

حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري للبضائع

بوزبوجة حسين

طالب دكتوراه

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2

الملخص :

يعتبر نشاط النقل البحري للبضائع نشاطا دوليا فهو يساير التطورات والحركة السريعة للتجارة العالمية، ونتيجة لهذا فقد تأثر بالثورة المعلوماتية، بحيث أصبحت تبرم عقود النقل البحري للبضائع عبر الانترنت وهذا ما يسمى بعقد النقل البحري الإلكتروني. وتتطور وسائل إبرام العقود تطورت معها كذلك وسائل إثبات هذه العقود أمام القضاء في حالة إخلال أحد المتعاقدين بالتزاماتهما، ومن بين وسائل الإثبات الإلكترونية للعقود المبرمة عبر الانترنت عموما نجد ما يعرف بالسندات الإلكترونية، أما في عقد النقل البحري الإلكتروني نجد ما يسمى بسند الشحن الإلكتروني وهو المرادف لسند الشحن التقليدي ولكن بوسيط إلكتروني. زيادة على أن المشرع الجزائري نظم الإثبات الإلكتروني في القانون المدني الجزائري بصفة عامة، ولم يتطرق لإثبات عقد النقل البحري للبضائع إلكترونيا، وهذا بالرغم من أهميته كوسيلة إثبات الالتزامات الناشئة عن إبرام عقد النقل البحري إلكترونيا.

مقدمة :

نص المشرع الجزائري في المادة 748 من القانون البحري أن سند الشحن يعتبر دليل إثبات عقد النقل البحري للبضائع ، بحيث يلتزم الناقل بتزويد الشاحن بوثيقة الشحن بناءً على طلبه، و قد استقر

الفقه¹ و القضاء² على أن لسند الشحن حجة في إثبات عقد النقل البحري و شروطه و عملية الشحن وتاريخها الثابت في السند.

ولأن الكتابة هي أقوى طرق الإثبات لكافة مصادر الحقوق ، فهي تشترط عادة لإثبات معظم عقود النقل ، و الجدير بالذكر أن عقد النقل البحري للبضائع ليس من العقود الشكلية حتى يمكن القول ببطلانه إذا لم يحرر كتابة ، بحيث الكتابة مشترطة فقط للإثبات و ليس للانعقاد³ ، حيث يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقدا رضائيا لا يشترط لصحته إفرغه في قالب مكتوب و من ثم فإن التغيير في الشكل الذي يظهر به سند الشحن لا يجب أن يؤثر في انعقاده .

و مفاد هذا الكلام أنه إذا ظهر سند الشحن في صورة إلكترونية⁴ أي غير ورقية تقليدية فإنه من حيث المبدأ يعتبر صحيح ، و تعتبر البيانات الواردة فيه حجة على طرفيه (الناقل و الشاحن) ، هذا من حيث المبدأ ، أما من حيث تطبيق هذا المبدأ فإن السؤال يثار على الصعيد الوطني لمعرفة موقف القانون البحري الجزائري من هذه المسألة و بالتالي معرفة ما إذا كان يعترف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري أم لا ، وهل لسند الشحن الإلكتروني حجة في الإثبات في القانون البحري الجزائري ؟

المطلب الأول : موقف القانون البحري الجزائري من سند الشحن الإلكتروني :

يبدو لأول وهلة أن القانون البحري الجزائري يشترط بصفة عامة أن يكون سند الشحن على هيئة محرر ورقي و يتضح ذلك من عدة نقاط ، و هي أن الأحكام المتعلقة بوثيقة الشحن و المنصوص عليها في الفصل الثاني من الباب الثالث للقانون البحري الجزائري قد وضعت في عصر لا يعرف تبادل البيانات إلكترونياً⁵، زيادة على هذا إستخدم المشرع الجزائري مصطلحات توضح أن سند الشحن لا بد أن يكون ورقياً مثلاً:

¹ - أنظر في ذلك بوكعبان العربي بوكعبان العربي ، "القانون البحري" ، منشورات الألفية ، 2010 ، ص 143 .

² - قرار رقم 418727 بتاريخ 15 / 05 / 1999 مجلة المحكمة العليا عدد 1 ، 2001 ، ص 202

³ - محمد حسين منصور ، "العقود الدولية" ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، سنة 2006 ، الصفحة 125

⁴ - سند الشحن الإلكتروني يمكن تعريفه بأنه عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد إستلامه البضاعة .

⁵ - تعددت التعريفات المختلفة حول المقصود بتبادل المعلومات إلكترونياً ، حيث عرفت اللجنة البحرية الدولية "بأنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد ، و هناك تعريف آخر يقضي بأن تبادل البيانات إلكترونياً يعني نقل البيانات من حاسب إلى آخر في صورة صيغة نمطية ، بدون استخدام المحررات الورقية. وتعريف آخر يقضي بأن تبادل البيانات إلكترونياً يعني توحيد تكنولوجيا الاتصالات ، و استخدام البيانات لتحقيق التبادل

- المادة 748 و التي تنص على أن سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل للشاحن بناءً على طلبه.
- و المادة 751 التي تنص على أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة.
- و المادة 753 التي تنص على إدراج بيانات البضائع بناءً على التصريح الكتابي للشاحن .
- و المادة 760 التي تنص على أنه يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة من وثيقة الشحن .
- و المادة 759 التي تنص على أنه يمكن نقل وثيقة الشحن لإسم شخص آخر أي وثيقة الشحن لأمر بالتظهير.
- و المادة 756 التي تجيز للناقل أو من ينوب عنه إدراج تحفظات على حالة و تكييف البضاعة .
- و هذه كلها مصطلحات تفيد بأن سند الشحن قد صدر مكتوباً أو ورقياً.
- ولكن إذا دققنا النظر فيما ورد بهذه المواد من مصطلحات سوف نجد أنها جميعها تصلح لأن ترد على سند شحن إلكتروني يتم إصداره و قبوله و التحفظ على البيانات فيه إلكترونيا عن طريق الحاسب الآلي.
- فبالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 748 على وجوب تسليم الناقل سند الشحن للشاحن بناءً على طلبه فهذا ممكن كذلك إلكترونيا إذ بعد تسجيل كل من الناقل و الشاحن نفسيهما لدى مشغل سندات الشحن الإلكترونية⁶ ، يمكن للناقل إصدار سنده إلكترونيا للشاحن فهذه ليست عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني.

أما بالنسبة لمصطلح تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة فهو لا يمثل أيضاً عائقاً أمام سند الشحن الإلكتروني إذ أنه مجرد بيان يتم إضافته على البيانات الأخرى الواردة بسند الشحن بناءً على طلب الشاحن و بعد شحن البضاعة على السفينة يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة و في تاريخ محدد ، فإذا صدر سند الشحن إلكترونيا بناءً على طلب الشاحن و استلمه الشاحن على جهاز الحاسب الآلي إضافة بيان

السريع و الدقيق للمعلومات عن طريق استعمال الوسائل الإلكترونية بدلاً من المستندات الورقية في المعاملات ، أنظر في ذلك ميرا محمد شفيق ، " نظام الحاويات و التبادل الإلكتروني للمعلومات " ، النشرة الدورية لمركز البحوث و الاستشارات لقطاع النقل البحري، العدد 23 ص 20 .

⁶ - مشغل خدمات سندات الشحن الإلكترونية و الذي يعتبر الوسيط الإلكتروني بين الناقل و الشاحن ويكون مراقب من طرف جهة ثالثة محايدة.

مشحون ، فما هي العقبة أمام الناقل لإضافة هذا البيان عندما يتم الشحن و إرساله إلكترونيا على النسخة الخاصة بالشاحن ؟

أما بالنسبة لمصطلح المذكور في المادة 753 على إدراج بيانات البضائع بناءً على التصريح الكتابي للشاحن فهي لا تشكل مشكلة لأن استخدام الحاسب الآلي لا يقف عائقا أمام تحقيقها ، فالبيانات التي تدخل الحاسب الآلي تظهر على الشاشة في صورة كتابة و بالتالي فالبيانات المتعلقة بالبضائع يمكن إدخالها في الحاسب الآلي ثم إرسال هذه البيانات إلى الناقل.

و ما يؤكد كل ما سبق اعتراف المشرع الجزائري بالتوقيع الإلكتروني في المادة 327 قانون مدني فإن ذلك يخفي في مضمونه الاعتراف المسبق بسند الشحن الإلكتروني لأنه لا يمكن استحداث نص تشريعي للاعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون الاعتراف بالسند الذي قد تم التوقيع عليه.

المطلب الثاني : القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني في القانون البحري الجزائري :

تعرض القانون المدني الجزائري فيما يخص الإثبات لكل من التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية. فبخصوص كل من التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية أعطى المشرع لهم ذات الحجية المقررة للتوقيع الكتابي و للكتابة و المحركات على الورق و ذلك بنصه في المادة 323 مكرر 1 "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات على الورق...". وفي المادة 327 فقرة 2 "ويعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه".

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

وقد اشترط المشرع الجزائري لكون الكتابة الإلكترونية و المحركات الإلكترونية و التوقيع الإلكتروني حجة في الإثبات الشروط التالية :1- التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها 2- و أن تكون معدة و محفوظة في ظروف تضمن سلامتها.

كما لم تقتصر المعالجة الإلكترونية في القانون المدني فقط بل نظم المشرع الجزائري تبادل رسائل البيانات في القانون التجاري بعد تعديل المادتين 502 و 414 ، حيث نصت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك للوفاء عن طريق وسائل التبادل الإلكتروني ، و جاء نصها كالآتي ".... يمكن أن يتم هذا التقديم أيضا بأية وسيلة تبادل إلكترونية محددة في التشريع و التنظيم المعمول بهما" ، أما المادة 414 من نفس القانون فقد تناولت موضوع تقديم السفتجة للوفاء ، و قد سمحت أن يتم ذلك بالطريق الإلكتروني ، و هذا يعتبر قبول للسندات التجارية الإلكترونية و منها سند الشحن الإلكتروني في إثبات التصرفات التجارية و تشجيع منه لإقبال المتعاملين الاقتصاديين على هذا النوع من المعاملات ، و هذه تعتبر قفزة نوعية من المشرع الجزائري⁷ .

يتضح مما سبق أن هناك محاولات لا يستهان بها من طرف المشرع الجزائري لتنظيم المعاملات الإلكترونية و إضفاء الحجية على الوثائق الإلكترونية، و لكن لم يتطرق المشرع الجزائري للأحكام الخاصة بالإثبات الإلكتروني في بعض المعاملات كالمعاملات البحرية و التي من بينها سند الشحن الإلكتروني إذ اكتفى بالنص على الأحكام العامة ضمن القانون المدني و التي نحن بدورنا نقيسها على سند الشحن الإلكتروني ، إذ على المشرع الجزائري التدخل لمعالجة القصور التشريعي لمسايرة التقدم الرقمي الإلكتروني الحديث في مجال النقل البحري.

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

« GRANT V . SOUTHWESTERN AND COUNTRY PROPERTIES. » التي عرضت على

القضاء الإنجليزي⁸ ، حكم هذا القضاء ، بأن سندات الشحن الإلكترونية تعتبر سندات قانونية و قد عقب القاضي (WALTON,J.) أثناء صدور الحكم على هذا الموضوع بقوله بضرورة وجود جهاز لعرض

⁷ - ناجي الزهراء، " التجربة التشريعية الجزائرية في تنظيم المعاملات الإلكترونية المدنية والتجارية" ، المؤتمر العلمي المغربي الأول حول المعلوماتية والقانون المنعقد في الفترة من 28 إلى 29 أكتوبر 2009 ، طرابلس ، ص 14.

⁸ - الجزائري هاشم رمضان ، " الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري" ، مؤتمر القانون و الحاسوب، من 12 إلى 14 تموز 2004، جامعة اليرموك ، الأردن ، ص 13.

المعلومات المكونة لسند الشحن وضرورة تحليل الشفرة التي كتبت بها المعلومات لا يسلب هذا السند قيمته القانونية.

الخاتمة :

و كتوصية لوضع تنظيم قانوني دقيق لسند الشحن الإلكتروني في التشريع البحري الجزائري لا بد من المصادقة على معاهدة روتردام⁹ و التي لم تدخل حيز النفاذ بعد ، إذ بالمصادقة عليها ستتوصل الجزائر إلى أحدث تنظيم تشريعي لتبادل البيانات إلكترونيا في مجال النقل البحري، لأن هذه المعاهدة جاءت بأحكام تفصيلية لسجلات النقل الإلكترونية من حيث بياناتها و طرق تداولها ، بحيث يمكن للجزائر أن تصادق على هذه المعاهدة و تستفيد من نصوصها و تصبح مثل القوانين الوطنية و ذلك على الرغم من عدم دخولها حيز النفاذ بعد¹⁰ ، إذ تكسب وصف القانون بمجرد نشرها في الجريدة الرسمية .

و إذا افترضنا أن الجزائر لم تصادق على هذه المعاهدة فلا بد أن يجري المشرع الجزائري تعديلات على نصوص القانون البحري الجزائري في الشق الخاص بوثيقة الشحن و ذلك لكي يواكب التطور الحاصل في مجال النقل البحري ، حيث لا بد أن يدخل نظام سندات الشحن الإلكترونية ، إلى جانب المستندات الورقية ، و بالتالي تفادي كل التعقيدات التي تترتب على استخدام المستندات الورقية مع وضع آليات لضمان أمن و سلامة الإرسال الإلكتروني ضد احتمالات الاختراق أو ارتكاب الغش.

للإحالة لهذا المقال :

بوزبوجة حسين : " حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري للبضائع" ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، السنة 2018، ص ص (34-39).

⁹ - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا - أو جزئيا قواعد روتردام ، لم تدخل حيز النفاذ بعد إذ وقعت عليها 24 دولة و هي أرمينيا ، الكامبيرون ، الكونغو ، جمهورية الكونغو الديمقراطية ، الدنمارك ، فرنسا ، غابون ، غانا ، اليونان ، غينيا ، لكسمبرغ ، مدغشقر ، مالي ، هولندا ، النيجر ، نيجيريا ، النرويج ، بولندا ، السنغال ، اسبانيا ، السويد ، سويسرا ، توغو ، الولايات المتحدة الأمريكية ، و صادقت عليها ثلاث دول فقط و هي اسبانيا و الطوغو و الكونغو ، إذ لا بد لدخولها حيز النفاذ أن تصادق عليها 22 دولة. مقتبس من الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بتاريخ 2017/03/01 .

¹⁰ - المعاهدات الدولية التي لم تدخل حيز النفاذ بعد و المصادق عليها من طرف الدولة تصبح كالقانون الداخلي ، أما خارجيا فالدولة غير ملزمة بها إلى حين دخولها حيز النفاذ ، أنظر في ذلك بالتفصيل شرفي صالح ، الرقابة على دستورية المعاهدات الدولية بالجزائر ، مذكرة الماجستير ، جامعة باتنة ، 2005-2006 ، ص 54.