

## وثيقة الشحن الالكترونية ونظام تبادل البيانات الالكتروني

مولاي بلقاسم<sup>216</sup>

مقدمة:

يقتضي نقل البضائع من مكان إلى مكان آخر وجود مستند أو وثيقة تسمح بهذا الانتقال القانوني عند إبرام عقد النقل البحري، وقد عرفت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في 25 أوت 1924 و التي انضمت إليها الجزائر سنة 1964<sup>217</sup> عقد النقل بموجب الفقرة "ب" من المادة الأولى بأنه " ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن، أو بأية وسيلة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرا وكذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل و حامل السند"، هذا وعرفت اتفاقية هامبورغ 1978<sup>218</sup> في الفقرة السابعة من مادتها الأولى سند الشحن بأنه " الوثيقة التي تثبت عقد النقل و تلقي الناقل البضائع أو شحنه لها، ويتعهد بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة و ينشا هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقتضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحاملها"، كما عرفت الفقرة الرابعة عشر من المادة الأولى من اتفاقية روتردام<sup>219</sup> بأن " مستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل و الذي يثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل، ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه، أما المشرع الجزائري فلم يقدم تعريفا لوثيقة الشحن بل اكتفى بتعداد وظائفها وفقا لما نصت عليه المادتين 748 و 749 من القانون البحري الجزائري.

لكن غالبا ما يقع نزاعا بين الناقل و الشاحن في حال وصول البضاعة متضررة إلى ميناء الوصول حول من يتحمل المسؤولية عن هذا الضرر، ولوثيقة الشحن دورا مهما في مجال إثبات عقد النقل

- طالب دكتوراه في القانون البحري و النقل - جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان - 216  
\* مولاي بلقاسم طالب دكتوراه، مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.  
217- تعرف بمعاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف بقواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ عام 1931 وعرفت تعديلات متعددة بموجب بروتوكول فيسبي 978 و 1979، انضمت إليها الجزائر دون تعديلاتها بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964.  
218- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر المؤرخة في 30 مارس 1978 بمدينة هامبورغ الألمانية و المعروفة باسم قواعد هامبورغ، و التي لم يصادق عليها المشرع الجزائري. و الجدير بالملاحظة أن قواعد هامبورغ تحدثت في الفقرة 3 من المادة 14 منها على أنه يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتقريب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتا بأية وسيلة آلية أو الكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن، لكنها لم تتحدث سند الشحن الإلكتروني.  
219 - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و المعروفة بقواعد روتردام لعام 2008 و الموقع عليها في 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام الهولندية، و التي لم يصادق عليها المشرع الجزائري.

البحري للبضائع، بل ويتعدى مجال الاستفادة من هذه الوثيقة إلى كونها أداة تمثل البضاعة المنقولة بحرا، نظرا لإمكانية تداولها بطرق مختلفة، كأن تكون اسمية أو لحاملها أو لأمر<sup>220</sup>.

غير أن الثورة التكنولوجية و المعلوماتية على وجه الخصوص تجاوزت تلك الوثيقة التقليدية لتفرز نوعا جديدا من وثائق الشحن الالكترونية ليحل محل المستند الورقي، وهو ما أقرته صراحة المادة الأولى الفقرة الثامنة عشر من اتفاقية روتردام 2008<sup>221</sup>، و لعل ذلك جاء لتحقيق المزيد من السرعة في المعاملات وتقديم خدمة نقل مميزة بأقل تكلفة و في أقل وقت ممكن وهذا متمشيا مع متطلبات التجارة العصرية. وهذا ما جعل المعلومات والبيانات في قطاع النقل البحري تشغل حيزا كبيرا في هذا المجال الحيوي، ولكي يساير هذا القطاع المتغيرات السائدة والتنافس الشديد لتقديم أفضل الخدمات بأحسن صورة ممكنة كان لا بد من استخدام تقنية تبادل البيانات إلكترونيا EDI التي تلبى جل متطلبات هذا القطاع من حيث سرعة الاتصالات و اختصار الوقت وتقليل التكلفة و هذا النظام يتفاوت من حيث تنفيذه واستعماله بين الموانئ والمعهدين البحريين حول العالم.

لذلك سوف نحاول من خلال هذه الورقة البحثية التطرق في محورها الأول إلى مفهوم وثيقة الشحن الالكترونية و أهم خصائصها، وفي المحور الثاني إلى مفهوم نظام تبادل البيانات الالكترونية وتمييزه عن بعض النظم المشابهة له وعلاقته بوثيقة الشحن الالكترونية.

### **المحور الأول: مفهوم وثيقة الشحن الإلكتروني**

أصبحت الحياة التجارية بعد عصر الثورة المعلوماتية أكثر سرعة و اتساعا من ذي قبل، وذلك نظرا لوجود وسائل نقل معلومات جد متطورة تختصر الزمن وتقرب المسافات في غضون ثواني معدودة يمكن إبرام عقد بيع أو نقل أو تحويل أموال بمجرد كبسة زر على الحاسوب باستخدام الانترنت أو أنظمة اتصالات متطورة أخرى، وهذا أثر بشكل مباشر في تطور وثيقة الشحن التي كانت تبرم ورقيا، في حين أصبح بالإمكان اليوم استخدام ذات الوثيقة و بنفس المتطلبات إلكترونيا ، وهو ما أطلق عليه تسمية وثيقة الشحن الإلكترونية، فما مفهوم هذه الوثيقة؟ و ما خصائصها؟ للإجابة على هذه الأسئلة نتطرق أولا إلى مفهوم سند الشحن الإلكتروني وثانيا إلى أهم خصائصه.

**أولا: تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية وخصائصها** أصبح لسند الشحن عموما و لسند الشحن الإلكتروني خصوصا دورا مهما - لا سيما و أن له قابلية للتداول وتمثيل البضاعة- في العمليات

220 - د.هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص 244 وما يليها.

221 - نصت المادة الأولى الفقرة 18 من اتفاقية روتردام على ما يلي: "سجل النقل الإلكتروني "يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة 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 للبضائع بمقتضى عقد النقل؛

(ب) وتثبت وجود عقد النقل أو تحوي عليه."

التجارية الدولية، إذ أصبح بالإمكان بيع البضاعة و إجراء مختلف التصرفات القانونية عليها كالرهن مثلا و هي لا تزال في عرض البحر و في طريقها إلى ميناء الوصول، بل أصبحت عملية البيع تنصب على هذه الوثيقة التي تمثل البضاعة و ليس البضاعة نفسها<sup>222</sup>، فما التعريف الذي يمكن إعطائه لهذه الوثيقة؟.

تقوم عادة الشركات الناقلة بتحرير وثائق نقل نموذجية تأتي غالبا في صورة عقود إذعان لا يمكن للشاحن مناقشة بنودها، و يكون ذلك عندما تتم عملية النقل على خطوط منتظمة، وسند الشحن هو تلك الوثيقة التي تفرغ فيها تلك الشروط و البيانات، وتتووع هذه الكتابة بين عادية تفرغ على الورق وهي التي يعرف بها السند الشحن العادي أو التقليدي، وكتابة إلكترونية تتم في شكل بيانات واردة في رسالة. وإذا كان سند الشحن العادي أو الورقي يعرف على أنه وثيقة أو إيصال يصدره الناقل إلى الشاحن، بتسليمه البضائع المشحونة على ظهر السفينة<sup>223</sup>، فإن سند الشحن الإلكتروني يمكن القول أنه هو المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه البضاعة من الشاحن<sup>224</sup>. أو هو " عبارة عن رسالة بيانات، تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة

من الناقل تفيد استلامه البضاعة، فيكون الخطاب الإلكتروني<sup>225</sup> أو رسالة البيانات إما رسالة إلكترونية عادية موقعة ممن صدرت عنه، و إما رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم خلالها تشفير مضمونها، ويتم اللجوء إلى هذه النوعية الأخيرة من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على سندات النقل التي تتم عبر شبكة الانترنت إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي يتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن شخص آخر على الشبكة "

وقد أوردت الفقرة 18 من المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا مفهوما لوثيقة الشحن الإلكترونية تحت مسمى " سجل النقل الإلكتروني" بأنه " يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخر بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

222 - د. عزيز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كإف أو سيف، دار النهضة العربية القاهرة، 1971، ص

115

223 - د. يوسف حسن يوسف، النقل والشحن و التأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى 2013، ص 12.

224 - شيهاب عينونه، تجسيد وثيقة النقل الإلكترونية في قطاع التجارة البحرية، مجلة منازعات الأعمال، عدد 33 أبريل 2017 على الرابط [platform.almanhal.com/Files/2/101671](http://platform.almanhal.com/Files/2/101671)

225 - د. قمان ليلي إلبدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2013-2014، ص 279 و 280.

(أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل،  
(ب) وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه."

وبهذا فإن وثيقة الشحن الالكترونية قد تكون عادية أو تكون رسالة مشفرة، وذلك لإضفاء نوع من الأمان على هذا النوع من السندات التي يتم تداولها عن طريق الانترنت و ذلك لضمان سلامة المعلومات الواردة فيها.

و الجدير بالذكر أن وثيقة الشحن الالكترونية يتم تداولها وفقا لقواعد مختلفة، كنظام اللجنة البحرية الدولية CMI التي ركزت على وجوب تشابه البيانات التي تدرج في سند الشحن الالكتروني مع تلك الواردة في سند الشحن التقليدي، ويتولى الناقل إرسالها إلى العنوان الذي يحدده الشاحن مصحوبة بكلمة سر لا يعرفه إلا هما، و ذلك ليستخدما الشاحن في المعاملات اللاحقة<sup>226</sup>. كما يمكن أن يتم تداولها وفقا للقانون النموذجي للأمم المتحدة حول التجارة الالكترونية<sup>227</sup> CNUCED الذي اعتبر أن الكتابة الالكترونية تعادل الكتابة الورقية وهو ما جاء في نص الفقرة الأولى من المادة السادسة من هذا القانون " عندما يشترط القانون أن تكون المعلومات مكتوبة، تستوفي رسالة البيانات<sup>228</sup> ذلك الشرط إذا تيسر الإطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح استخدامها بالرجوع إليه لاحقا".

هذا و يمكن استخدام وثيقة الشحن الإلكترونية وفقا لما للنظام المستحدث في قواعد روتردام، إذ نصت الفقرة (أ) من المادة الثامنة على أنه " يجوز تسجيل أي شيء بمقتضى هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل الكتروني، شريطة أن يكون إصدار سدل النقل الإلكتروني و استخدامه لا حقا بموقفة الناقل والشاحن" و هي تفرق في هذا الإطار بين سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول<sup>229</sup> و السجل الإلكتروني غير القابل للتداول<sup>230</sup>.

226- د. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012، ص 105

227 - صدر هذا القانون في 12 جوان 1996 عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي CNUCED وتم إقراره في 15 ديسمبر 1996.

228 - يقصد بمصطلح رسالة البيانات وفقا للفقرة (أ) من المادة الأولى من قانون CNUCED المعلومات التي يتم إنشاؤها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو ضوئية أو بوسائل مشابهة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات الالكترونية، أو البريد الإلكتروني، أو البرق، أو التلكس، أو النسخ البرقي.

229 - سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول كما ورد في الفقرة 19 من المادة الأولى من اتفاقية روتردام " يعني سجل النقل الإلكتروني الذي: (أ) يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو " قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، و لا يذكر فيه صراحة " غير قابل للتداول" أو " ليس قابلا للتداول".

230- سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول يعني وفقا للفقرة 20 من نفس الاتفاقية سجل نقل الكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الالكترونية القابلة للتداول.

و الملاحظ أن المشرع الجزائري من خلال نص المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني<sup>231</sup> جعل الكتابة الإلكترونية معادلة للكتابة على الورق من حيث الإثبات و الحجية بشرط أن يتم التأكد من هوية المصدر وتتضمن وسائل الأمان القانوني.

### ثانيا: خصائص وثيقة الشحن الإلكترونية

يمتاز سند الشحن الإلكتروني بعدة خصائص أهمها:

#### 1- يتم إبرامه عن بعد و بوسائط الكترونية

لا يختلف سند الشحن الإلكتروني عن سند الشحن التقليدي من حيث البيانات التي يتضمنها يختلف و إنما يختلفان من حيث طريقة إبرام كلا منهما، فسند الشحن الإلكتروني يتم إبرامه باستخدام الوسائط الإلكترونية و التي تعتبر بمثابة الأرضية التي يعتمد في وجوده عليها، كما يتم عن بعد حيث أن الإيجاب و القبول يتم فيه دون

تلاقي الشاحن و الناقل في مجلس واحد بل عن طريق وسيلة من وسائل الاتصال الحديثة وهو يعد بمثابة مجلس افتراضي، أي عدم الحضور المادي المتعاصر لأطرافه في لحظة تبادل الرضا بينهم، فهو يتم عبر وسيلة أو أكثر من وسائل الاتصال عن بعد<sup>232</sup>، و على ذلك لا يمكن التأكد من مجموع العناصر القانونية التي يتطلبها العقد المبرم بالطرق التقليدية، كالتحقق من أهلية الأطراف و مكان إبرام العقد و تاريخ الوثائق و صفة المتعاقد<sup>233</sup>، أما سند الشحن التقليدي والأخير يتم تحريره في شكل مستند ورقي و بالطرق المتعارف عليها منذ ظهوره.

#### 2- يجمع بين خاصيتي الدولي و الداخلي

يعتبر عقد النقل البحري الإلكتروني داخليا متى كان التعامل الإلكتروني تم تداول البيانات بالوسائط الإلكترونية داخل الدول ذاتها، و يكون دوليا عند إعمال المعيارين الاقتصادي و القانوني و ذلك عندما يكون المتعامل بالوسائط الإلكترونية في دولة و مورد الخدمة في دولة ثانية و مقر الشركة التي تعالج البيانات في دولة ثالثة<sup>234</sup>.

#### 3- يمتاز بخصوصية من حيث صفته و آثاره يؤدي تداول وثيقة الشحن الإلكترونية إلى ترسيخ

الصفة التفاعلية<sup>235</sup> بين مستخدمي وسائط الشحن الإلكترونية الحديثة لا سيما بين البائع و المشتري البضاعة

231- نصت المادة 323 مكرر 1 من القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل و المتمم للأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني على أنه " يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها و أن تكون معدة و محفوظة في ظرف تضمن سلامتها"

232 - د. محمد حسن قاسم ، التعاقد عن بعد، قراءة تحليلية في التجربة الفرنسية مع إشارة لقواعد القانون الأوروبي ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، الطبعة 2005، ص 18

233 - د. أسامة أبو الحسن مجاهد، التعاقد عبر الانترنت، دار الكتب القانونية مصر، الطبعة 2002، ص 42

234 - د. محمد حسين منصور، المسؤولية الإلكترونية ، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة 2006 ، ص 17

235 - د. أسامة أبو الحسن مجاهد، المرجع السابق، ص 52

المبينة في سند الشحن الإلكتروني هذا من جهة و من جهة أخرى فإن مصدر سند الشحن الإلكتروني ينفرد بوضع الشروط وهو ما يجعله من عقود الإذعان دائما و إن كان هناك من يرى بأنه عقدا رضائيا<sup>236</sup>، كما أن استعمال هذا النوع من السندات نتجت عنه أثارا مهمة من حيث الإثبات و طريقة الوفاء، فمن حيث الإثبات تعتبر الكتابة بالطريقة التقليدية على الورق هي الأساس بينما أصبحت تتم في هذا النوع من الوثائق بالكتابة الإلكترونية و التوقيع الإلكتروني<sup>237</sup>، و بالتالي بات يعترف به في النطاق العملي كسند قانوني لإثبات عقد النقل البحري<sup>238</sup>، و أما من حيث طريقة الوفاء فغن النقود الإلكترونية حلت محل النقود العادية من خلال وسائل الدفع الحديثة كالبطاقات البنكية وغيرها.

### المحور الثاني: نظام تبادل البيانات إلكترونيا EDI

لقد دعت الحاجة إلى السرعة في نقل البيانات و المعلومات الكثير من المؤسسات العاملة في مجال التجارة الدولية إلى إيجاد نظام بديل لنقل المعلومات يختلف عن النظام التقليدي، فكان أن قام المعهد الأمريكي للمعايير عام 1979 بتشكيل لجنة تألفت من مختصين من الحكومة وقطاع الشركات المنتجة لأجهزة الكمبيوتر و قطاع النقل بغية تطوير معايير يتفق عليها البائعون و المشترون فيما يتعلق بالرسائل الخاصة بالعمليات التجارية و أطلق عليه اسم نظام تبادل البيانات الكرتونيا ANSI X-12، و في سنة 1986 قامت اللجنة الاقتصادية الأوروبية بتكوين مجموعة عمل من بلدان مختلفة بوضع القواعد المتعلقة بتبادل البيانات في مجال التجارة و النقل<sup>239</sup> UN/EDIFACT تضمنت العديد من المبادئ التي تسمح تسهيل عملية الانتقال من التعامل بالمستندات التقليدية إلى التعامل بالوسائل التقنية الحديثة بين جميع المتدخلين في عملية النقل، كما أن الحاجة إلى سرعة تداول وثائق النقل البحري، دفع بالمنظمة البحرية الدولية CMI المنعقدة في باريس سنة إلى وضع لائحة تتعلق بوثائق الشحن واعتماد قواعد تبادل سندات الشحن إلكترونيا عن طريق نظام تبادل البيانات الكرتونيا سنة 1991، إذ يمكن من خلال هذا النظام أن يعين الشاحن شخص ليقوم باستلام البضاعة مع إخطار الناقل بذلك، فيقوم هذا الأخير بإرسال البيانات إلى الشخص الذي يحدده الشاحن باعتباره صاحب الحق في البضاعة بواسطة كلمة سرية. كما أن

236 - د. محمد أمين الرومي، التعاقد الإلكتروني عبر الانترنت، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، الطبعة الأولى 2004، ص 145

237 - التوقيع الإلكتروني هو المعطيات التي تأخذ الشكل الإلكتروني و التي ترتبط بمعطيات الكرتونية أخرى تستخدم لإثبات صحتها، أنظر في ذلك د.محمد إبراهيم أبو الهيجاء، التحكيم بواسطة الانترنت، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان، 2002، ص 83

238 - د. هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، مؤتمر القانون والحاسوب 12-14 جويلية 2004، جامعة اليرموك الأردن، ص 13

239 - United Nation Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport

الغرفة الدولية للنقل البحري ICS قامت بدورها بوضع قواعد لتبادل البيانات الكترونياً، وكذلك الحال بالنسبة لمنظمة الأمم المتحدة للتجارة و التنمية UNCATAD التي عملت على إيجاد عدة أنظمة لتبادل البيانات بالطريق الالكترونية، كنظام البيانات الجمركية و نظام بيانات البضائع، وكذلك ما سعت غرفة التجارة الدولية CCI إلى وضعه من قواعد في هذا المجال<sup>240</sup>. انطلاقاً مما سبق لا بد من أن التساؤل الذي يطرح هو ما المقصود بهذا النظام وكيفية التفرد بينه و بين الأنظمة المشابهة له، وما علاقته بسند الشحن الالكتروني، هذا ما سوف تتم معالجته في النقاط التالية:

### أولاً: تعريف نظام تبادل البيانات إلكترونيًا و تمييزه عن الأنظمة المشابهة له

#### 1- تعريف نظام تبادل البيانات الكترونياً

عرفت الفقرة "ب" بالمادة الثانية من قانون الأونسترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية بأنه يراد بمصطلح تبادل البيانات الالكترونية " نقل المعلومات إلكترونيًا من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات ". وعبارة نقل المعلومات إلكترونيًا من حاسوب إلى حاسوب آخر قد لا تكون واضحة بالقدر الكافي، لأن نقل المعلومات الكترونياً قد لا يتم دائماً بصورة مباشرة بين أجهزة الكمبيوتر، فمن الممكن إنتاج المعلومات في كمبيوتر وتخزينها في شكل رقمي في قرص مضغوط مثلاً ونقلها لتسترجع فيما بعد في كمبيوتر آخر .

ويعرف جانب من الفقه تبادل البيانات إلكترونيًا ( EDI ) بأنه " مجموعة من القواعد والعمليات المتعارف عليها التي تسمح للعمليات التجارية بأن تتم إلكترونيًا "، وفق هذا الرأي تقوم عملية تبادل البيانات إلكترونيًا بتحويل المعلومات الخاصة بالأعمال التجارية، التي كانت تنتقل بصورة تقليدية على الورق، إلى صيغ إلكترونية وبدون تدخل من العنصر البشري<sup>241</sup>.

ويرى البعض أن نظام تبادل البيانات الكترونياً يعني " إرسال بيانات المعاملات التجارية من حاسب آلي إلى آخر، وذلك باستعمال نموذج نمطي متفق عليه لحمل البيانات المتعلقة بالمعاملة محل الإرسال"، وعرف أيضاً بأنه " نقل البيانات من حاسب على حاسب آخر في صورة صيغ نمطية بدون استخدام المحررات الورقية"<sup>242</sup>، وعرفته اللجنة البحرية الدولية بأنه " تبادل البيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد" .

240 - د. بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 104

241 - التجارة الالكترونية، بحث منشور على موقع [www.aladalacenter.com](http://www.aladalacenter.com)

242 - د. أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004، ص 425

ويستخدم نظام تبادل البيانات إلكترونيًا في كثير من العمليات مثل إجراء التفاوض بين الأطراف وإبرام العقود والاستعلامات وطلبات الشراء ومواعيد الشحن والتسليم وبيانات الإنتاج وشهادات المطابقة ودفع الفواتير وخطابات الاعتماد<sup>243</sup>.

## 2- اختلاف نظام التبادل الإلكتروني للبيانات عن غيره من النظم المشابهة:

أ- **اختلاف نظام تبادل البيانات الإلكتروني عن التجارة عبر الإنترنت** يختلف نظام تبادل البيانات إلكترونيًا عن التجارة عبر شبكة الإنترنت، حيث يقوم الأول على تبادل البيانات بين طرفين محددين باستخدام البريد الإلكتروني فقط، بينما تعتمد الثانية على نظام متاح لعدد غير محدود من المستخدمين، حيث تستخدم صفحات هذه الشبكة للترويج و عرض منتجات قصد بيعها للجمهور باعتبارها واجهة للمحل. و هذا النوع من الترويج و البيع للسلع و الخدمات عبر الإنترنت يكون أقل كلفة وأكثر سهولة في الاستخدام وأكثر قدرة على التفاعل مع المستخدم، ولذلك تلجأ إليه بعض الشركات، بينما العمليات التجارية التي تتم من خلال نظام تبادل البيانات الإلكتروني تكون أكثر كلفة. لذلك يعتبر هذا النظام سوقًا مغلقة وموحدة بينما تعتبر الثانية سوقًا مفتوحة<sup>244</sup>.

ب- **اختلاف نظام تبادل البيانات الإلكتروني عن الفاكس و التلكس** يختلف نظام التبادل البيانات إلكترونيًا عن نظام الفاكس والتلكس والبريد الإلكتروني، وذلك من حيث طريقة عمل كل منهم، فالبيانات أو الرسالة الإلكترونية المرسلة بموجب نظام تبادل البيانات إلكترونيًا يكون يتم تشفيرها بطريقة متفق عليها مسبقًا بين الطرفين المتعاقدين، وهي تعتمد في فك شفرتها أو إمكانية الولوج إليها إلى مفتاح خاص<sup>245</sup> أو رمز سري متفق عليه بين المرسل و المستقبل. أما في حالة الرسائل المبعوثة عن طريق الفاكس لا يتلقى المرسل إليه إلا صورة من أصل الرسالة الورقية الموجود لدى المرسل، أما تلك التي ترسل عن طريق التلكس فإنه يصعب التمييز فيها بين أصل الرسالة وصورتها.

## ثانياً: ارتباط سند الشحن الإلكتروني بنظام تبادل البيانات والإشكالات المطروحة

أدت الثورة في استخدام الحاويات وتعدد وسائط النقل إلى ظهور ملامح سند الشحن الجديد في شكله الإلكتروني كبديل يتماشى مع ذلك التطور الحاصل في عملية النقل، لذلك كان لزاماً مواكبة ذلك بثورة تكنولوجية في مجال تبادل المعلومات و انتقالها بسرعة تتناسب مع متطلبات التجارة العصرية التي أصبحت تعتمد على وسائط الاتصال الحديثة المعروفة عوضاً عن وسائل الاتصال التقليدية، وتبعاً لذلك انتهت اللجنة البحرية الدولية في اجتماعها المنعقد في باريس سنة 1991 إلى

<sup>243</sup> - [www.aladalacenter.com](http://www.aladalacenter.com)

<sup>244</sup> - دخالدممدوح إبراهيم، إبرام العقد الإلكتروني دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2007، ص 128

<sup>245</sup> - د. أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 427

إقرار قواعد تتعلق بسندات الشحن الالكترونية تعمل وفقا لنظام تبادل البيانات، وجاءت هذه القواعد مشكلة من إحدى عشر قاعدة.

لقد اعتبرت المادة الأولى من قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الالكترونية أن شرط تطبيقها هو اتجاه إرادة الأطراف و اتفاقهم على انطباقها، وأشارت الفقرة (أ) من المادة الثالثة لذات اللجنة، أنه حتى يتسنى تطبيق قواعد السلوك الموحدة لتبادل البيانات التجارية عن طريق نقل البيانات عن بعد لسنة 1987 (Uncid) العلاقة بين الطرفين، يراعى تماشي هذه القواعد مع قواعد نقل البضائع بحرا طبقا لشروط سند الشحن، و أكدت الفقرة (ب) على أنه يجب أن يتطابق التبادل الالكتروني للبيانات بموجب هذه القواعد مع معايير الأمم المتحدة ذات الصلة، ومع ذلك، يجوز للطرفين استخدام أي طريقة أخرى لتبادل البيانات التجارية مقبولة لجميع المستخدمين.

هذا و نصت الفقرة (ج) من نفس المادة على أنه ما لم يتفق على خلاف ذلك، يجب أن يكون شكل وثيقة عقد النقل مطابقا لمفتاح الأمم المتحدة للتخطيط أو معيار وطني متوافق مع سندات الشحن، و لا يكون المستلم لعملية الإرسال مخولا بالتصرف طبقا لما ورد فيها ما لم يتم بإرسال تأكيد<sup>246</sup>، و في حالة نشوء نزاع بين الأطراف فيما يتعلق بالبيانات المنقولة فعليا، يمكن استخدام نظام مراقبة إلكتروني للتحقق من البيانات الواردة، وتعتبر البيانات المتعلقة بالمعاملات الأخرى التي لا تتعلق بالبيانات محل النزاع أسرار تجارية و بالتالي فهي غير متاحة للفحص، و إذا تبين أن هذه البيانات لا يمكن تجنبها كجزء من فحص نظام المراقبة الإلكتروني، فيجب معاملتها على أنها سرية وعدم الإفراج عنها لأي طرف خارجي أو استخدامها لأي غرض آخر<sup>247</sup>، ولا يجوز الإعلان عن أية معلومات مرتبطة بنقل الحقوق المتعلقة بالبضاعة لأي طرف لا تربطه أية علاقة بعملية النقل<sup>248</sup>.

وألزمت المادة الرابعة من قواعد اللجنة البحرية الدولية في فقرتها (أ) الناقل و لدى استلامه البضاعة من الشاحن، بإخطاره باستلامها بواسطة رسالة على العنوان الإلكتروني الذي يحدده الشاحن، و نصت الفقرة (ب) على ما يجب أن تتضمنه رسالة الاستلام التي يوجهها الناقل للشاحن من بيانات و التي تتعلق أساسا باسم الشاحن، وصف البضائع، الإشارة على أي تحفظات إن وجدت، تاريخ و مكان استلام البضائع، الإشارة إلى أحكام وشروط النقل الخاصة بالناقل، والمفتاح الخاص الذي سيستخدم في عمليات الإرسال اللاحقة، وعندئذ يقع على عاتق الشاحن تأكيد وصول الرسالة للناقل.

246 - الفقرة (د) "ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، لا يكون مستملا لعملية الإرسال مخولا بالتصرف على عملية الإرسال ما لم يتم بإرسال تأكيد."

247 - راجع الفقرة (ه) من المادة الثالثة.

248 - الفقرة (و) "يعتبر أي نقل للحقوق في البضائع معلومات خاصة، ولا يجوز الإفراج عنه لأي طرف خارجي غير مرتبط بنقل البضائع أو إزالتها.

أما فيما يخص القانون الواجب التطبيق فقد نصت القاعدة السادسة على أنه "يخضع عقد النقل لأي اتفاقية دولية أو قانون وطني كان يمكن تطبيقه إجباريا إذا صدر سند شحن ورقي"، فيما أشارت القاعدة السابعة الفقرة الرابعة إلى توجيه الناقل إلى أي موضوع آخر يتعلق بالبضائع، وفقا لشروط وأحكام عقد النقل، وكأنه صاحب سند شحن ورقي، ونصت الفقرة (ب) على أن نقل حق السيطرة والتحويل يتم بإخطار حامل سند الالكتروني الحالي للناقل عن نيته نقل حقه في السيطرة إلى حامل جديد مقترح، وفي هذه الحالة يقع على الناقل أن يحيل المعلومات المشار إليها في المادة الرابعة و المتعلقة بوصف البضائع والتحفظات وتاريخ ومكان استلام البضائع وغيرها، باستثناء المفتاح الخاص إلى الحامل الجديد المقترح.

بعد ذلك يقع على عاتق الحامل الجديد المقترح أن يبلغ الناقل بقبوله نقل حق السيطرة والتحويل، وعندئذ يلغي الناقل المفتاح الخاص الحالي ويصدر مفتاحا خاصا جديدا للحامل الجديد، وإذا أبلغ الحامل الجديد المقترح الناقل بأنه لا يقبل حق السيطرة والتحويل أو فشل في إبلاغ الناقل بذلك القبول في غضون فترة زمنية معقولة، فإن النقل المقترح لحق السيطرة والتحويل لن يحدث<sup>249</sup>، وعلى الناقل أن يخطر الحامل الحالي وفقا لذلك و أن يحتفظ المفتاح الخاص الحالي بصحته، يكون لنقل حق السيطرة والتحويل بالطريقة المبينة أعلاه نفس آثار نقل تلك الحقوق بموجب سند شحن ورقي<sup>250</sup>.

وحرصت قواعد اللجنة البحرية الدولية على أمن البيانات المرتبطة بسند الشحن الالكتروني من خلال ما أكدته المادة الثامنة على أن المفتاح الخاص يختلف بالنسبة لكل حامل، ولا يمكن نقله أو تداوله بين حاملي السند الالكتروني و أوجبت على كل من الناقل والحامل الحفاظ على أمن المفتاح الخاص، فيما ألزمت الفقرة (ب) الناقل بإرسال رسالة تأكيد إلكترونية إلى آخر حامل أصدرت إليه مفتاحا خاصا، عندما يؤمن هذا الحامل الإرسال الذي يحتوي على هذه

الرسالة الإلكترونية عن طريق استخدام المفتاح الخاص، ويجب أن يكون المفتاح الخاص منفصلا ومتميزا عن أي وسيلة تستخدم لتحديد عقد النقل، وأي كلمة سر أمنية أو هوية تستخدم للوصول إلى شبكة الحاسوب<sup>251</sup>.

و في مرحلة تسليم البضاعة يجب على الناقل أن يقوم بعملية التسليم بعد إخطار حامل السند بمكان وتاريخ التسليم و على حامل السند أن يقوم بتعيين المرسل إليه ويقدم تعليمات التسليم المناسبة إلى الناقل مع التحقق من المفتاح الخاص، وفي حالة عدم تعيين المرسل إليه، يعتبر صاحب حامل سند الشحن الالكتروني هو المرسل إليه ، وبمجرد التسليم يتم إلغاء المفتاح الخاص تلقائيا، يتم إعفاء

249 - الفقرة (ج) من المادة الرابعة

250 - الفقرة (د) من المادة الرابعة

251 - الفقرة (ج) من المادة لثامنة

الناقل من أية مسؤولية عن سوء التسليم إذا كان بوسعه إثبات أنه مارس العناية المعقولة للتأكد من أن الطرف الذي يدعي أنه المرسل إليه هو في الواقع المرسل إليه<sup>252</sup>. ويمكن لصاحب الحق في تسلم البضائع أن يطلب من الناقل تزويده بسند شحن ورقي وذلك قبل تسليم البضاعة للناقل ويلغي إصدار وثيقة الشحن الورقية بموجب المادة العاشرة المفتاح الخاص وإنهاء إجراءات التبادل الإلكتروني للبيانات بموجب هذه القواعد.

ونشير إلى أن المادة الحادية عشر أعطت البيانات الإلكترونية نفس القوة الثبوتية التي تتمتع بها الكتابة الورقية، وعند موافقة الأطراف على اعتماد هذه القواعد الخاصة بسند الشحن الإلكتروني، يلتزم الطرفان بعدم إثارة الدفع بأن هذا العقد غير مكتوب<sup>253</sup>. و استنادا إلى ما سبق يبدو جليا أن سند الشحن الإلكتروني يرتبط ارتباطا وثيقا بنظام تبادل البيانات إلكترونيا ، حيث يعتبر هذا الأخير مصدرا رئيسيا لنقل وتبادل بيانات سند الشحن في صورته الإلكترونية.

### الخاتمة:

في ختام هذه الورقة البحثية يمكن القول أن التطور الحاصل في مجال التجارة الدولية عموما و في مجال النقل البحري خصوصا على الصعيد الإلكتروني و الذي أدى إلى ظهور نوع من الوثائق الحديثة منها وثيقة الشحن الإلكترونية و نظام تبادل البيانات الإلكتروني، و أدى ذلك إلى تقليل مصاريف النقل، و سهل الوصول إلى المعلومات و تقليل الأخطاء في المعاملات التجارية وذلك عن طريق إنشاء نظام تشفير ومصطلحات محددة يتم تبادلها بين الأطراف، إضافة إلى الخصوصية في الاتصالات وتداول الوثائق عن طريق تبادل البيانات إلكترونيا، حيث يصعب على أي شخص غير مصرح له باستخدام هذا النظام الولوج و الاطلاع على تلك المعلومات، لكن ذلك كله لم يمنع من تسجيل بعض السلبيات التي أفرزها هذا التطور التكنولوجي في مجال انتقال الوثائق و المعلومات و البيانات الكترونيا ولعل منها تلك المتعلقة بالمخاطر الأمنية و إمكانية الوصول إلى المعلومات الإلكترونية عن طريق استخدام وسائل القرصنة الإلكترونية وغيرها من المشاكل المطروحة عند استخدام هذا النوع من الأنظمة في التعاملات التجارية. و لكن هذا لا يمنع من مواكبة هذا التطور و السريع و الهائل في مجال نقل المعلومات و الوثائق وتبادل البيانات بمجموعة نصوص قانونية تحقق التوازن المطلوب بين متطلبات العصر و قواعد التجارة الدولية.

252 - المادة التاسعة من قواعد اللجنة البحرية الدولية 1991

253 - د.أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص427

**المراجع المعتمد عليها****القوانين :**

القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005 المعدل و المتمم للأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني.

**المؤلفات :**

د. أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004.  
 د.أسامة أبو الحسن مجاهد، التعاقد عبر الانترنت، دار الكتب القانونية مصر، الطبعة 2002.  
 د.خالد ممدوح إبراهيم، إبرام العقد الالكتروني دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2007  
 د. عزيز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف، دار النهضة العربية القاهرة، 1971.

د.هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004.  
 د.يوسف حسن يوسف، النقل والشحن و التأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى 2013.

د. محمد حسن قاسم ، التعاقد عن بعد، قراءة تحليلية في التجربة الفرنسية مع إشارة لقواعد القانون الأوروبي ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، الطبعة 2005.

د. محمد حسين منصور، المسؤولية الإلكترونية ، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة 2006  
 د. محمد أمين الرومي، التعاقد الالكتروني عبر الانترنت، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، الطبعة الأولى 2004.

د. محمد إبراهيم أبو الهيجاء، التحكيم بواسطة الانترنت، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان، 2002.

**الرسائل و المقالات**

د. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.

د. قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.  
 د. هاشم الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الالكتروني في النقل البحري، مؤتمر القانون والحاسوب 12-14 جويلية 2004، جامعة اليرموك الأردن.

**المواقع و المجلات الالكترونية**

شيهاب عينونة، تجسيد وثيقة النقل الالكترونية في قطاع التجارة البحرية، مجلة منازعات الأعمال، عدد 33 أفريل 2017 على الرابط [platform.almanhal.com/Files/2/101671](http://platform.almanhal.com/Files/2/101671)

التجارة الالكترونية، بحث منشور على موقع [www.aladalacenter.com](http://www.aladalacenter.com)