالة إلكترونية موثقة ومؤمنة يرسلها مصدر الشيك إلى مستلم الشيك (حامله) ليعتمده ويقدمه للبنك الذي يعمل عبر الإنترنت، ليقوم البنك أولاً بتحويل قيمة الشيك المالية إلى حساب حامل الشيك، وبعد ذلك يقوم بإلغاء الشيك وإعادةه إلكترونياً إلى مستلم الشيك (حامله) ليكون دليلاً على أنه قدم على صرف الشيك فعلاً، ويمكن لمستلم الشيك أن يتأكد إلكترونياً من أنه قد تم بالفعل تحويل المبلغ إلى حسابه<sup>(2)</sup>.

وعلى غرار الوفاء الإلكتروني للسفتجة اعترف المشرع الجزائري بالوفاء الإلكتروني للشيك في المادة 502 ق ت ج<sup>(3)</sup>.

و يتميز سند الشحن الإلكتروني عموماً عن الأوراق الإلكترونية التجارية في أن الأوراق التجارية الإلكترونية تنتقل بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة قابلة للتداول بينما سندات الشحن لأمر لأذن لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة قابلة للتداول ، زيادة على أنه سندات الشحن الإلكترونية تمثل البضائع بينما الأوراق التجارية الإلكترونية تتضمن دفع مبلغ من النقود وهذا ما يجعلها أكثر ضماناً من سندات الشحن الإلكترونية لكونها تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة<sup>(4)</sup>.

## المطلب الثاني

### بيانات سند الشحن الإلكتروني وأشكاله

تتخذ سندات الشحن من حيث تداوله شكلاً معيناً ولكي يعتبر هذا سند حجة في الإثبات لابد من تحديد بيانات في هذا السند من تحديد هوية الأطراف و ذكر حالة البضائع

(1) نبيلة كوردي، المرجع السابق، ص 100.

(2) حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص 34.

(3) حيث تنص المادة 502 ق ت ج على " يعد التقديم المادي لشيك إلى إحدى غرف المقاصة بمثابة تقديم للوفاء. يمكن

ان يتم هذا التقديم أيضا ، بأي وسيلة تبادل الكترونية محددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما ".

(4) حسين بوزبوجة، المرجع السابق ، صفحة 34.

وغيرها من بيانات، لذلك في هذا المطلب سنتناول بيانات سند الشحن الإلكتروني في (الفرع الأول)، وسنتطرق إلى معرفة أنواع سند الشحن الإلكتروني التي هي نفسها في صورته التقليدية في (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: بيانات سند الشحن الإلكتروني

وثيقة الشحن هي قبل كل شيء وثيقة النقل البحري، و بالتالي تشمل على العناصر الجوهرية والأساسية للعقد، أطراف العقد، السفينة، الرحلة البحرية، التاريخ، الإضاءات الضرورية، ومبلغ أجرة النقل، ونفس الشيء ينطبق وثيقة الشحن الإلكترونية بحيث هي الأخرى تشمل كل البيانات المتطلبة قانونا ولكن بوسيلة الكترونية تتمثل في وجود وسيط الكتروني يملا البيانات المختلفة بعد أن يمنحها الشاحن والناقل كما تجدر الإشارة انو المشرع الجزائري تطرق لجملة من البيانات الواجب توفرها في وثيقة الشحن طبقة لنص المادة 752<sup>(1)</sup> القانون البحري الجزائري.

### أولا: هوية الأطراف

لابد أن تتضمن وثيقة الشحن الإلكترونية قيودا بهوية الأطراف، أي اسم و عنوان المتعاقدين بحيث يجب أن يذكر اسم الناقل و يشكل واضح في وثيقة الشحن الإلكترونية، و غالبا ما يكون اسم ناقل و عنوانه في أعلى سند الشحن الإلكتروني من جهة اليمين، أما هوية الشاحن المرسل إليه فتدرج في اليسار<sup>(2)</sup>.

إلا انه في بعض الحالات بيانات هوية الأطراف لا تكون واضحة، فحتى في النقل البحري المنتظم الذي تكون فيه هوية الناقل واضحة، فانه جرى العمل على أن يكون اسم الشاحن أو المرسل إليه غير محدد، وفي بعض الحالات يكون الشاحن الظاهر في الوثيقة .

(1) المادة 752 من ق ب ج نصت يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه : ا . العلامات

الرئيسية و الضرورية للتعريف بالضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل بدا تحميل هذه البضائع إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان وعلى قطعة من البضاعة أو تحزيمها .

ب . عدد الطرود و الأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة

ج . الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة .

(2) حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص 57.

ليس هو الشاحن الحقيقي ولكن وكيله بالعمولة للنقل أو وكيل العبور الذي يدرج اسم هو ليس اسم الشاحن الحقيقي (موكله) .

وحتى في بعض الأحيان قد يختفي اسم المرسل إليه تحت اسم احد مساعدي النقل البحري أو باسم البنك الذي مول العملية و تفاوض باعتماد مستندي، و عدم تعيين هوية الناقل في العقد ليس هو المشكل الوحيد فقد تكون هناك مشاكل أخرى تتمثل في تعدد الناقلين أو الناقل الظاهر الذي يظهر كأنه ناقل مستقل في الحقيقة لا يملك أي شيء أو الناقل المتعاقد.

### ثانيا: بيان عناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها

من البيانات الجوهرية التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن فيما يتعلق بعناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها:

1. السفينة: تعتبر الأداة الرئيسية التي تتم بموجبها عملية الملاحة البحرية، لذلك خصص ق ب ج الفصل الثاني منه للسفينة، فهي من البيانات سواء في وثيقة الشحن التقليدية أو الالكترونية اسم السفينة<sup>(1)</sup> التي تقوم بعملية وتكون تحمل عبارة مشحونة<sup>2</sup>، حتى يسهل على الشاحن والمرسل إليه من معرفة السفينة التي تنقل عليها البضاعة الاستلام عند معاد وصولها لسحب البضاعة، فذكر اسم السفينة لها أهمية كبيرة بالنظر لوثيقة التأمين.
2. تحديد ميناء الشحن و التفريغ : من بين عناصر الرحلة الواجب توفرها تحديد وتعيين الموانئ التي تجري فيها عملية النقل ، كمكان البضائع وميناء التفريغ أو ميناء الوصول كمكان التسليم وفق نصت المادة 748 لاستلام من ق ب ج ، فالازدهار أي دولة يعتمد

(1) نصت المادة 15 من ق ب ج أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، كما أن شروط منح اسم للسفينة وتغييره محدد بموجب قرار ممضي في 05 ابريل سنة 1989 يحدد شروط منح السفن وتغييرها، ج ر ع 20 مؤرخة في 17 مايو 1989، حيث نصت المادة 10 منه على انه " يجب أن تسمى السفن التجارية على خصوص الأسماء : شهداء الثورة الجزائرية أو الشخصيات الكبيرة للتاريخ الجزائري ، الجبال الجزائرية ، المناجم الجزائرية ، الوديان الجزائرية ،المدن الجزائرية أو الأسماك .

(2) تنص المادة 751 من ق ب ج على انه" يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بان تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة وكذلك اسم السفينة وبيان تاريخ التحميل " .

على التجارة الخارجية لكونها أداة نمو واضحة والتي تعد الموانئ أهم منافذها الرئيسية و يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء تجاري من صغير الحجم ومتوسط وهي كالاتي: الجزائر، وهران، عنابة، أرزيو، بجاية، مستغانم، الغزوات، جيجل، تنس، دلس (1).

3. قيمة أجرة الحمولة : يجب أن تتضمن وثيقة الشحن أجرة الحمولة الواجب دفعها إما إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق فيها أي إن يتم دفعها من طرف المرسل إليه ، فعليا غالبا ما تتضمن الوثيقة الشحن بيانات تتعلق بالأجرة .

### ثالثا: تاريخ إصدار وثيقة الشحن وتوقيعها

نصت المادة 760 من ق ب ج إن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ ومكان إصدارها ونفس الشيء يطبق على وثيقة الشحن الإلكتروني لكن الطريقة تكون مختلفة حيث كل المعلومات المتعلقة بسند الشحن الإلكتروني وتاريخ إصداره مسجلة لدى مشغل مستندات الإلكتروني.

ومثل هذا التاريخ يفيد تحديد تاريخ انتقال حيازة البضائع إلى الناقل ومدى مسؤوليته عن سلامتها، ويجب أن توقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل و في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.

### رابعا: وصف وتعيين البضائع

يقدم الشاحن في سند الشحن الإلكتروني تفاصيل البضاعة لمشغل سندات الكترونية وهذا الأخير يقوم بوضعها على سند ثم ينقلها الكترونيا إلى الناقل أو وكيله.

فهذه البيانات تحدد جوهر العقد وكذلك طرق حساب المسؤولية المحدودة لناقل و في حالة ثبوتها وجب عليه التعويض، و فائدة ترقيم الطرود المدمجة في حاوية أنها تسمح بإبعاد حساب المسؤولية المحدودة عن طريق الوزن بالكيلوغرام بالنسبة لمجموع الحاويات، و هي

(1) بوزيوجة حسين ، المرجع السابق ، ص 65.

عادة في صالح أصحاب الحق في البضاعة<sup>(1)</sup>. ومع ذلك فجدير بالذكر أن الناقل ليس ملزما بان يثبت في سند أو سندات الشحن أو يدون فيها كلمات أو عددا أو كما أو وزنا إذا توافرت لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه.

وهذه البيانات لها قوة خاصة فهي أداة رئيسية من أدوات التجارة الدولية، حيث أن طبيعة الأسماء تفرض التفوق بين الشاحن المرسل إليه لان هذا الأخير هو الذي يكون موضوع الحماية كونه لم يكن حاضرا وقت إبرام العقد لهذا هو يضع ثقة كبيرة في بيانات سند الشحن الإلكتروني وتجدر الإشارة أن كل النصوص القانونية نصت حول معنى واحد وهو أن إثبات عكس بيانات وثيقة الشحن غير ممكن و غير جائز عندما يتم تحويلها إلى الحامل من الغير حسن النية فتكمن قوت هذه البيانات التي تصف البضائع من جهة كمية، الوزن، عدد الطرود، وفي حال غياب التحفظات فان هذه البيانات المتعلقة بالكمية لها حجة قاطعة بالنسبة لحامل وثيقة الشحن من البضائع، لأنه ضامن لصحة البيانات بإمضائه لوثيقة الشحن من دون تحفظ<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: أشكال سند الشحن الإلكتروني

أفرزت الهيئة البحرية عدة أشكال السند الشحن البحري فهو إما أن يكون اسمي أو لأمر أو لحامله و هذا ما نصت عليه المادة 785 من قانون البحري الجزائري نصت على أن " يمكن وضع وثيقة الشحن : باسم المرسل إليه المعين بوثيقة الشحن اسمية ، لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، لحاملها ، إذ لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة شحن لأمر الشاحن " .

### سند الشحن الاسمي:

يقصد به السند الذي يصدر باسم شخص محدد بعينه أو في هذه الحالة لا يتمتع هذا الشخص بالصفة القانونية الأزمة لإمكان للمطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل ، ولا يتخذ

(1) عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة المسيلة ، العدد الرابع ، ب س ن ، ص 170.

(2) المرجع نفسه ، ص171.

سند الشحن هذا الشكل عادة إلا إذا كان الشاحن هذا الشكل أو المرسل إليه شخصا واحدا مع مراعاة انه لا يجوز انتقاله للغير حيث يلزم لانتقال الملكية البضاعة التي يمثلها مستند الشحن إلا من خلال إتباع إجراءات الحوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني في المادة 239 في الفصل الأول من باب الرابع (انتقال الالتزام)<sup>(1)</sup>.

### سند الشحن الإذن (لأمر):

وهو السند الذي صدر لأمر أو لأذن شخص معين (لأمر الشاحن أو مرسل إليه)، ويجب أن نذكر عبارة أمر بصراحة في سند الشحن، إذ أن هذا الأخير يشبه الأوراق التجارية فيطبق عليه الأحكام المتعلقة بالتظهير<sup>2</sup> السفتجة طبقا للمادة 396 إلى 402 ق ت ج فمجرد وجود لفظ لأمر أو لأذن يؤدي إلى قابلية السند لتداول عن طريق التظهير شأنه شأن الكمبيالة، وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه. و هذا الشكل هو الغالب على سند الشحن فهو الأكثر شيوعا بين الأشكال الأخرى و يعود السبب في ذلك انه اقرب إلى البيئة التجارية من الشكل الاسمي و أكثر أمانا في حالات الضياع و السرقة من الشكل الأخير الحامل فهو يعطي القابلية لحامله في تصرف به بسرعة المتناسبة مع هذه البيئة، ويجب أن يكون التظهير في هذا الشكل تظهيراً ناقلاً للملكية هذا كي يؤدي أثره بنقل الملكية أي يتوفر بيانات الشكلية و الموضوعية للتظهير.

### سند الشحن لحامله :

(1) حيث تنص 239 ق م ج على: "يجوز للدائن إن يحول حقه إلى شخص آخر إلى إذا منع ذلك نص القانون أو اتفاق المتعاقدين، أو طبيعة الالتزام وتتم الحوالة دون الحاجة إلى رضا المدين".

(2) التظهير بالسفتجة: هو طريقة تجارية لتداول الأوراق التجارية، و تتم بوضع بيان مختصر على ظهر الورقة التجارية قصد نقل الحقوق الثابتة فيها بشكل يسير ويستجيب ومقتضيات التجارة التي تقوم على دعامتين السرعة والائتمان هذا من جهة . ومن جهة أخرى فان التظهير يسمح لحامل الورقة التجارية من الحصول على المال السائل قبل تاريخ الاستحقاق هذا عن طريق التنازل عنها لشخص من الغير يسمى المظهر إليه أو الحامل الجديد، أما الحامل الأصلي للورقة التجارية يسمى المظهر . نادية فضيل، الأوراق التجارية، دار هومه، الطبعة الرابعة عشر، 2013، ص 53.

قد يكون سند الشحن لحامله وحين إذن تنتقل ملكيته بمجرد تسليم أو المناولة، وتسلم هذه البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول<sup>(1)</sup>، فهو السند الذي لا يصدر لأذن أو لأمر شخص معين، إنما يذكر فيه انه لحامله ويكون السند قابلاً لتداول بمجرد التسليم، ويعتبر حامل السند صاحب الحق في تسليم البضاعة حيث يتعين على الريان تسليم البضاعة إلى شخص الذي يظهر له سند الشحن عندما يرغب في استلام البضاعة التي يتضمنها السند.

لكن هذا السند له مخاطر تظهر في أن ضياعه أو سرقة يعنى ضياع البضاعة حيث قد لا يتمكن من مالكة الشرعي في إثبات ملكيتها نظراً لكون سند لا يحمل اسمه، وهو الأمر الذي لا يواجهه حامل سند الشحن الإلكتروني، فلا نتصور وجود هذا النمط في سند الشحن الإلكتروني الكتروني .

ويضاف لتقسيم السابق الإلكتروني و أساس هذا التقسيم من حيث وجود وانتقال التحفظات و ينقسم إلى:

### 1. سند الشحن النظيف:

وهو السند الخالي من أية شروط أو تحفظات في خانة الملاحظات عن البضائع أو التعبئة، فهو سند شحن نظيف، أي أن جميع البيانات التي وردت به و المتعلقة بالبضاعة صحيحة يعني انه لا يحمل أي عبارات تعلن عن وجود عيب في البضاعة أو في تعبئتها وان البضاعة قد تم تحميلها على واسطة النقل التي تقوم بنقلها إلى المستورد<sup>2</sup>.

### 2. سند الشحن غير النظيف:

هو إذا كانت هناك شكوك لدى الناقل أو لسريان حول صحة البيانات التي يقدمها الشاحن عن كمية البضاعة أو وزنها أو نوعه، ولم يكن من السهل التأكد منها لضيق

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق ص 300.

(2) طالب حسن موسى، صياغة عقود التجارة الدولية، مجلة مؤتة للبحوث و الدراسات، المجلد الخامس عشر، العدد الرابع، جامعة مؤتة، الأردن، 2000، ص 128.

الوقت أو لعدمه وجود خبرة لديه للتأكد من صحة البيانات، كان يذكر في سند الشحن إن البضاعة المجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف أو النوع<sup>(1)</sup>.

## المبحث الثاني

### إنشاء سند الشحن الإلكتروني ومخاطره

يترتب على عقد النقل التزاما على الشاحن بان يعهد للبضاعة إلى الناقل ليتمكن من نقلها وان يدفع له الأجرة المتفق عليها، وينشئ التزاما على الناقل أن يقبل البضاعة المتفق على نقلها وتسليمها في المكان والزمان المتفق عليه وسيتفق الطرفان تثبيت ذلك في متن سند الشحن.

ويحل سند الشحن محل عقد النقل الذي يسلمه الناقل إلى المرسل إليه بناء على طلب المرسل عند شحن البضاعة ويترتب على كل من الشاحن والناقل التزامات متبادلة. حيث يعد سند الشحن هو الوثيقة الحقيقية لنقل بحرا يمثل ضمان قانوني بين الناقل والشاحن و لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه، وسنتناول في هذا المبحث كيفية إنشاء سند الشحن الإلكتروني في (المطلب الأول) و سنتطرق إلى المخاطر التي يتعرض لها سند الشحن الإلكتروني في (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### إنشاء سند الشحن الإلكتروني

في هذا المطلب سندرس كيفية إنشاء سند الشحن الإلكتروني لذلك قسمناه إلى ثلاثة فروع حيث سنتناول في (الفرع الأول) شروطه الشكلية والشروط الموضوعية في (الفرع الثاني) ثم سنتطرق إلى إجراءات سند الشحن الإلكتروني في (الفرع الثالث).

(1) عادل المقداوي، القانون البحري، دار الثقافة والنشر و التوزيع، عمان، الاردن ، 2002 ص 106.

## الفرع الأول: الشروط الشكلية لسند الشحن الإلكتروني

تعد الكتابة والتوقيع من أهم شروط الشكلية لنشأة السند الإلكتروني ومن بينها سند الشحن البحري الإلكتروني ويضاف إليها شروط قانونية أخرى.

### أولاً: أطراف سند الشحن الإلكتروني

إن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين، فالأول ينقل البضاعة له أو لغيره ويسمى الشاحن والثاني يلتزم بنقلها ويسمى الناقل وهذا الأخير قد يكون مستأجر لسفينة أو مالكها سواء كانت مجهزة أم غير مجهزة حيث يسمى الناقل في كل الأحوال مادام هو الذي يتعهد بالنقل إلى المرسل إليه، أما الريان فهو حتى وإن كان هو الذي يوقع على سند الشحن إلا أنه ليس طرف في عقد النقل فهو ممثلاً لناقل في عقد النقل البحري .

### 1 الناقل :

هو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم عقداً باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً، ويشمل مصطلح الناقل مقدم البضائع أو المتعهد الوسائط الذي يتعاقد من الباطن مع ناقل البحري لإنجاز مرحلة النقل البحري .

### 2 الناقل الفعلي:

وفقاً لأحكام المادة الأولى الفقرة الثانية من اتفاقية هامبورج "يقصد بالناقل الفعلي كل شخص يكون الناقل عهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل، كما يشمل كل شخص آخر عهد إليه الناقل بهذا التنفيذ"<sup>1</sup>.

### 3 الشاحن:

لم يعرف القانون البحري الجزائري الشاحن ولم تتناوله اتفاقية بروكسل بالتعريف أيضاً في حين تم التعرض لذلك فمعاهدة هامبورج في مادتها الأولى الفقرة 3 بنصها على أنه :

(1) المادة الأولى الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً الموقعة في هامبورج في مارس 1978 و المسماة بقواعد هامبورج، لم تصادق عليها الجزائر .

"يراد بمصطلح الشاحن كل شخص ابرم عقد أو ابرم باسمه أو نيابة عنه عقد نقل البضائع بحرا، مع الناقل أو أي شخص آخر قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أمضاه باسمه أم نيابة عنه، وكانت تلك تتعلق بعقد نقل البحري". فمن الواضح انه من هذا التعريف يشكل تغطية أهم الحالات التي تقع في الحياة العملية ومنها الحالة التي يكون الشاحن نفسه ابرم عقد النقل أو متى كان نائبا عنه وكذا الحالة التي يكون فيها الشاحن شخصا يقوم بتسليم البضاعة فعلا إلى الناقل فشاحن يسلم البضاعة إلى الناقل في المكان والزمان المتفق عليهما أو حسب العرف السائد في ميناء التحميل (1).

#### 4 المرسل إليه:

عرفته المادة الأولى الفقرة الرابعة من اتفاقية هامبورج على انه ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضائع، و مرسل إليه يذكر عادة في بيانات عقد النقل البحري، والرأي الراجح في الفقه أن المرسل إليه ليس طرف في عقد النقل بموجب سند الشحن إلا انه له حقوق ناتجة عن عقد النقل، و يبقى الطرفين الأصليين هما الشاحن و الناقل (2).

#### ثانيا: الكتابة

يقصد بالكتابة في مفهومها التقليدي أنها مجموعة من الرموز المرئية التي تعبر عن أو القول الفكر، أما الكتابة الالكترونية كل الحروف أو الرموز أو أي علامات أخرى تثبت على دعامة الكترونية أو رقمية أو ضوئية أو أية وسيلة مشابهة وتعطي دلالة قابلة للإدراك، ولا يشترط في الكتابة شكل خاص فيما يتعلق بالصياغة أو التدوين وبالتالي يستوي إن تكون على دعامة مادية كالورق أو دعامة غير مادية كالذاكرات الأجهزة الحاسوب وغيرها من

(1) صلاح الدين السحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري ، مذكرة الماجيستر في قانون الأعمال ، كلية الحقوق جامعة وهران ، سنة 2006 \ 2007 ، ص 24 و 25 .

(2) المادة الأولى الفقرة 4 من اتفاقية هامبورج، المرجع السابق.

الأنظمة المعلوماتية أو طابعة الليزر أو تكون منقولة عبر وسيط الكتروني كالتلكس أو الفاكس<sup>(1)</sup>.

وقد عرف المشرع الجزائري الكتابة الالكترونية من خلال المادة 323 مكرر ق م ج على أنها تسلسل الحروف أو الأوصاف أو الأرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى واضح ومفهوم ومهما كانت الوسيلة التي تتضمنها وطرق إرسالها مثل المعلومات والبيانات التي تحتويها الأقراص الصلبة أو المرنة أو تلك التي يتم كتابتها بواسطة الكمبيوتر وإرسالها على شبكة الانترنت<sup>(2)</sup>.

إن الكتابة سواء كانت في سند الشحن التقليدي أو الالكتروني شرط أساسي يعتد بها في الإثبات، فهي تقوم بتسهيل عمليات التعاقد و إثبات العقود و إحاطة طرفيه بمالها من حقوق.

وتتجلى أهمية الكتابة كونها ضمان ودليل ملموس على نية الالتزام وعلى طبيعة هذه النية و أيضا كفالة بقاء المستند بلا تحريف بمرور زمن إتاحة المجال لتوثيق البيانات بواسطة التوقيع إدخال الحقوق والالتزامات القانونية إلى حيز الوجود في الحالات التي تكون فيها الكتابة مطلوبة لأغراض الإثبات الصحة، حيث تحتل الكتابة المرتبة الأولى بين أدلة الإثبات إذ تعد وسائل الأكثر استخداما و شيوعا<sup>(3)</sup>.

(1) كريم لمول الإثبات في المعاملات التجارية الالكترونية بين التشريعات الوطنية و الدولية مذكرة لنيل درجة الماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، سنة 2011 ، ص 28.

(2) المادة 323 مكرر ق م ج : "ينتج الإثبات بالكتابة من تسلسل حروف أو أوصاف أو أرقام أو أية رموز ذات معنى مفهوم، مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها، و كذا طرق إرسالها".

(3) كريم ملول، المرجع السابق، ص 24.

## ثالثا: التوقيع

أن التوقيع عنصر أساسي في الأدلة الكتابية المعدة للإثبات و سبب الانتشار الهائل للحاسب الآلي و الاعتماد عليه في التجارة الالكترونية، يعرف التوقيع التقليدي على انه التأشير أو وضع علامة على السند أو بصمة إبهام للتعبير عن القبول بما ورد فيه<sup>1</sup> أما التوقيع الإلكتروني عرف في المادة من القانون المصري رقم 15 لسنة 2004 بأنه: ما يوضع على المحرر الكتروني و يتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها و يكون له طابع منفرد يسمح بتحديد شخص صاحب التوقيع و تمييزه عن غيره<sup>(2)</sup>. و تم تعريف التوقيع الإلكتروني في القانون<sup>(3)</sup> رقم 04-15 الصادر في 10 فيفري 2015 في المادة 2 الفقرة الأولى بأنه : بيانات في شكل الكتروني مرفقة و مرتبطة منطقيا ببيانات الكترونية أخرى تستعمل كوسيلة توثيق، كما نصت المادة 748 من ق ب ج "على انه يكون لسند الشحن الإلكتروني الحجية في الإثبات لابد أن يشمل على توقيع من صدر منه و توقع الناقل ثم يليه."

إن توقيع يؤدي وظائف عديدة منها تعيين هوية الشخص و إقرار الموقع بما هو مدون في السند، و حصول الرضا و الالتزام بما هو مكتوب و موقع عليه من قبل الشخص ذاته، فالتوقيع صورة الكترونية.

## رابعا - الشروط القانونية:

وفق نص المادة 202 من قانون التجارة البحري المصري يتعين أن يتضمن سند الشحن البحري مجموعة من البيانات وهي: مكان و تاريخ إصدار الوثيقة، اسم الناقل، و المرسل و المرسل إليه والوكيل بالعمولة إن وجد وعناوينهم، مكان القيام و مكان الوصول و

(1) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الإثبات ج 02، دار التراث العربي بيروت-لبنان، 1982، ص 228.

(2) المادة 01 من القانون رقم 15 لسنة 2004 المتعلق بالتوقيع الإلكتروني في مصر . منقول عن لملوم كريم، مرجع سابق، ص 114 .

(3) قانون رقم 04-15 المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1436 الموافق أول فبراير سنة 2015، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع و التصديق الإلكترونيين، ج ر ع 06 لسنة 2015 .

المرسل وصف البضاعة و عدد طرودها، ويضاف لذلك بيانات أخرى و منها عدد النسخ الأصلية للوثيقة، الموعد المعني لمباشر النقل، قيمة الشيء محل العقد، أجرة النقل المصروفات و توقيع الناقل أو من ينوب عنه. ويتفق هذا مع ما نصت عليه المادة 31 الفقرة الأولى من قواعد روتردام على أن يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب بالمعلومات الصحيحة الأزمة لإعداد و لإصدار مستندات النقل وسجلات النقل الإلكتروني.

### الفرع الثاني: الشروط الموضوعية لسند الشحن الإلكتروني

نصت المادة 59 من ق م ج على انه: " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية"<sup>1</sup>. بمجرد تلاقي الإرادتين يظهر العقد محققا آثاره، واهم أثر لعقد نقل البحري هو تغيير مكان الشيء ونقله من جهة إلى جهة أخرى بموجب مستند يثبت عقد النقل وسند الشحن قرينة على تسلم الناقل للبضاعة وبياناتها وتطور هذا السند ليخرج من صوته التقليدية ليظهر في شكله الإلكتروني.

ووفقا لذلك فان في سند الشحن الإلكتروني يتفق كل من الناقل و الشاحن على تبادل البيانات الكترونيا حيث يرد في سند الشحن البحري الإلكتروني أوصاف و شروط البضاعة المشحونة محل التعاقد و هذا السند لا يرد فيه أشخاص يتصلون بعملية النقل كالريان فهو من أشخاص السفينة و يتصل بمالكها لتداول أمور النقل إلا انه ليس طرفا في عقد النقل البحري كما هو الأمر بالنسبة للمرسل إليه ووكيل النقل معناه إبرام العقد يتطلب إيجاب و قبول الشاحن و الناقل أي طرفي العقد، وتعاقد الإلكتروني يتم بوسائل الكترونية يتم بوسائل الكترونية مؤمنة و يكون صحيحا منتجا لآثاره دون النظر لوسائل إبرامه الإلكتروني و يجوز ان يكون التعبير عن الإيجاب و القبول جزئيا بواسطة المراسلة الإلكترونيية واحد أو أكثر وأيضا لتوافر الإيجاب و القبول يجب أن يتمتع الأطراف بأهلية

(1) المادة 59 من القانون المدني الجزائري، المرجع السابق .

القانونية لتعاقد و الضمانات القانونية لتيقن من وجود الإيجاب و القبول الإلكتروني بصفة قانونية وتقنية صحيحة ككلمات السر و الشيفرات وغيرها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: إجراءات سند الشحن الإلكتروني

هذه الإجراءات تذكر ضمن بيانات سند الشحن الإلكتروني و لابد لطرف الحائز التحقق من هذه الإجراءات حتى تكون حيازته مضمونه لسند، يتعين على الناقل لإصدار سند الشحن الإلكتروني تقديم طلب إلى مشغل السجل و يتضمن في رسالة نفس المعلومات المطلوبة لسندات الشحن الورقية و نبين مكان تسلم البضاعة و تسليمها، و يجب على الناقل أو وكيله أيضا أن يرسل الأحكام و الشروط العامة لسند الشحن الإلكتروني و يمكن أن يعرب الناقل عن موافقته على استخدام الشكل الإلكتروني في وقت تقديم طلب الشحن إلى الناقل و يشكل هذا الطلب تفويض إلى المشغل بإصدار سند الشحن و ينشئ هذا المشغل سجلا الكترونيا و يخصص له رقما فريدا لكي يضمن وحدانية السجل الإلكتروني و يبلغ المشغل مرسل البضاعة بإنشاء السجل و يمكن هذا المرسل بممارسة حق السيطرة عند استلام هذا الإخطار<sup>(2)</sup>

و يجوز لحائز سند الشحن الإلكتروني تعديل تفاصيل السند بحيث يقدم طلب إلى المشغل السجل مع إبلاغ الطرف الغير الطالب بهذا الطلب من قبل المشغل و إذا قبل هذا الطرف يقوم المشغل بتعديل السجل الإلكتروني وفقا لطلب و الحائز وحده من له الحق بان يطلب تقسيم سندات الشحن الإلكترونية أو الجمع بينها إما إذا أدى هذا التقسيم و الجمع<sup>(3)</sup> إلى إلغاء سند الشحن الإلكتروني فهنا يلزم أن تتم الموافقة من قبل الناقل، و يمكن من الحائز أن يطلب استغناء عن سند الشحن الإلكتروني و تعويضه بسند الشحن الورقي و في

(1) مروة محمد العيسوي، المرجع السابق، ص 790 و ص 791.

(2) حسين بوزبوجة المرجع السابق ص 37 .

(3) المرجع نفسه، ص 37 و 38.

هذه الحالة المشغل يقوم بإنهاء السجل الإلكتروني لسند الشحن و بعدها يبلغ الناقل بإنهائه ثم يصدر سند شحن ورقي و يقوم بالتأشير على ظهره و يكون لهذا التأشير نفس تأثير القانوني للتظهير وفق نص المادة 10 من معاهدة روتردام. و يحتفظ مشغل السجل الإلكتروني بسجلات سند الشحن لمدة عشر سنوات بعد تاريخ استلام البضاعة إذا سلمت و لمدة عشر سنوات بعد تاريخ صدور سند الشحن الإلكتروني إذا لم تسلم البضاعة أما إذا استبدل سند الشحن الإلكتروني بسند ورقي، لمدة عشر سنوات بعدما يقوم مشغل السجل بإنهاء السجل الإلكتروني<sup>(1)</sup>.

## المطلب الثاني

### المخاطر التي يواجهها سند الشحن الإلكتروني

بالرغم من المزايا الكثيرة التي يوفرها استعمال نظام البيانات الإلكترونية بالنسبة لسند الشحن سواء من تمكين الأطراف من تبادل بيانات سند الكترونيًا أو تحقيق السهولة و السرعة المطلوبة في التجارة الدولية و البيوع البحرية خاصة و مع أن هذه السندات الإلكترونية أصبحت الآن مطلبًا ملحا إلا إن هذه سندات تكون عرضة لبعض المخاطر سواء عفوية أو العمدية لذلك سنتوقف عند أهم المخاطر التي تواجهه تتصرف هذه المخاطر التي يتعرض لها سند الشحن الإلكتروني إلى مخاطر الخطأ الذي يتعرض لها سند السند المعالج آليا (الفرع الأول) ثم مخاطر الغش في نقل و تبادل بياناته (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: مخاطر الخطأ

تختلف مخاطر الخطأ التي تهدد سلامة وصحة بيانات سند الشحن الإلكتروني، فهناك الخطأ البشري و الخطأ الفني و الخطأ الذي يرجع إلى عوامل بشرية .

#### أولا: الخطأ البشري

(1) حسين بوزبوجة ، المرجع السابق، ص 39 .

ويعتبر الخطأ الأكثر وقوعاً لارتباطه بعملية في إدخال البيانات، أو المعلومات إلى الحاسب الآلي فهذه العملية تعتمد في الأغلب على الإدخال اليدوي، و يطلق على الشخص القائم بهذه العملية اسم المبرمج حيث قد يقع في خطأ تصميم البرنامج أو في المعلومات الموضوعه به أو في تشغيله و قد يتمثل الخطأ في ربط البرنامج في الحاسب الآلي و في نقل المعلومة أو البيان إليه. و بما أن الناقل كان هو الذي يقوم بتحرير و إسناد الشحن التقليدي المقدم إليه من قبل الشاحن فهو كذلك بالنسبة لسند الشحن الإلكتروني بإدخال تلك البيانات إلى حاسب الآلي و معالجتها في إطار برنامج خاص و أثناء هذه العملية الناقل قد يقوم بتغذية الحاسب بالبيانات بكيفية غير صحيحة أو قد يستعمل البرنامج وفق التسلسل و تحليل خطي ينتج عنه معالجة لبيانات خاطئة و عموماً فان هذه الأخطاء محتملة الوقوع لأتخرج عن كونها أخطاء بسيطة ناتجة عن إهمال الناقل مزود الخدمة فإطار علاقاته بمستعملها الشاحن<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: الخطأ الفني

يراد بذلك الخطأ الناتج عن خلل الحاسب الآلي، و هو ما يعبر عنه بالعطب التقني الذي ليس لمشغل نظام البيانات الالكترونية دخل فيه والملاحظ انه بفضل تطور التكنولوجيا فان الأخطاء التي ممكن أن تحدث نتيجة لعيوب الأجهزة و أنظمة الحاسب الآلي أصبحت قليلة.

### ثالثاً: الخطأ الخارجي

ويعود الأسباب مرتبطة بالوسط أو البيئة بحيث إن الأجهزة و البرامج من الممكن أن تطالها أو تؤثر فيها البيئة المحيطة بها كالحرارة أو الرطوبة أو الأتربة فضلا عن وجود مؤثرات كهرومغناطيسية أو اهتزازات خارجية، و هي عوامل طبيعية من شأنها أن تؤثر على البيانات أو المعطيات المبرمجة في الحاسب الإلكتروني.

<sup>(1)</sup> خديجة قبّال، الكتابة الالكترونية دراسة مقارنة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة ، جامعة محمد الخامس ،رباط ، المغرب 2005-2006 ص 27.

## الفرع الثاني: مخاطر الغش المعلوماتي

أولاً. الغش المعلوماتي : هو سلوك غير شرعي يتعلق بالمعالجة الآلية للبيانات أو نقل هذه البيانات و هي صورة من صور الجريمة المعلوماتية التي أطلق عليها المشرع الجزائري جرائم المساس بأنظمة المعالجة الآلية حيث يتم التعامل بمفردات جديدة كالبرامج و البيانات و هذه الظاهرة في تزايد مستمر نتيجة الاستعمال الواسع للأنظمة المعلوماتية في كافة المجالات<sup>(1)</sup>، المنصوص عليه و المعاقب عليه بالمادة 394 مكرر من قانون العقوبات الجزائري<sup>(2)</sup>.

يمكن إن يتحقق هذا الخطر من خلال معرفة أي شخص ينجح في الدخول على أي نظام معلوماتي بحاسب إلى ثم يستعمله لحسابه مستغلا في ذلك وسائل الاتصال عن بعد التي تسهل هذا الدخول المخالف أو ما يطلق عليه بالقرصنة.

فبالنسبة لنظام تبادل البيانات الالكترونية يمكن للقرصنة التوصل إلى المعلومات الخاصة بسند الشحن الالكتروني و اختراق الخصوصية وسرية البيانات بسهولة، و راجع ذلك إلى التطور المذهل إلى الحاسب الآلي و نظمه و وسائل الاتصال و صاحبه تقدم في أساليب تدليس و الغش الالكتروني فقط بين الحواسيب التي يمتلكها كل من مشغل النظام الناقل ومستعمليه و الشاحن والمرسل إليه فان ذلك المعلوماتي فمرتكبي هذه الأفعال ليس أشخاص عادين بل هم مختصين في علم الكمبيوتر.

(1) بن قارة مصطفى عائشة ، الحماية الجزائرية للمجال المعلوماتي للمؤسسة من جريمة الغش المعلوماتي، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور، خنشلة، المجلد السادس، العدد الأول، ص 117 .

(2) حيث تنص المادة 394 مكرر بموجب القانون رقم 04-15 المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004 يعدل و يتم الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 08 يونيو لسنة 1966 و المتضمن قانون العقوبات على انه يعاقب بالحبس من ثلاثة أشهر إلى سنة و بغرامة من 50.000 إلى 100.000 دج كل من يدخل أو يبقى عن طريق الغش في كل من أو جزء من منظومة المعالجة الآلية للمعطيات أو يحاول ذلك وتتضاعف العقوبة إذا يترتب على ذلك حذف أو تغيير للمعطيات .

ومن الممكن الحد من مخاطر الغش المعلوماتي و ذلك من خلال حصر انتقال البيانات الالكترونية في إطار خط اتصال واحد يربط أجهزة الحاسوب أي قصر نظام تبادل البيانات سند الشحن لا يمنع من استخدام السيئ لمن يملك الدخول إلى هذا النظام و نقصد بذلك الشاحن بصورة خاصة الذي بإمكانه التلاعب ببيانات سند الشحن الإلكتروني قبل إرساله إلى المرسل إليه المشتري للإضرار بهذا الآخر الذي يكتشف بعد تلقى البضاعة إنها غير مطابقة لبنود عقد البيع أو تخفي عيباً أو خاصية لا تعبر عنه الرسالة أو سند الشحن الإلكتروني و نظام تبادل المعطيات الالكترونية عموماً (1).

### ثانياً: وسائل تفادي مخاطر سندات الشحن الإلكتروني

من أهم التحديات التي يواجهها سند الشحن الإلكتروني و كذلك نظام تبادل البيانات الالكترونية عامة هي مسألة امن المعلومات و عدم توفر ضمانات كافية تحمي مستعملي هذا النظام الجديد و التعامل بكل ثقة و اطمئنان مما قد يصاحب في التغيير من محتواه أو تحريره، لذلك تطلب العمل أولاً على ضمان سلامة بيانات السند من التغيير و الوقاية من تدخل الغير مشروع بمضمونه و ثانياً التأكد من هوية الطرف المقابل المرسل إليه. لذلك ظهرت العديد من الطرق الفنية لحماية تبادل البيانات الالكترونية و ضمان سرية المعلومة و أمنها من استعمالات التدليسية أو الغش المعلوماتي عند تنقلها عبر شبكة و من أهم الوسائل لحماية هذه البيانات ما يعرف بتقنية التشفير و تتمثل هذه التقنية في إدخال تعديلات على البيانات عند إرسالها إلى جهة معينة أو عند تحويل رموز غير ذات المعنى، حيث إذا تم الوصول لها لا يستطيعون فهمها و استغلاله، حيث هذه التقنية مفادها تحويل النصوص العادية الواضحة إلى نصوص مشفرة و غير واضحة فهي مبنية على أساس يقوم على أن كل بيان مشفر يحتاج إلى فكه و إعادته إلى وضعه الأصلي لهذا تستخدم مفاتيح في صيغ رياضية معقدة في شكل خوارزميات حيث تكمن قوة هذا التشفير على نوعية الخوارزميات المعتمدة و طول المفتاح الذي يقاس بعدد الأرقام الضرورية لبنائه فعملية

(1) مروة محمد العيسوي، المرجع السابق، ص 282.

التشفير كانت تتم بواسطة مفتاح سري يعتمد لتشفير و يسمى بالتشفير المتناظر يكمن في تحويل محتوى البيانات الأصلية إلى معلومات غير مفهومة، لكن تعدد كلمة المفتاح السري قد تؤدي إلى صعوبة الحصول عليه من جهات مرخص لها في استخدامه لفك البيانات، و تفاديا لهذا المشكل استحدث التشفير اللامتناظر (1).

حيث يستخدم عوض مفتاح واحد يستخدم مفتاحين اثنين مرتبطين بعلاقة رياضية عند بنائهما احدهما يكون متاح لجهات معينة لكنه يبقى سرا للجمهور وأخر خاص شخصي غير معروف إلا للمرسل إليه يقتصر استخدامه لحل شفرة بالمفتاح العام وتعد هذه الطريقة أقصى درجات الأمان المعلوماتي من خلاله يكمن لشاحن المرسل أن يقوم بتشفير بيانات سند الشحن الإلكتروني عن طريق مفتاح عام و إرساله عبر البريد الإلكتروني إلى المرسل إليه الذي بمجرد تلقيه هذا السند يمكنه فك الشفرة عن طريق استخدام مفتاح خاص به .

---

(1) المرجع نفسه، ص 283.

### خلاصة الفصل الأول :

نستخلص من هذا الفصل أن لتفجر الثورة المعلوماتية تأثير كبير في تولد سند الشحن الإلكتروني جاء لتسهيل عملية التداول البضاعة و التعامل فيها حيث يتميز سند الشحن الإلكتروني ببعض الخصائص جعلته مهما خاصة بعد ظهور التجارة الإلكترونية مما أدى إلى الاستغناء عن السند التقليدي، و التعامل به نظرا لصعوبات التي يواجهها سند الشحن التقليدي من صعوبة الإجراءات و عدم السرعة و البطء و غيرها من صعوبات لذلك جاء سند الشحن الإلكتروني الذي يتم تداوله عبر الانترنت بواسطة بيانات لكونه يتميز بسرعة و السهولة التعامل به.

يعرف سند الشحن الإلكتروني على انه رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات و الموقعة من قبل الناقل تفيد استلامه للبضاعة، حيث تكون هذه المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر التي يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد نقل يبين فيها إصداره أو بعده من جانب الناقل.

يعتبر سند الشحن الإلكتروني من أهم الوسائل المستعملة في تسهيل عملية النقل الدولي للبضائع عبر البحر و كذلك من الوسائل البديلة للمستندات الورقية جاء لمواكبة التطور تكنولوجي في المعلومات و الاتصالات حيث نظام تبادل البيانات الإلكترونية وفر مزايا عديدة حيث يحقق السرعة و السهولة المطلوبة في التجارة الدولية والبيوع البحرية خاصة.

# الفصل الثاني

الوظائف القانونية لسند الشحن

الإلكتروني

## الفصل الثاني

### الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني

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

و لا شك أن لسند الشحن الإلكتروني كذلك هذه الوظائف حيث أنها تسهل عملية تداول البضاعة و التعامل فيها، حيث لظهور سند الشحن الإلكتروني أثره واضح في سند الشحن التقليدي .

وتتمثل وظائف ثلاث أساسية وهي أنها أداة لإثبات استلام الناقل البضاعة الموصوفة بها من قبل الشاحن، و أنها أداة لتمثيل البضاعة ذاتها و أداة لإثبات عقد النقل البحري، زيادة على وظيفة حديثة و تتمثل في كون سند الشحن يعتبر أداة ائتمان هذه الوظائف يطلق عليها الوظائف القانونية التقليدية لسند الشحن.

من خلال ذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين، سنتناول في (المبحث الأول) سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع، أما في (المبحث الثاني) فسنناول سند الشحن لإلكتروني كأداة لإثبات استلام البضائع و حيازتها.

### المبحث الأول

#### سند الشحن الإلكتروني كأداة إثبات عقد النقل البحري للبضائع

يعتبر سند الشحن الإلكتروني أداة لإثبات الناقل للبضائع لقد نصت المادة 41 من قواعد روتردام على انه يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلا ظاهرا تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد.

ويتضح ذلك أيضا من نص المادة 749 ق ب ج تتشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و استلامها<sup>(1)</sup>.

بحيث يلتزم الناقل بتزويد الشاحن بوثيقة الشحن بناء على طلبه، و قد أستقر الفقه و القضاء على أن لسند الشحن حجة في إثبات عقد النقل البحري و شروطه و عملية الشحن وتاريخها الثابت في السند، لذلك سنطرق في هذا الفصل إلى إذا كان معترف بسند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري حيث سنتناول القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني في (المطلب الأول)، كما سنرى موقف الاتفاقيات و القوانين الوطنية من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني في (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني

إن وثيقة سند الشحن البحري لها مكانة وأهمية خاصة بعد التطورات التي شهدتها حيث تحولت من رسالة إلى مستند يمثل بضاعة المنقولة بحرا و التي صارت تلعب دورا مهما في المبادلات التجارية وأصبحت لها قوة ثبوتية من خلال البيانات المدرجة فيها و لكي يعترف القضاء بالقوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني لابد من تتوفر شروط معينة و هذا ما سنعرضه في الفرع الأول شروط الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني، و في الأخير سنتطرق إلى بدائل سند الشحن الإلكتروني في الفرع الثاني.

(1) المادة 749 من قانون البحري الجزائري ، المرجع السابق.

## الفرع الأول: شروط الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني

لكي يكون سند الشحن الإلكتروني حجة في الإثبات يجب أن يشمل جملة من الشروط لكي يكون وسيلة ثقة و أمان بين المتعاملين في التجارة الإلكترونية، و وسيلة تدل على صحة سند الشحن وتتمثل هذه الشروط في أن يكون مكتوبا، و موقعا و موثقا.

## أولا. الكتابة الإلكترونية:

فقد تطرقنا سابقا إلى الكتابة في إنشاء سند الشحن في سند الشحن الإلكتروني وتعريفها، أما الآن فسننتقل إلى شروطها الواجب توفرها لكي حتى يعتد بسند الشحن الإلكتروني في لإثبات، تعتبر الكتابة شرطا لإثبات التصرفات القانونية في معظم التشريعات المقارنة، و لا يحول هذا دون حق الأطراف في اختيار الشكل التي تتم الكتابة إذ لا يوجد شكل ثابت له، و لا يستلزم إتباع شكل معين فالكتابة سواء تقنية تضمن سلمتها و صحتها قد تتجاوز ضمانات التي تتمتع بها الكتابة اليدوية<sup>(1)</sup>.

## 1. أن تكون مقروءة:

يجب أن تكون الكتابة المدونة على سند الشحن الإلكتروني المراد الاحتجاج به مفهوما و هذا و لا يمكن قراءته إلا عبر الوسيط الإلكتروني لمساعدته و هذا بالنسبة إلى طريقة تدوين سند الشحن الإلكتروني و الذي يتم وسائط الكترونية، و نجد أن هذا الشرط قد تضمنه القانون المدني في المادة 323 مكرر التي نصت على تسلسل الحروف أو أرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم. و هنا المشرع يقصد من عبارة معنى مفهوم إمكانية القراءة لأنه لأفهم بدون قراءة<sup>(2)</sup>.

و أن كان هذا الشرط يتوافر في الكتابة التقليدية مثل الكتابة المدونة على الأوراق، إلا انه تماشيا مع هذا المفهوم فان البيانات الإلكترونية على الرغم من أنها تكون في صورة غير

(1) مروة محمد العيسوي ، المرجع السابق ،ص 796 .

(2) بوزوجة حسين، المرجع السابق، ص 125 .

مادية، بل و قد تكون مشفرة، إلا انه يمكن قراءتها باستخدام الحاسوب، أي يتم فك تلك الشفرة، و هنا تظهر البيانات بصورة واضحة و مقروءة يمكن فهمها و إدراكها بالنسبة للإنسان.

## 2. استمرارية الكتابة و دوامها:

ويشترط أيضا للاعتداد بالكتابة أن يكون تدوينها بوسيط يسمح بثبات و استمرار بقاءها عليه حتى نتمكن من الرجوع إلى المحرر في حال نشوب أي خلاف يتم عرضه للقضاء، فيتم مراجعة أي بند من بنود العقد وهذا يتحقق في الكتابة على الوسائط العادية.

لكن الأمر يختلف في حالة استخدام الوسيط الإلكتروني حيث خصائصه المادية يرجع ذلك إلى حساسية الشرائح المغنطة وأقراص تسجيل المستخدمة في عملية التعاقد الإلكتروني، حيث تكون عرضة لتلف السريع عند أدنى اختلاف في قوة التيار الكهربائي أو الاختلاف الشديد في درجة الحرارة تخزين الوسائط لكن تم تجاوز هذه الصعوبات باستخدام أجهزه متطورة و حديثة كالعملية حفظ البيانات و المعلومات الإلكترونية لتعديل المتعلقة بشهادات التوثيق إلى مقدمي خدمات التصديق الإلكتروني<sup>(1)</sup>.

## 3. عدم قابلية الكتابة لتعديل :

يشترط في الكتابة حتى تصبح دليل للإثبات أن تكون خالية من أي عيب مما قد يؤثر على صحتها، معناه أن تكون خالية من الكشط و المحو و التحشير، فإذا كانت أية علامات على تعديل في البيانات المحرر فان هذا قد ينال من قوته<sup>(2)</sup>، ولكن برغم من التطور التكنولوجي الحديثة و تساهلها في إسقاط هذا الشرط، إلا انه لم يمنع ذلك من استفاء هذا الشرط و بطريقة تضمن سلامة الكتابة الإلكترونية و تدل على مصداقيتها و صلاحيتها لمدة أطول دون تلف أو تعديل تلقائي لمحتواه .

(1) عبد الكريم لموم ، المرجع السابق ، 31.

(2) المرجع نفسه ، ص 32.

## ثانيا . التوقيع الإلكتروني:

حتى يكون لسند الشحن الإلكتروني حجية في الإثبات لابد أن يشمل توقيع الناقل كونه هو من يصدر سند الشحن وتوقيع الشاحن كذلك فعدم إمضاء الناقل لسند الشحن الإلكتروني يجعله لا يشكل إلا بداية إثبات فقط أو مشروع وثيقة شحن الكترونية أمره متروك لسلطة تقديرية كما تناولنا سابقا التوقيع و تعريفه أما الآن فسننتقل إلى شروط التوقيع.

## 1) الشروط اللازمة في التوقيع حتى يحقق وظيفته في الإثبات

## أ. إلزامية التوقيع الشخصي

يعني أن يقوم الشخص بنفسه بوضع توقيع فإذا وقع شخص آخر باسم الموقع اعتبر التوقيع باطلا حتى لو تم برضي صاحب التوقيع فالعبرة أن يكون التوقيع صادرا ممن يراد يحتج به عليه، فلا يعتبر التوقيع شخصيا إلا إذا تم بفعل يد الموقع ونقصد بفعل يد الموقع معناه واسع حيث يشمل توقيع الشخص مباشرة بيده أي بإمضاء أو ببصمة أو بإصبعه أو بختم خاص به.

## ب. أن يكون التوقيع مميذا لصاحبه

معناه يجب على التوقيع أن يكون دالا على شخصية صاحبه فإذا لم يكن كذلك لا يقند به و بالتالي لا يؤدي وظيفته الإثباتية لمحتوى المحرر.

## ج. اتصال التوقيع بالمحرر:

يفيد هذا الشرط أن يكون التوقيع ضمن المحرر حتى يمنح للمحرر قيمته القانونية و يكون التوقيع دلالة على رضا موقعه بما يحتويه المحرر و يستفاد من هذا انه لابد من أن يتصل التوقيع اتصالا ماديا بالمحرر المكتوب.

**1) صور التوقيع الإلكتروني :**

يتوفر التوقيع الإلكتروني على صور المتماثلة في التوقيع الرقمي و التوقيع بالقلم الإلكتروني و التوقيع الكودي و التوقيع البيوميترى و هي التي سنتعرض لها كالآتي:

**أ. التوقيع الرقمي**

يعتبر التوقيع الرقمي من أهم صور التوقيع الإلكتروني نظرا لما يتمتع به من قدرة فائقة على تحديد هوية أطراف العقد تحديدا دقيقا و مميزا، إضافة لما يتمتع به أيضا من درجة عالية من ثقة و أمان في استخدامه و تطبيقه عند إبرام العقود التجارية، و يمثل التوقيع الرقمي في تلك الرموز السرية و المفاتيح المتماثلة و غير متماثلة، من حيث اعتماده على اللوغاريتمات و المعادلات الرياضية المعدة من الناحية الفنية<sup>1</sup>، وذلك باستخدامه برنامجا محددًا، بحيث لا يمكن لأحد الكشف عن الرسالة إلا الشخص الذي يحمل مفتاح فك التشفير و التحقق من أي تحويل الرسالة قد تم باستخدام المفتاح الخاص إضافة إلى تحققه من أن الرسالة الواردة لم يلحقها أي تغيير أو تعديل<sup>(2)</sup>.

**ب. التوقيع بالقلم الإلكتروني:**

هذه الطريقة تتمثل في استخدام قلم الكتروني حساس يمكنه الكتابة على شاشة الكمبيوتر عن طريق برنامج هو المسيطر أو المحرك لكل العملية و يقوم هذا البرنامج بوظيفتين أساسيتين لهذا النوع من التوقيعات الأولى و هي خدمة النقاط التوقيع، و الثانية خدمة التحقق من صحة التوقيع، و تقوم هذه الطريقة على آلية عمل معينة، تتمثل في نقل

(1)Philippe le trouneau: (contrats informatiques et électroniques) , dalloz 2004, p 296.

(2)Thibault verbiert Etienne wéry ( le droit de l'internet et de la société de l'information )  
larcier (1 mars 2001), p 360-361.

التوقيع المحرر بخط اليد بواسطة الماسح الضوئي و نقل الصورة إلى رسالة الكترونية يراد بها إضافة هذا التوقيع إليها لإضفاء الحجية عليها<sup>(1)</sup>.

وبرغم من سهولة استخدام هذه الوسيلة إلا أنها محفوفة بالمخاطر بحيث يكون من الصعوبة في بعض الأحيان نسبة الرسالة إلى موقعها. ذلك لأنه قد يتسنى للمرسل إليه الاحتفاظ بنسخة عن صورة التوقيع التي وصلته، و إعادة و وضعها على أي وثيقة محررة عبر وسيط الكتروني و يدعى إن وضعها هو صاحب التوقيع الفعلي.

### ج. التوقيع الكودي (البطاقات الممغنطة)

هذه الصورة من أكثر الصور شيوعا في حياتنا العملية حيث تقوم البنوك بإصدار بطاقة الائتمان و التي تستخدم في السحب النقدي من خلال بطاقات الصرف الآلي و التي تخول حاملها إمكانية سحب مبالغ نقدية من حسابه بحد متفق عليه بينه و بين البنك مصدر البطاقة، إضافة إلى ما تقوم به أيضا من عملية الدفع عبر الانترنت، حيث تحتوي هذه البطاقة على رقم سري لا يعرفه إلا صاحبه. و الذي يخول له الدخول إلى حسابه و إجراء العمليات التي يوردها، في حالة إتمام العملية من خلال الصراف الآلي لصورة صحيحة و حصول العميل في عملية السحب مثلا على المبلغ الذي أراد انه يحصل على شريط ورقي، يثبت فيه المبلغ الذي سحبه و التاريخ و الساعة و المبلغ المحسوب و الرصيد المتبقي، حلت هذه الإجراءات جميعها محل التوقيع التقليدي لما تميز به من الأمن و الثقة و تميز صاحب البطاقة الذي يحمل الرقم<sup>(2)</sup>.

### د. التوقيع البيومتري:

(1) خالد ممدوح إبراهيم ، إثبات العقود والمراسلات الالكترونية ، طبعة الأولى ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 2010 ، ص 275 .

(2) أية الوصيف، بحث قانوني شامل عن ماهية التوقيع الالكتروني، [www.mohamh.net](http://www.mohamh.net) تاريخ الاطلاع 18-09-2020 ، ساعة الاطلاع 1:15 .

إن الإقبال على إبرام المعاملات بشكل عام و في مجال المعاملات التجارية و البنكية بشكل خاص يتوقف على مدى ما توفره الجهات من وسائل أمان تكفل السرية و الخفة في التعامل و تحقيقا لهذا الهدف توصلت البنوك العالمية الكبرى ويقوم على أساس التحقق من شخصية المتعامل اعتمادا على الصفات الجسمانية للأفراد مثل البصمة الشخصية، مسح العين البشرية تعرف على الوجه البشري، خواص اليد البشرية، التحقق من نبرات الصوت و التوقيع الشخصي حيث يتم التأكد من شخصية المتعامل عن طريق إدخال معلومات للحاسب أو بالوسائل الحديثة كالتقاط صورة لعين أو صوت أو يد و يتم تخزينها بطريقة مشفرة في ذاكرة الحاسب<sup>(1)</sup>.

### ثالثا . التوثيق الإلكتروني:

لكي يصبح سند الشحن الإلكتروني ذو مصداقية وصحيح لابد من توثيقه ذلك بتدخل طرف ثالث محايد يكون بصفة مراقب من قبل الدولة و يطلق عليه مقدم خدمات التصديق أو الجهة التوثيق أو مشغل سند الشحن الإلكتروني، و هو من يتولى تسليم سندات الشحن الإلكترونية المصادق عليها إلى الأطراف .

ويعرف مشغل سند الشحن الإلكتروني على انه الجهة المعينة من قبل الدولة أو حتى من قبل الأفراد و يتمثل دوره خاصة في ضمان الدخول القانوني لمنظومة التشفير لأجل تأمين سرية المعلومات .

و يقصد بشهادة التصديق الإلكتروني:عرفها المشرع الجزائري في المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 01-123 " بأنها وثيقة تثبت من خلالها بأنه يقدم خدمات متطابقة لمتطلبات نوعية خاصة دون تحديد هذه المتطلبات " فهي شهادة تصدر من جهة مرخص لها تثبت ارتباط بين الموقع و بيانات إنشاء التوقيع .

(1) نسرین عبد الحمید نبیه، الجانب القانوني للقانون التجاري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008، ص 344 .

### الفرع الثاني: بدائل سند الشحن الإلكتروني في الإثبات

إن وثيقة الشحن البحري التقليدية الدليل الوحيد لإثبات عقد النقل البحري للبضائع حيث تم استخدام وثائق أخرى حتى وإن كانت لا تؤدي نفس الوظائف سند الشحن ونجد الوثائق الأكثر استعمالاً منها: أمر التسليم ووثيقة الشحن للنقل متعدد الوسائط ورسالة النقل البحري.

#### أولاً: أمر التسليم الإلكتروني:

أمر التسليم أو أذنا و رخصة التسلم، وأياً كان الأمر بشأن هذه التسمية فهو يعد مستند بحري شأنه شأن وثيقة الشحن، فقد يستعمل أمر التسليم في ثلاث أنواع من الوثائق الأولى تكون ممضية من طرف البائع، والثانية من طرف الناقل أو احد ممثليه و الثالثة من ممضيه من طرف وكيل الشحننة (1)

#### ثانياً: وثيقة متعددة الوسائط الإلكترونية:

إن وثيقة الشحن النقل متعددة الوسائط تؤدي وظيفة وثيقة الشحن البحري بخصوص أنها وصل للبضائع و دليل لإثبات محتوى العقد عندما يصدر من متعهد النقل المتعدد الوسائط فهي أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط وتعتبر دليلاً على شروطه و الأجرة المتفق عليها(2) و من ناحية ثالثة فهي تمثل البضاعة و تقوم مقامها وتعتبر سند ملكيتها لكم لبس في كل الحالات .

#### ثالثاً: تذكرة النقل البحري الإلكتروني

هذه الوثيقة تشبه وثيقة الشحن لأنها لا تحمل عبارة *connaissance* في الأعلى بل عبارة مفك، أما من حيث مضمونها فهي تؤدي وظيفة وثيقة الشحن كأداة لإثبات العقد

(1) حسين بوزبوجة ، المرجع السابق ، ص 35.

(2) عرفت المادة الأولى في اتفاقية الأمم المتحدة النقل الدولي المتعدد الوسائط لعام 1980 بأنه نقل للبضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى مكان المحدد في التسليم في باد آخر.

وهي كذلك إيصال لاستلام البضائع من طرف الناقل وإنما يسمح بتسليمها مباشرة إلى المرسل معين عند الإقلاع، و لكنها ليست سندا ممثلة للبضائع، فهذا الخطاب غير قابل للتداول<sup>(1)</sup>.

وهذه التذكرة تستخدم عندما يكون هناك نية إليه بيع البضائع أثناء رحلتها الحرة و تقديمه أمر ضروري لتسلم البضائع فيكفي فقط المرسل إليه أن يحدد هويته .

وموقف المشرع من هذه البدائل نلاحظ أن في المادة 782 من القانون البحري الجزائري نص على أن التسليم المرسل إليه يكون في المكان المتفق عليه بموجب نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة "عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على الوثيقة نقل صحيحة<sup>2</sup> وما نستنتج هو انه يمكن الإثبات في عقد النقل البحري بوسائل مختلفة في حالة لم يطلب الناقل تزويده بسند الشحن.

## المطلب الثاني

### موقف الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من الوظيفة الثبوتية لسند الشحن

#### الإلكتروني

سوف نعرض موقف الاتفاقيات على الصعيد الدولي في الفرع الأول في كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 (الفرع الأول) واتفاقية هامبورغ 1978 ( الفرع الثاني) واتفاقية روتردام 2008 (الفرع الثالث) والتي لم تدخل حيز النفاذ بعد، موقفهم من الوظيفة الثبوتية

(1) يترتب على كون تذكرة النقل البحري لا تعد وثيقة ملكية، انه لا تنطبق عليها نصوص معاهدة بروكسل لسنة 1924 و ذلك تطبيقا للمادة الأولى ف ب من المعاهدة أما فيما يتعلق باتفاقية هامبورغ فالوضع مختلف، بحيث أن المادة 18 من الاتفاقية نصت على انه متى اصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن الإلكتروني إثبات استلام البضائع المراد نقلها، و اعتبرت هذه الوثيقة قرينة كافية على إبرام عقد النقل، كما نصت المادة الأولى فقرة 16 من معاهدة روتردام على مستند النقل غير قابل لتداول. مأخوذ من بوزبوجة حسين، المرجع السابق، ص140.

(2) تم ذكر في القانون البحري الجزائري مصطلح وثائق النقل البحري إلى جانب سند الشحن في العديد من المواد 791 والمادة 805 والمادة 807 .

لسند الشحن الإلكتروني، كما سنعرض موقف القوانين الوطنية من تلك الوظيفة فسننتقل إلى القانون البحري .

### الفرع الأول: موقف الاتفاقيات الدولية من الوظيفة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني

سننتقل في هذا الفرع إلى موقف الاتفاقيات الدولية من الوظيفة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني وذلك بالرجوع إلى ما جاءت به كل من اتفاقية بروكسل (أولا) واتفاقية هامبورغ (ثانيا) واتفاقية روتردام (ثالثا).

#### أولا: نظرة اتفاقية بروكسل لسنة 1924 للقوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني:

أن ما يتبين من خلال اتفاقية بروكسل لسنة 1924<sup>(1)</sup> أنها لم تقم بتعريف سند الشحن، و هذا الأمر يفتح المجال لإمكانية القول أنها لا تتشترط أن يكون هذا السند في شكل ورقي فقط، و أن أحكامها لا تطبق فقط على المستند الورقي بل تطبق على سند الشحن الإلكتروني كذلك.

وقد لا يكون أي أشكال في تطبيق المعاهدة على سند الشحن الإلكتروني حالة الاتفاق بين أطراف العقد حيث نجد نص المادة الأولى من قواعد المنظمة البحرية الدولية لسند الشحن الإلكتروني لسنة 1990 تتطلب تحقق إرادة الأطراف المتعاقدة لتطبيق أحكام هذه القواعد غير أن التساؤل الذي يقام هنا هو هل أن اتفاقية بروكسل تطبق على سند الشحن الإلكتروني من تلقاء نفسها من دون تدخل إرادة الأطراف أم لا.

أن هذه الاتفاقية قد تم إبرامها في عصر لا يعرف نظام تبادل البيانات الكترونيا، وفي زمن كانت الكتابة فيه هي الوسيلة الوحيدة التي يتم عن طريقها تبادل البيانات، أما في العصر الحالي فقد تغيرت النظرة وأصبح العالم يعرف البدائل للكتابة و المستندات الورقية، وهذه البدائل تؤدي نفس الوظيفة التي كانت تؤديها المستندات الورقية، لذلك يمكن القول بان

(1) اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 و المسماة بقواعد لاهاي .

الاتفاقية هذه يمكن أن تطبق على سند الشحن الإلكتروني من خلال التوسع في إعطاء تعاريف للمفاهيم التي تستخدمها الاتفاقية كلفظ يسلم الناقل ويعمل تحفظات، و لفظ مشحون حيث يكون لسند الشحن الإلكتروني نفس دور سند الشحن الورقي متى تحققت فيه كل الشروط المطلوبة في سند الشحن العادي مع مراعاة الشروط المطلوبة.

غير أن هذا يبقى مجرد رأي و تبقى المشكلة قائمة<sup>(1)</sup> وحلها مرهون بإرادة المشرع الوطني، حيث إذا اعترفت القوانين الوطنية للدول التي وقعت على الاتفاقية بسند الشحن الإلكتروني و منحته نفس القوة القانونية لمستند التقليدي "الورقي" فلا يكون أي إشكال في التطبيق المعاهدة على سند الشحن الإلكتروني و ما ينجر عنه من إعطاء المستند قوة الثبوتية لعقد النقل البحري.

### ثانيا: موقف معاهدة هامبورج 1978 من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني

نشير أولا أن اتفاقية هامبورج لسنة 1978<sup>(2)</sup> تم إبرامها في عصر حديث يعرف التطور التكنولوجي كالتلكس و الفاكس و لعل هذا ما يجعل الأطراف التي أبرمت هذه الاتفاقية الأخذ في عين الاعتبار أي التطورات الأخرى قد تظهر في هذا المجال، حيث نجد مثلا نص المادة الأولى منها يبين انه يمكن التعبير بوسائل أخرى كالتلغراف، و التلكس عوض الكتابة، زيادة على أن هذه المعاهدة لم تقم بوضع تعريف لسند الشحن، و هذا ما يدفعنا للقول بان المجتمع الدولي يقبل الصورة أخرى لسند الشحن غير الكتابة بما فيها الصورة الإلكترونية التي لا تختلف في مضمونها عن الصورة التقليدية لسند الشحن.

أن هذه المعاهدة لا تطبق أحكامها على سند الشحن الإلكتروني إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي كذلك بتبادل البيانات الكترونيا، و هذا ما يتبين من التحفظ الذي نصت عليه المادة الرابعة عشر من خلال فقراتها الثالثة التي يتبين انه ليكون التوقيع

(1) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص144.

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا الموقعة في هامبورج في مارس 1978 و المسماة بقواعد هامبورج.

الإلكتروني مقبولا يجب أن لا يتعارض مع أحكام القوانين الداخلية للدول التي يصدر فيها سند الشحن الإلكتروني .

و تكون معدة و محفوظة في ظروف تضمن سلامتها و قد تعرض المشرع الجزائري كذلك لمسألة تبادل رسائل البيانات في القانون التجاري، من خلال المادتين 502 و 414 أين احتوت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك للوفاء<sup>(1)</sup> عن طريق وسائل تبادل الإلكتروني حيث نظمت المادة 414 ذات القانون تقديم سفتجة حيث أجازت أن يتم ذلك إلكترونيا و هذا يفيد قبولها تعامل بسندات التجارية الإلكترونية بصفة عامة و بعض اعتبر أن هذه تعد قفزة نوعية من المشرع الجزائري .

**ثالثا: موقف معاهدة روتردام لسنة 2008 من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني**  
على خلاف لكل من اتفاقية بروكسل و اتفاقية هامبورغ فإن معاهدة روتردام لسنة<sup>(2)</sup> 2008 قامت بتنظيم سند الشحن و اعتبرته أداة إثبات عقد النقل البحري البضائع و هذا من خلال الفقرة 18 من المادة الأولى حيث اعتبرت أن سجل النقل الإلكتروني نعني به المعلومات التي ترد في رسالة واحدة أو أكثر، يتولى الناقل إصدارها بطريقة اتصال إلكترونية و تصبح هذه الرسالة جزءا من سجل النقل الإلكتروني، و يكون دور هذه الرسالة إثبات أن الناقل أو الطرف المنفذ قد تسلم فعلا البضاعة كما تثبت وجود عقد النقل إلى حين دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ لن يتلقى المتعاملين لسند الشحن الإلكتروني أي إشكال فيما يخص حجيته في الإثبات، غير أن هذا مرتبط بمصادقة الدول المتعاملين به على هذه المعاهدة .

(1) القانون رقم 05-02 المؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1425 الموافق 06 فبراير سنة 2005، يعدل و يتم الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون التجاري، ج ر ع 101 لسنة 2005 .

(2) اتفاقية الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام الموقعة في 11 ديسمبر 2008.

**الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من وظيفة اثباتية لسند الشحن وفق القانون المدني:**

لقد أعطى المشرع الجزائري ذات الحجية المقررة لتوقيع الكتابي و المحررات على الورق، فقد تعرض في نصه في المادة 323 الق م ج مكرر 1 "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات على الورق ... " و المادة 327 ف 2 ق م ج و يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشوط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه .

حيث هنا المشرع يعترف بالتوقيع الإلكتروني في القانون المدني تعديل 2005 للوثيقة الإلكترونية نفس قيمة القانونية للوثيقة الورقية في القانون الجزائري و لها ذات الحجية في الإثبات و هي التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها و تكون معدة و محفوظة في ظروف سلامتها .

ومس تعديله أيضا بتعديله القانون التجاري الجزائري وفق المادة 502 و 414،حيث نصت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك للوفاء بواسطة وسائل التبادل الإلكتروني و هذا ما يعتبر قبول للسندات التجارية الإلكترونية بصفة عامة، وهذه تعتبر قفزة نوعية لسند الشحن الإلكتروني ، لكن المشرع الجزائري لم يتطرق للإحكام الخاصة بالإثبات الإلكتروني للعقود البحرية، والتي من بينها عقد النقل البحري للبضائع، فاعتراف المشرع الجزائري بالكتابة و التوقيع الإلكتروني في القانون المدني الجزائري يفتح المجال لاستعمال سندات الشحن الإلكتروني .

**أولا: وفق القانون البحري الجزائري**

يبدو لأول وهلة أن ق ب ج يشترط بصفة عامة أن يكون سند الشحن على هيئة محرر ورقي و يتضح ذلك من عدة أمور، أن الأحكام المتعلقة بوثيقة الشحن و المنصوص عليها في الفصل الثاني من الباب الثالث للقانون البحري الجزائري قد وضعت في عصر لا

يعرف تبادل البيانات إلكترونياً<sup>1</sup>، زيادة على هذا أستخدم المشرع الجزائري مصطلحات توضح أن سند الشحن الإلكتروني لابد أن يكون ورقي مثلاً<sup>(2)</sup>:

المادة 748 تنص على أن: سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل الشاحن بناء على ظلي المادة 751 التي تنص على أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة، و المادة 753 التي تنص على إدراج بيانات البضائع بناء على التصريح الكتابي للشاحن و المادة 760 التي تنص على أنه يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ سيالة من وثيقة الشحن و المادة 759 التي تنص على أنه يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر أي وثيقة الشحن لأمر بالتظهير و المادة 756 التي تجيز للناقل أو من ينوب عنه إدراج تحفظات على حالة و تكييف البضاعة و هذه كلها مصطلحات تفيد بأن سند الشحن قد صدر مكتوباً أو ورق و هذه كلها مصطلحات تفيد بأن سند الشحن قد صدر مكتوباً أو ورقياً أو الآلي .

فبالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 748 على وجوب تسليم الناقل سند الشحن الإلكتروني لشاحن بناء على طلبه فهذا ممكن كذلك إلكترونياً، إذ بعد تسجيل كل من الناقل و الشاحن نفسيهما لدي مشغل سندات الشحن الإلكترونية، يمكن للناقل إصدار سنده إلكترونياً الشاحن، فهذه ليست عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني أما بالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 753 على إدراج بيانات البضائع بناء على التصريح الكتابي للشاحن فهي لا تشكل مشكلة لأن استخدام الحاسب الآلي لا يقف عائقاً أمام تحقيقها، فالبيانات التي تدخل في الحاسب الآلي تظهر على الشاشة في صورة كتابة و بالتالي فالبيانات المتعلقة بالبضائع يمكن إدخالها في الحاسب الآلي ثم إرسال هذه البيانات إلى الناقل أما بالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 759 عن إمكانية نقل وثيقة الشحن بالتظهير، إذ هناك بدائل كثيرة مقترحة ل لتظهير و التي تلحق بسند الشحن الإلكتروني ذات الآثار القانونية التي

(1) حسين بوزوجة، المرجع السابق، ص 112.

(2) المواد المتعلقة بالقانون البحري الجزائري.

يرتبطها سند الشحن التقليدي من حيث حق التصرف و حق المطالبة بالتسليم من الرهان و ما يؤكد كل ما سبق اعتراف المشرع الجزائري بالتوقيع الإلكتروني في المادة 327 قانون مدني<sup>(1)</sup> فإن ذلك يخفي في مضمون من بسند الشحن الإلكتروني ، لأنه لا يمكن استحداث نص تشريعي الاعتراف بالتوقيع الإلكتروني والاعتراف بالسند الذي قد تم التوقيع عليه.

### ثانيا: موقف القوانين المقارنة

في فرنسا صدر القانون الجديد المرقم 230 في 13 مارس 2010 و المعدل لنص المادة 1316 من القانون المدني الفرنسي، والذي أخذ بعين الاعتبار التطور الكبير الذي حصل في مفاهيم السندات الإلكترونية، ومنح هذه السندات وضعاً قانونياً مماثلاً للسندات التقليدية، إذ بموجب المادة 1316 ف 3 من القانون المدني الفرنسي المعدلة تكون السندات الإلكترونية حجية الأدلة الكتابية الورقية في الإثبات كما تنص المادة 106 من قانون التجارة الفرنسي على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية بما في ذلك الطرق الإلكترونية بشرط أن تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الإلكترونية<sup>(2)</sup>، و مفاده هذا النص أن المشرع الفرنسي يعترف بالطرق الإلكترونية كحجة في الإثبات أمام القضاء، و بتطبيق ذلك على سند الشحن الإلكتروني فإنه يمكننا القول بأن سند الشحن الإلكتروني حجة في إثبات عقد النقل البحري و في استلام الناقل للبضائع من يد الشاحن، أما في القانون الإنكليزي فقد صدر القانون الجديد للإثبات المدني عام 1995 الذي أصبح نافذاً في جوان 1996 و قد أعطى حجية قانونية لكل سند يصدر من معطيات الحاسب الآلي، إذ عرف السند الإلكتروني بأنه السيد الذي يشمل أي شيء فيه تسجيل لشرح أو وصف لأية معلومات و أعطى هذا القانون سلطة تقديرية واسعة في ترجيح الأخذ بالسندات الإلكترونية، و يمكن الإضافة أن قانون الاتصالات الإلكترونية لعام 2000 قد صدر في إنجلترا والميزة الأكثر

(1) المادة 327 من القانون المدني الجزائري، المرجع السابق

(2) بوزيوجة حسين، المرجع السابق، ص 115.

أهمية لهذا القانون بأنه ابتداء من الأول من جويلية 2000 أصبح التوقيع الإلكتروني مقبولا قانونا كدليل في المحاكم كما لو كتب باليد<sup>(1)</sup>.

أما في الولايات المتحدة الأمريكية وبموجب القانون التجاري الموحد ( UCC ) فإن التصرف القانوني إذا تجاوز قيمته 500 دولار أمريكي فلا يجوز إثباته إلا بالكتابة، و بموجب هذا القانون تصبح الصيغة الخطية واجبة إذا تجاوزت قيمة البضاعة 500 دولار لكن المحاكم تعتبر هذا الشرط بمثابة ضمانات ووسيلة لإثبات العقد أكثر مما تعده شرطا ملزما لصحته. و لكن قانون الإثبات الفدرالي في الولايات المتحدة الأمريكية نص في المادة 1001 ف 1 على معطيات الحاسب الإلكتروني، إذ جاء فيها أن السندات الإلكترونية و كل شكل آخر يستخدم في جميع البيانات الإلكترونية يعد بمثابة الدليل الكتابي و عدت الفقرة 3 من هذه المادة كل طباعة ورقية للسندات الإلكترونية بمثابة نسخة أصلية بشرط أن تنقل عنها بشكل مطابق، و استنادا لهذه الأحكام فإنه يمكن قبول معطيات الحاسب الإلكتروني في الإثبات بوصفها مساوية في الحجية للأدلة الكتابية كما صدر في أمريكا قانون قدر إلى حول التوقيعات الإلكترونية في 30 جوان 2000 ضمن نطاق التجارة الداخلية و الخارجية مما يؤيد الاتجاه نحو قبول السندات الإلكترونية في الإثبات<sup>(2)</sup>.

## المبحث الثاني

### سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات استلام البضائع و حيازتها

يعتبر سند الشحن الإلكتروني دليل إثبات استلام الناقل للبضاعة إذ يتضمن بيانا بمقدار البضاعة و مواصفاتها كما دونها الشاحن، حيث يشترط أن يذكر في السند صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلى الأخص طبيعتها و عدد الطرود، ووزنها أو حجمها أو

(1) المرجع نفسه، ص 115

(2) بوزيوجة حسين ، المرجع السابق ، ص 116 .

العلامات المميزة الموضوعه عليها و حالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها، و على هذا فإن سند الشحن الإلكتروني فضلا عن إثباته واقعة استلام الناقل للبضاعة من الشاحن دليلا على مطابقتها هذه البضاعة المشحونة لمواصفاتها الواردة في سند الشحن الإلكتروني.

ويعتبر سند الشحن الإلكتروني سند لحيازة البضاعة المشحونة، حيث جرى العمل على اعتباره السند الممثل للبضائع، واعتبار حائزه حائزا للبضائع حيازة رمزية، ويترتب على ذلك أنه يمكن شاحن بيع البضاعة المشحونة أو رهنها و هي مازالت في الطريق، و يقوم إرسال سند الشحن الإلكتروني للمشتري مقام تسليم البضاعة.

ولقد ارتأينا تقييم هذا المبحث إلى مطلبين حيث سنحاول أن ندرس وظيفة سند الشحن الإلكتروني كونه أداة لإثبات استلام البضائع من طرف الناقل (المطلب الأول) ثم سنتطرق إلى سند الشحن الإلكتروني كأداة لحيازة البضائع في (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات استلام البضائع من طرف الناقل

يعتبر سند الشحن التقليدي إيصالا بتسلم الريان للبضاعة المشحونة في السفينة لذا فإن من المفروض أن يتم إصدار هذا السند بعد القيام بعملية الشحن التي تتم عادة بإشراف الريان أو من يمثله. فإصدار سند الشحن من قبل الناقل يبين حالة وعدد البضائع التي استلمها من أجل شحنها على متن السفينة، ولذلك فإن البيانات تتعلق بالبضائع وتتمثل في نوعها وكميتها وعلامتها وأرقامها، إضافة إلى اسم السفينة و تاريخ الشحن<sup>(1)</sup>.

وهذا ما نصت عليه المادة 749 ق ب ج بقولها " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و استلامها."

(1) عبد الكريم بوقادة، المرجع السابق، ص 172.

وقد أكدت المحاكم على وظيفة سند الشحن كإيصال بتسلم البضائع من خلال أحكامها، حيث جاء في أحد أحكام محكمة النقض المصرية، قولها أن سند الشحن يمثل في الأصل دليل الشاحن أو المرسل إليه في مواجهة الناقل في شحن البضاعة أو حق تسلمها عند الوصول.

كما جاء في أحد أحكام محكمة التمييز الأردنية قولها أن استلام البضاعة الذي يعتبر بيئة على أنها سلمت في حالة جيدة و بمقتضى وثيقة النقل هو الاستلام الفعلي الذي يتمكن فيه المرسل إليه من الكشف عليها و التحقق من حالتها و مقدارها<sup>(1)</sup>.

وتعتبر هذه الوظيفة القانونية التقليدية لسند الشحن الورقي والمتمثلة في انه إيصال لتسليم البضائع.

وسنتطرق من خلال هذا المطلب إلى حالة تعدد نسخ سند الشحن التي نصت عليها المادة 760 ق ب ج و ما هو موقف المشرع منها (الفرع الأول) و إلى مدى إمكانية اعتبار سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات استلام البضائع من طرف الناقل (الفرع الثاني) و إلى صور سند الشحن الإلكتروني في (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: نسخ سند الشحن التقليدي

لقد جاء في نص المادة 760 ق ب ج على أنه « يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ » .

حيث أنه في الغالب يحرر سند الشحن من نسختين تسلم إحداها للشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل<sup>(2)</sup> ويذكر فيها غير قابلة للتداول، يطلب الشاحن من الناقل تسليمه أكثر من نسخة أصلية موقعة بتشرط أن يذكر على كل نسخة عدد النسخ التي حررت، ويحدث

<sup>(1)</sup> حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص152.

<sup>(2)</sup> حسين بوزبوجة ، ص 153.

ذلك عندما يخشى الشاحن من فقدان إحدى النسخ فيرسل للمرسل إليه، عندما يحصل الشاحن على أكثر من نسخة من سند الشحن فإن كل نسخة تقوم مقام الأخرى بمعنى إذا تقدم الحامل الشرعي لإحدى هذه النسخ وتسلم البضائع بموجبها فإن باقي النسخ تعتبر ملغاة بالنسبة للناقل و لا يكون لحاملي النسخ إلا الرجوع على من نقلها إليهم<sup>(1)</sup> و ذلك حماية لمصالح و حقوق ذوي الشأن غير أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على أن النسخ الأخرى بعد تسليم البضائع بمقتضى إحداها تعتبر ملغاة بالنسبة للناقل، و لكن يمكن أن يفهم هذا من ف 2 و 3 من المادة 760 التي تنص على أنه « يجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل، و توقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل و في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة. و يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ و مكان إصدارها<sup>(2)</sup> ».

وربما يكون الهدف من هذا تضييق و منع الناقل من إصدار سندات شحن عديدة إلى أشخاص متعددين .

لكن حالة تعدد نسخ سند الشحن يمكن تثير مشكلة من له أحقية تسلم البضائع عند وصول عدة أشخاص للميناء يحملون جميعا نسخا من سند الشحن القابل لتداول بطلب تسليم البضاعة، فهنا يجب التفرقة بين ما إذا كان قابلا للتداول أم لا، فإذا كان غير قابلا للتداول فهنا نكون أمام شخص واحد له الحق في تسلم البضائع وهنا لا يكون أي صعوبة أمام الناقل في تسليمه البضائع لهذا الشخص. أما إذا كان سند الشحن قابلا للتداول فإنه يجب التفرقة بين سند الشحن الاسمي و لأمر و لحامله، فإذا كان سند الشحن أسميا فلا صعوبة أمام الناقل في تسليم البضائع ذلك لأن حوالة الحق المدني لا تكون نافذة قبل الناقل البحري إلا إذا قبلها أو أعلن عنها، و إذا تعددت الحوالات بحق واحد فإن الأفضلية تكون الحوالة التي

(1) احمد محمود حسني، البيوع البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1983، ص 153.

(2) المادة 760 من القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

تصبح ناقدة قبل غيرها في حق الغير<sup>(1)</sup>، إذا تعددت سندات الشحن و كانت لأمر أو لحامله فان البضائع تسلّم إلى حامل إحدى نسخ سند الشحن الذي سبق غيره لتسلم البضائع و هذا الذي يفهم من نص المادة 784 ق ب ج فقرة ب و ج<sup>(2)</sup> ، أما إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين و أن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثاني : مدى إمكانية اعتبار سند الشحن الإلكتروني كأداة استلام البضائع من طرف الناقل

أن سند الشحن الإلكتروني لا يسلم إلا بعد شحن البضاعة على السفينة حيث يقوم الريان أو من يقوم مقامه بإصدار سند الشحن<sup>(4)</sup>، و هذا ما جاء في نص المادة 749 ق ب ج والتي نصت على تشكل وثيقة النقل الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها<sup>(5)</sup>.

إن هذه الوظيفة القانونية يمكن أن يقوم بها أي سند سواء كان على شكل قساصة ورق يتم استخراجها من جهاز الحاسوب أو على شكل رقاقة ممغنطة أو على شكل معلومات يمكن عرضها على شاشة جهاز الحاسوب، و بالتالي يمكن أن يعتبر سند الشحن الإلكتروني إيصالا باستلام البضاعة من قبل الناقل، و إن القواعد القانونية الحالية يمكن أن تطبق على

(1) حسين بوزبوجة المرجع السابق ص 157.

(2) تنص المادة 784 قانون بحري جزائري على انه عندما تكون وثيقة الشحن لأمر الشخص الذي تكون الوثيقة لأمر هو في حالة تحويل الوثيقة آخر مظهر له عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.

(3) المادة 785 قانون بحري جزائري، المرجع السابق.

(4) حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص 156.

(5) المادة 749 قانون بحري جزائري، المرجع نفسه.

سندات الشحن الإلكترونية، و لهذا فإن المشاكل القانونية التي تثار في هذا الصدد يمكن معالجتها في ظل القواعد القانونية السارية حالياً<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث: صور سند الشحن الإلكتروني

سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى صور سند الشحن الإلكتروني، و هل تعدد صور ونسخ سند الشحن الإلكتروني تطبق عليه أحكام المادة 760 ق ب ج.

في حقيقة الأمر لا يطرح هذا التساؤل أي إشكال، فإصدار عدة صور من سند الشحن الإلكتروني ممكن، و ذلك بتطبيق أحد المحاولات الفقهية تداول سند الشحن الإلكتروني<sup>(2)</sup>، فيما نتحصل على عدة صور من سند الشحن الإلكتروني بمستخرج عن الحاسب الآلي بشرط تميز الصورة الأصلية عن الصور الأخرى، أو نتحصل على صور أخرى من خلال حلول أقراص التسجيل محل سند الشحن الإلكتروني فكل قرص يمثل صورة من سند الشحن الإلكتروني أو يمكن أخيراً الحصول على صور من سند الشحن الإلكتروني بطلب ذلك من مشغل خدمات سندات الشحن الإلكترونية و الذي يعتبر الوسيط بين الناقل و الشاحن، فهذه الحالة الأخيرة تعتبر الأهم و تقضي على جميع المشاكل و المتاعبات التي قد تنجم عن تعدد صور سندات الشحن الإلكترونية<sup>(3)</sup>.

إذن يمكن تطبيق المادة 760 ق ب ج الخاصة بنسخ سند الشحن التقليدي على نظيره الإلكتروني.

## المطلب الثاني

### سند الشحن الإلكتروني كأداة لحيازة البضائع

(1) حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص 156.

(2) المرجع نفسه، ص 157.

(3) أحمد الرشود، سند الشحن الإلكتروني، مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثاني، 2004، ص 59.

أن سند الشحن الإلكتروني يعتبر بمثابة دليل كتابي على إبرام عقد النقل البحري للبضائع ويمثل حجة على استلام الناقل للبضائع ويعتبر كذلك سندا لحيازة البضائع و استلامها<sup>(1)</sup>.

وأساس فكرة تمثيل سند الشحن البضائع تكمن في اندماج البضائع في سند الشحن و تداولها بتداول السند ذاته بحيث لا يمكن فصل سند الشحن عن البضائع التي يمثلها، إذ يعتبر حامل السند و كأنه حائز لبضائع تماما<sup>(2)</sup>، و بالتالي فإنه من الممكن تداول البضائع بتداول سند الشحن الممثل لها مادامت حيازة السند مساوية لحيازة البضائع ذاتها ، و هذا ما ينطبق أيضا على سند الشحن في صورته الإلكترونية إذ أن هذا الأخير و على غرار السند الورقي يمثل البضاعة أحسن تمثيل، و لكي يمثل سند الشحن الإلكتروني البضاعة لابد أن تتوفر فيه شروط معينة.

سنحاول من خلال هذا المطلب تبيان الحق الذي يخوله سند الشحن الممثل للبضائع لحامله و هو حق حيازة البضائع الفرع الأول ثم سنتعرض للشروط الواجب توافرها في سند الشحن الإلكتروني ليكون أداة لتمثيل البضائع الفرع الثاني.

### الفرع الأول: سند الشحن الإلكتروني أداة لتمثيل البضائع

عندما يقوم سند الشحن الإلكتروني بدوره كتمثل للبضائع فإنه يقوم بذلك باعتباره أداة لحيازة البضائع و ليس أداة لمليتها ،فهو يمثل البضاعة المشحونة و يقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ذاته ويعتبر حامله كأنه حائز للبضائع وان 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>(3)</sup> و مما لا شك

<sup>(1)</sup>سعود العماري، سند الشحن البحري، www.alyaum.com ، تاريخ الاطلاع 2020-08-08 ، ساعة الاطلاع 14 :00.

<sup>(2)</sup>حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص 159.

<sup>(3)</sup> إبراهيم عبد الغفور، عقد النقل لبحري، صفحة إبراهيم عبد الغفور للمنشورات القانونية، facebook.com تاريخ الاطلاع 2020-08-11 ساعة الاطلاع 11 :45.

فيه وثيقة الشحن الاذنية أو للحامل تمثل البضاعة المنقولة بحرا، فهي تخول صاحبها الحق في طلب تسليم البضاعة عند الوصول، و كذا التصرف أثناء الرحلة البحرية و من المعلوم أيضا أنه عندما يقوم الشاحن بتسليم البضاعة للريان يكون قد تخلى عن العنصر المادي، بينما يبقى حائز قانوني للبضاعة.

وزيادة على اعتبار وثيقة الشحن أداة لإثبات شحن البضاعة، فهي تعتبر أداة انتمان، حيث تمثل البضاعة وتقوم مقامها و بالتالي فإنه ليس من وظائف وثيقة الشحن أن تكون سند ملكية، فحائز السند ليس بالضرورة هو المالك للبضاعة التي يمثلها<sup>1</sup>، هذا فضلا عن أن الملكية لا تكتب إلا بعقد، و الناقل عند إصداره لسند الشحن الإلكتروني إنما يصدر بذلك سند يثبت فيه تسلمه للبضائع من الشاحن و يتعهد بموجبه تسليم البضائع لمن له الحق فيها (الحامل الشرعي لسند الشحن الإلكتروني)، ولقد اعتبر المشرع الجزائري في المادة 813 من القانون المدني<sup>(2)</sup> أن، تسليم المستندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها، غير أنه إذا تسلم شخص السندات و تسلم آخر البضائع ذاتها و كان كلاهما حسن النية فإن الأفضلية تكون لمن استلم البضاعة.

### الفرع الثاني: شروط تمثيل سند الشحن الإلكتروني للبضائع

على غرار سند الشحن الورقي، يتعين اجتماع شروط ثلاث في الوثيقة الإلكترونية حتى تؤدي دورها في تمثيل البضائع المنقولة بطريق البحر و تقوم بذات الوظيفة التي يؤديها السند العادي. فيلزم أولا أن تحقق الوثيقة المشفرة أو غير مشفرة ذاتية البضائع محل النقل، و ثانيا أن تخول متسلمها الحق في تسلم البضائع في ميناء الوصول و التصرف فيها أثناء عملية النقل، و ثالثها أنتكون حيازتها كافية لحيازة البضائع حيازة رمزية، و فيما يلي تفصيل ما أجملاه .

### أولا : تحقيق ذاتية البضائع

(2) المادة 813 من القانون المدني الجزائري، المرجع السابق

يتعين أن تقوم رسالة البيانات بتعيين البضائع تعيينا كافيا و دقيقا يسهل معه التحقق من نوعها ووزنها و كميتها و حالتها، و تؤدي الرسالة هذه الوظيفة عندما تكون البضائع من النوع الذي يمكن تحديده و تعيينه على نحو دقيق، بان تكون هذه الأخيرة تنقل في صناديق أو أطرفه، أما إذا كانت البضائع من تلك التي يصعب معها التحديد الدقيق، كأن يكون قد تم شحنها عن طريق الصب كالفحم إذ تصب مباشرة في عنابر السفينة دون فاصل أو تغليف، فإن الرسالة لا تقوم بتحديد ذاتية البضائع إلا في الأحوال الآتية<sup>(1)</sup>:

- 1- عندما تكون البضاعة المشحونة بهذه الكيفية مرسلة إلى متعامل واحد، إذ تمثل الوثيقة الإلكترونية البضاعة طالما أنها تحدد السفينة التي تنقلها.
- 2- عندما تبين الرسالة في حالة تعدد الشاحنين أو المرسل إليهم حصة كل منهم عند الوصول، إذ يكفي في هذه الحالة أن تبين رسالة البيانات مقدار الحصة التي تخص كل مسلم ونوعها و اسم السفينة الناقلة و تاريخ الشحن ، طالما أن الشحنة كلها من نوع واحد و صنف واحد <sup>(2)</sup>.

### ثانيا : إعطاء الحائز الحق في التسلم و التصرف

يتعين أن تعطي الوثيقة الإلكترونية لمتسلمها الحق في طلب تسلم البضائع المبينة بها عند الوصول و في التصرف فيها أثناء الرحلة البحرية، و هذا الشرط لن يتحقق إلا عندما تكون الوثيقة قابلة للاحتجاج بها قبل الریان، و الذي يعد الحائز الفعلي للبضائع أثناء تلك الرحلة، أي أن تكون قابلة للتداول<sup>(3)</sup>.

### ثالثا: حيافة الرسالة كافية الحيافة الرمزية للبضائع

(1) حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص 161.

(2) حسين بوزبوجة، المرجع السابق، ص 162.

(3) المرجع نفسه، ص 162.

يتعين أيضا أن تكون حيازة الرسالة كافية لحيازة البضائع حيازة رمزية، الأمر الذي يتحقق عندما تكون الرسالة للحامل أو للإذن، فالرسالة الممثلة للبضاعة هي في الحقيقة سند يخول حائزه بعض الحقوق في مواجهة الريان، و التي يمكن التصرف فيها أو التنازل عنها للغير، بحيث يصير من تؤول إليه صاحب الحق في المطالبة بالتسلم و التصرف فيها أثناء نقلها بحرا، فحقي التصرف و التسلم يجعلها ممن يملكها حائزا قانونيا للبضائع طالما أن الريان يباشر السيطرة المادية عليه الحاسبة.

و توفير الرسالة لتلك الحيازة يتحقق عندما يكون نقلها ناقلا للحقوق التي تخولها، أي عندما يكون هناك تلازم بين حيازة الرسالة و التمتع بهذه الحقوق<sup>(1)</sup>.

---

(1) المرجع نفسه، ص 163.

## خلاصة الفصل الثاني:

نستخلص من هذا الفصل لوظائف سند الشحن الإلكتروني أهمية من تسهيل عملية التداول البضاعة والتعامل بها، ولدى سند الشحن الإلكتروني ثلاث وظائف أساسية و يطلق على هذه الوظائف انه الوظائف القانونية فهو يستمد قوته كونه أداة لإثبات لأنه يحمل توقيع الأطراف و خاصة توقيع الناقل حيث بتوقيعه يتبين انه و قد علم و قبل بالبضاعة و البيانات المذكورة في السند، و تتمثل قوة هذه الوظائف في كونها تعطي و تضيفي القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني، حيث يعد سند الشحن الإلكتروني أداة لإثبات تسلم البضاعة المذكورة في السند و حيازتها وأداة لإثبات عقد النقل البحري بحد ذات و يستمد سند الشحن الإلكتروني قوته كونه يحمل توقيع الأطراف العقد، و خاصة توقيع الناقل الذي بتوقيعه يتعين انه قد علم بالبضاعة و البيانات المذكورة في السند، حيث لسند الشحن الإلكتروني دور مهم في الإثبات و مكانه في العمليات التجارية، حيث نظمته العديد من الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية .



الخاتمة

ظهر سند الشحن الالكتروني مع تطور التكنولوجيا الحديث وان كان يقوم بنفس وظائف سند الشحن التقليدي، غير انه يتفوق عليه من عدة نواحي وقضى على مشكلات سند الشحن التقليدي : تتمثل في صعوبة التزوير مما يقلل من منازعات المتعلقة بالاحتيايل البحري الذي يتم عن طريق سندات الشحن التقليدية المتمثلة خاصة في التلاعب بتاريخ استلام الناقل للبضائع حيث لما يستعمل سند الشحن الالكتروني تزول هذه المشكلة فالشاحن يدخل في اتصال الكتروني مع الناقل يطلب منه نقل البضائع في التواريخ والجهة التي يحددها له فأى تغيير أو تلاعب سيكون له اثر على الدعامة الالكترونية ويمكن أن يعاقب عليها جزائيا، ويتميز أيضا بالقضاء على مشكلة بطئ وصول السندات حيث أن سند التقليدي كان يتطلب الكثير من التوقعات و الأختام التي تنقل من أعباء النقل والتي تعد مصدر لتأخره فالبطء هو احد أسباب التي دفعت الناقلين إلى استخدام سند الشحن الالكتروني لأنه يصل إلى المرسل إليه في لحظات وبالتالي يستحيل معه وصول البضائع إلى المرسل إليه فهو يحل مشكلة الوصول المسبق في ميناء الوصول .

كما يتسم بالسرية لأنه لا يعرف مادون فيه من معلومات الأمن أصدره أو من خول له ذلك، خلاف سند التقليدي التي تفقد الكثير من سريتها فالسندات الشحن الالكترونية مستخرجة من تقنيات متطورة وتكون فيها المحافظة مضمونة وكذلك انعدام ضياعها عن طريق استخدام نظامي التشفير والموثق الالكتروني الذي يقوم بالتصديق على هذه السندات ،كما أنها تخفض تكاليف النقل والتخزين فمشكله خزن سند الشحن الالكتروني أدى إلى استخدام الحاسب الآلي .

حيث تظهر أهميته في التداول و الإثبات حيث يسهل التجارة البحرية ومعاملاتها ويساير التطور الحاصل في العالم و يواكب التكنولوجيا، فلا أحد ينكر أنها صارت واقعية وجزءا من النقل البحري الحديث، ومع ذلك فان الاستعمال سند الشحن الالكتروني مازال

يثير العديد من الصعوبات العلمية عامة والقانونية خاصة في غياب التنظيم التشريعي على الصعيد الدولي. لكن استعمال سند الشحن الالكتروني يثير الكثير من الصعوبات العلمية بصفة عامة والقانونية بصفة خاصة.

أما فيما يتعلق في الجانب العملي، نجد أننا لأجهزة الالكترونية المستعملة في نقل المعلومات الخاصة بسندات الشحن الالكترونية تكون عاجزة عن تأدية بعض المهام كالتوثيق كما يضاف صعوبات أخرى فكرة تعطيل الالكتروني الذي قد يحدث الذي قد يؤدي إلى فقدان المعلومات أو توقفها لمدة معينة، كما استعمال سندات يتطلب الاعتماد على أنظمة بنكية مما يعني وجود درجة من الكفاءة البنكية الالكترونية.

حيث أن التنظيم القانوني لإثبات الالكتروني بصفة خاصة، و الإثبات الالكتروني بصفة عامة خاصة بالجزائر مزال بعيدا عن مسايرة التطور التشريعي للدول الغربية وبعض الدول العربية، إذ أن الجزائر قد صادقت على معاهدة بروكسل 1924 حيث أن هذه المعاهدة لم تتطرق لنظام تبادل البيانات لكونها وضعت في عصر لا يعرف هذا النظام، في حين أن الجزائر لم تصادق على معاهدة هامبورغ لسنة 1978 التي اعترفت بالتبادل البيانات الالكتروني في نقل البحري.

فالسبيل الوحيد لوضع تنظيم قانوني للبيانات الالكترونية لعقد النقل البحري يكون في التشريع البحري الجزائري ن فالحل أما الاقتداء بالتشريعات العربية والغربية و ذلك بالمصادقة على معاهدة روتردام حيث أن المصادقة عليها توصل الجزائر إلى احدث تنظيم تشريعي في النقل البحري فهذه المعاهدة جاء بإحكام تفصيلية لسجلات النقل الالكتروني و الجدير بالذكر بان هذه المعاهدة لم تدخل حيز النفاذ بعد لكن هذا لا يعني أننا ننكر جهد والعمل الذي يبذله المشرع إذ سنت الجزائر بعض القوانين و النصوص في مجال تبادل البيانات التي تمس بشكل أو آخر نية المشرع الجزائري ورغبته في مسايرة التطور التكنولوجي في العالم.

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع

### أولا : النصوص القانونية

#### أ. الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924 المسماة بقواعد لاهاي .
2. اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا الموقعة في هامبورغ في مارس 1978 و المسماة بقواعد هامبورغ .
3. اتفاقية الأمم المتحدة لنقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980 .
4. اتفاقية الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام الموقعة في 11 ديسمبر 2008 .

#### ب. التشريعات الوطنية

##### ❖ الأوامر :

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر ع 78 لسنة 1975 .
2. الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري، ج ر ع 78 لسنة 1975 .
3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، و القانون رقم 10-04 المؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 أوت 2010 جريدة الرسمية العدد 46 لسنة 2010 .

## ❖ القوانين :

1. القانون رقم 04-15 المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر لسنة 2004 يعدل و يتم للأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 08 يونيو سنة 1966 و المتضمن قانون العقوبات .
2. قانون رقم 05-02 المؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1425 الموافق 06 فبراير سنة 2005، يعدل و يتم أمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون التجاري، ج ر ع 101 لسنة 2005 .
3. القانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق 15 أوت سنة 2010 يعدل و يتم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، ج ر ع 46 .
4. القانون رقم 15-04 المؤرخ في 11 ربيع الثاني عام 1436 الموافق أول فبراير سنة 2015 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع و التصديق الإلكترونيين ج ر ع 06 لسنة 2015 .

## ❖ المراسيم :

- . المرسوم التشريعي رقم 93-08 المؤرخ في 03 ذي القعدة عام 1413 الموافق 25 افريل 1993 يعدل و يتم الأمر 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، ج ر ع 27 لسنة 1993.

## ❖ القرارات

1. قرار ممضي في 05 افريل 1989 يحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ج ر ع 20 مؤرخة في 17 مايو 1989.

## ثانيا : الكتب

### كتب العامة:

## ❖ باللغة العربية

1. احمد محمد حسني ، البيوع البحرية ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، 1983.

2. تامر محمد سليمان إثبات التعاقد الالكتروني عبر الانترنت (دراسة مقارنة) الطبعة الأولى بمهجات لطباعة ، د.ذ ب ن ، 2009.
3. خالد ممدوح إبراهيم، إثبات العقود والمراسلات الالكترونية، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، الإسكندرية ، 2010.
4. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني ج2 الإثبات، دار التراث العربي سنة 1982 .
5. عادل المقداوي، القانون البحري، دار الثقافة النشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2002 ص106.
6. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 1975 .
7. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993 .
8. نادية فضيل، أوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هومه، الطبعة الرابعة عشر، 2013 .
9. نسرين عبد الحميد نبيه ، الجانب القانوني للقانون التجاري ، منشأة المعارف،الإسكندرية، 2008، ص 344.

#### كتب الخاصة:

1. سوزان علي حسن، سند الشحن الالكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2010 .

#### ❖ الكتب باللغة الفرنسية:

Philippe le trouneau : ( contrats informatiques et électroniques) , dalloz 2004 .

Thibault verbiert Etienne wéry ( le droit de l'internet et de la société de l'information ) larcier 1 mars 2001.

ثالثا : رسائل الماجستير

1. حسين بوزبوجة، الإثبات الالكتروني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري و النشاطات المينائية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران سنة 2012-2013 .
2. خديجة قبال، الكتابة الالكترونية، دراسة مقدمة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، جامعة محمد الخامس، الرباط سنة 2005-2006 .
3. صلاح الدين السحولي، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران، سنة 2006 \ 2007.
4. كريم لمول الإثبات في المعاملات التجارية الالكترونية بين التشريعات الوطنية و الدولية، مذكرة لنيل درجة الماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو سنة 14-02-2011 .

#### رابعاً: المقالات العلمية

1. احمد الرشود، سند الشحن الالكتروني، مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثاني، سنة 2004.
2. بن قارة مصطفى عائشة ، الحماية الجزائية للمجال المعلوماتي للمؤسسة من جريمة الغش المعلوماتي، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عباس لغرور، خنشلة، المجلد السادس، العدد الأول.
3. حليلة حوالف، سند الشحن الالكتروني، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، جامعة تلمسان، المجلد الرابع، العدد الأول، ب س ن .
4. طالب حسن موسى، صياغة عقود التجارة الدولية، مجلة مؤتة للبحوث و الدراسات، المجلد الخامس عشر، العدد الرابع، جامعة مؤتة، 2000، ص 128.
5. عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون التجاري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة المسيلة، العدد الرابع، ب س ن .
6. فضيلة بلحجين، مدى تطبيق قواعد التنازع على سندات الشحن الالكترونية، مجلة الدراسات و البحوث القانونية، جامعة المسيلة، العدد التاسع، جوان 2018 .
7. مروة محمد العيسوي، تنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الالكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، المجلد الثاني من العدد 34، جامعة القصيم، السعودية ، سنة 2018 .

8. نبيلة الكردي، السفتجة الالكترونية، مجلة النبراس لدراسات القانونية، المجلد الثاني مارس 2017 .

#### خامسا:المواقع الالكترونية

1. أية الوصيف، بحث قانوني شامل عن ماهية التوقيع الالكتروني، [www.mohamh.net](http://www.mohamh.net) تاريخ الاطلاع 2020-09-18 ، ساعة الاطلاع 1:15.
2. إبراهيم عبد الغفور، عقد النقل البحري، صفحة إبراهيم عبد الغفور للمنشورات القانونية، facebook.com تاريخ الاطلاع 2020-08-11، 11:45 .
3. سعود العماري، سند الشحن البحري ، [www.alyaum.com](http://www.alyaum.com) تاريخ الاطلاع 14:00 .

# الفهرس

الفهرس

الإهداء	د
قائمة أهم المختصرات:	هـ
مقدمة	2
<b>الفصل الأول : الأحكام العامة لسند الشحن الإلكتروني</b>	<b>6</b>
المبحث الأول: ماهية سند الشحن الإلكتروني	7
المطلب الأول: مفهوم سند الشحن الإلكتروني	7
الفرع الأول: تعريف سند الشحن الإلكتروني	8
أولاً: تعريف سند الشحن التقليدي:	8
ثانياً: تعريف سند الشحن الإلكتروني	8
الفرع الثاني: خصائص سند الشحن الإلكتروني	9
خامساً: عدم وجود دعامة مادية	11
الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لسند الشحن الإلكتروني	11
الفرع الرابع: تميز سند الشحن الإلكتروني عن غيره من السندات الإلكترونية	12
أولاً: تمييز سند الشحن الإلكتروني عن السفنجة الإلكترونية	13
ثانياً: تمييزه عن الشيك الإلكتروني:	13
المطلب الثاني: بيانات سند الشحن الإلكتروني و أشكاله	14
الفرع الأول: بيانات سند الشحن الإلكتروني	15
أولاً: هوية الأطراف	15
ثانياً: بيان عناصر الرحلة البحرية الواجب إتمامها	16
ثالثاً: تاريخ إصدار وثيقة الشحن و توقيعها	17
رابعاً: وصف و تعيين البضائع	17
الفرع الثاني: أشكال سند الشحن الإلكتروني	18

21	المبحث الثاني: إنشاء سند الشحن الالكتروني و مخاطره
21	المطلب الأول: إنشاء سند الشحن الالكتروني
22	الفرع الأول: الشروط الشكلية لسند الشحن الالكتروني
22	أولاً: أطراف سند الشحن الالكتروني
22	1 الناقل :
22	2 الناقل الفعلي:
22	3 الشاحن:
23	4 المرسل إليه:
23	ثانياً: الكتابة
25	ثالثاً: التوقيع
25	رابعاً- الشروط القانونية:
26	الفرع الثاني: الشروط الموضوعية لسند الشحن الالكتروني
27	الفرع الثالث: إجراءات سند الشحن الالكتروني
28	المطلب الثاني: المخاطر التي يواجهها سند الشحن الالكتروني
28	الفرع الأول: مخاطر الخطأ
28	أولاً: الخطأ البشري
29	ثانياً: الخطأ الفني
29	ثالثاً: الخطأ الخارجي
30	الفرع الثاني: مخاطر الغش المعلوماتي
31	ثانياً: وسائل تفادي مخاطر سندات الشحن الالكتروني
33	خلاصة الفصل الأول :
<b>33</b>	<b>الفصل الثاني الوظائف القانونية لسند الشحن الإلكتروني</b>
33	المبحث الأول: سند الشحن الإلكتروني كأداة إثبات عقد النقل البحري للبضائع

34	المطلب الأول: القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني
35	الفرع الأول: شروط الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني
35	أولا. الكتابة الإلكترونية:
37	ثانيا. التوقيع الإلكتروني:
37	(1) الشروط اللازمة في التوقيع حتى يحقق وظيفته في الإثبات
38	(1) صور التوقيع الإلكتروني :
38	أ. التوقيع الرقمي
38	ب. التوقيع بالقلم الإلكتروني:
39	ج. التوقيع الكودي (البطاقات الممغنطة)
39	د. التوقيع البيومترى:
40	ثالثا. التوثيق الإلكتروني:
41	الفرع الثاني: بدائل سند الشحن الإلكتروني في الإثبات
41	أولا: أمر التسليم الإلكتروني:
41	ثانيا: وثيقة متعددة الوسائط الإلكترونية:
41	ثالثا: تذكرة النقل البحري الإلكتروني
42	المطلب الثاني: موقف الاتفاقيات الدولية ولقوانين الوطنية من الوظيفة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني
43	الفرع الأول: موقف الاتفاقيات الدولية من الوظيفة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني
43	أولا: نظرة اتفاقية بروكسل لسنة 1924 للقوة الثبوتية لسندا لشحن الإلكتروني:
44	ثانيا: موقف معاهدة هامبورج 1978 من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني
46	الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من وظيفة اثباتية لسند الشحن وفق القانون المدني:
46	أولا: وفق القانون البحري الجزائري.
48	ثانيا: موقف القوانين المقارنة
49	المبحث الثاني: سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات استلام البضائع وحيازتها
50	المطلب الأول: سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات استلام البضائع من طرف الناقل

---

51	الفرع الأول: نسخ سند الشحن التقليدي
53	الفرع الثاني : مدى إمكانية اعتبار سند الشحن الإلكتروني كأداة استلام البضائع من طرف الناقل
54	الفرع الثالث: صور سند الشحن الإلكتروني
54	المطلب الثاني: سند الشحن الإلكتروني كأداة لحيازة البضائع
55	الفرع الأول : سند الشحن الإلكتروني أداة لتمثيل البضائع
56	الفرع الثاني: شروط تمثيل سند الشحن الإلكتروني للبضائع
56	أولاً : تحقيق ذاتية البضائع
57	ثانياً : إعطاء الحائز الحقيقي التسلم و التصرف
57	ثالثاً: حيازة الرسالة كافية الحيازة الرمزية للبضائع
59	خلاصة الفصل الثاني:
59	خاتمة
50	قائمة المراجع

## ملخص :

سند الشحن الالكتروني يعتبر من أهم الوسائل المستعملة في تسهيل عملية النقل الدولي للبضائع عبر البحر، وكذلك من أهم الوسائل البديلة للمستندات الورقية، يتميز بوظائف قانونية حيوية وهامة تتمثل في ثلاث وظائف أساسية فهي أداة لإثبات استلام الناقل للبضاعة وأداة لتمثيلها وأيضا أداة لإثبات عقد النقل البحري، ولذلك سعت الكثير من الدول والمنظمات الدولية نحو تنظيم سند الشحن الالكتروني بما يتلائم مع طبيعته الائتمانية و الإثباتية .

**الكلمات المفتاحية :** سند الشحن الالكتروني، ناقل، شاحن، بيانات، القوة الثبوتية .

## Résumé :

Le connaissance électronique est considéré comme l'un des moyens les plus importants utilisés pour faciliter le transport international de marchandises par mer, ainsi que l'un des moyens alternatifs les plus importants pour les documents papier. Par conséquent, de nombreux pays et organisations internationales ont cherché à organiser le connaissance électronique en fonction de sa nature de crédit et de preuve.

**Mots clés:** connaissance électronique, transporteur, chargeur, données, force d'identification.