



جامعة مولود معمري تيزي وزو  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



## سند الشحن البحري الإلكتروني

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: القانون الخاص

تحت إشراف الأستاذ:

د/ أعراب كميلة

من إعداد الطالب:

- بشير أرزقي

- سعدي عبد المالك

### لجنة المناقشة

أ.د/ يسعد حورية، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسا

د/ أعراب كميلة، أستاذة محاضرة "ب"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو... مشرفا ومقررا

د/ بوخرس بلعيد، أستاذ محاضر "أ"، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2024/06/11

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# شُكْرُهُ وَعِرْفَانُهُ

نحمد الله عز وجل على إتمام نعمته علينا ونشكره على توفيقنا لإتمام هذا العمل، ونحمده

حمدا طيبا كثيرا كما ينبغي لجلال وجهه و عظيم سلطانه مصدقا لقوله:

﴿ فاذكروني أذكركم و أشكروا لي ولا تكفرون ﴾

الآية 152 من سورة البقرة

نتقدم بخالص الشكر والامتنان والتقدير

للأستاذة الكريمة

" أعراب كميلة "

لقبولها الإشراف على هذه المذكرة و التي قدمت لنا يد العون ولم تبخل علينا بنصائحها و

توجيهاتها جزاها الله خيرا ورزقها الصحة والعافية

وشكر موصول إلى كافة أساتذة الكلية المحترمين و بالأخص الذين كانوا لنا سند طوال

مشوارنا الدراسي

كما نتقدم بشكرنا إلى لجنة المناقشة التي قبلت مناقشة هذه المذكرة

بشير أرزقي 

سعدى عبد المالك

# إِهْدَاء

إلى أُمي الغالية أطال الله في عمرها وأكثر من حسناتها، من علّمتني العطاء، وغمرتني بحنانها وكرمها و دعائها.

إلى أبي الحبيب أطال الله في عمره ورزقه الصحة و العافية، الذي كان رفيق دربي بنصائحه و توجيهاته القيمة

إلى نسيبي العزيز بلقاسم و الذي كان بمثابة والدي، كان العون في مسيرتي الدراسية، و نسيبتي العزيزة و التي كانت بمثابة أم ثانية و التي كانت دائما تدعمني بالنصائح والدعاء.

إلى زوجتي العزيزة، من ملأت حياتي بالتحدي، وتخطي الصعاب و كانت سندي و عزيمتي لإكمال الدراسة.

إلى ابنتي العزيزة ندى لينة و ابني الغالي محمد أمير

إلى كل إخوتي وأخواتي الأعزاء

إلى كل أصدقائي الأوفياء خاصة صديقي العزيز عبد المالك

اهدي لكم جميعا هذا العمل

إن إنهنائي عملي لم يكن ليتم لولا دعواتكم و دعمكم، وأتمنى أن ينال رضاكم.

بشير أرزقي 

# إِهْدَاء

إلى من تدعو الله كل يوم على أن يرزقنا الصحة و النجاح..... إلى أُمي الغالية أطال  
الله في عمرها

إلى من غرس في نفسي بذور الصدق و المحبة و سقاها بالحكمة و الذي جند نفسه و  
روحه و صحته لتربيتي..... إلى أبي الغالي أطال الله عمره

إلى من تقاسمت معهم رغيف الخبز و كبروا معي تحت سقف واحد وعشت معهم أجمل  
أيام حياتي حتى القلم يعجز عن وصفكم إلى إخوتي الأعزاء: إيناس و أبنائها أخي  
ياسين أختي لينة وأختي الصغيرة ياسمين

إلى كل من ساهم في مساعدتي و نصحي منذ كنت صغيرا أعمامي لحسن و الوليد إلى  
أصدقائي و بالأخص زميلي بشير أرزقي  
أهديكم جميعا هذا العمل

سعدي عبد المالك



## قائمة أهم المختصرات

أولاً: باللغة العربية

- ج.ر.ج.ج: جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

- ص: صفحة.

- ص ص: من صفحة إلى صفحة

ثانياً: باللغة الأجنبية

**EDI** : Electronic Data Interchange.

**UNICTRAL**: United Nations Commission on International Trade Law.

**CMI**: Comité Maritime International.

**UNCTAD**: United Nations Conference on Trade and Development.

**SWIFE**: Society for Worldwide Interbank Financial Transactions.

**P.I.N**: Personal Identification Number

**EDIFACT**: Electronic Data Interchange For Administration Commerce And Transport

**LTM** : Lettre de transport maritime

## مقدمة:

تشهد عملية النقل البحري في العصر الحديث تحولا هاما نحو التكنولوجيا الرقمية، حيث يسهم التقدم التكنولوجي في تحسين عمليات النقل البحري، من بين التطورات الرئيسية في هذا السياق يأتي سند الشحن البحري الإلكتروني، والذي بدوره أحدث تحولا كبيرا في الوثائق الورقية التقليدية المستخدمة في هذا المجال.

يعتبر سند الشحن البحري الإلكتروني تطبيق للتقنيات الرقمية في عمليات الشحن البحري، حيث يصدر ويتبادل بواسطة وسائل إلكترونية، فكان حل للعديد من التحديات التي كانت تواجهها الوثائق الورقية التقليدية مثل التأخيرات و التكاليف العالية ومشكل التلاعب والفقدان.

فرضت التجارة الإلكترونية نفسها بقوة خلال الحقبة الأخيرة من القرن العشرين، ما نتج عنه تغيير للمفاهيم السائدة في شتى المعاملات وتغيير نظم الإثبات، فقابلها توسع كبير في نطاق تبادل البيانات في العمليات التجارية والذي حل تدريجيا محل الوثائق والمستندات الورقية، فكان سند الشحن البحري الإلكتروني واحدا من أهم الوثائق التي أوجدها هذا النظام في ميدان النقل الدولي للبضائع عبر البحر كبديل عن السندات الورقية.

فرغم الوظائف المهمة التي يؤديها سند الشحن البحري التقليدي إلا أن له بعض المساوئ، منها كثرة الاستعمال الورقي حيث تقدر كمية الأوراق المستعملة في ظل هذا النظام بالوزن وليس بالعدد ولا يخفى ما في ذلك من إرهاق وكلفة كبيرة حيث تبلغ كلفة الوثائق والجهود المبذولة في إعداد هذه الوثائق عشرة بالمائة من قيمة الشحنة<sup>1</sup>.

1- حوالمف حللمة، "سند الشحن البحري الإلكتروني"، المجلد الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 5، 2017، ص 53

الهدف في هذه الدراسة في إظهار أساسيات سند الشحن البحري الإلكتروني، بدءاً من نشأته وتعريفه ومزاياه وطرق استخدامه، مروراً بخصوصياته والمشاكل التي يتعرض إليها بعد حله محل السند الورقي التقليدي، وصولاً إلى الالتزامات التي يوقعها على طرفيه، مع حالات قيام المسؤولية بالنسبة للناقل البحري عند إخلاله بأحد التزاماته.

من خلال فهم مدى أهمية هذا التحول نحو الرقمنة في صناعة الشحن البحري، يمكننا فهم كيف يمكن أن يحدث هذا التطور تغييراً كبيراً في كفاءة العمليات وتسهيل التجارة العالمية، مما يؤدي إلى استفادة أكبر للأطراف المعنية في سلسلة التوريد وتعزيز التنمية الاقتصادية.

توجد عدة أسباب وراء اختيار هذا الموضوع، منها:

\* التطور التكنولوجي حيث يشهد العالم تحولاً كبيراً نحو التكنولوجيا الرقمية في مختلف الصناعات بما في ذلك صناعة الشحن البحري، إذا تقدم التكنولوجيا الحديثة فرصاً جديدة لتحسين عمليات الشحن وتسهيلها، وسند الشحن البحري الإلكتروني هو جزء من هذا التطور.

\* سند الشحن الإلكتروني أثر على الاقتصاد العالمي حيث يلعب دوراً حيوياً في التجارة العالمية و النقل البحري للبضائع، وبالتالي فإن تحسين عمليات الشحن يمكن أن تؤثر بشكل كبير على الاقتصاد العالمي.

\* التحديات البيئية، قطاع الشحن يواجه التحديات البيئية للانبعاثات الضارة والتأثيرات البيئية السلبية، فمن خلال تبني التكنولوجيا الرقمية مثل سند الشحن البحري الإلكتروني يمكن التقليل من الاستهلاك الورقي والأثر البيئي لعمليات الشحن.

\* قد تواجه الشركات في صناعة الشحن البحري تحديات قانونية وتنظيمية فيما يتعلق بالتبادل الورقي للوثائق يمكن أن يساعد التبني الواسع لسند الشحن البحري الإلكتروني في تسهيل الامتثال للمتطلبات القانونية والتنظيمية وتبسيط العمليات.

\* إن اعتماد سند الشحن البحري الإلكتروني يؤدي إلى توفير تكاليف قليلة ويحسن كفاءة عمليات الشحن، مما يمنح الشركات ميزة تنافسية قوية في سوق الشحن البحري.

باختصار فإن اختيار هذا الموضوع يأتي نتيجة لأهميته الاقتصادية و التكنولوجيا والبيئية، وكذلك تأثيره على العمليات التجارية العالمية والاقتصاد بشكل عام.

وعليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي سند الشحن البحري الإلكتروني انطلاقاً من الإشكالية التالية:

**\* فيما يتمثل النظام القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني ؟**

لدراسة هذا الموضوع اعتمدنا على المنهج الاستقرائي، لأننا نقوم بوصف وتحليل ما هو موجود في النصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية بما يتعلق بسند الشحن البحري الإلكتروني.

## الفصل الأول

### الأحكام العامة لسند الشحن البحري الإلكتروني

يعد سند الشحن البحري وثيقة النقل بحرا وهو الذي يمثل الضمان القانوني بين الناقل والشاحن لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه ويتميز سند الشحن البحري الإلكتروني على نظيره الورقي بالعديد من الخصائص منها عامل السرعة الذي يلعب دورا هاما في المعاملات التجارية خاصة مع التطور التكنولوجي في الوقت الحاضر، والقضاء على مشكلة الأوراق التي تصل إلى حد كبير سواء في عددها أو نفقات استخراجها، زيادة على ذلك حماية سند الشحن البحري الإلكتروني من التزوير والتلاعب بمعطياته.

يعتبر سند الشحن البحري الإلكتروني وليد العصر الحديث والذي بدء يحل تدريجيا محل سند الشحن البحري الورقي التقليدي، جاء مترامنا مع التطور العلمي والتكنولوجي خاصة بعد تقدم التجارة الإلكترونية خطوة نحو الأمام، وبالأخص في ميدان نقل البضائع بحرا، وعليه يمكن للشركات استخدام سند الشحن البحري الإلكتروني بدلا من الوثائق الورقية التقليدية وذلك لتسهيل عمليات الشحن وتقليل التكاليف، خاصة بعد تطور نظام تبادل البيانات الإلكترونية.

للتعرف على النسخة المستحدثة لسند الشحن في شكله الإلكتروني كان إلزاما علينا التطرق إلى ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني (المبحث الأول)، وصولا إلى خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني من حيث ضوابط إنشائه و من حيث تمييزه عن بعض الوثائق المشابهة له (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني

يعتبر سند الشحن الإلكتروني وثيقة تستخدم لتثبيت عملية شحن البضائع عبر البحر، ويتم الإنشاء و التبادل في مثل هذا النوع من السندات عبر الانترنت أو منصات الشحن الإلكترونية المختلفة، هذا ما يجعله يتميز بمفهوم خاص به (المطلب الأول)، كما أن لهذا السند حجية خاصة (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### مفهوم سند الشحن البحري الإلكتروني

يعد سند الشحن البحري الإلكتروني من الأساليب الجديدة التي جاءت لتسهيل عملية نقل البضائع بحرا، ورغم أنه من الأساليب الجديدة إلا أن نشأته تعود إلى القدم (الفرع الأول)، كما منحت له عدة تعاريف (الفرع الثاني)، ومن هذه التعاريف يتم استخلاص الشروط الواجب توافرها في هذا السند (الفرع الثالث)، وخصائصه (الفرع الرابع)، ولهذا السند صورتين (الفرع الخامس).

## الفرع الأول

### نشأة سند الشحن البحري الإلكتروني

يعد سند الشحن البحري الوثيقة الحقيقية لنقل البضائع بحرا، فهو الذي يمثل الضمان القانوني بين الناقل والشاحن لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه، ونظرا للتطور في وسائل الإتصالات بموجب التقنيات الحديثة يتم تحرير هذا السند عبر الشبكات الإلكترونية بين الشاحن والناقل.

حاولت شركات الملاحة البحرية العاملة على خط أوروبا أمريكا الشمالية منذ عام 1970 أن تبسط إجراءات التجارة البحرية عن طريق تحويل الوثائق الورقية إلى إلكترونية ومن بينها تذكرة النقل البحري، وكان السبق لشركة سيدوكس في أوائل الثمانينات من القرن

الماضي عندما قامت بإجراء تجريبه إصدار سند شحن بحري يجمع بين كل من النظامين الورقي و الإلكتروني<sup>1</sup>، وهذا المشروع من المحاولات التي بذلتها الدول والمؤسسات لتطوير أنظمة تعتمد على الرسائل الإلكترونية و خصوصا فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية، حيث تبنى مصرف CHASE MANHATTAN مشروع SEADOCS الذي يكون فيه المصرف وسيطا مركزيا لاستقبال مستندات الشحن إلكترونيا وتسجيل التحويلات التي تجري عليه، وهذه التجربة كانت عام 1986 وركزت على التجارة في قطاع النفط، إلا أن هذه التجربة للتداول الإلكتروني لسندات الشحن البحرية دامت أقل من سنة واحدة حيث كان نصيبها الفشل<sup>2</sup>.

كانت المحاولة الثانية الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية، محاولة اللجنة البحرية الدولية CMI إذ وضعت عام 1990 قواعد لسندات الشحن الإلكترونية، فكرست اللجنة عملها لتسهيل التجارة البحرية والنقل الدولي وتحسينها، وهذه القواعد ذات طبيعة اختيارية لا يكون لها التأثير والنفوذ إلا إذا أدمجها الأطراف في عقودهم، وهذه القواعد وضعت لتعالج التداول الإلكتروني لسندات الشحن الإلكترونية فهي تطبق متى ما حصل الاتفاق بين الأطراف على تطبيقها<sup>3</sup>.

يشكل مشروع بوليو أحد أحدث المحاولات لتكرار العمل بسندات الشحن القابلة للتداول إلكترونيا، حيث قدم عالم النقل البحري بوليو فرصة الحصول على نظام بدون ورق تماما مع توفير التكاليف والسرعة والكفاءة<sup>4</sup>.

1- علي الدين رشا، "النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد 57، 2015، ص ص 295، 296

2- خليل إبراهيم محمد خليل، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية "دراسة مقارنة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص 235

3 - خليل إبراهيم محمد خليل، مرجع نفسه، ص 238

4 - G.I Zekos, «Electronic bills of lading and negotiability», the journal of world intellectual property, volume 4, 2001, p 977.

رغم هذا ظهر مشروع Bolero projet وهو نظام خاص بإصدار سندات الشحن الإلكترونية في محاولة لتفادي المشكلات المصاحبة للمتغيرات التكنولوجية<sup>1</sup>، وهو مشروع تجريبي موله جزئياً الاتحاد الأوربي عام 1994 وهو بنيان قانوني للتجارة الدولية غير الورقية، وُدشن هذا المشروع في 01 سبتمبر 1999 ويديره Bolero International Limited وهو مشروع مشترك بين SWIFE وهي جمعية الاتصالات المالية بين المصارف على مستوى العالم وهي جمعية تملكها المصارف وتتولى المسؤولية عن المراسلات المتعلقة بالدفع بين المصارف وبين نادي النقل المباشر وهي شركة تأمين تبادلي تمثل شركات النقل والتخليص ووكلاء الشحن وسلطات الموانئ، ويهدف البوليرو إلى توفير نظام يضمن تبادل أمن لمستندات التجارة الإلكترونية عن طريق تطبيق نظام مركزي للبيانات، ومن أهم مميزاته قدرته على نقل الحقوق من حامل سند الشحن إلى طرف آخر جديد ومن ثم محاكاة وظائف سند الشحن التقليدي الورقي القابل للتداول<sup>2</sup>.

لذلك أصبحت التقنية الإلكترونية الأداة الجديدة المسيطرة على كافة التشريعات الخاصة بالتجارة الدولية، لذا فإن كافة الاتفاقيات الدولية الصادرة من الأونيسترال تصطبغ بهذه التقنية الإلكترونية، حيث وضع الأونيسترال القاعدة العامة ممثلة في اتفاقية الخطابات الإلكترونية لسنة 1990 والتي منها انطلقت، وعليها تبنى كافة الاتفاقيات الخاصة بالتجارة الدولية كقانون التجارة الإلكترونية النموذجي 1992، قواعد روتردام لسنة 2008 حيث نظمت هذه الاتفاقية شكلاً جديداً لسند الشحن هو سند الشحن الإلكتروني<sup>3</sup>.

1- علي الدين رشا، مرجع سابق، ص 297

2- خليل إبراهيم محمد خليل، مرجع سابق، ص ص 241 ، 242

3- عبد القادر علي سعدون أميمة، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2016، ص 410

## الفرع الثاني

### تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني

قدمت عدة تعريفات لسند الشحن الإلكتروني منها التعاريف الفقهية (أولاً)، والتعاريف القانونية (ثانياً).

#### أولاً: التعاريف الفقهية لسند الشحن البحري الإلكتروني

أورد الفقه عدة تعريفات لسند الشحن البحري الإلكتروني منها على سبيل المثال " أنها كتابة غير تقليدية للمعلومات مستخرجة من وسائط خزن لتقنيات علمية، تعمل على تحويل الحروف المكتوبة والسندات المرسلة عن طريقها إلى نبضات كهربائية"<sup>1</sup>.

يعرف محمد إبراهيم موسى بدوره سند الشحن الإلكتروني على أنه رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلام البضاعة، إذ يعد عقد النقل من العقود الرضائية التي تتم بتوافق إرادة طرفيه الناقل والشاحن دون ضرورة إفراغه في شكل معين، وهذا الشكل يمكن أن يكون الكترونياً<sup>2</sup>.

كما عرف بعض الفقهاء سندات الشحن البحرية الإلكترونية على أنها "المعلومات الإلكترونية التي ترسل أو تستلم بوسائل الكترونية أياً كانت وسيلة استخراجها في المكان المستلمة فيه"<sup>3</sup>.

يعرف الأستاذ OLIVIER-CACHARI وثيقة الشحن الإلكترونية على أنها نظام معقد مؤسس على تسجيل الكتروني والذي عليه تثبت أوامر المعنيين المتتابعين والمعلومات المرئية<sup>1</sup>.

1- الحويش عبد الله عبيد، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون،

تخصص قانون تجاري و بحري، كلية الحقوق ، جامعة عين الشمس، مصر، 2019، ص 28

2- أعراب كميلى، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا " دراسة مقارنة "، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم، تخصص

قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2020، ص 216

3- الحويش عبد الله عبيد، مرجع نفسه، ص 29

## ثانياً: التعريف القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني

تم تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في كل من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.

### 1- تعريف الاتفاقيات الدولية لسند الشحن البحري الإلكتروني

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعروفة بقواعد روتردام<sup>2</sup> سند الشحن الإلكتروني في المادة 1 فقرة 18 منه كما يلي: «يعني المعلومات الواردة في رسالة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل وتثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه»<sup>3</sup>، وبذلك تكون قواعد روتردام قد كشفت عن الشكل الإلكتروني لسند الشحن ووظيفته<sup>4</sup>.

يظهر أن قواعد روتردام قد وسعت من تعريف مستند النقل الإلكتروني وجعلت من الوظائف التي يقوم بها نفس وظائف سند الشحن التقليدي والمتمثلة في إثبات تسلم البضائع من طرف الناقل وإثبات عقد نقل البضائع بحراً.

1- أعراب كميلاً، مرجع سابق، ص 216

2- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المسماة بقواعد روتردام 2008

3- المادة 1 فقرة 18 من قواعد روتردام

4- حمدي أحمد وائل، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع طبقاً لإتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً روتردام 2008 مقارنة مع اتفاقية لاهاي فيسبي 1924-1968 وهامبورج 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012، ص 50

## 2- تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في القوانين الوطنية

عرفت العديد من القوانين الوطنية سند الشحن الإلكتروني منها التشريع الجزائري، المصري، الفلسطيني والعراقي.

### أ- تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في التشريع الجزائري

لم يتعرض المشرع الجزائري لسند الشحن الإلكتروني في التقنين البحري، لكن نتيجة للنقلة النوعية التي حققها المشرع عند الانتقال من الكتابة التقليدية إلى الكتابة الإلكترونية تم الاعتراف بها في شتى المعاملات<sup>1</sup>، وذلك من خلال تدخله بأول قانون وهذا في نص المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري التي تنص على ما يلي: «يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات على الورق»<sup>2</sup>.

كما جاءت المادة 327 الفقرة 2 من نفس القانون بنصها على ما يلي: «يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه»<sup>3</sup>.

ليأتي فيما بعد القانون رقم 04-15، مؤرخ في 01 فيفري 2015 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين<sup>4</sup>.

يتضح أن المشرع الجزائري قد دخل مجال الرقمنة العصرية، وخاصة مجال المعاملات الإلكترونية، فيمكن بذلك إعمال هذه القواعد على سند الشحن الإلكتروني<sup>5</sup>، إذ يفهم من النصوص القانونية المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري ولو لم يتطرق إلى سند الشحن الإلكتروني في التقنين البحري إلا أنه يسمح التعامل به، فباعتراف المشرع الجزائري

1- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص ص 213، 214

2- انظر المادة 323 مكرر 1 من الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج، عدد 78، صادر في 30 سبتمبر 1975 (معدل و متمم)

3- أنظر المادة 327 الفقرة 2 من القانون المدني الجزائري

4- القانون رقم 04-15، مؤرخ في 01 فيفري 2015 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين

5- حوالم حليمة، مرجع سابق، ص 55

الإثبات بكل من الكتابة الإلكترونية و المحرر الإلكتروني، فيفهم من هذا قياساً إقراره بسند الشحن الإلكتروني كوسيلة إثبات في عقد نقل البضائع بحراً<sup>1</sup>.

### ب- تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في التشريع المصري

سار المشرع المصري على نسق اتفاقية بروكسل<sup>2</sup> لسنة 1924، وتعديلاتها، ولم يضع تعريفاً لسند الشحن البحري<sup>3</sup>، وقد استخدم مصطلح " المحرر الإلكتروني " صراحة في قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني رقم 15 لسنة 2004 وعرفها في المادة 1 البند ب كما يلي: « المحرر الإلكتروني هو رسالة بيانات تتضمن معلومات تنشأ أو تتدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسيلة الكترونية أو ضوئية أو بأية وسيلة أخرى مشابهة ».

### ج- تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في التشريع الفلسطيني

عرف مشروع قانون المعاملات التجارية الإلكترونية الفلسطيني سند الشحن الإلكتروني بأنه: رسالة بيانات، وتعني رسالة البيانات المعلومات التي يتم إنشاؤها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل الكترونية أو ضوئية أو بوسائل مشابهة ويشمل ذلك تبادل البيانات الإلكترونية أو البريد الإلكتروني أو البرق أو التلكس أو النسخ الورقي<sup>4</sup>.

### د- تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني في التشريع العراقي

عرف قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم 78 لسنة 2012 المستندات الإلكترونية في نص المادة 1 الفقرة 10 على أنه: « المحررات والوثائق التي تنشأ

1- أعراب كميلاً، مرجع سابق، ص 214

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، و التي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج. ر. ج. عدد 28، لـ 3 أبريل 1964

3- علي الدين رشا، مرجع سابق، ص 302

4- الحويش عبد الله عبيد، مرجع سابق، ص 28

أو تدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسائل إلكترونية بما في ذلك تبادل البيانات إلكترونياً أو بالبريد الإلكتروني أو البرق أو التلكس أو النسخ البرقي ويحمل توقيعاً إلكترونياً<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### الشروط الواجب توافرها في سند الشحن البحري الإلكتروني

يجب أن يتوفر سند الشحن الإلكتروني على شروط موضوعية (أولاً)، وشروط شكلية (ثانياً).

#### أولاً: الشروط الموضوعية لسند الشحن الإلكتروني

تتمثل الشروط الموضوعية لسند الشحن الإلكتروني فيما يلي:

##### 1- الإيجاب باستخدام الوسائل الإلكترونية

يقصد بالإيجاب عموماً التعبير البات عن الإرادة الأولى التي تظهر في العقد عارضة على شخص آخر إمكانية التعاقد معه ضمن شروط معينة، ولهذا يشترط في الإيجاب أن يكون واضحاً موجهاً لشخص معين وأن يكون باتاً<sup>2</sup>.

إن اتفاقية الخطابات الإلكترونية عندما أشارت في المادة 11 لم تشر إلى الإيجاب وإنما أشارت إلى الدعوة إلى تقديم العروض، وهي مرحلة سابقة على الإيجاب، وبذلك تكون قد ميزت بين الإيجاب و الدعوة إلى تقديم عروض بمفهوم المخالفة<sup>3</sup>.

1- عبد التميمي عباس اسكندر، "سند الشحن الإلكتروني"، مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية، المجلد 13، العدد 84، 2023، ص 11

2- ربحي فاطمة الزهراء، قانون المعاملات الإلكترونية وفقاً لقانون 18-05، الطبعة الثانية، بيت الأفكار، الجزائر، 2021، ص 129

3- أنظر المادة 11 من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية

بمعنى أنه لا يعد اقتراحا بإبرام عقد، إذا كان الاقتراح موجها إلى شخص معين أو إلى أشخاص معينة، وكان من الواضح أن مقدم الاقتراح ينوي الالتزام به في حالة القبول، ولما كان عقد النقل البحري يتم برغبة من مالك البضاعة في نقل البضاعة، فإنه يوجهه إلى شخص معين ومن ثم فإن ذلك يعد مكان إيجابا بالنقل ويكون ذلك بواسطة الخطاب الإلكتروني، ويعد مكان الإيجاب هو المكان الذي يوجد به مقر عمل المنشئ (مالك البضاعة) تطبيقا لنص المادة 10 الفقرة 3 من اتفاقية الخطابات الإلكترونية.

حددت اتفاقية الخطابات الإلكترونية وقت الإيجاب بأنه وقت إرسال الخطاب الإلكتروني وهو الوقت الذي يغادر فيه الخطاب الإلكتروني نظام المعلومات<sup>1</sup>.

للتعبير عن الإيجاب اختار المشرع الجزائري مصطلح العرض التجاري، وذلك في المادة 10 من قانون التجارة الإلكترونية، التي جاء فيها مايلي " يجب أن تكون كل معاملة تجارية إلكترونية مسبقة بعرض تجاري إلكتروني"<sup>2</sup>.

الملاحظ من خلال هذه النصوص أنه لا يختلف الإيجاب الإلكتروني عن الإيجاب العادي من كونه العرض الصادر من شخص يعبر به على وجه جازم عن إرادته في إبرام عقد معين، غير أن الإيجاب الإلكتروني يتميز بالصفة الإلكترونية<sup>3</sup>.

## 2- القبول باستخدام الوسائل الإلكترونية

يعرف القبول بأنه هو التعبير عن إرادة من وجه إليه الإيجاب وبناء على هذا التعبير يمكن أن ينعقد العقد، فبالقبول تتوافق الإرادتان أو تتلاقى الإرادتان من أجل إحداث أثر

1- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 40

2- أنظر المادة 10 من قانون رقم 18-05 المؤرخ في 24 شعبان عام 1439 الموافق 10 مايو سنة 2018، يتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج ر ج ج، العدد 28، الصادر 2018

3- ربحي تبوب فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص 130

قانوني معين<sup>1</sup>، الإيجاب لا يكفي للتعاقد بل لا بد أن يصدر قبول مطابق للإيجاب من الطرف الثاني وهو ما أشارت إليه المادة 64 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري بنصها على ما يلي: « غير أن العقد يتم، ولو لم يصدر القبول فوراً، إذا لم يوجد ما يدل على أن الموجب قد عدل عن إيجابه في الفترة ما بين الإيجاب والقبول، وكان القبول صدر قبل أن ينفض مجلس العقد »<sup>2</sup>.

الأصل أنه لكي ينعقد عقد النقل لا بد من تطابق الإيجاب مع القبول وذلك في كل الأمور التي يتناولها حتى لو كان من بين الأمور ما هو ثانوي، فإذا وقع خلاف بين الإيجاب والقبول بمعنى أن اقتران القبول بما يزيد عن الإيجاب، أو يقيد منه أو يعدل فيه، كان ذلك رفضاً للإيجاب متضمناً إيجاباً جديداً<sup>3</sup>.

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

غير أنه يشترط في القبول أن يصدر في مواجهة من وجه له الإيجاب، على أن تتجه نية القابل إلى إبرام العقد، كما يجب أن يطابق القبول الإيجاب وأن يصدر القبول قبل سقوط الإيجاب<sup>4</sup>.

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

1- ربحي تبوب فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص 136

2- حيفري نسيمه أمال، العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقاً لاتفاقية روتردام " دراسة مقارنة "، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة وهران 2، 2017، ص 125

3- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 42

4- حيفري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص 125

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

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

إن سكوت أحد المتعاقدين في التعامل السابق بينهما عبر الإنترنت يمكن أن يستنتج من القبول شأنه في ذلك شأن القبول التقليدي، ويرى جانب آخر من الفقه أن السكوت لا يصلح للتعبير عن القبول الإلكتروني ولذلك فإن من يتسلم رسالة إلكترونية عبر الإنترنت تتضمن إيجابا وينص فيها على أنه إذا لم يرد على هذا العرض خلال مدة معينة اعتبر ذلك قبولا، فمن الصعوبة اعتبار السكوت الملابس تعبيراً عن القبول الإلكتروني والذي يحدث كثيرا عبر شبكة المعلومات الإلكترونية، فإن ذلك لا يكفي من الناحية العملية لاعتبار السكوت قبولا، إلا إذا كان هناك اتفاق صريح أو ضمني بين أطراف التعاقد<sup>1</sup>.

1- حيفري نسيمة أمال، مرجع سابق، ص ص 125، 126

فتكوين عقد النقل غالبا ما يتم بين غائبين وتكون هناك فترة زمنية قد تستغرق ثوان تفصل بين صدور القبول وعلم الموجب به، ويصدد ذلك بوجه عام تعدد النظريات التي تكشف عن وقت انعقاد العقد وهم نظرية إعلان القبول ونظرية تصدير القبول ونظرية تسلّم القبول ونظرية العلم بالقبول<sup>1</sup>، فأعلان القبول هو اللحظة التي يعلن فيها المخاطب بالإيجاب قبوله للتعاقد فمتى ضغط القابل على زر الموافقة اعتبر ذلك قبولا صريحا منه<sup>2</sup>.

كما يجب أن تكون مطابقة القبول للإيجاب تامة بدون زيادة أو نقصان عما ورد في الإيجاب، حيث تنص المادة 66 من القانون المدني الجزائري على مايلي: « لا يعتبر القبول الذي يغير الإيجاب إلا إيجابا جديدا »، كما يشترط في القبول أيضا أن يقترن بإيجاب قائم فإذا تحققت إحدى حالات سقوط الإيجاب فإن القبول الصادر يعتبر إيجابا جديدا يحتاج إلى قبول من طرف الآخر لانعقاد العقد<sup>3</sup>.

متى استكمل الإيجاب شروطه ووافقه قبول مكتمل انعقد العقد، ومعنى التوافق أن يقترن الإيجاب بقبول مطابق له، فلا بد أن يصدر من أحد أطراف العقد إيجاب ويصدر قبول من الطرف الآخر حتى يتحقق التوافق بين الإرادتين المؤدي إلى انعقاد العقد، واقتران الإيجاب والقبول له أهمية بالغة في تحديد زمان ومكان انعقاد العقد<sup>4</sup>.

### ثانيا: الشروط الشكلية لسند الشحن البحري الإلكتروني

تتمثل الشروط الشكلية لسند الشحن الإلكتروني فيما يلي:

1- الكتابة الإلكترونية: تعتمد التشريعات الكتابة لإثبات التصرفات القانونية في الغالب فلا مانع من كتابة سند الشحن بأي شكل يتفق عليه أطرافه إذ لا يوجد هناك شكل

1- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 44

2- حيفري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص 127

3- ربحي تبوب فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص 137

4- حيفري نسيمه أمال، مرجع نفسه، ص 128

ثابت له لكي تمنح له صفة السند إذا لا يوجب تدوينه على وسيط ورقي ولا يستلزم إتباع شكل معين وأسلوب الكتابة أو مادتها تمنح السند قوة الإثبات في مواجهه طرفيه والغير .  
تأتي الكتابة على رأس وسائل إثبات التصرفات القانونية ويرجع ذلك لسهولة حفظها وبالتالي إمكانية الرجوع إليها في حالة نشوب نزاع بين طرفي العلاقة التعاقدية<sup>1</sup>.  
لم تعرف الاتفاقيات الدولية ولا التقنين البحري الجزائري الكتابة التي يستلزمها سند الشحن الإلكتروني، لكن نجد أن المشرع الجزائري عرف الكتابة الإلكترونية في المادة 323 مكرر من القانون المدني الجزائري بنصها على ما يلي: « ينتج الإثبات بالكتابة من تسلسل حروف وأوصاف أو أرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها وكذا طرق إرسالها»، كما نصت المادة 323 مكرر 1 من نفس القانون بين الإثبات بالكتابة على الورق و الكتابة في الشكل الإلكتروني بشروط بنصها على ما يلي: « يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها»<sup>2</sup>.

## 2- وجوب توفر سند الشحن الإلكتروني على التوقيع الإلكتروني

يؤدي التوقيع وظائف عدة منها تعيين هوية الشخص وإقرار الموقع بما هو مدون في السند وحصول الرضا والالتزام بما هو مكتوب وموقع عليه من قبل الشخص ذاته، فالتوقيع هو حجر الزاوية في بناء أي سند، ومن بين هذه السندات سند الشحن البحري الإلكتروني، إلا أن التوقيع هنا يأخذ صورة إلكترونية وقد ذهبت التشريعات المقارنة إلى أفراد تنظيمها قانونيا مستقلا للتوقيع الإلكتروني باعتباره أحد تطبيقات المستند الإلكتروني، وترك باقي

1- أعراب كميّلة، مرجع سابق، ص 218

2- أنظر المواد 323 مكرر و323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري

التطبيقات للتنظيم العام المعني بالمعلومات الإلكترونية ومن بينها القانون الانجليزي والقانون الأمريكي.

اشترط المشرع الجزائري، على غرار معظم المشرعين في العالم، لتمتع التوقيع الإلكتروني بالحجية جملة من الشروط حددها القانون المدني بموجب المادة 323 مكرر والمادة 323 مكرر 1، وأضاف إليها عند إصدار قانون سنة 2015 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين مفهوم آخر للتوقيع الإلكتروني<sup>1</sup>.

يعد التوقيع الإلكتروني وسيلة إلكترونية يمكن بمقتضاها تحديد هوية الشخص المنسوب إليه التوقيع مع توافر النية لديه في أن ينتج آثاره القانونية.

بالرجوع إلى ما جاءت به قواعد روتردام 2008 نجد أنها بموجب المادة 21 نصت على أنه يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه، ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني<sup>2</sup>.

### 3- وجوب توفر سند الشحن البحري الإلكتروني على بيانات معينة

يتحدد الشكل الإلكتروني لسند الشحن في أنه رسالة البيانات التي تتضمن نقل المعلومات الكترونيا من حاسوب إلى حاسوب آخر، تلك التي تصدر من الناقل، حيث من يتسلمها تعد البضاعة المذكورة فيها لحساب من أرسلت إليه (أي من يحمل سند الشحن)<sup>3</sup> تتضمن طبقا للمادة 36 من اتفاقية روتردام سنة 2008 على مايلي:

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

1- ربحي تبوب فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص 258

2- حيفري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص 133

3- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 51

- أ- وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل.
- ب- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع.
- ج- عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع.
- د- وزن البضائع إذا ما أوردته الشاحن.
- 2- يدرج أيضاً في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:
- أ- بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها.
- ب- اسم الناقل وعنوانه.
- ج- التاريخ الذي تسلم فيه للناقل أو الطرف المنفذ البضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة، أو الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.
- د- وإذا كان مستند النقل قابلاً للتداول، عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول، في حال إصدار أكثر من نسخة أصلية واحدة.
- 3- يدرج كذلك في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35:
- أ- اسم المرسل إليه وعنوانه، إذا حددهما الشاحن.
- ب- اسم السفينة، إذا كان محددًا في عقد النقل.
- ج- مكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوماً لدى الناقل.
- د- ميناء التحميل وميناء التفريغ إذا كان محددتين في عقد النقل<sup>1</sup>.

---

1- المادة 36 من قواعد روتردام 2008

يلاحظ من النص الوارد أعلاه أن قواعد روتردام لسنة 2008 إذا كانت قد حددت الشكل الإلكتروني لسند الشحن، فإنها قد حددت ما يتضمنه سند الشحن الإلكتروني من بيانات<sup>1</sup>.

## الفرع الرابع

### خصائص سند الشحن البحري الإلكتروني

يتميز سند الشحن البحري الإلكتروني بخصائص عديدة، إذ يتم إبرامه يتم عن طريق وسائط الكترونية (أولا)، يجمع بين خاصيتي الدولي والداخلي (ثانيا)، كما توفر سندات الشحن البحري الإلكتروني عامل الأمان (ثالثا)، وأخيرا خصوصيته من حيث صفته و أثره (رابعا).

#### أولا: سند الشحن البحري الإلكتروني يتم إبرامه عن بعد وبوسائط الكترونية

لا يختلف سند الشحن الإلكتروني عن سند الشحن التقليدي من حيث البيانات التي يتضمنها وإنما يختلفان من حيث طريقة إبرام كلا منهما، فسند الشحن الإلكتروني يتم إبرامه باستخدام الوسائط الإلكترونية والتي تعتبر بمثابة الأرضية التي يعتمد في وجوده عليها، كما يتم عن بعد حيث إن الإيجاب والقبول يتم فيه دون تلاقي الشاحن والناقل في مجلس واحد بل عن طريق وسيلة من الوسائل الحديثة وهو يعد بمثابة مجلس افتراضي، أي عدم الحضور المادي لإطرافه في لحظة تبادل الرضا بينهم، فهو يتم عبر وسيلة أو أكثر من وسائل الاتصال عن بعد<sup>2</sup>.

يصدر سند الشحن الإلكتروني بين أطرافه الناقل والشاحن دون أن يجمعهما مجلس عقد حقيقي، يتم الاتفاق بوسائل اتصال حديثة وتكنولوجية، إذ يجمع بينهما مجلس عقد

1- أعراب كميّة، مرجع سابق، ص 224

2- مولاي بلقاسم، " وثيقة الشحن الإلكترونية و نظام تبادل البيانات إلكترونيًا "، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل

، العدد 8، 2018، ص ص 101، 102

حكمي افتراضي، الأمر الذي يجعل هذا النوع من الاتفاق يبرم بين حاضرين، من حيث الزمان، وبين غائبين من حيث المكان، وهو نوع جديد من مجالس العقد التي يمكن تسميتها بالمجالس الافتراضية<sup>1</sup>.

### ثانياً: سند الشحن البحري الإلكتروني يجمع بين خاصيتي الدولي والداخلي

يعتبر عقد النقل البحري الإلكتروني داخلياً متى كان التعامل الإلكتروني تم تداول بياناته بالوسائط الإلكترونية داخل الدول ذاتها، ويكون دولياً عند إعمال المعيارين الاقتصادي والقانوني وذلك عندما يكون المتعامل بالوسائط الإلكترونية في دولة ومورد الخدمة في دولة ثانية ومقر الشركة التي تعالج البيانات في دولة ثالثة<sup>2</sup>. يساعد نظام تبادل البيانات والسندات الإلكترونية على تحسين إدارة المعلومات وتبادل البيانات الخاصة بنقل البضائع بين أطراف عقد النقل وذلك سواء على المستوى الدولي أو المحلي، الأمر الذي يساعد في الإسراع في وصول البيانات لمن هي موجهة إليه، فيستطيع بالتالي متابعة حركة البضائع المشحونة، فضلاً عن تسلم البضائع في الوقت المتفق عليه<sup>3</sup>.

### ثالثاً: يوفر سند الشحن البحري الإلكتروني عامل الأمان

يقلل نظام تبادل البيانات الإلكتروني من حالات الخطأ واللبس والغموض في المعاملات التجارية، إذ يتم استخدام التشفير الرقمي للبيانات المتبادلة بينهم، إذ لا يعرف مضمونها سوى المتعاقدين في سند الشحن الإلكتروني، وهذا لإضفاء الثقة على سند الشحن الذي

1- حوالم حليمة، مرجع سابق، ص 55

2- مولاي بلقاسم، مرجع سابق، ص ص 101، 102

3- حوالم حليمة، مرجع سابق، ص 55

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

#### رابعاً: يمتاز سند الشحن البحري الإلكتروني بخصوصية من حيث صفته وآثاره

يؤدي تداول وثيقة الشحن الإلكترونية إلى ترخيص الصفة التفاعلية بين مستخدمي الوسائط الإلكترونية الحديثة لا سيما بين البائع ومشتري البضاعة المبينة في سند الشحن الإلكتروني هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن مصدر سند الشحن الإلكتروني يفرد بوضع الشروط وهو ما يجعله من عقود الإذعان دائماً وإن كان هناك من يرى بأنه عقدا رضائياً، كما أن استعمال هذا النوع من السندات نتجت عنه آثارا مهمة من حيث الإثبات وطريقة الوفاء، فمن حيث الإثبات تعتبر الكتابة بالطريقة التقليدية على الورق هي الأساس بينما أصبحت تتم من هذا النوع من الوثائق بالكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، وبالتالي بات يعترف به في النطاق العملي كسند قانوني لإثبات عقد النقل البحري، وأما من حيث طريقة الوفاء فإن النقود الإلكترونية حلت محل النقود العادية من خلال وسائل الدفع الحديثة كالبطاقات البنكية وغيرها<sup>2</sup>.

### الفرع الخامس

#### صور سند الشحن البحري الإلكتروني

حددت قواعد روتردام في الفقرتين 19 و 20 من المادة 1 أنواع سند الشحن الإلكتروني المتمثلة في سند الشحن البحري الإلكتروني القابل للتداول (أولاً)، وسند الشحن البحري الإلكتروني غير قابل للتداول (ثانياً).

1- حوالمف حللمة ، مرجع نفسه ، ص 56

2- مولاي بلقاسم، مرجع سابق، ص ص 101، 102

## أولاً: سند الشحن البحري الإلكتروني القابل للتداول

تنص المادة 1 الفقرة 19 من قواعد روتردام لسنة 2008 على مايلي: "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

أ- يدل بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المطبق على هذا السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضاعة قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحة أنه غير قابل للتداول أو ليس قابل للتداول.

ب- وفي استخدامه بمقتضيات المادة 9 الفقرة 1.

بالتالي فإن سند الشحن البحري القابل للتداول والوارد في نصوص قواعد روتردام لسنة 2008 ينطبق مع مبادئ سند الشحن لأمر في صورته الورقية، فنص المادة أعلاه تشير صراحة إلى أن سند الشحن البحري الإلكتروني هو الذي يتضمن عبارة "لأمر" أو عبارة قابل للتداول أو أي عبارة تفيد الاعتراف بهذا المعنى نفسه.

يكون بهذا المعنى سند الشحن البحري الإلكتروني القابل للتداول السند الذي يحرر لأمر الشاحن أو المرسل إليه وهو سند الشحن الإلكتروني أو لأمر بمضمون سند الشحن التقليدي، وبالتالي هو السند الذي يمكن تداوله عن طريق التظهير لكن كما هو معلوم أن التظهير يتم من خلال التوقيع على ظهر السند فيما يخص سند الشحن الورقي، لكن في حال سند الشحن البحري الإلكتروني فإمكانية التوقيع على ظهر السند يتم من خلال وسائل الاتصالات الإلكترونية أي بطريقة غير مادية<sup>1</sup>.

## ثانياً: سند الشحن البحري الإلكتروني غير القابل للتداول

1- عبد القادر علي سعدون أميمة ، مرجع سابق، ص 413

نصت المادة 1 الفقرة 20 من قواعد روتردام 2008 على ما يلي: « سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول» يعني سجل النقل الإلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول».

سندات الشحن الإلكترونية غير قابلة للتداول تلك تتوافق مع سندات الشحن الورقية المتعارف عليها وهي سند الشحن الاسمي، ذلك الذي يصدر باسم شخص معين يكون فيه المرسل إليه والشاحن شخصا واحدا، ولا يتم تداوله إلا بطريق الحوالة دون تظهير، وهذا يقابل سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول، أما سندات الشحن الإذنية، تلك التي تصدر لأمر الشاحن أو المرسل إليه فتلك يتم تداولها بطريق التظهير، وسند الشحن لحامله أي لا يصدر باسم معين أو لأمر شخص معين وتنتقل ملكية هذا السند بالتسليم، وتلك يقابلها سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، حيث إذا كان سجل النقل الإلكتروني لأمر كان سندا اذنيا، أما إذا كان قابلا للتداول كان لحامله<sup>1</sup>، في هذه الحالة لا يجوز تسليم البضاعة إلى غير المرسل إليه المدون اسمه في سند النقل الإلكتروني وعليه يجب إعادة سند النقل الإلكتروني إلى الناقل حتى يمكنه من استلام البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة 47 من نفس القواعد على الناقل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في الزمان والمكان المتفق عليه أو المتوقع التسليم فيه بشرط أن يثبت المرسل إليه هويته ويقوم الناقل بتسليم البضاعة أو من يمثله<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني

### حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات

يكون لسند الشحن البحري الإلكتروني على غرار سند الشحن التقليدي حجية في الإثبات على ما ورد فيه من بيانات، ومع تطور وسائل التكنولوجيا الحديثة أدى إلى تطور

1- عبد القادر علي سعدون أميمة ، مرجع نفسه، ص 413

2- عبد التميمي عباس اسكندر، مرجع سابق، ص ص 13، 14

وسائل الإثبات التقليدية وهو أحد العناصر الأساسية في مجال النقل البحري نتيجة هذه التطورات بحيث تنقل فيها الحقوق والواجبات بين الأطراف، وعليه سند الشحن البحري الإلكتروني يعتبر حجة في إثبات واقعة شحن البضاعة على ظهر السفينة وكميتها وحالتها فيصبح له حجية بين أطرافه أي الناقل والشاحن (الفرع الأول)، وحجية بالنسبة للغير (الفرع الثاني)، ويكتسب سند الشحن البحري الإلكتروني حجية في إثبات وجود عقد النقل البحري ( فرع ثالث).

## الفرع الأول

### حجية سند الشحن بين طرفيها

يعتبر سند الشحن حجية بين طرفيه سواء لإثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن والتاريخ المحدد فيها على اعتبار أن الناقل لا تثار مسؤوليته اتجاه البضاعة إلا في حالة الهلاك أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل أو التأخير في نقلها كما أن الشاحن يعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات الخاصة بهذه البضائع<sup>1</sup>.

فسند الشحن دليل على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة فيه، كما يعتبر قرينة على شحن البضاعة إذا كان السند مؤشراً عليه بكلمة « مشحون »<sup>2</sup>.

إذا للوثيقة الإلكترونية حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيه، هذا ما تبرزه المادة 17 فقرة 1 من القانون النموذجي للأونيسترال<sup>3</sup> بشأن التجارة الإلكترونية بنصها على ما يلي:

1- بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات و البحوث القانونية، العدد 4، 2017، ص 173

2- قرور شهيناز، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، ابن النديم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2023، ص 57

3- قانون الأونيسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لسنة 1996، صادر في جلسة رقم 85 للجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 16 جوان 1996

« رهنا بأحكام الفقرة (3) عندما يشترط القانون تنفيذ أي فعل من الأفعال المشار إليها في المادة 16، باستخدام الكتابة أو باستخدام مستند ورقي، يستوفي ذلك الشرط إذا نفذ الفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر»<sup>1</sup>.

لا تعتبر مع ذلك هذه حجية مطلقة، يجوز نفيها بالدليل العكسي وذلك بإثبات إن ما تضمنته الرسالة من بيانات لا يمت للحقيقة بصلة ففي العلاقة بين الناقل والشاحن يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من رسالة البيانات وخلاف ما ورد بها من بيانات، فالقرينة المستخلصة من الوثيقة في هذه الحالة ليست سوى قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس كأن يثبت الناقل أن البضاعة غير مطابقة للمواصفات الواردة بالرسالة أو يثبت الشاحن عدم صحة البيان الخاص باستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول<sup>2</sup>.

هذا ما تبرزه بوضوح المادة 13 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية في فقرتها (2) و(3) بنصها على ما يلي: « في العلاقة بين المنشئ والمرسل إليه، تعتبر رسالة البيانات أنها صادرة عن المنشئ إذا أرسلت من شخص له صلاحية التصرف نيابة عن المنشئ فيما يتعلق برسالة البيانات، أو أرسلت من نظام معلومات مبرمج على يد المنشئ أو نيابة عنه للعمل تلقائياً.

في العلاقة بين المنشئ والمرسل إليه، يحق للمرسل إليه أن يعتبر رسالة البيانات أنها صادرة عن المنشئ، وأن يتصرف على أساس هذا الافتراض إذا  
(أ) طبق المرسل إليه تطبيقاً سليماً، من أجل التأكد من أن رسالة البيانات قد صدرت عن المنشئ، إجراء سبق أن وافق عليه المنشئ لهذا الغرض، أو

1- انظر المادة 17 فقرة 1 من قانون الأونسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية مع دليل التشريع 1997 ومع المادة

5 مكرر بصيغتها المعتمدة في عام 1998

2- محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016،

(ب) كانت رسالة البيانات كما تسلمها المرسل إليه ناتجة عن تصرفات شخص تمكن بحكم علاقته بالمنشئ أو وكيل المنشئ من الوصول إلى طريقة يستخدمها المنشئ لإثبات أن رسائل البيانات صادرة عنه فعلاً<sup>1</sup>.

بعد أن بينت المادة 13 المذكورة أعلاه كيفية نسب الرسالة إلى المنشئ، وإلزامها له أوضحت أن القرينة المستخلصة من إسنادها هي قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس وفي جميع الأحوال يفترض إلزامية الرسالة للمنشئ في العلاقة بينه وبين من وجهت إليه. أخيراً ينطبق على الوثيقة الإلكترونية ما يسري بخصوص سند الشحن الورقي، فيجوز لكل من طرفي سند الشحن إقامة الدليل العكسي بكافة طرق الإثبات شريطة الإقناع<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### حجية سند الشحن الإلكتروني بالنسبة للغير

إن بيانات سند الشحن وبعد إعطائه الشكل الكتابي فهو يشكل بذلك دليل كتابي على إبرام عقد النقل البحري للبضائع وحجيته تتمثل في إثبات الحقوق والالتزامات الخاصة بين أطراف العقد، لا تقتصر حجية سند الشحن الإلكتروني على طرفيه الناقل والشاحن فقط ولكن تمتد إلى الغير والمقصود بالغير هنا كل شخص يكون في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن<sup>3</sup>.

هذا ما تبرزه المادة 41 البندين ب وج من قواعد روتردام لسنة 2008 بنصها على ما يلي: «ب- لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أياً من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

1- انظر المادة 13 الفقرتين 2 و 3 من قانون الأونسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية

2- محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ص 75، 77

3- بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 174

- مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية.

- مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية.

ج- لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استنادا إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول.

- تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل.

- عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، ولاكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات، وتفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 2 من المادة (36)<sup>1</sup>.

فالغير كل شخص ليس طرفا في عقد النقل كما سبق ذكره، وهو ما يصدق على مشتري البضاعة وشركات التأمين، كذلك يعد المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

تتوقف حجية سند الشحن الإلكتروني على من يستعمله كسند للإثبات، وما إذا كان الإثبات يتم لمصلحة الغير في مواجهة طرفيها أو لمصلحة طرفيها في مواجهة الغير.

ففي الفرض الأول، عندما تستخدم الوثيقة للإثبات لمصلحة الغير في مواجهة طرفيها يكون لها حجية مطلقة، فلا تقبل بياناتها إثبات العكس من قبل طرفيها طالما كان الغير حسن النية، أما في الفرض الثاني عندما يثور النزاع بين الناقل والشاحن والمرسل إليه يمكن للطرف الأول الاستناد إلى الوثيقة لإثبات قيامه بتنفيذ التزامه على الوجه المبين فيها ومع

1- المادة 41 البندين (ب) و (ج) من قواعد روتردام 2008

ذلك يجوز لهذا الغير (المرسل إليه) إن كانت له مصلحة إثبات عكس ما جاء بها من بيانات بكافة طرق الإثبات<sup>1</sup>.

عالجت قواعد هامبورج<sup>2</sup> لسنة 1978 مسألة حجية سند الشحن البحري بالنسبة للغير، وذلك بأن نصت المادة 3 الفقرة 16 البند 3 على أنه: «لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك المرسل إليه، الذي يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند»<sup>3</sup>.

بناءً على هذا فإن إثبات عكس بيانات سند الشحن المتعلقة بالبضائع يكون غير مقبول في مواجهة الغير، وهذا الحل يتفق والمنطق إذا نظرنا إلى السلوك الذي يجب أن يسلكه الناقل عند تسليم سند الشحن، فالناقل يحرر السند بناءً على البيانات التي يقدمها له الشاحن، فالناقل ملزم بمراقبة هذه البيانات<sup>4</sup>.

الحكمة من عدم جواز إثبات عكس ما ورد في سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية هي حماية هذا الغير الذي اعتمد اعتماداً كلياً على ما ورد في سند الشحن من بيانات فضلاً عن زيادة ثقة المتعاملين بسند الشحن مما يسهل تداوله ويحافظ على قيمته الائتمانية، أما الحكمة من جواز إثبات الغير عكس ما ورد في سند الشحن من بيانات في مواجهة الشاحن والناقل فهي أنهما طرفا سند الشحن و كان على الشاحن تدوين بيانات صحيحة وعلى الناقل التحقق من صحتها وإلا اعتبر كل منهما مقصراً ويتحمل تبعية تقصيره.

1- محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ص 77، 78

2- اتفاقية هامبورج 1978 اتفاقية تتعلق بنقل البضائع بحراً الموقعة بهامبورج في 31 مارس 1987 المسماة بقواعد هامبورج

3- انظر نص المادة 3 الفقرة 16 من قواعد هامبورج

4- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببريتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية و معاهدة هامبورج 1978، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 150

مجمل ما تقدم إن لسند الشحن حجة في الإثبات بما ورد فيه لا بين أطرافه فحسب بل في مواجهة الغير كذلك وأنه يجوز إثبات عكس ما جاء فيه بكافة الطرق، كما لا يجوز للناقل إثبات العكس تجاه الغير حسن النية بما في ذلك المرسل إليه الذي تصرف على أساس الوصف الوارد للبضائع في السند<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري

استقر الفقه والقضاء على أن لسند الشحن حجية بين أطرافه في إثبات عقد النقل وشروطه وعملية الشحن وتاريخها الثابت في السند، والجدير بالذكر أن عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية حتى يمكن القول ببطلانه إذا لم يتم تحريره بالكتابة، ومغزى هذا الكلام أنه إذا ظهر سند الشحن في صورة الكترونية أي غير ورقية فإنه من حيث المبدأ يعتبر صحيحاً<sup>2</sup>. إن عقد النقل البحري للبضائع يعد من أبرز الخدمات في وقتنا الراهن، ويتم إثبات العلاقة التعاقدية لأطراف عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن يتضمن جميع تفاصيل الصفقة ويشكل هذا السند ضماناً للأطراف في حالة وجود نزاع<sup>3</sup> نتيجة لما يحتويه من شروط النقل غير أن الكتابة في عقد النقل الغرض منها إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن وإن عدنا إلى أصل عقد النقل فهو كسائر العقود التجارية يجوز إثباته بكافة الطرق<sup>4</sup>، ورغم هذا يبقى سند الشحن البحري الإلكتروني وسيلة لإثبات العقد وليس عقد النقل

1- أسامة محسن جاسم، محمد مجيد كريم، " حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات "، مجلة الحقوق، العدد 41، 2021، ص 491

2- علي حسن سوزان، يحيى أحمد الشريف رجاء، " استعداد أجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنياً، قانونياً، إدارياً، لاستخدام سند الشحن الإلكتروني"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد 2، 2010، ص 1288

3- لاكملي نادية، " حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري "، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 7، العدد 3، 2022، ص 779

4- بوقادة عبد الكريم، مرجع سابق، ص 173

ذاته، كما يعتبر سند الشحن الإلكتروني أداة لإثبات الناقل للبضائع، فقد نصت المادة 41 البند (أ) من قواعد روتردام 2008 على ما يلي: « يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلّم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد»<sup>1</sup>.

تم الاعتراف بسند الشحن البحري الإلكتروني في عدة دول كسند قانوني لإثبات عقد النقل البحري لما له من فوائد كثيرة كسرعة إيصاله إلى المرسل إليه وعدم احتمال ضياعه أو تأخره، غالباً ما يحتفظ بالمعلومات التي يحتويها سند الشحن البحري الإلكتروني في قرص مضغوط وتكون مسجلة بشكل آمن لا يمكن الوصول إليه أو التلاعب فيه، وذلك للرجوع إليها عند حدوث خلاف، كما ساوى قانون التجارة الإلكترونية النموذجي لسنة 1996 والذي أعدته لجنة قانون التجارة الدولية التابعة للأمم المتحدة (UNCITRAL) في المادة 6 بين رسالة البيانات الإلكترونية و المستند الورقي متى كان يمكن الإطلاع عليها والتعرف عليها بالحواس البشرية أو بجهاز الحاسوب، واعترفت المادة 9 من ذات القانون بحجية الرسالة الإلكترونية في الإثبات مع مراعاة طريقة إنشائها وتخزينها والمحافظة عليها وصحة المعلومات الواردة فيها، و الطريقة الأمثل لتقاضي اختراق و التلاعب بالمعلومات عند نقلها من حاسوب إلى حاسوب آخر هي طريقة التشفير أو الاستعانة بشركات أو مراكز تدقيق المعلومات المرسلّة عبر شبكة الانترنت<sup>2</sup>.

بناء على ما تقدم فسند الشحن البحري الإلكتروني من جهة يقوم بذات وظائف سند الشحن التقليدي ولا يختلف عنه إلا في الاسم و طريقة التبادل فقط وليس في المضمون والوظائف<sup>3</sup>، فقد حدد المشرع الجزائري في المادة 752 من القانون البحري الجزائري البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن غير أن هذه المادة ركزت على البيانات الخاصة

1- رشا علي الدين، مرجع سابق، ص 312

2- مطاوع منصور محمد أنور، " دور المستندات الإلكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة "، المجلة

القانونية، المجلد 15، العدد 1، 2023، ص 148

3- علي حسن سوزان، يحيى أحمد الشريف رجاء، مرجع سابق، ص 1298

بالبضاعة المشحونة، ولم تذكر البيانات الخاصة بالشاحن و الناقل و السفينة و ميناء الشحن و الوصول رغم أهمية هذه البيانات، لذلك يجب إدراج كل البيانات المتعلقة بالبضاعة و السفينة حتى يعتد بسند الشحن البحري الإلكتروني وتكون له حجية في الإثبات<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني

لا يختلف سند الشحن الإلكتروني عن سند الشحن التقليدي إلا من حيث الوسيلة التي يبرم بها حيث أن سند الشحن يكسب وصف الإلكتروني بمجرد استخدام الوسائل أو الوسائط الإلكترونية، غير أن هذا لم يمنعه أن ينفرد ببعض السمات أو الخصائص التي ترجع أساساً إلى الخصائص التقنية المستعملة في انعقاده، ولسند الشحن البحري الإلكتروني خصوصية من حيث ضوابط إنشائه (المطلب الأول)، و خصوصية من حيث تمييزه عن بعض الوثائق المشابهة له (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني من حيث ضوابط إنشائه

يصدر سند الشحن البحري الإلكتروني بدون التواجد المادي لأطرافه، فأهم خصوصية له، أنه يبرم بين غائبين الناقل و الشاحن ولا يجمعهما مجلس عقد حقيقي، حيث يتم بعدة وسائل اتصال حديثة وتكنولوجية، وهذه تعد من أهم أوجه الخصوصية في سند الشحن البحري الإلكتروني سواء من حيث طريقة إبرامه (الفرع الأول)، والوسائل الإلكترونية التي يبرم بها (الفرع الثاني).

1- لاكملي نادية، مرجع سابق، ص 779

## الفرع الأول

### وثيقة سند الشحن البحري الإلكتروني تبرم عن بعد

لإنشاء سند الشحن البحري الإلكتروني يستلزم أن يكون مكتوبا إلكترونيا (أولا)، وأن يكون موقعا إلكترونيا (ثانيا)، وأن يوثق الكترونيا (ثالثا)

#### أولا: أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني مكتوبا إلكترونيا

تتمثل الكتابة الإلكترونية عموما في أية رموز تعبر عن الفكر و يمكن أن تتم بأية لغة سواء كانت محلية أو أجنبية، أو حتى الرموز المختصرة مادامت مفهومة من قبل الطرفين، كما قد تكون خط الموقع عليها أو غيره<sup>1</sup>.

عرف المشرع الجزائري الكتابة الإلكترونية من خلال المادة 323 مكرر من القانون المدني الجزائري 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، وتجدر الإشارة إلى أن الكتابة الإلكترونية لتحقيق المغزى منها لا بد أن تكون غير قابلة للتعديل، ومعنى ذلك يجب عدم تغيير محتوى السند، كون السلامة المادية تقتضي عدم المحو أو إدخال تعديلات<sup>2</sup>.

كما واكب المشرع الجزائري في مجال الإثبات هذا التطور، وعرف الكتابة الإلكترونية في المادة 323 مكرر قانون مدني الجزائري بنصها على مايلي: «ينتج الإثبات بالكتابة من

1- عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في

الحقوق، تخصص القانون البحري و قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص 162

2- عمار فيصل ، المرجع سابق، ص 163

تسلسل حروف أو أوصاف أو أرقام وأية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم، مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها، وكذا طرق إرسالها»<sup>1</sup>.

فالمقصود بالكتابة في الشكل الإلكتروني حسب هذا النص، ذلك التسلسل في الحروف أو الأوصاف أو الأرقام أو رموز ذات معنى مفهوم المكتوبة على دعامة إلكترونية ومهما كانت طرق إرسالها مثل المعلومات والبيانات التي تحتويها الأقراص الصلبة أو المرنة، أو تلك التي يتم كتابتها بواسطة الكمبيوتر وإرسالها أو نشرها على شبكة الانترنت.

الكتابة الموجودة في المحرر الإلكتروني فهي على شكل معادلات خوارزمية تنفذ من خلال عمليات إدخال البيانات وإخراجها من خلال شاشة الحاسب والتي تتم من خلال تغذية الجهاز بهذه المعلومات عن طريق وحدات الإدخال والتي تتبلور في لوحة المفاتيح أو استرجاع المعلومات المخزنة في وحدة المعالجة المركزية وبعد الفراغ من المعالجة يتم كتابتها على أجهزة الإخراج (شاشة الحاسوب، طباعتها على الطابعة، الأقراص الممغنطة أو أية وسيلة تخزين البيانات)<sup>2</sup>.

### ثانياً: أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني موقعا إلكترونياً

عرف المشرع الجزائري التوقيع الإلكتروني في المادة 3 من المرسوم التنفيذي 01-123<sup>3</sup>، التي تنص على مايلي: "هو معطى ينجم عن استخدام أسلوب عمل يستجيب للشروط المحددة في المادتين 323 مكرر و 323 مكرر 1 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق ل 26 سبتمبر سنة 1975 والمذكور أعلاه"<sup>4</sup>.

1- بوزبوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص

القانون البحري و النشاطات المينائية، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، 2013، ص 122

2- بوزبوجة حسين، مرجع سابق، ص ص 122، 123

3- مرسوم تنفيذي رقم 01-123 مؤرخ في 2001/05/09، يتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية، ج ر ج ج، عدد 27، صادر بتاريخ 13 ماي 2001 (معدل و منتم).

4- بوزبوجة حسين، مرجع نفسه، ص 126

حتى يكون لسند الشحن الإلكتروني الحجية في الإثبات لا بد أن يشتمل على توقيع من صدر منه "الناقل" زيادة على توقيع الشاحن وفقا للمادة 748 القانون البحري الجزائري، فعدم إمضاء الناقل لوثيقة الشحن الإلكترونية يجعلها لا تشكل إلا بداية إثبات فقط، وإن كان ممكن لوثيقة الشحن الإلكترونية في هذه الحالة الحفاظ على وظيفتها كدليل لإثبات عقد النقل البحري، لا يمكن أن تحافظ على الوظائف الخاصة لوثيقة الشحن والممثلة في كونه أداة ائتمان ووسيلة لحيازة البضائع، فالتوقيع شرط جوهري في سند الشحن عموما الذي يقصد به إقرار الناقل لما هو موجود أو مدون فيه.

التوقيع الإلكتروني عبارة عن حروف أو أرقام أو رموز أو أي إجراء يتصل بنظم معالجة المعلومات الكترونيا ويكون له طابع منفرد يسمح بتحديد من صدر عنه ويكون معتمدا من الجهة المختصة بالمصادقة على التوقيع<sup>1</sup>.

بما أن التوقيع الإلكتروني هو شكل من أشكال الكتابة يتعين أن تتوفر فيه الشروط الخاصة بالكتابة فإننا نحيل في شروطه إلى ما سبق ذكره تفصيلا عند تحديد شروط الكتابة، غير أن التوقيع الإلكتروني هو شكل خاص من أشكال الكتابة الذي يتعين لكي يحقق التوقيع وظيفته في الإثبات وأن تتوفر به شروط خاصة:<sup>2</sup>

### - إلزامية التوقيع الشخصي

يقصد بالتوقيع الشخصي أن يقوم الشخص نفسه بوضع التوقيع، وإذا وقع شخص آخر باسم الموقع اعتبر هذا التوقيع باطلا، ولو برضا صاحب التوقيع، حيث أن العبرة من هذا أن يكون التوقيع صادرا ممن يراد أن يحتجوا به عليه<sup>3</sup>.

1- محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص 89

2- بوزبوجة حسين، مرجع سابق، ص ص 127، 128

3- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 166

### - أن يكون التوقيع مميزا لموقعه

لا يؤدي التوقيع وظيفته في الإثبات لمضمون السند الإلكتروني بصفة عامة، وسند الشحن بصفة خاصة يجب أن يكون التوقيع دالا على شخصية صاحبه فإن لم يكن كذلك لا يعتد به، وبالتالي لا يؤدي وظيفة الإثبات لمحتوى المحرر<sup>1</sup>.

### - اتصال التوقيع بالمحرر

يفيد هذا الشرط أن يكون التوقيع ضمن محرر، وهذا حتى يمنح للمحرر قيمته القانونية ويكون للتوقيع دلالة على رضا موقعه بما يحتويه المحرر، ويستفاد من هذا أنه لا بد من أن يتصل التوقيع اتصالا ماديا بالمحرر المكتوب<sup>2</sup>.

### - الشروط اللازمة توافرها في التوقيع الإلكتروني

تنص المادة 327 من القانون المدني الجزائري الفقرة 2 على انه: "يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه" وهذين الشرطين ينصان على إمكانية التأكيد من هوية الشخص الموقع زيادة على حفظها في ظروف تضمن سلامتها.

### - صور التوقيع الإلكتروني

أوجدت التقنيات الحديثة صورا عديدة من التوقيعات الإلكترونية لمحاولة استيفاء التوقيع الإلكتروني للشروط اللازم توافرها في التوقيع التقليدي وبالتالي الاعتماد به قانونا<sup>3</sup>، وتتمثل فيما يلي:

#### أ- التوقيع البيومتري

1- عمار فيصل، مرجع نفسه، ص 166

2- عمار فيصل، مرجع نفسه، ص 166

3 - بوزبوجة حسين، مرجع سابق، ص 130

يتم التوقيع البيومتري بأحد الخواص المميزة لكل شخص، أي باستخدام الخواص السلوكية والجسدية للشخص وذلك لتمييزه و تحديد هويته، لذا يطلق عليه التوقيع بالخواص الذاتية<sup>1</sup>، ووفقا لهذه الطريقة يتم تخزين بصمة الشخص داخل الدائرة الإلكترونية للجهاز الذي يتم التعامل معه أو من خلاله، بحيث لا يتم الدخول إلا عندما ينطق الشخص بكلمات معينة أو يضع بصمة الأصبع المتفق عليها أو بصمة شفاه المخزنتين في ذاكرة الجهاز الإلكتروني، بحيث يتم التعامل فقط عندما يتأكد الجهاز من عملية المطابقة الكاملة<sup>2</sup>.

### ب- التوقيع بالقلم الإلكتروني

يعتبر التوقيع بالقلم الإلكتروني طريقة حديثة من طرق التوقيع البيومتري، ويتم هذا التوقيع بقيام الشخص بالتوقيع على شاشة جهاز الحاسب الآلي باستخدام قلم الكتروني خاص، وهو ما يستوجب جهاز حاسب ذات مواصفات خاصة تمكنه من أداء مهامه في التقاط التوقيع من شاشته<sup>3</sup>.

### ج- التوقيع السري PIN

غالبا ما يرتبط التوقيع السري بالبطاقات البلاستيكية والبطاقات الممغنطة، وغيرها من البطاقات الحديثة المشابهة والمزودة بذاكرة الكترونية، ويتم توقيع التعاملات الإلكترونية وفقا لهذه الطريقة باستخدام مجموعة من الأرقام أو الحروف أو كليهما، يختارها صاحب التوقيع لتحديد شخصيته، ولا تكون معلومة إلا له ولمن يبلغه بها<sup>4</sup>.

### د- التوقيع الرقمي

يعتبر التوقيع الرقمي من أهم صور التوقيع الإلكتروني لما يتمتع به من درجة عالية من الثقة والأمان في استخدامه وهو عبارة عن رقم سري أو رمز سري ينشئه صاحبه

1 - بوزوجة حسين، مرجع نفسه، ص 131

2 - رحي تبوب فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص 254

3 - بوزوجة حسين، مرجع سابق، ص 131

4- بوزوجة حسين، مرجع نفسه، ص 131

باستخدام برنامج حاسوب آلي دالة رقمية مرمزة لرسالة إلكترونية، يجري تشفيره بإحدى خوارزميات المفاتيح العام والمفتاح الخاص.

ينشأ التوقيع الرقمي ويتحقق من صحته باستخدام التشفير، فإذا أراد الموقع إرسال رسالة بيانات عبر البريد الإلكتروني فإنه يقوم بإعداد ملخص الرسالة باستخدام برنامج تشفير وباستخدام المفاتيح الخاص وإرسالها للشخص المرسل إليه الذي يستخدم المفاتيح العام للتحقق من صحة التوقيع، ثم ينشئ المرسل إليه ملخص رسالة باستخدام نفس برنامج التشفير ويقارن ملخص الرسالتين، فإذا كانتا متطابقتين فهذا دليل على أن الرسالة وصلت سليمة<sup>1</sup>.

### ثالثاً: أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني موثقاً إلكترونياً

للتحقق من صحة سند الشحن الإلكتروني، لابد من توثيقه، ويتم ذلك بتدخل طرف ثالث محايد مراقب من طرف الدولة، يطلق عليه مقدم خدمات التصديق أو جهة التوثيق أو مشغل سند الشحن الإلكتروني، يقوم بتسليم سندات شحن الكترونية مصادق عليها الكترونياً للإطراف المتعاقدة<sup>2</sup>.

### 1- تعريف جهة التوثيق الإلكتروني

تعرف جهة التوثيق الإلكتروني أو مقدم الخدمات الإلكترونية بأنها جهة معينة من قبل سلطات الدولة أو من قبل الأفراد، أو من جهات خاصة أخرى لغاية تأمين المعاملات الإلكترونية والتعامل بالتوقيع الإلكتروني، بحيث تعمل على إنشاء وإصدار شهادات تثبت صحتها وتقوم بحفظها، وقد عرف قانون الأونسترال مقدم خدمات التصديق بأنه: "شخصاً يصدر الشهادات ويجوز أن يقدم خدمات أخرى ذات صلة بالتوقيعات الإلكترونية"<sup>3</sup>.

كما يمكن تعريف جهة التوثيق ومن خلال الجهة التي تقوم به بأنه تدخل طرف ثالث في العملية التعاقدية المبرمة الكترونياً بناءً على الطلب المقدم من أحد طرفي العلاقة أو

1- ربحي تبوب فاطمة الزهراء، مرجع سابق، ص 252

2- بوزبوجة حسين، مرجع سابق، ص 132

3- بوزبوجة حسين، مرجع نفسه، ص 133

كليهما بصفته وسيطا محايدا ومستقلا قد يكون جهة عامة أو خاصة وقد يكون فردا أو هيئة أو منظمة أو شركة معترفا بها أو غير معترف بها من قبل الدولة بهدف زيادة ضمانات التعامل الالكتروني يتمخض عن هذا التدخل إصدار شهادة توثيق لتأكيد هوية الأطراف المتعاقدة<sup>1</sup>.

## 2- تعريف شهادة التصديق الالكتروني

تعرف الشهادة المتعلقة بالتصديق الالكتروني التي يمنحها مشغل سند الشحن الالكتروني، على أنها هي الشهادة التي تصدر من جهة التوثيق الالكتروني لشخص معين استنادا إلى إجراءات التوثيق المعتمدة ويقصد من إصدارها التأكيد على نسبة سند الشحن الالكتروني إلى من أصدره والتوقيع الموجود عليه صحيح وصادر ممن نسب إليه<sup>2</sup>.

كما عرف 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<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني

### تبرم وثيقة سند الشحن الالكتروني بواسطة الوسائل الالكترونية

تصدر وثيقة الشحن الالكتروني باستخدام الوسائط الالكترونية التي تعتبر هي الأساس، فالفرق بينها وبين وثيقة الشحن الورقية التقليدية يكون من حيث الإبرام، أما فيما يخص الموضوع والأطراف فهي نفسها<sup>4</sup>، فمستند النقل الالكتروني يتم إنشاؤه بواسطة جهاز

1- الحويش عبد الله عبيد، مرجع سابق، ص 246

2- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 168

3- شيخ حنان، سند الشحن الالكتروني، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق،

جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2020، ص 41

4- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 50

الحاسوب الإلكتروني عبر شبكة المعلومات العالمية " شبكة الانترنت " وبطريقة سمعية بصرية من خلال التفاعل بين طرفيه<sup>1</sup>.

من أهم نظم تكنولوجيا الاتصالات الحديثة نظام التبادل الإلكتروني EDI (أولاً)، والذي أوجدته طبيعة النقل البحري بكل عناصره والذي أصبح يتجه نحو إلغاء التعامل الورقي<sup>2</sup>، واستبداله بنظام تبادل البيانات الكترونياً (ثانياً)، ولهذا النظام آليات ومتطلبات (ثالثاً).

### أولاً: تعريف نظام EDI

يعيش العالم اليوم عصر الثورة التكنولوجية خاصة في مجال المعلومات والاتصالات وفي جل القطاعات الاقتصادية، خاصة قطاع النقل والتجارة الدولية، ويسير العالم اليوم نحو إلغاء التعامل الورقي واستبداله بالتعامل الإلكتروني عن طريق التعامل بالحواسيب الآلية وتطبيق نظام (EDI)<sup>3</sup>.

### أ - تعريف اللجنة البحرية الدولية CMI لنظام التبادل الإلكتروني EDI

عرفت اللجنة البحرية الدولية نظام التبادل الإلكتروني EDI على أنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد، كما عرفت أنه إرسال البيانات الكترونياً بمعنى نقل البيانات من حاسب آلي إلى آخر في صورة نمطية بدون استخدام المحررات الورقية. كما عرف أيضاً بأنه تبادل لحركات الأعمال من حاسب إلى الشركاء التجاريين باستخدام وسائل ذات أشكال قياسية، وعرف أيضاً عبارة عن انتقال المستندات الخاصة

1- الزجراوي محمد عبد الرضا إيمان، النظام القانوني لمستند النقل البحري للبضائع و تسوية النزاعات فيه، أطروحة لنيل

شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2017، ص 81

2- بن عيسى حياة، " النظام الإلكتروني لتبادل البيانات EDI ودوره في مجال النقل والتجارة"، المجلة الجزائرية للقانون

البحري والنقل، العدد 8، 2018، ص 29

3- بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 29

بالتجارة والنقل من كمبيوتر آلي إلى كمبيوتر آخر في شكل رسائل نمطية موحدة من حيث بناؤها والمعلومات التي تحتويها.

يعني نظام التبادل الإلكتروني EDI توحيد تكنولوجيا الاتصال و استخدام البيانات لتحقيق التبادل السريع و الدقيق للمعلومات عن طريق استعمال الوسائل الإلكترونية بدلا من المستندات الورقية، و بالتالي هو أسلوب لإرسال البيانات إلكترونياً بين الحواسيب بطريقة تمكنها من معالجة البيانات و تفسيرها بدون تدخل بشري، واتخاذ القرار بناء على محتواها من البيانات<sup>1</sup>.

إن تقنية التبادل الإلكتروني للبيانات والوثائق *Électronique Data Inter change* والتي تعرف اختصاراً بتقنية EDI إنما هي تبادل لحركات الأعمال من حاسب إلى حاسب بين الشركاء التجاريين، باستخدام رسائل ذات أشكال ديناميكية سريعة التفاعل ولحظية لاتخاذ القرار، وبالتالي هو أسلوب لإرسال البيانات إلكترونياً بين الحاسبات بطريقة يمكن بها للحاسبات تفسير ومعالجة البيانات بدون تدخل بشري، ويتيح النظام أن تتعامل الحاسبات مباشرة مع رسائل (E.D.I) واتخاذ القرار بناء على محتواها من البيانات دون تدخل بشري ويستعملها معظم الشركات الكبرى التي تعمل في مجالات مختلفة، لعقد الصفقات المالية، وإنجاز الأعمال الإدارية فيما بينها، أو بينها وبين فروعها، عبر شبكاتها الخاصة (VAN)<sup>2</sup>.

يمكن إنجاز هذا عن طريق وضع علامات للبيانات وترميزها وتشكيلها بطريقة متفق عليها للمرسل والمستقبل، ومن خلال استحداث معيار دولي للتبادل الإلكتروني للمعلومات وفق قواعد الأمم المتحدة لتبادل البيانات الإلكترونية في الإدارة والتجارة والنقل (un/EDIFACT) تحت إشراف الأمم المتحدة، ويشتمل هذا المعيار على معجم بيانات

1- بن عيسى حياة، مرجع نفسه، ص 30

2- خلدون كراز، تنمية التبادل الإلكتروني للبيانات والوثائق EDI وتطبيقاتها في قطاع النقل ، سلسلة الدراسات التقنية (10)، مديرية الدراسات و البحوث و الشؤون البيئية، وزارة النقل، الجمهورية العربية السورية ، 2010، ص 06

شامل وهياكل بيانات متفق عليها بصورة عامة وعلامات ورموز وبيانات تستخدم في التبادل الإلكتروني للبيانات في التجارة وعمليات النقل الدولية فضلاً عن تطبيقات أخرى عديدة.

## 2- تبادل البيانات الكترونياً في قطاع النقل البحري

تشغل المعلومات والبيانات في قطاع النقل البحري مساحة كبيرة من أعمال القطاع، وتزداد أهميتها في النقل المتعدد الوسائط، أو عند نقل البضائع التي تحتاج إلى تجهيزات خاصة كالـبضائع الخطرة، إذ يتزايد في هذه الحالة عدد الشركاء التجاريين مما يزيد عملية تبادل المعلومات تعقيداً، وكي يجري هذا القطاع المتغيرات السائدة والتنافس الشديد لتقديم أفضل الخدمات بأفضل صورة لا بد من استخدام تقنية EDI التي تلبى كافة المتطلبات السابقة<sup>1</sup>.

كما أن هذا النظام يزيد من سرعة الاتصالات إضافة إلى ما يؤديه من انخفاض في تكلفة المستندات، إمكانية التخطيط للأنشطة بدقة عالية مثل إرسال الحاويات ( حجمها نوعها موقعها على ظهر السفينة ... الخ ) فور مغادرة السفينة من ميناء الشحن لتصل هذه البيانات مباشرة إلى برمجيات التطبيقات على حاسب محطة الحاويات في ميناء التفريغ، ليصبح هنالك وقت كاف لدى محطة الحاويات لإعداد خطة دقيقة لاستقبال السفينة، من حيث تخطيط التفريغ وتخطيط المساحات وإعداد المعدات اللازمة وما يتصل بها من إجراءات<sup>2</sup>.

يوجد أكثر من تعريف لنظام تبادل البيانات الكترونياً EDI ومن بين هذه التعريفات أنها "إرسال بيانات المعاملات التجارية والإدارية من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر وذلك باستعمال نموذج نمطي متفق عليه لحمل البيانات المتعلقة بالمعاملة محل الإرسال" ، ويوجد تعريف آخر يتخلص في أنه نقل للبيانات من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر في صورة

1- خلدون كراز، مرجع سابق، ص 06

2- خلدون كراز، مرجع سابق، ص 12

صيغ نمطية، دون استخدام المستندات الورقية، وهناك تعريف ثالث صدر عن اللجنة البحرية الدولية CMI في القواعد المتعلقة بسندات الشحن الإلكترونية وهو أنه عبارة عن تبادل للبيانات الخاصة بالتجارة عن طريق الإرسال عن بعد.

هناك تعريف آخر لنظام تبادل البيانات الكترونياً هو "توحيد تكنولوجيا الاتصالات وتشغيل البيانات لتحقيق التبادل السريع والدقيق للمعلومات وذلك باستعمال ترجمة الكترونية تحل محل المستندات الورقية في المعاملات"<sup>1</sup>.

### 3 - آليات ومتطلبات تطبيق نظام EDI

يجب لتطبيق نظام تبادل البيانات الكترونياً في أي مجال وخاصة مجال التعامل بالسندات الإلكترونية توافر متطلبات و آليات، إذ يفترض في الأطراف المتعاملة بهذه التقنية أن تمتلك الأجهزة والبرمجيات الأساسية لأعمالها الداخلية، ويمكن حصر هذه المتطلبات فيما يلي:

- وسيلة الاتصال: فعلى الجهات التي تريد تطبيق نظام EDI أن تأخذ بعين الاعتبار وبغاية تامة بدائل وسائل الاتصال اللازمة للربط بين المشاركين في الشبكة، ويمكن تحديد هذه الوسائل في:

- نقل البيانات عبر الوسائط الممغنطة: وهي من الأمور التي توفر السرعة في نقل البيانات وذلك بنقل المعلومات من مؤسسة لأخرى عبر الأقراص المغناطيسية أو الضوئية<sup>2</sup>.

### - التبادل من حاسب إلى حاسب

تتعدى هذه نظام (E.D.I) المفهوم البسيط لإرسال البيانات بين الشركات بالحاسبات مثل البريد الإلكتروني، إنما يعني تطبيق نظام (E.D.I) الربط بين برمجيات التطبيقات على كل من حاسب المستقبل والحاسب المرسل دون أي تدخل بشري لدى الجهة المستقبلية

1- علي حسن سوزان، يحي أحمد الشريف رجاء، مرجع سابق، ص 35

2- بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 33

وباستخدام وسائل (E.D.I) القياسية، أما الجانب المستقبل فإن رسالة (E.D.I) تصل إلى الحاسب الخاص به حيث تتلقاها منظومة (E.D.I) الجهة المستقبلة، لتقوم البرمجيات التطبيقية باتخاذ قرار بدء عملية معينة اعتماداً على ما تم استقباله من بيانات<sup>1</sup>. يتحدد الشكل الإلكتروني لسند الشحن في أنه رسالة البيانات التي تتضمن نقل المعلومات الكترونياً من حاسوب إلى حاسوب آخر، تلك التي تصدر من الناقل حيث من يتسلمها تعد البضاعة المذكورة فيها لحساب من أرسلت إليه (أي من يحمل سند الشحن)<sup>2</sup>.

#### - استخدام رسائل قياسية

تعرف الرسالة القياسية على أنها الاتفاق على شكل محدد يتم استخدامه عند تبادل بيانات مستند معين، ومن أشهر النظم القياسية لرسائل (E.D.I) ما يعرف EDIFACT وهي اختصار لعبارة:

Electronic Data Interchange For Administration Commerce And Transport

وهذا النظام نشأ تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة للتجارة و التنمية UNCATD<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني

#### خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني من حيث تمييزه عن بعض

#### الوثائق المشابهة له

بعد ظهور صورة جديدة لسند الشحن البحري في شكله الإلكتروني اكتسب بخصوية تميزه عن بعض الوثائق المشابهة له، تمييز سند الشحن البحري الإلكتروني على نظيره

1 - خلدون كراز، مرجع سابق، ص 10

2- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 51

3- خلدون كراز، مرجع سابق، ص 10

التقليدي (فرع أول)، وتمييزه عن وثيقة النقل متعددة الوسائط (فرع ثاني)، وأخيرا تمييزه عن الأوراق التجارية الإلكترونية (فرع ثالث).

## الفرع الأول

### التمييز بين سند الشحن البحري الإلكتروني وسند الشحن الورقي التقليدي

لتمييز بين السنتين وجب علينا تعريف سند الشحن بصورتيه الورقي (أولا) والإلكتروني (ثانيا).

#### أولا: تعريف سند الشحن الورقي

لقي سند الشحن البحري اهتمام كبيرا من جانب الفقه والقضاء وحتى التشريعات سواء الداخلية أو الدولية، عرفه الأستاذ أحمد غنيم على أنه إيصال معتمد عن البضائع التي شحنت على السفينة يوقع عليه الناقل أو وكيله أو الريان ويحدد هذا السند الشروط وأجرة النقل و كيفية الدفع وحجم البضائع ومكان تسليمها ومن الذي تسلمها<sup>1</sup>.

كما يعرف سند الشحن البحري بعض الفقه بأنه وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول بإستلام بضاعة الثاني بغية نقلها إلى ميناء محدد<sup>2</sup>.

بالنسبة للتشريعات الدولية والداخلية، فقد أعطت قواعد هامبورج سنة 1978 تعريف

دقيق ومحدد لسند الشحن البحري من خلال نص المادة 1 فقرة 7 بنصها على ما يلي:

« يقصد بمصطلح، سند الشحن، وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو

شحنة لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد

1- شيخي محمد أمين، النظام القانوني للبيع البحرية الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون

خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2021، ص 165

2- فاتحي محمد، مرجع سابق، ص 03

عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الاذن، أو لحاملها<sup>1</sup>.

أما من جانب التشريعات الداخلية وبالخصوص المشرع الجزائري لم يعرف سند الشحن البحري بل أشار فقط في المادة 748 والمادة 749 من القانون البحري الجزائري إلى التزام الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب إتمامها وأجرة الحمولة<sup>2</sup>.

### ثانيا: تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني

يمكن تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني بأنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد إستلامه للبضاعة<sup>3</sup>.

يعرف أيضا على أنه نظام يتم من خلاله تبادل بيانات سند الشحن عن طريق حواسيب مرتبطة فيما بينها عبر شبكات اتصال عن بعد باستعمال نموذج متفق عليه لنقل أو لتحويل البيانات وبذلك يتجرد هذا السند من أي تجسيد مادي بالمقارنة مع سند الشحن التقليدي<sup>4</sup>.

في حين عرفت قواعد روتردام لسنة 2008 سند الشحن البحري الإلكتروني في المادة 1 فقرة 18 بنصها على ما يلي: « سجل النقل الإلكتروني، يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة

1- انظر المادة 1 فقرة 7 من قواعد هامبورج لسنة 1978

2- أعراب كميلية، مرجع سابق، ص 120

3- بوزبوجة حسين، مرجع سابق، ص 26

4- شيخي محمد أمين، مرجع سابق، ص 202

أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني والتي:

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل،

(ب) وتثبت وجود عقد النقل أو تحوي عليه <sup>1</sup>.

من خلال التعريفات المقدمة يتضح لنا أنه لا يوجد اختلاف بين سند الشحن البحري الإلكتروني وسند الشحن البحري التقليدي إلا من حيث الوسيلة التي تتم أو يبرم بها، حيث يصدر سند الشحن البحري الإلكتروني بين أطرافه دون أن يجمعهما مجلس عقد حقيقي، أي يبرم بين حاضرين من حيث الزمان وبين غائبين من حيث المكان، يساعد أيضا على السرعة في إيصال البيانات بين أطرافه، كما يوفر عامل الأمان ويقلل من حالات الخطأ واللبس والغموض في المعاملات التجارية<sup>2</sup>، فرغم الوظائف التي يؤديها سند الشحن البحري التقليدي إلى أن له مساوئ كثيرة أهمها الاستعمال الورقي حيث تقدر كمية الأوراق بالوزن وليس بالعدد، زيادة على هذا كلفتها الكبيرة والجهود المبذولة في إعدادها، بالإضافة إلى مشاكل أخرى منها، أحيانا تصل البضاعة إلى الميناء المقصود قبل وصول سند الشحن إلى المرسل إليه بسبب بطئ البريد أو فقدان الرسائل، وبعد ظهور سند الشحن البحري الإلكتروني والذي أخذ يحل بالتدريج محل سند الشحن التقليدي ومع تطور أنظمة الإتصال الحديثة، جاء استعمال سند الشحن البحري الإلكتروني بهدف التخلص من النظام الورقي الذي تتطلبه سندات الشحن الورقية<sup>3</sup>.

بهذا فنظام تبادل البيانات الكترونيا فرض واقعا فعليا خاصة في قطاع نقل البضائع بحرا، إلا انه لا يخلو من بعض الإشكالات منها صعوبة تحديد لحظة انعقاد عقد النقل،

1- انظر المادة 1 فقرة 18 من قواعد روتردام 2008

2-حوالف حليلة، مرجع سابق، ص 55

3- الجزائري هاشم، " الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري"، مؤتمر القانون و الحاسوب،

جامعة اليرموك، الأردن، 2004، ص ص 11 ، 12

تخوف البعض من عمليات الغش والاحتيال بسبب سوء استخدامه مثل عدم التصريح بقيمة وكمية البضائع، تغيير اسم السفينة و استبدالها<sup>1</sup> وقد لا تتساوى نسخة المستخرج الإلكتروني الأصلية مع نظيرتها المستنسخة<sup>2</sup>.

مما تقدم يتضح لنا أنه ورغم الانتقادات التي حلت على سند الشحن البحري الإلكتروني إلا أنه يعتبر وسيلة حديثة وفعالة تبسط عمليات الشحن ويبقى الأمثل مقارنة مع نظيره التقليدي، وذلك لسهولة إصداره وسرعة تداوله مما يوفر الكثير من الجهد والوقت، زيادة على ذلك يمكن تأمينه بوسيلة التشفير والتوقيع الإلكتروني مما يجعل كل بياناته محمية ويصعب على الغير التلاعب بها.

## الفرع الثاني

### التمييز بين سند الشحن البحري الإلكتروني ووثيقة النقل متعددة الوسائط

#### الإلكترونية

للتمييز بين سند الشحن البحري الإلكتروني ووثيقة النقل متعددة الوسائط الإلكترونية، كان إلزاما علينا التعرف على وثيقة النقل متعددة الوسائط الإلكترونية.

عرفت المادة 1 فقرة 4 من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ووثيقة النقل بأنها:

« وثيقة تثبت عقد متعدد الوسائط وأخذ متعهد النقل للبضائع في حراسته وتعهدها منه

بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور»<sup>3</sup>.

يتضح من خلال المادة المذكورة أعلاه أن وثيقة النقل متعدد الوسائط هي محرر موقع

من قبل المتعهد بالنقل متعدد الوسائط، وهذا يدل على استلامه للبضائع ووضعها تحت

1- بورطال أمينة، " وثيقة الشحن الإلكترونية "، المجلة القانونية لقانون الأعمال، المجلد 2، العدد 1، 2021، ص 235

2- عالية يونس الدباغ، " الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني دراسة مقارنة "، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد

10، العدد 55، 2012، ص 144

3- أنظر المادة 1 فقرة 4 من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، حررت في جنيف

بتاريخ 24 ماي 1980

حراسته لنقلها من محل القيام إلى محل الوصول، وتسليمها إلى المرسل إليه وفقا للشروط المذكورة في العقد، والملاحظ أن هذه المادة عرفت الوثيقة من خلال تعداد الوظائف التي تؤديها والمتمثلة في أنها إيصال لاستلام البضائع، وهي أداة تثبت عقد النقل متعدد الوسائط، وسند لتمثيل البضاعة، فضلا على أنها أداة ائتمان<sup>1</sup>.

كما قد عالجت قواعد روتردام النقل البحري متعدد الوسائط في المادة 1 فقرة 1 بنصها على ما يلي: «عقد النقل يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل و يجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري»<sup>2</sup>.

جاءت إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لسنة 2009 بتعريف لوثيقة النقل متعدد الوسائط بنصها على مايلي " مستند يصدر بموجب عقد نقل متعدد الوسائط ويعتبر إثباتا على إستلام متعهد النقل للبضاعة موضوع النقل بالحالة المبينة فيها لتسليمها إلى المرسل إليه بذات الحالة، وهذه الوثيقة يمكن أن تكون ورقية أو إلكترونية وهي نوعان، وثيقة نقل متعدد الوسائط قابلة للتداول تكون لأمر شخص أو لحامله، ووثيقة نقل متعدد الوسائط غير قابلة للتداول تحرر باسم مرسل إليه واحد"<sup>3</sup>، ونكون أمام النقل البحري متعدد الوسائط عندما يتعلق الأمر بنقل من باب إلى باب دون إعادة الشحن، يتضمن واسطة بحرية مع وجود نقل بري سابق أو لاحق<sup>4</sup>.

مما تقدم يمكن القول بأن وظائف وثيقة النقل متعدد الوسائط الإلكترونية هي نفسها الوظائف التي يؤديها سند الشحن البحري الإلكتروني، إلا أن هناك اختلاف بينهما فالأولى

1- قرور شهبيناز، مرجع سابق، ص 65

2- انظر المادة 1 فقرة 1 من قواعد روتردام 2008

3- إتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، الجامعة العربية وقعت ونشرت بتاريخ 9 سبتمبر 2009

4- فواز ليلي إلبياز، " قواعد روتردام إتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل،

تتعلق بالنقل الذي يتم بعدة وسائط بري، بحري، جوي، أما الثانية فهي خاصة بالنقل البحري فقط أي مرحلة واحدة وهي المرحلة البحرية، وكذلك وثيقة النقل متعدد الوسائط لا تصدر بناء على طلب الشاحن كما هو الحال بالنسبة لسند الشحن البحري الإلكتروني<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### التمييز بين سند الشحن البحري الإلكتروني والأوراق التجارية الإلكترونية

إن عقد النقل البحري هو عقد تجاري يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات، فخلال تنفيذ عقد النقل البحري تصدر عدة وثائق أخرى تشبه سند الشحن البحري الإلكتروني يمكن أن تستعمل في إثبات عقد النقل البحري بين أطرافه، مثل تذكرة النقل البحري الإلكترونية (أولاً) وأوامر التسليم (ثانياً)

#### أولاً: تذكرة النقل البحري الإلكتروني

تعتبر تذكرة النقل البحري إيصال بالبضائع تتضمن شروط العقد بين الأطراف المتعاقدة، كما أنها تحمل عبارة إيصال من أجل الشحن وليس عبارة مشحونة، وتحتوي كذلك على اسم الناقل وإمضائه ومينائي الشحن والتفريغ، وبعض بيانات البضاعة كعدد الطرود والوزن ورقم الحاوية وكذا نوعية البضاعة.

تشبه تذكرة النقل البحري سند الشحن البحري من حيث الشكل إلا أنها لا تحمل عبارة **Connaissance** بل تحتوي على عبارة **LTM** أما من حيث المضمون فهي تؤدي وظيفة سند الشحن البحري كأداة لإثبات العقد<sup>2</sup>.

تتفق تذكرة النقل البحري مع سند الشحن البحري بأنها تقوم بإثبات عقد النقل البحري، إلا أنها تختلف عنه بأنها وثيقة غير قابلة للتداول كما أنها تقدم ميزة لا يوفرها سند الشحن

1- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص 66

2- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 42

البحري، لأن هذا الأخير يجب على المرسل إليه تقديمه، أما في حالة تذكرة النقل البحري فيكفي المرسل إليه إثبات شخصيته<sup>1</sup>.

نلاحظ أن المشرع الجزائري أجاز بدوره التعامل بتذكرة النقل البحري وهذا ما يفهم من نص المادة 782 من القانون البحري الجزائري بنصها «على ما يلي:» يتعين على الناقل أو

من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة<sup>2</sup>.

نستنتج من نص المادة سالفة الذكر أن المشرع الجزائري يعترف بوثائق النقل البحري الأخرى من غير سند الشحن البحري شرط أن تكون هذه الوثائق صحيحة.

### ثانيا: أوامر التسليم

اعتمدت أوامر التسليم عندما أظهرت الحياة التجارية عجز سند الشحن البحري عن القيام ببعض الأعمال القانونية على البضائع المشحونة، في حال تجزئة الشحنة الواحدة إلى أجزاء متعددة مثلا بيع عناصر هذه الشحنة لأكثر من شخص، في هذه الحالة لا يتسنى إصدار عدة سندات شحن، لأن الناقل يصدر سند شحن واحد فقط، وإذا تم بيع البضائع لعدة أشخاص أثناء السفر فسند الشحن في هذه الحالة يصبح غير قادر على القيام بدوره كمستند ممثل للبضائع، فيقتضي وجود مستند خاص بحصة كل مشتري من الشحنة، وهذا المستند الذي قدمته الحياة التجارية هو أوامر التسليم<sup>3</sup>.

يطلق على أوامر التسليم تسميات عدة تدور حول أمر التسليم أو رخصة التسليم، و أيا كانت التسمية يعتبر مستندا بحري شأنه شأن وثيقة النقل البحري، في الواقع العملي يأخذ هذا

1- عبد القادر علي سعدون أميمة ، مرجع سابق، ص 378

2- أنظر المادة 782 من القانون البحري الجزائري

3- عبد القادر علي سعدون أميمة، مرجع سابق، ص 380

السند ثلاثة أشكال، يمكن أن يكون ممضي من طرف البائع أو من طرف الناقل أو أحد ممثليه أو يوقع عليه وكيل الشحنة<sup>1</sup>.

\* أوامر التسليم الممضية من طرف البائع

هذا المستند لا يمثل وثيقة الشحن البحري لأنه لا يمثل البضاعة كما أنه لا يعطي أي حق لصاحب البضاعة بتسليمها أثناء النقل بمعنى أنه لا يمكن مواجهة الناقل بهذا السند لأنه لم يمضيه، يكون هذا السند دليل للبائع لكونه هو الوحيد الممضي عليه.

\* أوامر التسليم الممضية من طرف الناقل

يأخذ شكلين إما أن يصدر من طرف الناقل أو ممن يمثله بطلب من البائع وإما يصدره البائع ثم يقدمه للناقل من أجل إمضائه، يصدر في حالة تجزئة البضائع وتكون موجهة لعدة أشخاص أي تعدد المرسل إليهم، أما بخصوص بياناته هي نفسها المدونة على سند الشحن البحري فهو يمثل البضائع وتأشيرة الناقل عليه توقع عليه التزام بحفظ البضائع و تسليمها عند الوصول.

\* أوامر التسليم الممضية من طرف وكيل الحمولة

وكيل الحمولة هو شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق باستلام البضاعة لحساب موكله، فمهمته استلام البضاعة عند وصولها توزيعها وبين حاملي أوامر التسليم كل منهم حسب حقه، علاوة على ذلك فحيازته لسند الشحن أمر ضروري لتسلمه البضاعة، و الجدير بالذكر أنه لا يمضي أوامر التسليم وإلا ثارت مسؤوليته اتجاه حاملي أوامر التسليم<sup>2</sup>.

مما تقدم يمكن القول أن أوامر التسليم هي وثائق تصدر من شركة الشحن لطلب تسليم البضائع إلى المستلم النهائي، وترتبط بسند الشحن البحري الإلكتروني لاحتوائها على بياناته

1- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 36

2- أمحمد مسعود زهرة، عزوز رزيقة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون

أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجليلي بونعامة، خميس مليانة، 2015، ص ص 30، 31

بخصوص مكان و زمان التسليم، ويكمن الفرق الجوهرى بين سند الشحن البحرى الإلكتروني و أوامر التسليم، الأول يثبت حقوق ملكية البضاعة ووسيلة توثق عملية الشحن بين الناقل والشاحن، فى حين أوامر التسليم تعمل كوثيقة تعليمات لشركة الشحن بخصوص تسليم البضاعة لحاملها.

## الفصل الثاني

### الآثار المترتبة عن إصدار سند الشحن البحري الإلكتروني

بمجرد إبرام عقد النقل البحري بين الناقل و الشاحن يسلم هذا الأخير البضائع إلى الناقل لوضعها وتستيفها على ظهر السفينة المخصصة لنقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، يصدر الناقل سند الشحن البحري الإلكتروني بناء على طلب الشاحن، و بمجرد صدوره ينتج التزامات على عاتق كلا الطرفين، فيلتزم الناقل بالتزامات يفرضها عليه عقد النقل منذ تسلم البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه، كما يقع على عاتق الشاحن أيضا التزامات يجب عليه تنفيذها حتى ينتج العقد آثاره (المبحث الأول)، وفي حالة إخلال أحد الأطراف بالتزاماته تقع عليه المسؤولية (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### التزامات طرفي سند الشحن البحري الإلكتروني

يعتبر نقل البضائع بحرا مشروع مريح للشاحن والناقل البحري لذلك يتم استثمار أموال باهظة في هذا المشروع، ومن أجل إنجاح هذا المشروع لابد أن يقوم كل من الشاحن والناقل البحري بالتزاماتهما التي يفرضها عليهما سند الشحن البحري الإلكتروني، فقد فرضت الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري و كذا القانون البحري الجزائري العديد من الالتزامات على عاتق كل من الشاحن (المطلب الأول)، و الناقل البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### التزامات الشاحن البحري

يلتزم الشاحن بمجموعة من الالتزامات التي تكون على عاتقه تتمثل في دفع الأجرة (الفرع الأول)، وتسليم البضاعة للناقل البحري (الفرع الثاني) الالتزام بتوفير المعلومات والتعليمات و المستندات (الفرع الثالث)، ثم التزاماته بصدد سند الشحن البحري الإلكتروني (الفرع الرابع).

### الفرع الأول

#### التزام الشاحن بدفع أجرة النقل البحري

لم تحض أجرة النقل بتعريف لها في القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية باعتبار أن مسألة التعريف بوجه عام متروكة للفقهاء ، الذي بدوره أورد عدة تعريفات لها تتفق في مجملها على أن أجرة النقل عبارة عن المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن وفي بعض الحالات المرسل إليه للناقل مقابل نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المتفق عليه<sup>1</sup>.

1- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص101

لم يرد تعريف لأجرة النقل البحري في القانون الجزائري ، إذ نجد أنه نص فقط على التزام الشاحن بدفع أجرة النقل وذلك في المادة 738 منه التي تنص على مايلي: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"<sup>1</sup>.

كما تنص المادة 797 الفقرة 1 من القانون الجزائري على ما يلي: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية أدائها بموجب اتفاقية الأطراف"<sup>2</sup>.

يفهم من هذه المادة أن المشرع الجزائري ترك لأطراف عقد النقل البحري الحرية الكاملة في تحديد أجرة النقل من دون قيد، والهدف من وراء ذلك هو ترك المجال مفتوح أمام الأطراف من أجل التفاوض حول قيمة وكيفية تحديد أجرة الحمولة.

تحسب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فقد نصت المادة 686 من القانون الجزائري على أن تحسب فقط على كميات البضائع المفرغة وليس كميات البضائع المحملة، أما في حالة غياب اتفاق الأطراف على تحديد الأجرة فإنها تحدد حسب العرف المعمول به في ميناء الشحن، وإذا لم يوجد عرف تحدد بما يساوي أجرة المثل من قبل القضاء.

لكن في الحقيقة وحسب ما أقره الواقع العملي فإن أجرة النقل تكون حسب تسعيرة الناقل المحددة على أساس اقتصادي، فعادة تحديد أجرة النقل يكون منظما في لوائح الناقل وشروطه، معتمدا على معايير متعلقة بتكاليف الناقل وهوامش الربح<sup>3</sup>.

يتم عمليا تحديد أجرة النقل البحري عادة من طرف الناقلين البحريين على الشاحنين في مؤتمرات ملاحية، والتي هدفها هو تحديد أجرة نقل موحدة وذلك بتوحيد الخدمات ووضع

1- أعراب كميلة، مرجع سابق، ص324

2- أنظر المادة 797 فقرة 1 من القانون الجزائري

3- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص102

حد للمنافسة من طرف الناقلين الخارجين عن هذه المؤتمرات وهم الخوارج الذين هم مجهزين غير منضمين للمؤتمرات الملاحية، فهي شركات لها خدمات خطية في طريق بحري معين دون الانضمام للمؤتمر الملاحى<sup>1</sup>.

تضمنت المادة 42 من قواعد روتردام لسنة 2008 بأنه إذا تضمن العقد عبارة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع، ولا تنطبق هذه المادة إذا كان الحائز أو المرسل إليه هو أيضا الشاحن.

معنى ذلك أنه يقع على الشاحن التزام رئيسي هو دفع أجرة النقل ولا يمكن للناقل أن يرجع على الحائز أو المرسل إليه في حالة عدم قيام الشاحن بتنفيذ التزامه لا يمكن للناقل أن يمتنع عن تسليم البضائع إلى المرسل إليه بدافع عدم دفع أجرة النقل وذلك طبقا لما أشارت إليه المادة 42 من قواعد روتردام 2008، خاصة وأن نفس المادة تؤكد على أن يتضمن العقد عبارة تفيد استلام أجرة النقل مسبقا<sup>2</sup>.

يلتزم الشاحن بدفع أجرة الحمولة للناقل البحري عند قيامه بمهمة النقل، ولكن هناك حالات تجب على الشاحن بدفع الأجرة (أولا) وهناك حالات لا تجب عليه دفع الأجرة (ثانيا).

### أولا: حالات وجوب دفع أجرة النقل البحري

تتمثل حالات وجوب دفع أجرة النقل البحري في الحالات التالية:

1- تدفع للناقل أجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة في حالة مسافنة البضائع من سفينة

إلى أخرى، طبقا لنص المادة 777 من القانون البحري الجزائري.

2- تدفع أجرة الحمولة من جراء الأخطار البحرية، التي كان مصدرها عيب ذاتي للحزم

الفاقد أو عمل منسوب للشاحن طبقا لنص المادة 798 من القانون البحري الجزائري.

1- أعراب كميلا، مرجع سابق، ص 327

2- حيفري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص 194

- 3- يلتزم الشاحن بدفع أجرة البضائع التي ترمى في البحر، لأجل النجاة العامة تحت شرط المساهمة طبقا لما ورد في المادة 810 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري.
- 4- تدفع أجرة الحمولة للناقل البحري عن المسافة التي قطعت إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة حسب ما نصت عليه المادة 799 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>.

### ثانيا: حالات عدم وجوب دفع أجرة النقل البحري

تتمثل حالات عدم وجوب دفع أجرة النقل البحري من طرف الشاحن أو المرسل إليه فيما يلي:

- 1- طبقا لنص المادة 799 من القانون البحري الجزائري فإن الشاحن أو المرسل إليه لا يلتزم بدفع الأجرة إذا لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه.
- 2- لا يستحق الناقل البحري أجرة الحمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية وفقا لنص المادة 798 من القانون البحري الجزائري .
- 3- لا يستحق الناقل أجرة حمولة البضائع المفقودة بسبب إهماله طبقا لما ورد في نص المادة 800 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل البحري

يمثل التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل الخطوة الأولى في تنفيذ عقد النقل البحري ويعد تمهيدا لشحنها، وفي هذا السياق يجب الأخذ بعين الحسبان أن عملية التسليم الملزم بها الشاحن أو نائبه تتم طبقا لما ورد في نص المادة 772 من القانون البحري

1- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص 105

2- قرور شهيناز، مرجع نفسه، ص 106

الجزائري، في الزمان و المكان المتفق عليهما، أو ذلك الذي يقضي بهما العرف و العادات السائدة في ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على ذلك<sup>1</sup>.

يكون الشاحن مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضائع متى اثبت الناقل البحري أنه تسلم البضاعة خارج الميعاد المحدد أو أنه تسلمها في مكان غير متفق عليه، ففي هذه الحالة يدفع الشاحن ما يسمى بالتعويض جراء إخلاله بتنفيذ التزامه، بشرط أن لا تزيد قيمة هذا التعويض عملاً بنص المادة 2772<sup>2</sup> من القانون البحري الجزائري مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها.

لا يقتصر التزام الشاحن بعملية التسليم اتجاه الناقل فقط على البضاعة محل عقد النقل البحري، بل يمتد ليشمل أيضاً جميع الوثائق اللازمة لتنفيذ عملية النقل لاسيما تلك المطلوبة من إدارة الضرائب، الشرطة، الجمارك، الصحة، والمرفقة طبعا بالوثيقة الرسمية المتمثلة في وثيقة الشحن<sup>3</sup>.

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهما بعقد النقل البحري، ويقع على الشاحن التزام التسليم بالصورة التي تكون فيها جاهزة للنقل على أن يحافظ على سلامة البضائع دون أن تتسبب في الأضرار بالأشخاص أو الممتلكات ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك<sup>4</sup>.

تقضي المادة 27 من قواعد روتردام لسنة 2008 على أنه يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وفي أي حال يسلم الشاحن البضائع

1- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص 99

2- تنص المادة 772 من القانون البحري الجزائري على مايلي: "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الاوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الاطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الاوقات و الامكنة المحددة، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها".

3- قرور شهيناز، المرجع نفسه، ص 100

4- حيفري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص 189

بحالة تكفل تحملها ظروف النقل، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وترتيبها وتفريغها، بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات، يؤدي الشاحن على نحو ملائم وبعناية أي واجب يقع على عاتقه أي اتفاق يبرم عملاً بنص المادة 13 الفقرة 2 من قواعد روتردام<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### التزام الشاحن بتوفير المعلومات و التعليمات و المستندات

يلتزم الشاحن البحري بموجب المادة 28 من قواعد روتردام لسنة 2008 بأن يستجيب كل من الناقل والشاحن لما يقدمه أحدهما إلى الآخر من طلبات لتوفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، إذا كانت المعلومات موجودة في حوزة الطرف متلقي الطلب أو كان الطرف متلقي الطلب قادراً على توفير التعليمات ضمن الحدود المعقولة ولم تكن تلك المعلومات أو التعليمات متاحة في حدود المعقول للطرف الطالب من مصدر آخر.

يقدم الشاحن إلى الناقل عند تسليمه البضائع البيانات المتعلقة بها وتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وعلى الشاحن أن يقدم إلى الناقل العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة وأن تكون مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق و الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة نهاية السفر<sup>2</sup>.

تنص المادة 29 من قواعد روتردام لسنة 2008 على مايلي:

- "يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب، بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر، وهي في حدود المعقول ضرورية، لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة بما في ذلك

1- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 135

2- حيفري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص ص 190، 191

الاحتياطات التي يجب أن يتخذها الناقل أو الطرف المنفذ، ولا يمثل الناقل لما تقرره السلطات العمومية من قوانين أو لوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترم شريطة أن يبلغ الناقل الشاحن في الوقت المناسب بما يلزم من معلومات و تعليمات و مستندات.

- ليس في هذه المادة ما يمس أي واجب محدد بتوفير معلومات وتعليمات ومستندات معينة ذات صلة بالبضائع عملا بما تقرره السلطات العمومية من قوانين ولوائح أو اشتراطات أخرى تتعلق بالنقل المعترم<sup>1</sup>، لوحظ أثناء الأعمال التحضيرية للاتفاقية، أن هذا الحكم يعتبر ذا أهمية خاصة على ضوء ممارسات النقل المعاصرة، لهذا فإن تدفق المعلومات الموثوقة بين الشاحن والناقل أمر بالغ الأهمية لنجاح انجاز عقد النقل خصوصا فيما يتعلق بالبضاعة الخطرة<sup>2</sup>.

## الفرع الرابع

### التزامات الشاحن بصدد سند الشحن الإلكتروني

التزامات الشاحن بصدد سند الشحن البحري الإلكتروني، لا تنشأ إلا إذا كان إصداره واستخدامه لاحقا بموافقة الشاحن مع الناقل، حيث تنص المادة 8 الفقرة 1 من قواعد روتردام 2008 على مايلي: «يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بان يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل الكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقا بموافقة الناقل والشاحن»<sup>3</sup>.

1- انظر المادة 29 من قواعد روتردام لسنة 2008

2- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 146

3- حمدي أحمد وائل، مرجع نفسه، ص 130

متى رضي الشاحن بسند الشحن الإلكتروني، سواء كان سند قابل للتداول أو غير قابل للتداول، فإنه يجب تطبيقاً للمادة 36 من قواعد روتردام أن تدرج في تفاصيل العقد الواردة في سجل النقل الإلكتروني المعلومات التالية التي يوفرها الشاحن فإنه يجب أن يتضمن :

- وصف البضائع يكون مناسباً للنقل،
- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع،
- عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع،
- وزن البضائع إذا ما أورده الشاحن،
- بيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها،
- اسم الناقل وعنوانه،
- التاريخ الذي تسلم فيه الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع، أو الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة أو الذي أصدر فيه سجل النقل الإلكتروني،
- اسم المرسل إليه وعنوانه إذا حددها الشاحن،
- اسم السفينة إذا كان محددًا في عقد النقل،
- مكان التسلم وكذلك مكان التسليم إذا كان معلوماً لدى الناقل،
- ميناء التحميل و ميناء التفريغ إذا كان محددان في مكان النقل<sup>1</sup>.

يقدم الشاحن هذه البيانات للناقل، ولأخيراً أن يتحفظ على تلك المعلومات لكي يبين أنه لا يتحمل المسؤولية عن صحة تلك المعلومات التي قدمها الشاحن.

يعد سند الشحن البحري الإلكتروني دليلاً على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد، ولا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيًا من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في سند الشحن البحري الإلكتروني القابل للتداول أو

1- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 133

غير قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث بحسن نية وذلك حسب نص المادة 39 الفقرة 1 من قواعد روتردام لسنة 2008 التي تنص على مايلي: « لا يمس إغفال أو عدم دقة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليه في الفقرة 1،2 أو 3 من المادة 39 في ذاته، الطابع القانوني لأي سجل النقل البحري الإلكتروني أو صحة أي منهما ».

ذلك يعني أنه لا يجوز للشاحن أن يتمسك بعدم قانونية سند الشحن الإلكتروني، حتى لو كان ذلك استنادا إلى شرط في عقد النقل تطبيقا لنص المادة 79 الفقرة 2 من قواعد روتردام لسنة 2008 و التي تنص على مايلي: « ما لم ينص على خلاف ذلك في العقد، يكون أي حكم في عقد النقل باطلا متى كان: يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد أو يزيد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة »<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### التزامات الناقل البحري

ينشأ عقد النقل البحري للبضائع التزامات على عاتق الناقل يجب عليه إتباعها و التقيد بها وهو مطالب بتحقيق نتيجة، هناك التزامات تقع عليه قبل الرحلة البحرية أي في ميناء الشحن (الفرع الأول)، ثم تليها التزامات أثناء الرحلة البحرية أي بعد انتقال حيازة البضائع إليه إلى حين وصولها لميناء التفريغ (الفرع الثاني)، وأخيرا الالتزامات التي تقع عليه بعد الرحلة البحرية أي أثناء تفريغ البضائع في ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه (الفرع الثالث).

1- حمدي احمد وائل، مرجع سابق ، ص ص 134، 135

## الفرع الأول

### التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية

يفرض على الناقل البحري التزامات في ميناء الشحن قبل بدء الرحلة البحرية تتمثل أولى التزاماته بتهيئة سفينة صالحة للملاحة (أولا)، ثم تليها فيما بعد استلام الناقل للبضائع من الشاحن و تحميلها على ظهر السفينة (ثانيا)، و أخيرا التزام الناقل بإصدار سند الشحن (ثالثا).

#### أولا: التزام الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة

فرض المشرع الجزائري على الناقل قبل بدء الرحلة البحرية بعض الالتزامات وذلك وفقا لنص المادة 770 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على ما يلي: "يتعين على الناقل البحري قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،

ج- تنظيف وترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها"<sup>1</sup>.

باستقراء نص المادة يتضح لنا أن المشرع الجزائري لا يكتفي بفرض التزام النقل والمحافظة على البضائع فقط، وإنما يحرص على وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة حتى يتسنى له تنفيذ عقد النقل وتسليم البضاعة بحالة جيدة للمستفيد.

نجد أيضا قواعد روتردام في مادتها 14 وضعت على عاتق الناقل التزاما ببذل العناية

اللازمة بإعداد سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة البحرية وأثناءها<sup>2</sup>.

1- انظر المادة 770 من القانون البحري الجزائري.

2- انظر المادة 14 من قواعد روتردام 2008.

يتبين لنا من النصوص القانونية المبينة أعلاه أن طبيعة التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية، والمقصود بها تلك العناية التي يبذلها شخص كفاء بشكل عادي، أو عناية الرجل العادي في الظروف المماثلة.

مضمون هذا الالتزام ينقسم إلى قسمين، القسم الأول هو صلاحية السفينة من الوجهة الملاحية والمقصود بها هو أن تكون هذه السفينة ذات قوة ومزودة بكل ما يلزم لاجتياز مختلف الصعاب الملاحية المتوقع حدوثها، أما القسم الثاني هو صلاحية السفينة من الوجهة التجارية ويقصد بها أن تكون السفينة ملائمة لاستقبال البضاعة ومزودة بكافة الأجهزة والأدوات وتسليمها في حالة سليمة<sup>1</sup>.

### ثانياً: التزام الناقل باستلام البضائع من الشاحن و تحميلها على متن السفينة

إن التزام الناقل بتسلم البضاعة يقابله التزام الشاحن بتسليم البضاعة إليه، ويتم تسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليه مع الشاحن، يتعين على الناقل عند تسلمه البضاعة أن يتأكد منها، سواء كانت مطابقة لما جاء به سند النقل أم لا، من حيث مصدرها، نوعها، حجمها، درجة خطورتها، صلابة أو سهولة التلف، وفواتير اقتنائها وكل الأوصاف التي تم الاتفاق عليها، ويجوز للناقل رفض تسلم البضائع إذا كانت مخالفة لما جاء به سند النقل أي له مبرر شرعي لرفضه، أما إذا كانت ذات البضاعة المتفق عليها فيتحمل مسؤولية سلامتها والمحافظة عليها.

بعد تسلم الناقل للبضائع ووضعها تحت روافع السفينة يلتزم بتحميلها، ويقصد بها شحن البضائع على ظهر السفينة، وتقضي هذه العملية عناية خاصة لأنه يتطلب منه رصد البضائع بشكل يقيها من التلف أثناء نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، كما يلتزم أيضاً بصيانتها من الأمطار وحرارة الشمس وهذا ما نصت عليه المادة 773 من القانون البحري الجزائري بنصها على ما يلي: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رصد

1- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص ص 239 ، 242

البضاعة وصيانتها ونقلها و حراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وان يبين ذلك كتابيا على البضائع إن أمكن"<sup>1</sup>.

تجدر الإشارة في حالة إذا تم الاتفاق بين الناقل والشاحن على أن يقوم الشاحن بعملية الشحن، هنا لا يسأل الناقل عن التلف أو الهلاك الذي يصيب البضاعة أثناء عملية التحميل<sup>2</sup>.

### ثالثا: التزام الناقل بإصدار سند الشحن البحري

تطرقت قواعد روتردام لهذا الالتزام ضمن الفصل الثامن في المادة 35 منها تحت عنوان إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني بنصها على ما يلي: "إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو رهنا بالفقرة الفرعية أ من المادة 8 على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول أو

(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهنا بالفقرة الفرعية أ من المادة 8 سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن و الناقل على عدم استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات والأعراف أو الممارسات

1- انظر المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

2- شكيمة سعاد، النظام القانوني لسند النقل، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الشركات، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2016، ص ص 36، 37.

الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل<sup>1</sup>، أي يعتبر حق من حقوق الشاحن لإثبات تسليمه البضاعة إلى الناقل، وإثبات وجود عقد النقل البحري الذي يربطهما، وذلك في حالة عدم وجود اتفاق بينهما على عدم استخدام ذلك المستند أو السجل. تجدر الملاحظة بشأن هذا الالتزام في قواعد روتردام، أجازت عدم استخدام مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، وذلك عكس ما جاء في اتفاقية بروكسل في المادة 3 الفقرة الثالثة و اتفاقية هامبورغ في مادتها 14 التي أوجبت على الناقل أن يسلم للشاحن بناء على طلبه سند الشحن<sup>2</sup>.

أما عن التشريعات الداخلية، وبالخصوص المشرع الجزائري فقد حذى حذو اتفاقية بروكسل، وبالتحديد في المادة 748 من القانون البحري التي أقرت بالالتزام تزويد الناقل الشاحن بسند الشحن البحري بعد تسلمه البضائع<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني

### التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية بنقل البضائع محل العقد (أولاً)، و المحافظة عليها طوال الرحلة البحرية (ثانياً).

1- انظر المادة 35 من قواعد روتردام لسنة 2008

2- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام " دراسة مقارنة "، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2013، ص 30

3- نص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: « بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها »

## أولاً: التزام الناقل البحري بنقل البضائع

تعتبر عملية نقل البضاعة الالتزام الرئيسي الذي يلتزم به الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، فيلتزم الناقل بنقل البضاعة محل العقد إلى المكان وفي الزمان المحددين في العقد<sup>1</sup>، كما يجب على الناقل أن يخصص للنقل أداة صالحة وملائمة كما سبق ذكره.

نصت قواعد روتردام في فصلها الرابع بعنوان واجبات الناقل والتزامه بنقل البضائع في مادتها 11 بنصها على مايلي: "يقوم الناقل، رهنا بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى مكان المقصد وتسليمها إلى المرسل إليه".

أما المشرع الجزائري فقد نص على هذا الالتزام في المادة 775 من القانون البحري الجزائري بنصه على ما يلي: "يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه و في حالة عدم تحديده فبالطريق العادي".

باستقراء النصوص القانونية نستنتج أن الناقل ملزم بإتباع الطريق المتفق عليه، فإذا لم يحصل الاتفاق على سلوك طريق معين وجب عليه إتباع أفضل طريق، فلا يجوز له أن يسلك طريقاً آخر إلا إذا أُلجأته إلى ذلك قوة قاهرة مثل الزلزال أو العواصف.

كما يتعين على الناقل أيضاً أن يراعي ميعاد النقل، إذ يجب عليه نقل البضاعة في الزمن المحدد في العقد، فأبي تماطل غير مبرر بتبرير شرعي يكون موجبا بالتعويض<sup>2</sup>.

في حالة توقف السفينة لسبب ما بحيث يصعب على الناقل مواصلة الرحلة البحرية، يكون إلزاما عليه مسافنة البضاعة أي شحن البضاعة على سفينة أخرى، وتكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة على عاتق الناقل ويحتفظ بحقه، هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في كل من المواد 776 و777 من القانون البحري على التزام الناقل البحري بمسافنة البضائع، فتتص المادة 776 على ما يلي: "في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على

1- لاكلي نادية، مرجع سابق، ص 774

2- شكيمة سعاد، مرجع سابق، ص 38

الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر"، أما المادة 777 من نفس القانون فتتص على ما يلي: " في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعده الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة «، يعتبر التزام الناقل البحري هنا التزام ببذل عناية وليس ملزم بتحقيق نتيجة، فوجب عليه بذل العناية المعقولة<sup>1</sup>.

### ثانياً: الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية

عند القيام بعملية النقل أي أثناء بدأ الرحلة البحرية تكون البضاعة تحت حراسة الناقل، فيجب عليه أن يبذل عناية تامة عادية في حفظها وصيانتها التي تكفل وصولها سليمة إلى ميناء التفريغ إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه، هذا ما نصت عليه المادة 773 من القانون البحري الجزائري، إن هذه العناية تتطلب تدخل الناقل بحفظ ومراقبة البضاعة بشكل يومي، ودرجة العناية بالبضائع تختلف بحسب طبيعتها ونوعيتها وقيمتها، زيادة على ذلك الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن في عقد النقل، حيث يندرج ضمن هذا الالتزام، إعادة الحزم وإصلاح الأغلفة وغيرها من التدابير الضرورية مثل التهوية اللازمة والحفظ في درجة حرارة ملائمة، حفظ البضائع التي تستلزم درجة برودة في مكان بارد، وتجدر الإشارة أنه إذا اقتضت البضاعة عناية خاصة على الشاحن إبلاغ الناقل بذلك من خلال بيان كتابي على البضائع إذا أمكن، وهذا ما ورد في المادة 773 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري، إن الالتزام بالمحافظة على البضائع يعد من النظام العام لا يجوز الاتفاق على غير ذلك، وكل شرط تعاقدي يخالف هذا يعد باطلاً طبقاً لما ورد في المادة 811 البند أ من نفس القانون<sup>2</sup>.

1- أعراب كميّلة، مرجع سابق، ص 271

2- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص ص 82، 83

كما نصت المادة 16 من قواعد روتردام على هذا الالتزام كما يلي:

" بصرف النظر عن أحكام المواد 11 و 13 و 14 يجوز للناقل أن يضحى ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك"<sup>1</sup>.

ألزم المشرع الجزائري الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية بموجب المادة 773 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

يعتبر التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية حسب نص المادة 773 من القانون البحري الجزائري التزام ببذل عناية، لذلك يكون الناقل مسؤولا عن هلاك أو تلف البضائع<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث

#### التزامات الناقل بعد انتهاء الرحلة البحرية

بعد انتهاء الرحلة البحرية، يلتزم الناقل البحري بتفريغ البضائع من السفينة في ميناء التفريغ (أولا) ثم تسليمها إلى المرسل إليه (ثانيا).

#### أولا: التزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة

يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة في ميناء التفريغ طبقا للمادة 780 من القانون البحري الجزائري بنصها على مايلي: " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ

1- انظر المادة 16 من قواعد روتردام 2008.

2- انظر المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

3- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص 277

الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ<sup>1</sup>.

تجدر الإشارة أنه لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها وإخراجها من عابري السفينة، فعملية الفك عملية مادية يقوم بها الناقل وهي تقابل عملية الرص والتستيف في ميناء الشحن، فعملية التفريغ تدخل ضمن العمليات التي يفرضها عقد النقل على الناقل، فإذا تسبب للبضاعة ضرر من هلاك أو تلف تقع عليه المسؤولية بوصفه ناقلا بحريا<sup>2</sup>.

من خلال المادة المذكورة أعلاه، نجد أن الناقل يقوم بعمليتين الأولى هي عملية فك البضاعة وإخراجها من عابرها، والثانية هي إنزال البضاعة من السفينة أي تفريغها، والملتزم بعملية التفريغ هو الناقل ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك.

### ثانيا: التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة

تنتهي التزامات الناقل بمجرد تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، قد يكون التسليم لاحقا للتفريغ إذا كان التفريغ على عاتق الناقل، وقد يكون سابقا عليه إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه<sup>3</sup>.

يعتبر التسليم تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن، هذا ما نصت عليه المادة 739 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري<sup>4</sup>.

1- انظر المادة 780 من القانون البحري الجزائري، باستقراء نص المادة نجد أن المشرع الجزائري أخطأ في إحالتنا إلى نص المادة 607 فكان من الأجدر أن يحيلنا إلى نص المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

2- أحمد مسعود زهرة، عزوز رزيقة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2015، ص 40

3- شكيمة سعاد، مرجع سابق، ص 40

4- انظر المادة 739 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

يفهم من نص هذه المادة أن تسليم البضاعة تعتبر عملية قانونية ذات شقين، تشمل الشق الأول في قيام الناقل أو ممثله بوضع البضاعة تحت تصرف صاحب الحق في استلامها، أما الشق الثاني في قبول هذا الأخير استلام البضاعة من الناقل، إذا بمجرد تسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها ينقضي عقد النقل البحري، وبانقضاء العقد تنقضي مسؤولية الناقل البحري عن هذه البضاعة<sup>1</sup>.

يثير التزام الناقل بتسليم البضاعة عدة نقاط نذكر منها ما يلي:

### 1- صاحب الحق في استلام البضاعة

تسلم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني طبقا لنص المادة 782 من القانون البحري الجزائري التي تنص بما يلي: " يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

يحدد المرسل إليه طبقا لما ورد في المادة 784 من نفس القانون، على ضوء الشكل الذي صدر به سند الشحن، فإذا كان اسما، يكون المرسل إليه هو الشخص المبين اسمه في سند الشحن، وإذا كان سند الشحن لأمر، يكون المظهر إليه الأخير هو حامله الشرعي، أما إذا كان السند لحامله، فيكون المرسل إليه الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.

في حالة حدوث تزامن بين حاملي نسخ سند الشحن المختلفة، في هذه الحالة نص المشرع الجزائري على حل في المادة 785 من القانون البحري مضمونها هو أنه لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم، فتودع البضاعة في مكان آمن على حساب المرسل إليه القانوني مع إخطار المطالبين بها و الشاحن فورا<sup>2</sup>.

1- أعراب كميّلة، مرجع سابق، ص 289.

2- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص ص 85 ، 86

## 2- الآثار المترتبة على عملية تسليم البضائع

يترتب على تسليم البضاعة للمرسل إليه أو ممثله القانوني في ميناء التفريغ الآثار

التالية:

\* ينتهي العقد بتنفيذ الناقل التزاماته، فبتسليمها إلى المرسل إليه تنتقل مخاطر الشيء على عاتق هذا الأخير

\* بتحديد تاريخ التسليم يبدأ سريان الدفع بعدم قبول دعوى الفسخ

\* يسري التقادم الخاص بعقد النقل البحري من تاريخ التسليم أيضاً، وإذا لم يحصل التسليم فيسري من اليوم الذي كان يجب حصوله فيه<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### مسؤولية الناقل البحري

ينتقل الالتزام الرئيسي للناقل البحري في نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليمها إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري ويكون مسؤولاً عن التأخر في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه وعن هلاك البضاعة وتلفها إذا لم يسلمها سليمة، وعليه تقوم مسؤولية الناقل البحري عند إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد النقل البحري للبضائع (المطلب الأول)، فرغم قيام مسؤوليته يمكن للناقل البحري تحديد مسؤوليته أو التمسك بإعفائه منها إذا توفرت شروط الإعفاء (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### قيام مسؤولية الناقل البحري

حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري يجب أن يكون قد أخل بالتزاماته اتجاه صاحب الحق في البضاعة هو أو أحد تابعيه بحكم العلاقة العقدية بينه وبين الشاحن ولهذه المسؤولية

1- قرور شهيناز، مرجع سابق، ص 90

طبيعة قانونية (الفرع الأول)، ولها أساسها القانوني (الفرع الثاني) وهناك شروط فرضها القانون لقيام هذه المسؤولية (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع

تعتبر الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري أمر أساسي لأنها هي التي تحدد لنا على من يقع عبء الإثبات في حالة وقوع ضرر للبضاعة، فالناقل مطالب بضمان نقل البضاعة سليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المحدد استناداً إلى عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن، وعليه طبيعة مسؤولية الناقل البحري حسب قواعد وأحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1924 هي مسؤولية عقدية تقوم على الإخلال بالالتزام التعاقدية وهذا الالتزام بطبيعته القانونية هو الالتزام بتحقيق نتيجة، فبمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة يعتبر بذاته خطأ موجبا لمسؤولية الناقل التي لا يبرأ منها إلى بنفي العلاقة السببية لهذا الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحن<sup>1</sup> فلا بد أن يجمع بين الناقل البحري والشاحن عقداً بحرياً حدد إطاره من لحظة الشحن وصولاً إلى التسليم في ميناء التفريغ، من جانب آخر فإن الالتزام الملقى على عاتق الناقل البحري أو أحد تابعيه هو يحدده العقد المبرم بينه وبين الشاحن أي أنه التزام عقدي ينشأ عن إخلال أي من أطرافه، لذا فهي مسؤولية عقدية لا تقصيرية، وبعبارة أخرى فإن الالتزام هنا هو مجرد تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية التعاقدية التي تفترض أن المدين مسؤول عن عدم تنفيذ التزامه التعاقدية أو عدم تنفيذه بشكل أصولي، يعد إذا عدم التنفيذ الموجب الرئيسي لنشوء مسؤولية الناقل<sup>2</sup>.

1- عثمان النور عثمان، "الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري" دراسة مقارنة، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 8، العدد 3، 2022، ص 573

2- حلو عبد الرحمن أبو حلو، "الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 11، العدد 1، 2014، ص 214

## الفرع الثاني

### أساس مسؤولية الناقل البحري

يعد تحديد أساس مسؤولية الناقل ذات أهمية بالغة وذلك لاختلاف النظم القانونية للمسؤولية العقدية والتقصيرية من حيث إثباتها وأطرافها وتحديد قيمة التعويض<sup>1</sup>.

في واقع الأمر فإن المواد 5 و6 و8 من اتفاقية هامبورج هي المتعلقة بأساس وحدود المسؤولية كونها لها أثر مباشر على التجارة البحرية و اقتصاديات النقل البحري للدول، فقد ثار بشأن هذه المواد جدل واسع النطاق وهو يعكس صراع المصالح المتعارضة في عقد النقل البحري، من جهة مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها، ومن جهة أخرى مصلحة الشاحنين بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أو تأخر وصولها.

وهذا الصراع أمكن حسمه من خلال حزمة الاتفاق "package-deal" و أهم ما قدمته اتفاقية هامبورج هو ما يتعلق بالأساس القانوني الذي بنيت عليه مسؤولية الناقل البحري<sup>2</sup>.

نصت المادة 5 الفقرة 1 من اتفاقية هامبورج على ما يلي: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب إتخاذة من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته"<sup>3</sup>.

1- بن دومية سعية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون،

تخصص قانون بحري وأنشطة مينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2013، ص 10

2- حمدان عبد الباسط ، لونيبي حمزة، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص قانون

أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريج، 2022، ص ص 15، 16

3- انظر المادة 5 الفقرة 1 من قواعد هامبورج.

كما قد تدخلت أيضا قواعد روتردام في مادتها 17 الفقرة 1 بنصها على ما يلي: "يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخير، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل الرابع"<sup>1</sup>.

نجد باستقراء المادتين المذكورتين أعلاه أن اتفاقية هامبورج ألزمت الناقل بضمان سلامة البضاعة وإيصالها في موعدها، فإذا أخل هذا الأخير بالتزامه افترض وقوع الخطأ في جانبه، فالمسؤولية في اتفاقية هامبورج ليست مسؤولية موضوعية تقوم على مجرد الضرر وإنما تقوم على فكرة الخطأ المفترض فيبقى للمدعي سوى إثبات ما لحق ببضاعته من ضرر<sup>2</sup>.

بالحديث على أساس مسؤولية الناقل في ضل قواعد روتردام، نذكر أنه خلال الأعمال التحضيرية لمشروع اختيار أساس مسؤولية الناقل أثار جدلا كبيرا بعض المشاركين إختاروا المسؤولية المفترضة كأساس للمسؤولية، والبعض الآخر فضلوا المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، فدمجت قواعد روتردام لسنة 2008 بين الاتفاقيتين السابقتين ووضعت أساسا جديدا لمسؤولية الناقل و أحكام وقواعد مفصلة حول عبء الإثبات، أي الموازنة بين الناقل وطالب التعويض، فمن خلال التمعن في نص المادة 17 فقرة 1 نجد أن قواعد روتردام تقيم مسؤولية الناقل البحري في بعض الحالات على أساس الخطأ المفترض وفي بعض الحالات على أساس المسؤولية المفترضة و كذلك على أساس الخطأ الواجب إثباته<sup>3</sup>.

1- انظر المادة 17 الفقرة 1 من قواعد روتردام 2008.

2- حمدان عبد الباسط، مرجع سابق، ص 16

3- ددوش نصره قماري، " مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة "، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 9،

أما بخصوص التشريع الجزائري، نجد أن المشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري الجزائري اعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ استلامه لها حتى تسليمها للمرسل إليه<sup>1</sup>.

نجد أن مسؤولية الناقل البحري وفقاً للقانون البحري الجزائري مسؤولية مفترضة من جانب الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر، وليس أمام الناقل إلى أن يثبت السبب الأجنبي، هذا ما أكدته المحكمة العليا في قرارها رقم 0964344 بتاريخ 4 سبتمبر 2014<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث

#### شروط قيام مسؤولية الناقل البحري

يتمثل الالتزام الرئيسي للناقل البحري في نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في حالة جيدة وفي الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، وعليه يشترط لقيام مسؤولية الناقل البحري تحقق حالة من حالات الإخلال بالتزامه (أولاً)، وصدور هذه الحالات من الناقل البحري (ثانياً)، كما يجب أن تحصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته (ثالثاً).

#### أولاً: تحقق حالة من حالات مسؤولية الناقل البحري

تتمثل حالات قيام مسؤولية الناقل فيما يلي:

##### 1- هلاك البضاعة

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بنفس الحالة التي كانت عليها عند شحنها في ميناء الشحن سواء من حيث الكمية أو الوزن أو الحجم كما دونت في سند الشحن البحري الإلكتروني، فإذا هلكت البضاعة كلياً أو جزئياً يلتزم الناقل بتعويض

1- تنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: « يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية ».

2- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص 365

المرسل إليه، والهلاك هو فقدان البضاعة وعدم وصولها إلى يد المرسل إليه لأي سبب من الأسباب مثل احتراقها أو سرقتها أو غرقها<sup>1</sup>.

### أ- الهلاك الكلي للبضاعة

يكون الهلاك كلياً عندما يتعذر على الناقل تسليم البضاعة في ميناء الوصول إلى المرسل إليه دون إمكانية إثبات وجودها في مكان آخر يتحقق بدمار الشيء وزواله كاحتراقه أو غرقه، فيمكن أن يكون الهلاك حكماً عندما لا تقع أي حادثة من هذه الحوادث وانقضاء المدة المطلوبة لميعاد التسليم، ويستحيل على الناقل إيجاد الشيء لتسليمه إلى المرسل إليه .

### ب- الهلاك الجزئي

يسمى بالنقصان، أي فقدان جزء من الكل بشرط ألا يكون بسبب طبيعة الشيء وهو ما يعبر عنه (بالنقص الفطري) وهنا لا يكون الناقل مسؤولاً عنه، ويعد الهلاك الجزئي متحققاً كما لو سلم الناقل وزناً أو عدداً أقل مما جاء في سند الشحن أو خلاف ما جرى عليه العرف، يمكن أن يكون الهلاك جزئياً حتى ولو سلم الناقل البضاعة كاملة إلا أنه حصل فيها تبديل وهذا التبديل كان من الأدنى إلى الأحسن<sup>2</sup>.

### 2- تلف البضاعة

يقصد بالتلف أن تصل البضاعة كاملة من حيث كميتها أو عددها أو حجمها ولكن تصل معيبة، والعيب قد يمس كامل البضاعة أو جزء منها مثل فساد الخضر والفواكه أو أجهزة تحطمت أو جلود تعفنت في هذه الحالات تصل البضاعة كاملة للمرسل إليه كما هي مدونة في سند الشحن البحري الإلكتروني لكن بحالة سيئة لا تصلح لأداء الغرض منها، وتجدر الإشارة في حالة عدم ذكر حالة البضاعة في سند الشحن، افتراض أنها سلمت للناقل

1- عصام صلاح أحمد إسماعيل، " الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع "، مجلة حقوق دمياط للدراسات

القانونية و الاقتصادية، العدد 3، 2021، ص 375

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 171، 172

بحالة جيدة فيكون ملزم بتسليمها في الحالة نفسها، إذا عجز عن ذلك كان مسؤولاً ولا يبرأ من المسؤولية إلا إذا أثبت وجود سبب أجنبي لا يد له فيه وأنها كانت معيبة عند شحنها<sup>1</sup>.  
فالمشرع الجزائري في المادة 802 من القانون البحري الجزائري والتي سبق ذكرها تحدث عن الخسائر والأضرار وبالتالي يدخل في دائرتها التلف أو العيب الذي يصيب البضاعة، فالبضاعة المسلمة إلى الناقل البحري يجب أن تصل كما سلمت إليه أي سليمة من كل عيب، فالمسؤولية تكون قائمة في هذه الحالة خصوصاً إذا كانت وثيقة الشحن نظيفة خالية من كل نقص وهذا إثبات على أن البضاعة قد سلمت في حالة طبيعية وأن هذا التلف أصابها أثناء فترة النقل<sup>2</sup>.

### 3 - التأخير في تسليم البضاعة

لا يقتصر التزام الناقل على إيصال البضاعة في الحالة التي استلمها عليها من حيث الكم والكيف فقط وإنما عليه أن يسلمها في الآجال المتفق عليها في عقد النقل البحري إن كانت محددة، وفي حالة عدم تحديدها تسلم خلال فترة زمنية معقولة يحددها العرف، يتم تحديد هذا التأخير أنه عادي أو غير عادي حسب العرف الجاري به في المعاملات التجارية البحرية<sup>3</sup>.

كرس المشرع الجزائري التزام الناقل البحري بعدم التأخر في تسليم البضاعة بموجب المادة 805 فقرة 1 من القانون البحري حيث اعتبر الناقل مسؤولاً عن التأخير في التسليم توافقاً مع ما جاء في اتفاقية هامبورج<sup>4</sup>.

1- باسم محمد ملحم، العطير عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009، ص 318

2- مدني أحمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، 2015، ص 207

3- فاتحي محمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورج"، مجلة الحقيقة، العدد 35، 2015، ص 58

4- انظر المادة 805 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

تناولت قواعد روتردام التأخر في تسليم البضائع في فصلها الخامس المادة 17 فقرة 1 والتي سبق ذكرها حيث يعتبر الناقل مسؤولاً عن التأخر في التسليم، ويقع عبء الإثبات هنا على المدعي أي المرسل إليه لأنه هو من يدعي حصوله سواء حدد ميعاد التسليم في سند الشحن أو لم يحدد، وهذا ما أكدته المادة 21 من قواعد روتردام والتي تنص على ما يلي: "يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون المفترة المتفق عليها"<sup>1</sup>.

يتضح مما تقدم أن لمدة إنجاز النقل البحري أهمية بالغة، ففي حالة التأخر في تسليم البضاعة يفترض أن البضائع وصلت سليمة ليس بها ضرر، فالضرر هنا يتمثل في النتائج التي تترتب عن التأخر في تسليمها والذي يكون بالضرورة ضرراً اقتصادياً يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة<sup>2</sup>.

### ثانياً: صدور حالة من حالات المسؤولية من الناقل البحري

الأصل أن يقوم الناقل المتعاقد بتنفيذ النقل منذ البداية إلى غاية تسليم البضاعة للمرسل إليه، لكن ما يحدث عملاً أن هذا الناقل قد يسلم المسؤولية لناقل آخر لتنفيذ عملية النقل سواء كله أو بعضه، فيظهر لنا هنا ناقل متعاقد وناقل فعلي، كما يمكن أن يعين في عقد النقل اسم ناقل أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم بتنفيذ جزء من النقل فتنتقل البضاعة من ناقل إلى آخر حتى تصل إلى المرسل إليه وهذا ما يسمى بالنقل المتتابع، و يمكن الاستعانة بالناقل النهري أو الجوي أو البري ويسمى في هذه الحالة بالنقل المختلط.

1- انظر المادة 17 فقرة 1 و المادة 21 من قواعد روتردام 2008.

2- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص381

## 1- الناقل المتعاقد

هو الناقل الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب الناقل هذه الصفة بمجرد اتفائه مع الشاحن على النقل، بغض النظر إن كان هو من قام بعملية النقل أو كلف ناقل بحريا آخر، ويترتب على ذلك أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن وبالتالي يكون مسؤولا في مواجهة الغير عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة أو التأخر في تسليمها<sup>1</sup>.

## 2- الناقل الفعلي

هو الناقل الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد النقل كله أو بعضه<sup>2</sup>، حيث نجده لا يسأل من قبل الشاحن إلا عن الأضرار والتأخر الذي يحدث أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه<sup>3</sup>، ويكون بالمقابل مسؤولا عن هذه الأضرار بالتضامن مع الناقل المتعاقد، أي أنه إذا كان الناقل المتعاقد مسؤولا قبل الشاحن عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء النقل فإن الشاحن لا يرتبط بالناقل الفعلي بعلاقة تعاقدية وبذلك يمكن للشاحن الرجوع عليه في حدود الجزء المعهد إليه<sup>4</sup>.

تتاول المشرع الجزائري حالة الناقل الفعلي في المادة 776 من القانون البحري الجزائري بنصها على ما يلي: " في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر"<sup>5</sup>.

1- عصام صلاح أحمد إسماعيل، مرجع سابق، ص 381

2- مدني أحمد، مرجع سابق، ص 218

3- الجميل إيمان، مرجع سابق، ص 157

4- مدني أحمد، مرجع نفسه، ص 219

5- انظر المادة 776 من القانون البحري الجزائري.

### 3- الناقل في النقل المتتابع

يعرف النقل المتتابع بأنه النقل الذي يكون بحريا في جميع أجزائه، وفي هذا النوع من النقل يتفق فيه الشاحن والناقل الأول على أن يتولى هذا الأخير عملية النقل إلى مكان معين، ثم يسلم البضاعة إلى ناقل ثاني لينقلها إلى مكان آخر ثم بعدها يسلمها هذا الأخير إلى الناقل الذي يليه، وهكذا بالتتابع حتى وصول البضاعة إلى المرسل إليه، والجدير بالذكر أن هذا النوع من النقل يتم بواسطة سند شحن واحد، هذا ما أكدته المادة 11 من اتفاقية هامبورج ويترتب على وحدة عقد النقل في هذه الحالة النتائج التالية:

- للمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن.
- إذا تعاقد الناقل الأول مع الناقل الثاني على شروط مخالفة لما تم الاتفاق عليه مع الشاحن كان مسؤولا قبل الشاحن أو المرسل إليه<sup>1</sup>.

### 4- الناقل في النقل المختلط

تعرض المشرع الجزائري لمسؤولية الناقل البحري في النقل المختلط بموجب نص المادة 763 القانون البحري الجزائري والتي تنص على ما يلي: «تطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكك الحديدية»<sup>2</sup>.

باستقراء نص المادة أعلاه يفهم أنها تحيلنا إلى نص المادة 765 من القانون البحري الجزائري والتي جعلت من الناقل البحري الذي أصدر سند الشحن المباشر في حالة النقل المتتابع مسؤولا على النقل بأكمله، أما مسؤولية الناقلين اللاحقين تكون على الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا في مسؤولية الناقل الأول.

1- عصام صلاح أحمد إسماعيل، مرجع سابق، ص 384

2- انظر المادة 763 من القانون البحري الجزائري.

ما تجدر الإشارة إليه أنه يمكن للشاحن في ضل النقل المختلط أن يتعاقد بموجب عقد واحد مع الناقل البحري لأجل نقل البضاعة بحرا وبرا معا وإما أن يتعاقد بموجب عقود مستقلة مع كل ناقل فتطبق الأحكام القانونية الخاصة بكل واسطة<sup>1</sup>.

### ثالثا: حصول حالة من حالات المسؤولية خلال النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري

تبدأ مسؤولية الناقل البحري ببداية عقد النقل البحري و تنتهي بانقضائه ومسؤولية الناقل عما يلحق بالبضاعة من تلف أو هلاك أو تأخر في تسليمها ، ويرتبط تحديد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع ارتباطا جديا بالمعنى الذي يتضمنه عقد النقل البحري في ظل الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية<sup>2</sup>.

حدد المشرع الجزائري في القانون البحري النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري بموجب المادة 739 من القانون البحري الجزائري بنصها على ما يلي: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"<sup>3</sup>.

تأسيسا على ذلك فإن أحكام مسؤولية الناقل البحري الواردة في القانون البحري الجزائري تسري في الفترة الزمنية التي حددها المشرع، وعليه فإن مسؤولية الناقل قبل هذه الفترة و ما بعدها تخضع للقواعد العامة في المسؤولية، كما يجوز بشأنها في الحدود التي تسمح بها القواعد العامة عملا بمبدأ حرية التعاقد والعقد شريعة المتعاقدين<sup>4</sup>.

جعلت قواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري بشأن البضائع في المادة 12 الفقرتين 1 و 2 من قواعدها ونصها على ما يلي: " تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه

1- أعراب كميلى، مرجع سابق، ص 387

2- نبات خديجة، مرجع سابق، ص 40

3- انظر المادة 739 من القانون البحري الجزائري

4- فاتحي محمد، مرجع سابق، ص 56

الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع.

إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر.

إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر<sup>1</sup>.

نجد بالتمعن في نص المادة 12 من قواعد روتردام أنها وسعت كثيرا من فترة مسؤولية الناقل، حيث تبدأ المسؤولية منذ استلام الناقل للبضائع سواء كان التسليم برا خارج الميناء أو داخل ميناء الشحن و سواء كان الاستلام منه أو من قبل الطرف المنفذ، وتنتهي المسؤولية عند تسليمه البضائع للمرسل إليه أو من ينوب عنه قانونا وسواء كان التسليم في ميناء التفريغ أو خارجه.

باستقراء الفقرة 3 من نفس المادة نجدها قد أجازت لطرفي العقد الاتفاق على تحديد مدة المسؤولية وذلك بتحديد وقت و مكان تسليم البضائع، إلى أنها قيدت إرادة الأطراف بقيدتين هما:

- ألا يكون وقت تسلم الناقل للبضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل.
- ألا يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل<sup>2</sup>.

1- أنظر المادة 12 من قواعد روتردام لسنة 2008.

2- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص ص 390، 391

## المطلب الثاني

### مسؤولية الناقل البحري بين تحديدها و الإعفاء منها

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع إذا توفرت شروط تحقيقها، لكن لتشجيع الناقل البحري للاستثمار في مجال النقل البحري تم إعطاؤه الحق في تحديد مسؤوليته (الفرع الأول)، والإعفاء من مسؤوليته (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### تحديد مسؤولية الناقل البحري

منحت للناقل البحري ميزة هامة ألا وهي تحديد مسؤوليته، لذلك سنتطرق إلى المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري (أولاً)، وشروط الاستفادة من هذا التحديد (ثانياً)، والمستفيدون من هذا التحديد (ثالثاً)، و كيفية تقدير حدود مسؤوليته (رابعاً)، وأخيراً سقوط الحق في تحديد مسؤوليته (خامساً).

#### أولاً: المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري

يعرف الحد الأقصى للتعويض أو تحديد مسؤولية الناقل البحري على أنه تقرير لمبالغ معينة تدفع للشاحن أو المرسل إليه عند هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في وصولها، أي أنه عبارة عن حدود قصوى لمسؤولية الناقل والذي لا يجوز الحكم بأكثر منها مهما بلغ حجم الضرر الذي أصاب البضاعة المنقولة أو الذي أصاب المضرور من جراء إخلال الناقل بإحدى التزاماته، وهناك من عرفه بأنه وضع حد أعلى لمبلغ التعويض يلتزم به الناقل البحري إذا ما تحققت مسؤوليته.

يقصد أيضاً بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تقرير المشرع حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل البحري بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المنقولة إذا تحققت مسؤوليته، فالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري ليس تقديراً جزافياً لقيمة الطرد أو وحدة

الشحن، بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق صاحب البضاعة، بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل من تعويض، فإن أثبت أن الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في ادعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاق<sup>1</sup>.

### ثانياً: شروط الاستفادة من هذا التحديد

يشترط لاستفادة الناقل البحري من التحديد القانوني لمسؤوليته ما يلي:

#### 1- عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة كشرط لاستفادة الناقل البحري من المسؤولية المحدودة

ورد شرط عدم ذكر جنس وقيمة البضاعة لاستفادة الناقل البحري من المسؤولية المحدودة وهذا ما أكدته المادة 2 البند أ من بروتوكول لاهاي فسبي 1968 المعدل للمادة 4 الفقرة 5 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن 1924، والذي نقله المشرع الجزائري في المادة 805 الفقرة 1 من القانون البحري الجزائري. كما حذت قواعد روتردام لسنة 2008 حذو بروتوكول لاهاي-فيسبي في المادة 259، منها، إلا أنها اختلفت عنها في الشق الثاني المذكور والمتعلق بوجوب إعلان الشاحن عن جنس البضاعة والتي لم تلقي له قواعد روتردام أية أهمية<sup>3</sup>.

#### 2- عدم ارتكاب الناقل البحري لسلوك إرادي يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة كشرط

##### للاستفادة من تحديد المسؤولية

يهدف شرط عدم ارتكاب الناقل البحري لفعل يوصف بأنه سلوك إرادي كشرط لاستفادة الناقل من تحديد المسؤولية في الواقع إلى الرقابة ومراعاة حسن نية الناقل في تنفيذه لعقد

1- أعراب كميعة، مرجع سابق، ص 392

2- أنظر المادة 59 من قواعد روتردام لسنة 2008.

3- أعراب كميعة، مرجع سابق، ص 394

النقل البحري، ويعبر عادة عن هذا الفعل المرتكب خطأ غير المغتفر، كأن يكون قد ارتكبه عن استهتار منه وهو يعلم بحدوث هذا الضرر.

لا يستفيد الناقل البحري من تحديد المسؤولية في حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادرين منه، وهذا ما نصت عليه المادة 2 في بروتوكول لاهاي فيسبي<sup>1</sup> 1968، والمادة 8 الفقرة 1 من قواعد هامبورغ لسنة 1978، و المادة 61 الفقرة 1 من قواعد روتردام لسنة 2008<sup>2</sup>.

### ثالثا: المستفيدون من تحديد المسؤولية

ينشأ هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها عادة عن خطأ من تابعي الناقل فإن الشاحن أو المرسل إليه قد يعمد إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التصديرية للإتلاف حول الحدود التي يتمتع بها الناقل.

حتى لا يختل التوازن بين مصالح الناقل والشاحن فقد تم مد سريان الاستفادة من تحديد المسؤولية إلى تابعي الناقل، وذلك حتى لا يكون في الرجوع على تابع الناقل سبيلا لحصول المضرور عن تعويض لكامل الضرر، والناقل بعد ذلك يكون مسؤول عن أعمال تابعيه، وعلى ذلك فالمستفيدون من تحديد المسؤولية هم الناقل وتابعيه، وهذا ما نصت عليه المادة 3 الفقرة 2 من بروتوكول لاهاي فسبي 1968، والمادة 7 الفقرة 2 من قواعد هامبورغ لسنة 1978<sup>3</sup>، والمادة 4 الفقرة 1 من قواعد روتردام لسنة 2008<sup>4</sup>، والمادة 814 من القانون البحري الجزائري.

1- بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 بعد أن عقدت اللجنة البحرية الدولية لسلسلة من الاجتماعات للعمل على

الإصلاحات المناسبة على معاهدة بروكسل لسنة 1924، وبدأ نفاذ هذا البروتوكول في 32 جوان 1977

2- أعراب كميلة، مرجع سابق، ص 396

3- أعراب كميلة، مرجع سابق، ص 398

4- تنص المادة 4 الفقرة 1 من قواعد روتردام على مايلي: "يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التصدير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو تأخرها في تسليمها، أو بسبب

### رابعاً - كيفية تقدير حدود مسؤولية الناقل

تحديد مسؤولية الناقل البحري مرتبطة بطبيعة الضرر الذي أصاب البضاعة من هلاك و تلف أو تأخير في تسليم البضاعة.

#### 1- تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك أو تلف البضاعة

لا يعد الناقل البحري وفقاً للقانون البحري الجزائري مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

أما على المستوى الدولي فإن قواعد هامبورغ لسنة 1978 حددت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها طبقاً للمادة 6 الفقرة 1 بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر، أما قواعد روتردام لسنة 2008 فقد حددت مسؤولية الناقل البحري ب 875 وحدة حسابية على أساس وحدة الشحن أو الطرد الذي هلك أو تلف، أو على أساس الوزن ب 3 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين<sup>1</sup>، كما جعلت هذه القواعد هذا التحديد يسري على حالات هلاك البضائع أو تلفها مهما كان أساس الدعوى، سواء كان أساسها المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية<sup>2</sup>.

الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية ، تجاه: (أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري، أو (ب) ريان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها، أو (ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

1- أعراب كميلاء، مرجع سابق، ص 400

<sup>2</sup> -KAMDEM Innocent Fetze, « La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : Un échec d'uniformisation juridique », les cahiers de Droit, vol 41, n° 4, 2000, p 704.

## 2- تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخر في تسليم البضاعة

حدد المشرع الجزائري مسؤولية الناقل البحري في حالة التأخر في تسليم البضاعة لصاحب الحق فيها بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد نقل البضائع بحرا وهذا وفقا لنص المادة 805 الفقرة 1 من التقنين البحري الجزائري.

بالرجوع إلى اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 نجدها تحصر مسؤولية الناقل البحري في الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، من خلال نص المادة 5 الفقرة 1 وبالتالي نجدها تنص صراحة على مساءلة الناقل البحري عن الخسائر الاقتصادية الناتجة عن التأخير في التسليم ، وقد عرفت المادة 5 الفقرة 2 من الاتفاقية مفهوم التأخير كما يلي: " يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة وجود اتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة".

لم تختلف قواعد روتردام هي الأخرى عن اتفاقية هامبورغ، ونظمت مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع وتلفها وكذلك التأخير في تسليمها من خلال المادة 17 فقرة 1<sup>1</sup>. كما حددت الاتفاقية مفهوم التأخير في التسليم من خلال المادة 21 منها بنصها على مايلي: " يحدث التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها"<sup>2</sup>.

1- تنص المادة 17 الفقرة 1 من قواعد روتردام على مايلي: « يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخر في التسليم، إذا اثبت الطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 4».

2- شيخي محمد أمين ، "مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع- دراسة مقارنة بين التشريعات و الاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017، ص 364،

اعتمدت قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ضابط أجرة النقل في تحديد مسؤولية الناقل البحري وذلك وفقا لنص المادة 6 الفقرة 1 البند ب<sup>1</sup>، وهو ما أخذت به أيضا قواعد روتردام لسنة 2008 في المادة 60<sup>2</sup>.

### 3- تحديد مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل بحاوية

عالج المشرع الجزائري مسألة الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في استخدام الحاوية في المادة 805 الفقرة 3 من التقنين البحري الجزائري التي تنص على مايلي: " وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري وإذا تضررت أداة النقل نفسها و لم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى".

عالجت بدورها قواعد هامبورغ لسنة 1978 الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري في حالة استخدام الحاوية في المادة 6 الفقرة 2، إذ اعتبرت كل طرد أو وحدة شحن تعتبر مستقلة إذا كان عددها مذكور في سند الشحن، فإن لم تكن مذكورة كانت الحاوية بأكملها معتبرة وحدة واحدة، فإذا هلك الحاوية فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة إذا كانت غير مملوكة للناقل أو غير مقدمة منه<sup>3</sup>.

### خامسا: سقوط الحق في تحديد المسؤولية

أدرجت قواعد هامبورغ لسنة 1978 في نص المادة 8 مايلي:

1- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص401

2- تنص المادة 60 من قواعد روتردام على مايلي: « رهنا بأحكام الفقرة 2 من المادة 61، بحسب، وفقا للمادة 22، التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها الناجم عن التأخر، و تكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر =محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، و لا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة 1 من المادة 59 في حالة الهلاك الكلي للبضائع المعينة».

3- أعراب كمييلة، مرجع سابق، ص403

"لا يحق للناقل البحري الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخر".<sup>1</sup>

لا يحق لمستخدم الناقل أو وكيله الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6 إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من جانب هذا المستخدم أو الوكيل ارتكبه بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخر".<sup>2</sup>

أما قواعد روتردام فقد نصت في المادة 61 منها على مايلي:

لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 59، أو حسبما ينص عليه عقد النقل، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

لا يحق للناقل و لا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 60، إذا أثبت المطالب أن التأخر في التسليم قد نجم عن فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة من جراء التأخر أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة".<sup>3</sup>

1- أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 388

2- الجميل إيمان، سند الشحن ودوره في النقل البحري، دار الكتب والوثائق القومية، الإسكندرية، 2013، ص 155

3- حمدي أحمد وائل، مرجع سابق، ص 122

يعبر عادة عن هذا الفعل المرتكب الخطأ غير المغتفر، كأن يكون قد ارتكبه عن استهتار منه وهو يعلم بحدوث هذا الضرر، فيسقط حق الناقل البحري في تحديد مسؤوليته إذا تم إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل البحري ارتكبه بقصد تسبب في الضرر أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الضرر.

يسقط حق الناقل البحري وفقاً للمادة 809 من القانون البحري الجزائري من الاستفادة من تحديد المسؤولية إذ تنص على ما يلي: "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر اللاحق بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح<sup>1</sup>."

ورد في قواعد روتردام قاعدة تقضي بحرمان الناقل أو أي شخص من تابعيه من الحق في تحديد المسؤولية وذلك في نص المادة 61، ونظراً لصعوبة إثبات تعمد الناقل أو تابعيه لإحداث الضرر فقد حددت قواعد هامبورغ بعض الحالات التي تعد قرائن على سوء نية الناقل مثل إصداره سند شحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند، وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية و حالة ما إذا شحن الناقل البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في العنابر، وحالة إدراج بيان يفيد أن النقل يخضع لأحكام هذه القواعد<sup>2</sup>.

1- أعراب كميلى، مرجع سابق، ص ص 396، 397

2- بن دومة سعديّة، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون بحري و أنشطة مينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2013، ص 69

## الفرع الثاني

### إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تعرضت المادة 17 الفقرة 2 و3 من قواعد روتردام إلى حالات الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري فجاءت الفقرة الثانية بالنص على أنه يعفى الناقل من كامل مسؤولياته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18. ذكرت الفقرة 3 على أنه يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو من جزء منها إذا أثبت بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسب نص الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحد أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في هلاك أو تلف أو تأخر، وتتمثل هذه الحالات في:

القضاء والقدر، مخاطر البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها، الحرب والأعمال القتالية والنزاع المسلح والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والاضطرابات الأهلية، تقييد الحجر الصحي، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو ما تقيمه من عوائق، بما فيها الاحتجاز، التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18، الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة باليد العاملة، نشوب حريق على السفينة، وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة، فعل أو إغفال من جانب الشاحن أو أي شخص آخر يكون الشاحن المستندي مسؤولا عن أفعاله بمقتضى المادة 33 أو المادة 134<sup>1</sup>.

1- حيفري نسيمه أمال، مرجع سابق، ص 185

أما المشرع الجزائري فقد أقر في القانون البحري الجزائري بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية متى قطعت علاقة السببية بين الخطأ والضرر الحاصل، ومعنى ذلك متى استطاع الناقل إثبات أن الضرر الحاصل كان بسبب آخر غير خطأه. وتتمثل هذه الحالات في:

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 770 من القانون البحري، ويلاحظ أن نفس الحالة قد نصت عليها المادة 4 الفقرة 1 من اتفاقية بروكسل وذلك بتصريف من المشرع الجزائري.
- حالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.
- حالة الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل.
- حالة أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
- حالة القوة القاهرة، وحالة القضاء والقدر وحوادث الحرب و الاضطرابات الأهلية.
- حالة الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.
- حالة العيب الخفي أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضائع أثناء السفر.
- حالة أخطاء الشاحن لا سيما تحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع، وهكذا يعفى الناقل من المسؤولية في حالة عدم مشاركته الشاحن في ربط أو حزم أو تكييف البضاعة.
- حالة عيب خفي في السفينة يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي بها.
- حالة إنقاذ حياة أشخاص أو أموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
- حالة الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.
- حالة أي سبب آخر لا يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بان الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه وأنهم لم

يسهموا في الخسارة أو الضرر، وهذه الحالة جاءت بقاعدة عامة في عدم مسؤولية الناقل وذلك في حالة قطع علاقة السببية اللازمة لقيام المسؤولية<sup>1</sup>.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عندما يرجع الهلاك أو التلف إلى خطأ الشاحن أو المرسل إليه، وهو ما يثار في الغالب في حالة قيام الشاحن بالتعبئة والحزم أو بعملية الشحن، كذلك عندما يقدم بيانات قاصرة أو غير صحيحة عن طبيعة البضاعة مما يؤدي إلى عدم قيام الناقل باتخاذ ما يلزم، كما لو كانت البضاعة لا تحتل النقل في الظروف التي نفذت فيها العملية، ويثار خطأ المرسل إليه عندما يتولى أو يقوم بنفسه بعملية التفريغ أو الحراسة أثناء تنفيذ عملية النقل أو عندما يتراخى في الحضور لاستلام البضاعة بعد إخطاره مما يؤدي إلى تلفها أو تحللها<sup>2</sup>.

1- بوراس محمد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري الجزائري و اتفاقية هامبورغ"، مجلة

المعيار، العدد7، 2013، ص ص 177،178

2- محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص 139

## خاتمة:

توصلنا في الختام أن سند الشحن البحري الإلكتروني باعتباره وليد التكنولوجيا الحديثة يمكنه القيام بوظائف سند الشحن البحري التقليدي أي الورقي سواء العملية أو القانونية، وبصفته إلكترونياً يكون أداءه أفضل، فجوهره السرعة في التداول بين أطرافه إضافة إلى ذلك يعطيه أمان أكثر مقارنة مع السند الورقي فيصعب التلاعب ببياناته و تزويرها خاصة تاريخ استلام الناقل للبضائع فالناقل ملزم بإيصالها في الوقت المحدد من طرف الشاحن وعليه فاعتماد الشكل الإلكتروني يقلل من عمليات الاحتيال وخيانة الأمانة، فالشكل التقليدي يعاني من مشكل تلف و فقدان السندات في مراكز البريد، فصفة السند الإلكتروني كانت حلاً لهذا الإشكال، كما يتسم بالسرية التامة فلا يعرف ما دون فيه سوا أطرافه وهذا خلاف السند التقليدي، فسندات الشحن الإلكترونية تستخرج بواسطة وسائل متطورة و تقنيات عالية فتكون محفوظة و مضمونة فيكسبها أمان خاص يصعب ضياعها، فسند الشحن البحري الإلكتروني قضى على هذه الصعوبات والمشاكل.

مما تقدم يدل على أننا على مشارف عصر جديد في مجال النقل البحري، ويعود الفضل في ذلك إلى استخدام شبكة الانترنت في نقل البيانات المتعلقة بسند الشحن بواسطة أجهزة الحاسوب المربوطة عليها وذلك باستخدام النظام الإلكتروني لتبادل البيانات EDI، والجدير بالذكر هو أن هذه الأجهزة المستعملة تكون عاجزة عن تأدية بعض المهام مثل التوثيق كما أنها ليست بذات التقنية على مستوى كل الموانئ البحرية في جميع أنحاء العالم، خاصة كفاءة العنصر البشري وخبرته في استعمالها فنجد تفاوت علمي و معرفي ملحوظ بين مستعملي الأجهزة هذا من الجانب العملي، وعليه يجب توحيد طريقة العمل في جميع الموانئ البحرية خاصة في الجانب العلمي والمعرفي.

بخصوص الجوانب القانونية نجد أن هناك فراغ قانوني في ظل القوانين البحرية السارية حالياً بخصوص سندات الشحن البحرية الإلكترونية خاصة طرق تداولها وطريقة

توقيعها وتأمينها، إلا أن هذا لا يمنع استعمالها فنسبة إيجابياتها و فوائدها كبيرة مقارنة مع بعض الصعوبات التي واجهت هذا النوع، وعليه وجب التحلي بالصبر في مواجهة هذه الصعاب للوصول إلى أعلى ذروة من التطور في هذا المجال.

لوضع تنظيم قانوني يخدم سند الشحن البحري الإلكتروني بدقة في التشريع البحري الجزائري فلا بد على المشرع الجزائري أن يصادق على قواعد روتردام 2008 لكونها شاملة و تخدم سند الشحن البحري الإلكتروني، وفي حال لم يصادق عليها كان إلزاما عليه أن يسن قوانين جديدة و تعديلات على نصوص القانون البحري الجزائري في الشق الخاص بسند الشحن، وذلك لاجتتاب كل العقبات التي تواجه هذا النوع من السندات مع وضع قوانين ردعية لتفادي الغش والاحتيال لكل من سولت له نفسه التلاعب ببياناته إضافة إلى تعزيز الثقة و إعطاء نوع من الضمان الخاص لأطرافه.

فبعد إصدار الناقل البحري لسند الشحن الإلكتروني يصبح حجة على أطرافه أي الشاحن و الناقل في مواجه بعضهما وفي مواجهة الغير، فهذا السند يمثل البضاعة خلال الفترة التي تكون فيها البضاعة تحت حراسة الناقل أي في حيازته، وحامل السند يعتبر بمثابة مالك للبضاعة، هذا هو الجانب الأول من الموضوع.

أما الجانب الآخر هو عند إصدار هذا السند من طرف الناقل بعد إتمام عملية شحن البضائع على ظهر السفينة، فيتربط عليه آثار عديدة منها الالتزامات الواقعة على كاهل كلا من الطرفين (الناقل و الشاحن)، فالناقل ملزم بالتزام رئيسي وهو نقل هذه البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ و الحفاظ عليها وتسليمها في الوقت المحدد، يقابله في ذلك التزام الشاحن بدفع الثمن، ففي حال إخلال أحد الطرفين بأحد التزاماته تقوم مسؤوليته، فخصصنا دراسة حول مسؤولية الناقل البحري من حيث طبيعتها القانونية وأساسها القانوني وشروط قيام مسؤوليته، مع تحديد هذه المسؤولية من طرف الناقل وإعفاؤه منها.

في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر الناقل في تسليمها إلى المرسل إليه تقوم مسؤوليته، نجد أن مسؤولية الناقل البحري في معاهدة هامبورج مؤسسة على قرينة الخطأ، فيكفي للناقل هنا إثبات أنه لم يرتكب الخطأ حتى يتم إعفاؤه من المسؤولية، في حين نجد أن قواعد روتردام تقيم مسؤولية الناقل البحري في بعض الحالات على أساس الخطأ المفترض وفي بعض الحالات على أساس المسؤولية المفترضة وكذلك على أساس الخطأ الواجب إثباته، أما بخصوص المشرع الجزائري نجد أن مسؤولية الناقل البحري وفقا للقانون البحري الجزائري مسؤولية مفترضة من جانب الناقل بحيث لا يحتاج المتضرر إلى إثبات الضرر وليس أمام الناقل إلى أن يثبت السبب الأجنبي.

فلا بد من المشرع الجزائري إعادة النظر في أساس مسؤولية الناقل وذلك بسن قوانين جديدة و المصادقة على إتفاقية روتردام بغية الحد من هيمنة وسيطرة الناقلين فالأجدر تكريس قاعدة المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، لأن الناقلين يتهربون من مسؤوليتهم بسهولة.

أما بخصوص تسليم البضاعة للمرسل إليه، نرى أنه من الضروري إلغاء إجراء وضعها في رصيف الميناء أو وضعها داخل المخازن، فلا بد من المرسل إليه انتظار بضاعته في ميناء التفريغ بعد إشعار مسبق من طرف الناقل باقتراب وصولها و استلامها بنفسه، وهذا يعود بامتياز على الاثنين فالناقلين يتجنبون تلف البضاعة أو هلاكها في المخازن والمرسل إليه يتسنى له معاينة بضاعته عند تفريغها.

فيما يلي يمكن للناقل أن يحدد مسؤوليته أي يسقف قيمة التعويض عن الضرر في حال توفر بعض الشروط، غير أنه لا يعد دوما مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة، فيمكن له أن يعفي نفسه من المسؤولية في حالات معينة سواء كانت بالاتفاق العقدي أو محددة قانونا.

ختاما يكون الناقل مسؤولا على الأضرار التي تلحق بالبضاعة متى كانت تحت حراسته، فهو ملزم بالتعويض عن هذا الضرر الذي يلحق بها ما لم يثبت السبب الأجنبي في هلاكها أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

لذلك نوصي المشرع الجزائري بإدخال تعديلات على القانون البحري وذلك بإضافة سند الشحن الإلكتروني أو تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني في القانون البحري.

# قائمة المراجع والمصادر

## ا. باللغة العربية:

### أولاً: الكتب

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببرتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج 1978، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- 2- باسم محمد ملحم، العطير عبد القادر، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 3- الجميل إيمان، سند الشحن ودوره في النقل البحري، دار الكتب والوثائق القومية، الإسكندرية، 2013.
- 4- حمدي أحمد وائل، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع طبقاً لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً روتردام 2008 مقارنة مع اتفاقية لاهاي فسبي 1924-1968 وهامبورج 1978، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.
- 5- خليل إبراهيم محمد خليل، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية "دراسة مقارنة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.
- 6- ربحي فاطمة الزهراء، قانون المعاملات الإلكترونية وفقاً لقانون 18-05، الطبعة الثانية، بيت الأفكار، الجزائر، 2021.
- 7- شحماط محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- 8- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- 9- قرور شهيناز، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، ابن النديم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2023.

10- محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2016.

## ثانيا: الأطروحات والمذكرات الجامعية

### 1- الأطروحات:

2- أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا "دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، تخصص قانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020.

3- الحويش عبد الله عبيد، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري الإلكتروني، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص قانون تجاري و بحري، كلية الحقوق ، جامعة عين الشمس، مصر، 2019.

4- حيفري نسيمة أمال، العولمة وأثرها على عقد النقل البحري الجزائري وفقا لاتفاقية روتردام " دراسة مقارنة "، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة وهران2، 2017.

5- شيخي محمد أمين، النظام القانوني للبيوع البحرية الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2021.

6- عبد القادر علي سعدون أميمة، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني و الاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2016.

7- عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ضل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

## 2- المذكرات الجامعية

### أ- مذكرات الماجستير:

1- بن دومة سعاد، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون بحري و أنشطة مينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران 2، 2013.

2- بوزبوجة حسين، الإثبات الالكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2013.

3- نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام " دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق تخصص عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، 2013.

### ب- مذكرات الماستر :

1- أمحمد مسعود زهرة، عزوز رزيقة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2015.

2- شكيمة سعاد، النظام القانوني لسند النقل، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الشركات، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2016.

3- شيخ حنان، سند الشحن الالكتروني، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة احمد بوقرة بومرداس، 2020.

4- حمدان عبد الباسط، لونيبي حمزة، مسؤولية الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريج، 2022.

## ثالثا: المقالات

- 1-أسامة محسن جاسم، محمد مجيد كريم، " حجية سند الشحن البحري الالكتروني في الإثبات "، مجلة الحقوق ، العدد 41، 2021، ص ص 475، 493.
- 2-بن عيسى حياة، "النظام الالكتروني لتبادل البيانات EDI ودوره في مجال النقل و التجارة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 8، 2018 ، ص ص 29،41.
- 3-بوراس محمد، " مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ "، مجلة المعيار، العدد7، 2013، ص ص 172 ، 181.
- 4-بورطال أمينة، " وثيقة الشحن الإلكترونية "، المجلة القانونية لقانون الأعمال "، المجلد 2، العدد 1، 2021، ص ص 226، 243.
- 5-بوقادة عبد الكريم، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات و البحوث القانونية، العدد 4، 2017، ص ص 161، 189.
- 6-حلو عبد الرحمن أبو حلو، " الآثار الناشئة عن الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري على إدراج شرط الإعفاء من المسؤولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية و القانونية ، المجلد 11 ، العدد 1، 2014، ص ص 205، 237.
- 7-حوالف حليلة، "سند الشحن البحري الإلكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، الجزائر، 2017، ص ص 53، 57.
- 8- خلدون كراز، تنمية التبادل الإلكتروني للبيانات والوثائق EDI و تطبيقاتها في قطاع النقل، سلسلة الدراسات التقنية (10)، مديرية الدراسات والبحوث والشؤون البيئية، وزارة النقل، الجمهورية العربية السورية، 2010، ص ص 02، 25
- 9-ددوش نضرة قماري، " مسؤولية الناقل البحري مخففة أم مشددة "، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 9، 2016، ص ص 110، 124.

- 10- شيخي محمد أمين، " مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع " دراسة مقارنة بين التشريعات و الاتفاقيات الدولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017، ص ص 361، 378.
- 11- عالية يونس الدباغ، " الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني دراسة مقارنة"، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد 10، العدد 55، 2012، ص ص 114، 151.
- 12- عبد التميمي عباس اسكندر، " سند الشحن الإلكتروني"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد 13، العدد 84، 2023، ص ص 01، 51.
- 13- عثمان النور عثمان، "الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل البحري" " دراسة مقارنة"، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 8، العدد 3، 2022، ص ص 560، 587.
- 14- عصام صلاح أحمد إسماعيل، " الضوابط القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع"، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 3، 2021، ص ص 336، 434.
- 15- علي الدين رشا، "النظام القانوني لسندات الشحن الالكترونية"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد 57، 2015، ص ص 290، 430.
- 16- علي حسن سوزان، يحيى أحمد الشريف رجاء، " استعداد أجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنيا، قانونيا، إداريا، لاستخدام سند الشحن الإلكتروني"، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد 2، 2010، ص ص 1247، 1363.
- 17- العيسوي مروة محمد، " التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر"، مجلة كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية، المجلد 2، العدد 34، 2018، ص ص 762، 808.
- 18- فاتحي محمد، " مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورج"، مجلة الحقيقة، العدد 35، 2015، ص ص 01، 20.

19- لاكلي نادية، " حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري" ، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد 7 ، العدد 3، 2022، ص ص 771، 781.

20- مدني أحمد، " مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري "، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، 2015 ، ص ص 205، 219.

21- مطاوع منصور محمد أنور، " دور المستندات الالكترونية في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة "، المجلة القانونية، المجلد 15، العدد 1، 2023، ص ص 88، 176.

22- مولاي بلقاسم، " وثيقة الشحن الالكترونية ونظام تبادل البيانات إلكترونيا "، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 8، 2018، ص ص 97، 108.

#### رابعاً: المداخلات في الملتقيات:

1-الجزائري هاشم، "الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري"، مؤتمر القانون و الحاسوب، جامعة اليرموك، الأردن، يومي 12 و14 جويلية 2004.

#### خامساً: النصوص القانونية:

##### 1- الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

1- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، و التي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 71-64 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ج. ر.ج. عدد 28، ل 3 أفريل 1964.

## II- النصوص التشريعية:

- 1- أمر رقم 75- 58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون المدني ، ج ر ج ج، العدد 78، صادر في 30 سبتمبر 1975 (معدل و متمم).
- 2- أمر رقم 76- 80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، يتضمن القانون البحري، ج.ج ر ج ج عدد 29 صادر في 10 أبريل 1977 (معدل و متمم).
- 3- قانون رقم 18-05 مؤرخ في 10 مايو سنة 2018، يتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج ر ج ج، العدد 28، الصادر 2018.

## III- النصوص التنظيمية:

- 1-مرسوم تنفيذي رقم 01-123 مؤرخ في 09 ماي 2001، يتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية ، وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية و اللاسلكية، ج ر ج ج، العدد 27، صادر بتاريخ 13 ماي 2001(معدل و متمم).

## IV- الوثائق

- 1- بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 بعد أن عقدت اللجنة البحرية الدولية لسلسلة من الاجتماعات للعمل على الإصلاحات المناسبة على معاهدة بروكسل لسنة 1924، وبدأ نفاذ هذا البروتوكول في 32 جوان 1977.
- 2- اتفاقية هامبورغ 1978 اتفاقية تتعلق بنقل البضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1987 المسماة بقواعد هامبورغ.
- 3- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة بقواعد روتردام 2008.
- 4- قانون الأونيسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لسنة 1996، صادر في جلسة رقم 85 للجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 16 ديسمبر 1996.

.II .باللغة الاجنبية:

**1)- les articles**

1- GEORGIOS.I Zekos, «Electronic bills of lading and negotiability», the journal of world intellectual property, volume 4, 2001,p p 977,1015.

2-KAMDEM Innocent Fetze, « La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : Un échec d'uniformisation juridique », les cahiers de Droit, vol 41, n° 4, 2000,p p , 685,743.

## الفهرس

01	.....مقدمة
04	.....الفصل الأول: الأحكام العامة لسند الشحن البحري الإلكتروني
05	.....المبحث الأول: ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني
05	.....المطلب الأول: مفهوم سند الشحن البحري الإلكتروني
05	.....الفرع الأول: نشأة سند الشحن البحري الإلكتروني
08	.....الفرع الثاني: تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني
08	.....أولاً: التعاريف الفقهية لسند الشحن البحري الإلكتروني
09	.....ثانياً: التعريف القانوني لسند الشحن الإلكتروني
12	.....الفرع الثالث: الشروط الواجب توافرها في سند الشحن البحري الإلكتروني
12	.....أولاً: الشروط الموضوعية لسند الشحن الإلكتروني
16	.....ثانياً: الشروط الشكلية لسند الشحن البحري الإلكتروني
20	.....الفرع الرابع: خصائص سند الشحن البحري الإلكتروني
21	.....أولاً: سند الشحن البحري الإلكتروني يتم إبرامه عن بعد و بوسائط الكترونية
21	.....ثانياً : سند الشحن البحري الإلكتروني يجمع بين خاصيتي الدولي و الداخلي
22	.....ثالثاً: يوفر سند الشحن البحري الإلكتروني عامل الأمان
22	.....رابعاً: يمتاز سند الشحن البحري الإلكتروني بخصوصية من حيث صفته أثاره
23	.....الفرع الخامس: صور سند الشحن البحري الإلكتروني
23	.....أولاً: سند الشحن البحري الإلكتروني القابل للتداول
24	.....ثانياً: سند الشحن البحري الإلكتروني غير القابل للتداول
25	.....المطلب الثاني: حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات
25	.....الفرع الأول: حجية سند الشحن بين طرفيها
28	.....الفرع الثاني: حجية سند الشحن الإلكتروني بالنسبة للغير
30	.....الفرع الثالث: حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري
32	.....المبحث الثاني: خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني
33	.....المطلب الأول: خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني من حيث ضوابط إنشائه

33	الفرع الأول: وثيقة سند الشحن البحري الإلكتروني تبرم عن بعد.....
33	أولاً: أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني مكتوباً إلكترونياً.....
35	ثانياً: أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني موقعا إلكترونياً
38	ثالثاً: أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني موثقاً إلكترونياً.....
40	الفرع الثاني: تبرم وثيقة سند الشحن الإلكترونية بواسطة الوسائل الإلكترونية.....
45	المطلب الثاني: خصوصية سند الشحن البحري الإلكتروني من حيث تمييزه عن بعض الوثائق المشابهة له.....
45	الفرع الأول: التمييز بين سند الشحن البحري الإلكتروني و السند الورقي التقليدي....
46	أولاً: تعريف سند الشحن الورقي.....
47	ثانياً: تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني.....
49	الفرع الثاني: التمييز بين سند الشحن البحري الإلكتروني ووثيقة النقل متعددة الوسائط الإلكترونية.....
50	الفرع الثالث: التمييز بين سند الشحن البحري الإلكتروني و الأوراق التجارية الإلكترونية.....
51	أولاً: تذكرة النقل البحري الإلكتروني.....
52	ثانياً: أوامر التسليم.....
.....	
54	الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن إصدار سند الشحن البحري الإلكتروني.....
55	المبحث الأول: التزامات طرفي سند الشحن البحري الإلكتروني.....
55	المطلب الأول: التزامات الشاحن البحري.....
55	الفرع الأول: التزام الشاحن بدفع أجرة النقل البحري.....
57	أولاً: حالات وجوب دفع أجرة النقل البحري.....
58	ثانياً: حالات عدم وجوب دفع أجرة النقل البحري.....
58	الفرع الثاني: الالتزام بتسليم البضائع للناقل البحري.....
60	الفرع الثالث: التزام الشاحن بتوفير المعلومات و التعليمات و المستندات.....
61	الفرع الرابع: التزامات الشاحن بصدد سند الشحن الإلكتروني.....
63	المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري.....

64	الفرع الأول: التزامات الناقل قبل الرحلة البحرية.....
64	أولاً: التزام الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة.....
65	ثانياً: التزام الناقل باستلام البضائع من الشاحن و تحميلها على متن السفينة.....
66	ثالثاً: التزام الناقل بإصدار سند الشحن البحري.....
67	الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية.....
68	أولاً: التزام الناقل البحري بنقل البضائع.....
69	ثانياً: الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية.....
70	الفرع الثالث: التزامات الناقل بعد انتهاء الرحلة البحرية.....
70	أولاً: التزام الناقل البحري بتفريغ البضاعة.....
71	ثانياً: التزام الناقل البحري بتسليم البضاعة.....
73	المبحث الثاني: مسؤولية الناقل البحري.....
73	المطلب الأول: قيام مسؤولية الناقل البحري.....
74	الفرع الأول: طبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع.....
75	الفرع الثاني: أساس مسؤولية الناقل البحري.....
77	الفرع الثالث: شروط قيام مسؤولية الناقل البحري.....
77	أولاً: تحقق حالة من حالات مسؤولية الناقل البحري.....
80	ثانياً: صدور حالة من حالات المسؤولية من الناقل البحري.....
83	ثالثاً: حصول حالة من حالات المسؤولية خلال النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري.....
85	المطلب الثاني: مسؤولية الناقل البحري بين تحديدها و الإعفاء منها.....
85	الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري.....
86	أولاً: المقصود بتحديد مسؤولية الناقل البحري.....
86	ثانياً: شروط الاستفادة من هذا التحديد.....
88	ثالثاً: المستفيدون من تحديد المسؤولية.....
88	رابعاً: كيفية تقدير حدود مسؤولية الناقل.....
91	خامساً: سقوط الحق في تحديد المسؤولية.....
93	الفرع الثاني: إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.....

.....	
96	خاتمة.....
100	قائمة المراجع.....
109	الفهرس.....

## ملخص:

يعد سند الشحن البحري الإلكتروني وثيقة النقل بحرا وهو الذي يمثل الضمان القانوني بين الناقل و الشاحن لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه، و يتميز على نظيره الورقي بالعديد من الخصائص، منها عامل السرعة الذي يلعب دورا هاما في المعاملات التجارية خاصة مع التطور التكنولوجي في الوقت الحاضر، زيادة على ذلك حماية سند الشحن البحري الإلكتروني من التزوير و التلاعب بمعطيته، كما أعتبر وليد العصر الحديث و الذي بدء يحل تدريجيا محل سند الشحن البحري الورقي التقليدي، جاء متزامنا مع التطور العلمي و التكنولوجي خاصة بعد تقدم التجارة الإلكترونية خطوة نحو الأمام، و بالأخص في ميدان نقل البضائع بحرا، وذلك لتسهيل عمليات الشحن و تقليل التكاليف، خاصة بعد تطور نظام تبادل البيانات الإلكترونية، وفي حال اخلال الناقل البحري بالتزاماته ينتج عنه مسؤولية كما يمنح له امتياز الاستفادة من تحديد مسؤوليته أو الاعفاء منها في حال توفر شروط التحديد و الاعفاء.

**الكلمات المفتاحية:** سند الشحن البحري الإلكتروني، الشاحن، الناقل، الحجية، المرسل إليه.