

موقف الإتفاقيات الدولية والقانون الوطني من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني

عمار فيصل (1)

مقدمة:

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع، باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني يتمثل في عقد النقل البحري للسلع، هذا العقد يمكن أن يتم في صورة مشاركة إيجار وهو العقد المبرم بين المؤجر المالك للسفينة والمستأجر، حيث بمقتضى هذا التصرف يؤجر المالك السفينة للمستأجر إما كلها أو بعضها لمدة معينة، أو لمدة محددة، أو يتم بمقتضى وثيقة شحن وفيها ينصب العقد على السفينة بذاتها، بل بكل مايتبين للأطراف أنه نقل للبضاعة من ما كان لأخر، وقد عرفت اتفاقية بروكسل سنة 1924⁽²⁾ عقد النقل البحري من خلال المادة الأولى في الفقرة/ب على أنه يسري فقط على عقود النقل التي تكون مثبتة بسند شحن، أو بأية وثيقة أخرى مماثلة تكون سند نقل للبضائع بحرا وذلك من الوقت الذي ينضم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل المستند.

وقد قامت اتفاقية هامبورغ لسنة 1974⁽³⁾ كذلك بتعريف عقد النقل البحري للبضائع من خلال المادة الأولى في فقرتها السادسة على أنه عقد يقوم الناقل فيه بتقديم تعهد بنقل بضاعة بحرا من ميناء لآخر، أما اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر تعرف بقواعد روتردام فقد اعتنت كذلك بتعريف عقد النقل البحري في مادتها الأولى على أنه «عقد يتعهد فيه الناقل بتوصيل بضاعة من م كان القيام إلى م كان الوصول مقابل أجرة نقل، في حين نجد أن المشرع الجزائري قام هو الآخر بتعريف عقد النقل البحري على أنه تعهد من قبل الناقل على أن ينقل بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر في حين يتعهد الطرف الثاني في العقد الذي هو الشاحن على أن يدفع مكافئة للناقل تسمى مكافئة النقل.

وبطبيعة الحال فإن هذا العقد يثبت بالكتابة رغم أنه عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول، والكتابة هنا مشروطة لما يتضمنه هذا العقد من بيانات تفصيلية عن البضاعة محل النقل وكذا شروط النقل والأجرة وغيرها من البيانات التي لا يمكن التعرف عليها إلا بالكتابة⁽⁴⁾.

إن الوثيقة التي يثبت بها عقد النقل البحري تعرف باسم وثيقة الشحن وقد عرفت اتفاقية هامبورغ على أنها وثيقة تثبت عقد النقل وبأن الناقل قد تسلم فعلا البضاعة من الشاحن، في حين يتعهد الناقل

1 طالب دكتوراه مخبر القانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن سنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ سنة 1931 وقد تم تعديلها بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1978، وقد عدلت مرة ثانية سنة 1979، انظمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64 71- المؤرخ في 02 مارس 1964، ج.ر. رقم 28.

3 اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري سنة 1978، تعرف بقواعد هامبورغ، وقد بلغ عدد الأعضاء فيها 34 دولة، دخلت حيز النفاذ 1992.

4 د.أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، الطبعة الثانية 1989، ص55.

موجبها بتسليم البضاعة للمرسل إليه، كذلك اتفاقية روتردام بينت في المادة الأولى فقرة 14 أن مستند النقل يقوم الناقل بإصداره بموجب عقد النقل هو إثبات على أن الناقل أو الطرف المنفذ قد تسلم البضاعة وأن هذا المستند في حد ذاته هو إثبات لوجود عقد النقل وفي المقابل نجد أن المشرع الجزائري لم يشر إلى تعريف هذا السند بل إكتفى بتعداد وظائفه⁽¹⁾.

وقد كان لتفجر الثورة المعلوماتية تأثير كبير على وسائل الإثبات بصفة عامة وعلى إثبات عقد النقل البحري خاصة، حيث قد تولد عن هذه التطورات ما يعرف بسند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات لعقد النقل البحري للبضائع، وقد فرضت التجارة الإلكترونية نفسها خاصة في أواخر القرن العشرين مما تمخض عنها تغيير لنظام الإثبات، وذلك لأن فكرة التجارة الإلكترونية تتم عن طريق إلكتروني، وأنها ليست مادية، وتم استبعاد الأوراق التي كان يتعامل بها سابقا إذ يتم إبرام العقود عن طريق الوسيط الإلكتروني⁽²⁾.

ويعرف سند الشحن الإلكتروني على أنه رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات و الموقعة من قبل الناقل تفيد استلامه للبضاعة، وقد تعرضت لتبيان مفهوم هذا المستند الإلكتروني اتفاقية روتردام في المادة 18 على كونه يعني المعلومات التي تكون واردة في رسالة أو أكثر من إصدار الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، وتصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني.

ومما لاشك فيه أن لوثيقة الشحن الإلكترونية هذه وظائف هامة حيث أنها تسهل عملية تداول البضاعة والتعامل فيها، ومن ثم يمكن القول أن حائز هذا المستند هو حائز للبضاعة حيازة رمزية دون حيازتها ماديا وهذا ما يفيد أن حائز المستند الممثل للبضاعة هو الحائز الحقيقي لها، وإن كانت السيطرة المادية التي تمثل العنصر المادي للحيازة يتم مباشرتها بواسطة الربان الذي يحوز البضاعة حيازة عرضية مباشرها لحساب حامل السند الممثل للبضاعة.

ولسند الشحن البحري الإلكتروني ثلاث وظائف أساسية أنه أداة لتمثيل البضاعة وأداة لإثبات تسلم الناقل للبضاعة المذكورة في السند، وأداة لإثبات عقد النقل البحري بحد ذاته.

ويطلق على هذه الوظائف أنه الوظائف القانونية لسند الشحن البحري ، وسند الشحن يستمد قوته كونه أداة إثبات لأنه يحمل توقيع أطراف العقد ، وخاصة توقيع الناقل الذي بتوقيعه يتبين أنه قد علم وقبل بالبضاعة والبيانات المذكورة في السند مع إم كانية إبداء تحفظاته إن دعى الأمر لذلك، وحالة غيابها يعتبر قد تسلم البضاعة على النحو المذكور في المستند، غير أن مسألة التوقيع الإلكتروني بحكم طبيعة العقد لا يقبل التوقيع بالصورة التقليدية المتمثلة في التوقيع الكتابي، وعلى ضوء ما تقدم هل للتوقيع الإلكتروني في مستند النقل نفس دور التوقيع الكتابي وبالتالي يكون لسند الشحن الإلكتروني قوة إثباتية لعقد النقل البحري للبضائع في ظل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية ؟ .

وللإجابة على هذه الإشكالية المتمثلة في تبيان مدى توافر القوة الإثباتية لدى سند الشحن البحري

2- لقد نص القانون البحري على وظائف سند الشحن من خلال المادتين 748 و749

2 هشام رمضان الجزائري، الأثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، مؤتمر القانون والحاسوب، 2004، جامعة اليرموك، الأردن.

الإلكتروني لعقد النقل البحري نتعرض لدراسة ثلاث نقاط أساسية تتمثل في :
 أولا: الشروط اللازم توافرها لاعتبار سند الشحن الإلكتروني كدليل إثبات.
 ثانيا: موقف الاتفاقيات الدولية من الوظيفة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني.
 ثالثا: موقف القانون الوطني من القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني.

وهذا ما سنوضحه على التوالي:

أولا: الشروط اللازم توافرها لاعتبار سند الشحن البحري الإلكتروني كدليل إثبات:
 يكون لسند الشحن الإلكتروني حجة في الإثبات عندما يحتوي على مجموعة من الشروط ، وعندما يكون وسيلة إثبات وأمان بين المتعاملين به، وبالتالي فإن الشروط الواجب توافرها هي كالآتي:

1- الكتابة الإلكترونية:

الكتابة الإلكترونية عموما هي أية رموز تعبر عن الفكر ويمكن أن تتم بأية لغة سواء كانت محلية أو أجنبية ، أو حتى الرموز المختصرة مادامت مفهومة من قبل الطرفين، كما قد تكون بخط الموقع عليها أو غيره (1).

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

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 ، وهذه المسألة تفتقر لها المحررات الإلكترونية عامة وسند الشحن الإلكتروني خاصة، ومع ذلك فإن التطور التكنولوجي استطاع تدارك هذا الإشكال عن طريق استخدام برامج حاسب إلكتروني تسمح بتحويل النص الذي يمكن التعديل فيه إلى صورة ثابتة غير قابلة للتعديل أو المحو.

2- التوقيع الإلكتروني:

لقد قام المشرع الجزائري بتعريف التوقيع الإلكتروني في المادة 03 من المرسوم التنفيذي (2) رقم 162-07-162 أنه معطى ينجم عن استخدام أسلوب عمل يستجيب للشروط المحددة في المادتين 323 مكرر 323 مكرر 1 من الأمر 58-75 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 والمذكور أعلاه.

وعليه حتى يكون لسند الشحن الإلكتروني حجية في الإثبات لابد أن يشتمل على توقيع الناقل كونه هو من يصدر السند، وتوقيع الشاحن كذلك، وعدم إمضاء الناقل لسند الشحن الإلكتروني يجعله لا يشكل إلا بداية إثبات فقط أو مشروع وثيقة شحن إلكترونية، وأمره متروك للسلطة التقديرية للقاضي إذا ما طرح عليه

1- ملوم كريم ، الإثبات في معاملات التجارة الإلكترونية بين التشريعات الوطنية والدولية ، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة تيزي وزو، 2011، ص.26.

2 مرسوم تنفيذي رقم 162-07-162 مؤرخ في 30-05-2007 يتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات ، يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 01-123 مؤرخ في 09-05-2001 ج.ع عدد 27.

نزاع من هذا النوع ويتخذ التوقيع الإلكتروني شكل خاص من أشكال الكتابة وحتى يحقق التوقيع وظيفته في الإثبات يجب أن تتوافر فيه شروط خاص به وهي :

-إلزامية التوقيع الشخصي:

هذا يعني أن يقوم الشخص بنفسه بوضع التوقيع ، وإذا وقع شخص آخر باسم الموقع اعتبر هذا التوقيع باطلا، ولو تم برضى صاحب التوقيع، حيث أن العبرة من هذا أن يكون التوقيع صادرا ممن يراد أن يحتج به عليه.

كما أن التوقيع لايعتبر شخصا إلا إذا كان بفعل يد الموقع ، والمقصود بلفظ فعل اليد هو واسع ليشمل توقيع الشخص مباشرة بيده أي الإمضاء أو ببصمة أصبعه أو بختمه الخاص به.

-أن يكون التوقيع مميزا لموقعه :

إن التوقيع لا يؤدي 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 وظيفته الإثباتية لمحتوى المحرر.

-اتصال التوقيع بالمحرر :

يفيد هذا الشرط أن يكون التوقيع ضمن المحرر ، وهذا حتى يمنح للمحرر قيمته القانونية ، ويكون التوقيع دلالة على رضا موقعه بما يحتويه المحرر ، ويستفاد من هذا أنه لابد من أن يتصل التوقيع اتصالا ماديا بالمحرر المكتوب⁽¹⁾.

-توثيق سند الشاحن الإلكتروني:

ليتم التأكد من مصداقية السند وصحته لابد من توثيقه ويكون ذلك بتدخل طرف ثالث محايد يكون بصفة مراقب من قبل الدولة ويطلق عليه وصف مقدم خدمات التصديق أو جهة التوثيق أو مشغل سند الشحن الإلكتروني، وهو من يتولى تسليم سندات الشحن الإلكترونية المصادق عليها إلكترونيا للأطراف.

ويعرف مشغل سند الشحن الإلكتروني على أنه الجهة المعينة من قبل الدولة أو حتى من قبل الأفراد، بغية تأمين المعاملات الإلكترونية وكذا التعامل بالتوقيع الإلكتروني ويتمثل دوره خاصة في ضمان الدخول القانوني لمنظومة التشفير لأجل تأمين سرية المعلومات.

وقد تعرض المشرع الجزائري لتبيان مفهوم جهة التوقيع بصفة عرضية من خلال المادة 03 من المرسوم رقم 162-07 حيث بين من خلالها أن مؤدي خدمات التصديق الإلكتروني أنه كل شخص يكون منطو في

1- طيف هنا أن المشرع الجزائري نص في المادة 723 ق.م.ج.على أنه يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر1 أعلاه وهذين الشرطين يتضمنان إمكانية التأكد من هوية الشخص الموقع أي الذي صدر منه التوقيع زيادة على حفظها في ظروف تضمن سلامتها كذلك قد أوجدت التقنيات الحديثة عدة صور لتوقيعات الإلكترونية وهذا كله من أجل تحقيق التوقيع الإلكتروني لشروط المطلوبة والاعتداد به قانونا، ومن بين هذه الصور نجد التوقيع البيومترى ، والتوقيع بالقلم الإلكتروني ، والتوقيع السري ، والمشفّر ، لمزيد من المعلومات راجع بوزبوجة حسين ، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري مذكرة ماجستير ، تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، وهران 2102-3102، ص 821.

مفهوم المادة 08/ 08 من القانون رقم 03-200،⁽¹⁾ يسلم شهادات إلكترونية أو يقوم بتقديم خدمات في مجال التوقيع الإلكتروني ومن خلال هذا المرسوم يبين لنا المشرع أن مؤدي خدمات التوقيع الإلكتروني يقوم بدور هام في ضمان التوقيعات الإلكترونية⁽²⁾، وبالتالي في سندات الشحن الإلكترونية والاعتراف بها قانونا.

وفي ما يتعلق بالشهادة المتعلقة بالتصديق الإلكتروني التي يمنحها مشغل سند الشحن الإلكتروني، فتعرف على أنها هي الشهادة التي تصدر من جهة التوثيق الإلكتروني لشخص معين استنادا إلى إجراءات التوثيق المعتمدة ويقصد من إصدارها التأكيد على نسبة سند الشحن الإلكتروني إلى من أصدره، والتوقيع الموجود عليه صحيح وصادر ممن نسب إليه.

ثانيا: موقف الاتفاقيات الدولية من الوظيفة التبوتية لسند الشحن الإلكتروني:

نتعرض لتبيان الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني على الصعيد الدولي من خلال ثلاث اتفاقيات:

1-نظرة اتفاقية بروكسل لسنة 1926 للقوة التبوتية لسند الشحن الإلكتروني:

إن ما يتبين من خلال اتفاقية بروكسل لسنة 1926 أنها لم تقم بتعريف سند الشحن، وهذا الأمر يفتح المجال لإمكانية القول أنها لا تشترط أن يكون هذا السند في الشكل الورقي فقط، وأن أحكامها لا تطبق فقط على المستند الورقي بل تطبق على سند الشحن الإلكتروني كذلك.

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

للإجابة هنا لابد من الإشارة أن الاتفاقية هذه قد تم إبرامها في عصر لا يعرف نظام تبادل البيانات إلكترونيا، وفي زمن كانت الكتابة فيه هي الوسيلة الوحيدة التي يتم عن طريقها تبادل البيانات، أما في العصر الحالي فقد تغيرت النظرة وأصبح العالم يعرف بدائل للكتابة والمستندات الورقية، وهذه البدائل تؤدي نفس الوظيفة التي كانت تؤديها المستندات الورقية، لذلك يمكن القول بأن الاتفاقية هذه يمكن أن تطبق على سند الشحن الإلكتروني من خلال التوسع في إعطاء تعاريف للمفاهيم التي تستخدمها الاتفاقية كلفظ «يسلم الناقل» و «يعمل تحفظات»، ولفظ مشحون، حيث يكون لسند الشحن الإلكتروني نفس دور سند الشحن الورقي متى تحققت فيه كل الشروط المطلوبة في سند الشحن العادي مع مراعاة الشروط المطلوبة في نظام تبادل البيانات إلكترونيا.

غير أن هذا يبقى مجرد رأي وتبقى المشكلة قائمة⁽³⁾ وحلها مرهون بإرادة المشرع الوطني، حيث إذا اعترفت القوانين الوطنية للدول التي وقعت على الاتفاقية بسند الشحن الإلكتروني ومنحته نفس القوة القانونية للمستند التقليدي -الورقي- فلا يكون أي إشكال في تطبيق المعاهدة على سند الشحن الإلكتروني وما ينجر عنه من إعطاء المستند قوة تبوتية لعقد النقل البحري.

1 قانون رقم 03 200، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية مؤرخ في 05-08-2000، ج.ر. عدد 48.

2- د. بلحاج العربي، مشكلات المرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 2011، ص.33.

3 د. علي سوزان حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، 2010، ص.144.

2- موقف معاهدة هامبورج 1978 من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني:

نشير أولا أن اتفاقية هامبورج لسنة 1978 تم إبرامها في عصر حديث يعرف التطور التكنولوجي كالتلكس والفاكس ولعل هذا ما جعل الأطراف التي أبرمت هذه الاتفاقية الأخذ في عين الاعتبار أي التطورات الأخرى قد تظهر في هذا المجال، حيث نجد مثلا نص المادة الأولى منها يبين أنه يمكن التعبير بوسائل أخرى كالتلغراف، والتلكس عوض الكتابة، زيادة على أن هذه المعاهدة لم تقم بوضع تعريف لسند الشحن⁽¹⁾، وهذا ما يدفعنا للقول بأن المجتمع الدولي يقبل صورة أخرى لسند الشحن غير الكتابة بما فيها الصورة الإلكترونية التي لا تختلف في مضمونها عن الصورة التقليدية لسند الشحن.

إن هذه المعاهدة لا تطبق أحكامها على سند الشحن الإلكتروني إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي كذلك بتبادل البيانات إلكترونيا، وهذا ما يتبين من التحفظ الذي نصت عليه المادة الرابعة عشر من خلال فقرتها الثالثة التي يتبين أنه ليكون التوقيع الإلكتروني مقبولا يجب أن لا يتعارض مع أحكام القوانين الداخلية للدول التي يصدر فيها سند الشحن الإلكتروني⁽²⁾.

وفي القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية لا نجد نصا خاصا يبين مسألة القانون الواجب التطبيق على سند الشحن الإلكتروني غير أن مضمون نص المادة 6/17 منه تبين أنه إذا ما طبقت قاعدة قانونيا إجباريا على عقد نقل البضائع يثبت مستند نقل ورقي، لا يمكن عدم تطبيق هذه القاعدة على هذا العقد الذي يتم إثباته برسالة بيانات واحدة أو أكثر، إن ما يلاحظ من خلال هذه المادة أنها راعت أحكام معاهدة هامبورج بمعنى إذا ما تحققت الشروط المطلوبة في المادة الثانية من قواعد هامبورج فإنها ستطبق على سندات الشحن الإلكترونية، ولا يجوز الاحتجاج بعدم تطبيق هذه القواعد بحجت أن سند الشحن قد تم إصداره بشكل إلكتروني وليس ورقي.

3- موقف معاهدة روتردام من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني:

على خلاف لكل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج فمعاهدة روتردام قامت بتنظيم سند الشحن الإلكتروني⁽³⁾. واعتبرته أداة إثبات عقد النقل البحري للبضائع وهذا من خلال الفقرة 18 من المادة الأولى حيث اعتبرت أن سجل النقل الإلكتروني يعني به المعلومات التي ترد في رسالة واحدة أو أكثر، يتولى الناقل إصدارها بطريقة اتصال إلكترونية، وتصبح هذه الرسالة جزءا من سجل النقل الإلكتروني، ويكون دور هذه الرسالة إثبات أن الناقل أو الطرف المنفذ قد تسلم فعلا البضاعة كما تثبت وجود عقد النقل.

والى حين دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ لن يتلقى المتعاملين لسند الشحن الإلكتروني أي إشكال فيما

²- تنص المادة الأولى ف.8 من معاهدة هامبورج على مايلي « يقصد بمصطلح سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل، وتلقى الناقل البضائع أو شحنه لها، ...»

² ن سندات الشحن الإلكتروني تكون أكثر قبولا في نطاق قواعد هامبورج منها في قواعد لاهي، غير أنه يمكن القول أن قواعد هذه المعاهدات قواعد لاهي قواعد فيسبي تطبق على سندات الشحن الإلكترونية، وذلك لأن القانون النموذجي لتجارة الإلكترونية لا يتعارض في أحكامه مع قواعد هذه الاتفاقيات، وهونفس الموقف الذي تبنت قواعد اللجنة البحرية الدولية ومشروع البولبور، لمزيد من التفصيل راجع، بوزبوغة حسين، الاثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري، المرجع السابق، ص.46 ومايليها.

³ الملاحظ أن معاهدة روتر دام لسنة 2008 لم تستعمل مصطلح سند الشحن الإلكتروني، واستعملت بدله مصطلح سجل النقل الإلكتروني، مرجع ذلك أن هذه التسمية لم يكن المقصود منها تغطية النقل البحري فقط، وإنما يمكن أن تغطي نقل بحري متكامل مع وسائل أخرى لنقل مثل النقل المتعدد الوسائط.

يخص حجتيه في الإثبات، غير أن هذا مرتبط بمصادقة الدول المتعاملين به على هذه المعاهدة.

ثالثا: موقف القانون البحري الجزائري من الوظيفة الإثباتية لسندات الشحن الإلكترونية:

من خلال الاطلاع على نصوص القانون البحري الجزائري يتبين أنها بصفة عامة تتضمن أحكام سند الشحن الورقي، وهذا لأن المشرع استعمل مصطلحات تؤكد ذلك، والدليل على ذلك مثلا في نصوص المواد التالية:

- نص المادة 748 تضمنت أن سند الشحن يجب أن يسلم الناقل للشاحن بناء على طلبه.

-نص المادة 751 تبين على أن تضمنت وثيقة الشحن عبارة مشحونة.

-نص المادة 753 بينت أنه يجب إدراج بيانات البضائع في سند الشحن بناء على تصريح الكتائي للشاحن.

-نص المادة 760 وضحت أن الناقل ملزم بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة من وثيقة الشحن، وهذه كلها مصطلحات تبين أن سند الشحن يصدر كتابيا أو ورقيا غير أن الملاحظ في مضامين هذه المواد أنها كلها تصلح إلكترونيا ترد على سندات الشحن الإلكتروني حيث يتم إصداره وقبوله وتدوين التحفظ على البيانات المدونة فيه إلكترونيا بواسطة الحاسب الآلي، وبالرجوع لمضمون المادة 748 من القا. البحري التي نجدها أكدت على وجوب تسليم الناقل سند الشحن للشاحن بناء على طلبه فهذا ممكن كذلك إلكترونيا، حيث بعد تسجيل كل من اسم الناقل والشاحن لدى مشغل سندات الشحن الإلكترونية، يمكن للناقل إصدار هذا السند إلكترونيا وهذه ليست مشكلة أمام التطور التكنولوجي الحالي نفس الأمر بالنسبة لبيانات التي يتولى الناقل إدراجها في السند بناء على التصريح الكتائي للشاحن حسب ماجاء في نص المادة 753 من القانون البحري فإن هذه المسألة لا تشكل مشكلة أمام الحاسب الآلي، فالبيانات التي يدلي بها الشاحن للناقل يمكن كتابتها إلكترونيا ثم إرسال هذه البيانات للناقل.

ولعل ما يعزز هذا كله هو اعتراف المشرع الجزائري بالتوقيع الإلكتروني من خلال المادة 327⁽¹⁾، من القانون المدني فإنه لا يخفي في مضمونه الاعتراف المسبق لسند الشحن الإلكتروني لأنه لا يمكن استحداث نص تشريعي للاعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون الاعتراف بالسند الذي تم التوقيع عليه.

وقد أعطى المشرع الجزائري كل من التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية لهم نفس الحجية المقررة لتوقيع الكتائي والكتابة والمحركات الورقية وهذا ما يتبين من خلال المادة 323 مكرر 1 ق.م.ج⁽²⁾، التي بينت أنه يعتبر الإثبات في الشكل إلكتروني كالإثبات على الورق ونفس الأمر بالنسبة للتوقيع فنجد المادة 327/2 من ق.م.ج، نصت على أنه حتى يعتد بالتوقيع الإلكتروني يجب أن يكون متمشيا مع بعض الشروط التي تضمنتها المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني وبالرجوع لأحكام هذه النصوص يتبين لنا أن المشرع لم يعتبر الكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني كالكتابة والتوقيع على الورق الا بتوافر بعض الشروط تتمثل في:

1- الأمر 58-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، ج.ر.عدد44.

2- تنص المادة 323 مكرر 1 من قانون 05-10 على مايلي: «يعتبر ال إثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها.»

-التأكد من هوية الشخص المصدر لها.

-أن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها وقد تعرض المشرع الجزائري كذلك لمسألة تبادل رسائل البيانات في القانون التجاري، من خلال المادتين 502 و 414 أين احتوت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك للوفاء عن طريق وسائل تبادل إلكتروني في حين تضمنت المادة 414 من ذات القانون تقديم السفحة للوفاء، وأجازت أن يتم ذلك إلكترونيا وهذا ما يفيد قبول التعامل بالسندات التجارية الإلكترونية بصفة عامة، وقد اعتبر البعض أن هذه تعتبر قفزة نوعية من المشرع الجزائري⁽¹⁾.

الخاتمة :

من خلال ما سبق التعرض له لمواقف الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني للوظيفة الإثباتية لسندات الشحن الإلكترونية يتبين لنا أن تنظيم الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري بصفة خاصة في الجزائر لا يزال بعيدا عن المستوى المطلوب، فعلى الرغم من أن الجزائر صادقت على اتفاقية بروكسل لسنة 1924، والتي لم تعالج مسألة السندات الشحن الإلكترونية و الإثبات المتعلقة بها وهذا راجع لكونها أبرمت في عصر لا يعرف نظام التبادل الإلكتروني هذا من جهة.

ومن جهة أخرى معاهدة هامبورغ 1978 اعترفت بالتبادل الإلكتروني للبيانات في عقد النقل البحري حيث توسعت في تفسير مصطلح مكتوب من خلال مادتها الأولى حيث اعتبرت التعبير بالكتابة يعني أيضا التعبير بوسائل الاتصال الأخرى كالتللكس والتلغراف .

أما بخصوص اتفاقية روتردام لسنة 2008 والتي لم تدخل حيز النفاذ بعد فقد جاءت بأحكام تفصيلية عن سجلات النقل الإلكترونية من حيث التعريف والبيانات وطرق تداولها، وبالتالي نرى أنه يتوجب على المشرع الجزائري أن يعيد نظرتة لهذه الاتفاقية ويصادق عليها، والاستفادة من نصوصها وتصبح مثل القانون الوطني حيث على الرغم من عدم دخولها حيز النفاذ، فإن المعاهدات الدولية المصادق عليها والتي لم تدخل حيز النفاذ تصبح كالقانون الوطني الداخلي، أما خارجيا غير ملزم بها الى حين دخولها حيز النفاذ وتكتسب وصف القانون بمجرد نشرها في الجريدة الرسمية.

وعلى كل حال فإن المشرع الجزائري يتوجب عليه اجراء تعديلات على نصوص القانون البحري في الجزء المتعلق بوثيقة الشحن البحرية، والغرض من هذا هو مواكبة التطور الذي تفرضه المبادلات التجارية خاصة في النقل البحري، فلا بد من إدراج نظام سجل النقل الإلكتروني، وبالتالي تجنب كل العوائق والمشاكل التي تترتب عن استخدام سند الشحن التقليدي، مع ضرورة وضع آليات لضمان أمن وسلامة الإرسال الإلكتروني ضد احتمالات ارتكاب الغش.

1 -ناجي زهراء ، التجربة التشريعية الجزائرية في تنظيم المعاملات الإلكترونية المدنية والتجارية ، المؤتمر المغاربي الأول حول المعلوماتية والقانون ، 2009 .