

القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري

أ/ بوقادة عبد الكريم

باحث دكتوراه

كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان

ملخص

لوثيقة الشحن البحري أهمية بالغة، خاصة بعد التطورات التي شهدتها حيث تحولت من رسالة إلى مستند يمثل البضاعة المنقولة بحرا ويقوم مقام حيازة البضاعة ذاتها وبالتالي صارت تلعب دورا مهما في المبادلات التجارية، ومن ثم أصبحت لها قوة ثبوتية من خلال البيانات المدرجة فيها ما جعلها أداة تثبت وتمثل البضاعة فيما بين أطرافها.

الكلمات المفتاحية: سند الشحن، البيانات، الناقل، الشاحن، حجية، قوة ثبوتية.

Résumé

La documentation du transport maritime est devenue très indispensable, étant donné les évolutions remarquables des échanges du commerce international.

En effet le document du transport maritime a connu une transfusion d'un message à un document shipping qui représente la marchandise transportée et qui prend en charge la possession de la marchandise même.

En fonction des données insérées dans les documents elle est devenue une puissance justificative et un moyen d'identité entre les parties de l'acheminement de la marchandise « marchandiseur, affreteur, transporteur »

Les mots clés : Le connaissance- les données- expéditeur- authentique- force probante.

مقدمة:

إن الوثيقة التي يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن عند استلام البضائع منه، تعرف بوثيقة الشحن البحري (le conaissance)، وهي تلعب دور جوهري في إثبات العقد بل أن دورها يتجاوز مجرد الإثبات ، إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذه الوثيقة، فيجوز تداول البضائع بتداولها، ويقرر لحاملها حق استلام البضائع من الناقل البحري من ميناء التفريغ. لم تعني وثيقة الشحن البحري بالشكل التي هي عليه الآن، وإنما اتخذت هذا الشكل بعد تطور دام مئات السنين¹ ، فهذه الوثيقة لم تكن معروفة في العصور القديمة، بل ولم تكن هناك حاجة إليها على اعتبار أن التجار كانوا يرافقون بضائعهم أثناء الرحلة البحرية ميناء الوصول، ويقومون باستلامها، إلا أنه بعد أن تطورت التجارة البحرية في القرن 13 و14² بدأت العناصر الأولى لوثيقة الشحن في الظهور، وتزداد وثيقة الشحن عند اختلاف الشخص الذي يرسل البضائع(الشاحن) عن الشخص الذي يستلمها من الناقل البحري، بعد تمام عملية النقل (المرسل إليه)، فعموما هناك علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحري، ترتبط بين الشاحن و المرسل إليه/ ويبقى السند الذي يقوم بإصداره الناقل هو أداة لإثبات عقد النقل البحري والذي يكون ذا فعالية كبيرة في مواجهة طرفي العقد³ كما تعتبر مسألة الإثبات هذه من أبرز المسائل التي أثارت جدلا كبيرا في الفقه و القضاء كون أن المرسل إليه ليس طرفا في العقد ومع ذلك يعتبر سند الشحن هذا حجة له في الإثبات كونه يكسبه حقوقا.

هذا فمن المنطقي جدا تحديد البيانات المتعلقة بالبضائع وذكر حالتها الظاهرة في سند الشحن، على اعتبار أن مسؤولية الناقل اتجاه البضائع لا تثار إلا في حالة الهلاك أو التلف الذي يمكن أن يلحقها أثناء النقل أو

التأخير في نقلها، وفي المقابل يعتبر الشاحن هو المسؤول عن صحة البيانات كونه من أدلى بها للناقل الذي يقوم بقيدها في سند الشحن الذي له الحق في إبداء تحفظات بشأن المعلومات المقدمة له إن كان لديه دواعٍ جدية لشك في صحتها أو لم يتوافر على الوسائل اللازمة لتأكد منها مع ذكر أسباب التحفظ ، وقد نص المشرع في الجزائري من خلال القانون البحري على البيانات التي يجب أن تذكر في سند الشحن وفق ما جاء في المادة 748 من ق.ج.4. غير أنه يمكن لأطراف العقد إضافة بعض البيانات إذا كان لها دور كبير في حماية مصالحهم، وكذا أصبح سند الشحن هو السند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية فهو يقوم بثلاث وظائف. و بالتالي فما هي البيانات التي يجب أن يتوفر عليها سند الشحن البحري؟ و فيما تتمثل قوته الثبوتية بين كل من أطراف العقد؟ و هل تمتد هذه القوة إلى الغير؟

كما سنبين مدى إمكانية إدخال سند الشحن البحري الإلكتروني في واقع التعاملات التجارية البحرية.

أولاً: وثيقة الشحن البحري:

لقد ظهرت فكرة تداول وثيقة الشحن البحري، في بداية القرن الثامن عشر، حيث كان ذلك نتيجة لانتشار التجارة البحرية والبحث عن السرعة في تحويل الملكية للبضاعة قبل وصولها إلى ميناء التفريغ، فقد تمثلت في إيصال يسلمها الريان بعد التوقيع عليه إلى الشاحن بأنه تسلم البضائع منه، و من ثم شهد تطور ملحوظ حتى أصبح وسيلة إثبات موجبات الأطراف في عقد النقل البحري، إلا أن شهد تقدم و بزوغ فعاليته في القرن السادس عشر لاسيما في أوروبا الغربية، و كما أشرنا أن نشأته الأولى كانت عبارة عن إيصال من الناقل يعطي للشاحن بأنه تسلم البضاعة⁵ و لم يكن له أية

وضيفة أخرى إلى أن ظهرت فكرة تمثيل السند للبضائع المشحونة، و بذلك صار سند الشحن، وثيقة أساسية في كل عمليات التجارة البحرية و ذلك لقيامها بدلات وظائف أساسية. فهو أداة إثبات عقد النقل البحري، و أداة إثبات استلام الناقل للبضائع و شحنها، و أخيرا هو أداة تمثيل البضائع المشحونة⁶ و نجد أن المشرع الجزائري نظم وثيقة الشحن في الفصل الثاني من الباب الأول تحت عنوان وثيقة الشحن من المادة 748 إلى غاية المادة 769 من قانون 76-80 المعدل بالقانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري⁷.

1- بيانات سند الشحن البحري:

لم تضع النصوص الدولية و لا القوانين الداخلية بيانات محددة يجب ذكرها في سند الشحن، هذا ما يفيد أنه يمكن للطرفين أن يدرجا فيها كل ما يريانه من بيانات مناسبة أخرى.⁸

و قد نص المشرع الجزائري في المادة 752 ق ب ج : أنه يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

أ- العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

ب- عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، و ذلك حسب كل حالة.

ج- الحالة و التكيف الظاهران للبضاعة.⁹

و بعدما يتم استلام البضاعة يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا.

بهوية الأطراف و البضاعة الواجب نقلها و عناصر الرحلة و أجرة الحمولة لذلك فإن الناقل لا يكون ملزما بإصدار وثيقة الشحن إلا إذا طلب منه ذلك من قبل الشاحن.

و على ضوء ما تقدم سنحاول تسليط الضوء على أهم البيانات التي يجب أن تذكر في السند من خلال ثلاث فروع، (الفرع الأول) هوية الأطراف (الفرع الثاني)، الرحلة البحرية، (الفرع الثالث) تاريخ إصدار وثيقة الشحن و توقيعها.

أ - أطراف العقد

لا بد أن تتضمن وثيقة الشحن هوية أطراف العقد، أي تحتوي على اسم و عنوان المتعاقدين، حيث يجب ذكر اسم الناقل بشكل واضح، و غالبا ما يدرج اسم الناقل و عنوانه في أعلى الوثيقة من جهة اليمين، أما هوية الشاحن فتكون في جهة اليسار من وثيقة الشحن¹⁰ و في حالة ما إذا كانت وثيقة الشحن اسمية يدرج اسم المرسل إليه إذا كان غير الشاحن¹¹ و عندما لا يكون اسم المرسل إليه بجانب عبارة لأمر أو كانت هذه العبارة لأمر مشطب عليها، تصبح وثيقة الشحن في هذه الحالة سند اسمي أي لشخص مسمى.

و بالتالي فإن سند النقل يحمل اسم شخص معين سواء كان الشخص نفسه أو المرسل إليه، غير أن هذا الشكل من وثائق الشحن يفتقد إلى أية مرونة في التداول، فهي غير قابلة لأي تحويل¹² أما من الناحية القانونية فهي مثل كل حق قابل للتنازل عنه، أو تحويله، و ذلك حسب شروط القانون العام المنصوص عليها في حوالة الحق حسب نص المادة 239.ق.م.ج، و إذا خالفت شروط القانون المدني لا يمكن أن يحتج بها في مواجهة الناقل.¹³

و هذا الشكل من وثائق الشحن يلئم في النقل الذي يرسل فيه الشاحن البضاعة لنفسه و المرسل إليه، في وثيقة الشحن الاسمية عليه إثبات هويته من أجل تسليم البضائع عند الوصول، فالناقل لا يسلم البضائع إلا بإظهار أصل وثيقة الشحن، و تثور مسؤوليته حتى في هذه الحالة إذا تسلم البضائع نتيجة تسليمه خطاب الضمان و بدون وثيقة الشحن و في المقابل فإن وثيقة الشحن الاسمية لها جميع وظائف وثيقة الشحن وخاصة تمثيلها للبضائع¹⁴ أما وثيقة الشحن لأمر فهي الأكثر استعمالاً، و يكفي إضافة لأمر أمام المرسل إليه حتى يتم تداول وثيقة الشحن مثل السفنجة بالتطهير، و تبقى وثيقة الشحن لحامله و التي هي في الأصل تحمل عبارة لحاملها، غير أن الواقع العلمي عكس ذلك، فالغالب أن وثيقة الشحن لحاملها تأخذ شكل وثيقة الشحن لأمر، لكن لا تحمل أية إشارة لاسم المرسل إليه، و في هذه الحالة تكون لأمر لكن على بياض، و هذه الوثيقة يتم تداولها بالمناولة العادية من اليد إلى اليد، و حامل أصل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي يمنحها السند.¹⁵

و في حالات أخرى يمكن أن يكون سند الشحن خاليا من أية هوية و تكون خائنه ببيضاء و بطبيعة الحال فإن عدم ذكر هوية الناقل ليس هو المشكل الوحيد بل حتى يمكن أن نجد تعدد للناقلين.

تعدد الناقلين:

نجد في بعض الأحيان أكثر من ناقل واحد يشتركون في الاستغلال المشترك لخط بحري و الغالب أن نفس وثيقة الشحن هي مستعملة بين الناقلين، و يظهر اسمها على الوثيقة، إن هذا التعداد يظهر اليوم في شكل اتحاد بين مجهزين، و في هذه الحالة، فإن وثيقة الشحن تحمل في الأعلى مجموع شركات ملاحية عضو في هذا الاتحاد، مما يصعب معه على المرسل إليه تحديد الناقل المسؤول.

و من الممكن معرفة هوية الناقل من اسم السفينة بمراجعة دفتر تسجيل السفن لأنه عادة يدرج اسم السفينة في وثيقة الشحن.

و في هذه الحالة يعتبر مالك السفينة هو الناقل إذا لم يكن كذلك، فإن المرسل إليه له الحق في ان يرفع دعوى على كل أعضاء التجمع طالبا مسؤوليتهم بالتضامن، و ما عليهم سوى تحديد هوية الناقل الحقيقي.¹⁶

ب - نطاق الرحلة البحرية.

تعرف الرحلة بموجب تعيين السفينة التي تقوم بعملية النقل، و بتعيين مينائي الشحن و التفريغ و كذا قيمة أجرة النقل.

1- السفينة: تعتبر أداة للملاحة البحرية¹⁷ فهي من البيانات الجوهرية التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن، و الأهمية تظهر بالنظر لوثيقة التأمين، مع العلم أن شركات التأمين عادة ما تقصي بعض السفن من التأمين خاصة كبيرة السن.

و التعيين يمكن أن يكون خلافا للحقيقة حيث يحتوي على خداع اسم سفينة غير حقيقي أو غش، أو ممكن أن يكون سببه خفي في إجراء المسافنة¹⁸

* اسم سفينة غير حقيقي.

للقائمين حرية تغيير السفينة في وثيقة الشحن، و لكن من الواجب أن تكون وثيقة الشحن محل تصحيح، لتعيين السفينة التي هي مشحونة فعلا بالبضائع.

و في الواقع العملي للنقل البحري الدولي، قد نجد خطر في اسم السفينة، و هذا يرجع لوفرة السفن و كثرتها، و كذا إلى عملية التجميع المرتبطة بنظام التجميع، الذي يكون على الصعيد المحلي من قبل سفن صغيرة ثم نجد مرحلة ثانية من أجل نقل البضائع بين الدول تشحن في سفن ضخمة و التي لا تتوقف إلا في الموانئ الرئيسية، و هذا النظام دخل حاليًا في النقل بالحاويات، حيث يسمح باستخدام سفينتين أو أكثر، و عليه البضاعة تكون محل مسافنة أو أكثر، و هذه المسافنات تكون دائما مدرجة تحت شرط في وثيقة الشحن.¹⁹

ب-2- تعيين مينائي الشحن و التفريغ

و تكمن أهمية هذا التعيين في تحديد نطاق عقد النقل البحري، فيتم استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، و في ميناء التفريغ يتم تسليمها للمرسل إليه و عليه يتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ و مسؤوليته محدودة منذ تكلفه بالبضائع إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه و عدم تنفيذه لعملية النقل تثير مسؤوليته.

ب-3- قيمة أجرة النقل (الحمولة)

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن أجرة الحمولة الواجب دفعها، و توضيح ما إذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول، بحيث نصت المادة 748 من القانون البحري الجزائري " بعد استلام البضائع، يلتزم الناقل أو من يمثله، بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف

و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة
الواجب دفعها"²⁰

الفرع الثالث: تاريخ إصدار الشحن و توقيعها

* - تاريخ إصدار سند الشحن:

فإن إصدار تاريخ لسند الشحن يفيد في حالة البيوع البحرية و الاعتمادات
المستندية و ذلك بغية التحقق من تسليم البضاعة من طرف البائع في
الميعاد المتفق عليه، أو إذا ما تم إعطاء مهلة محددة للناقل تسري من
تاريخ الشحن، بحيث يكون سند الشحن مشحون، بمعنى يفيد إتمام الشحن²¹
و كذلك من خلال الرجوع إلى المادة 760 من القانون البحري الجزائري،
فقد أوجبت أن يذكر في وثيقة الشحن تاريخ و مكان إصدارها، و ذلك كون
ذكر التاريخ يفيد في تحديد تاريخ انتقال البضائع إلى الناقل و مدى
مسؤوليته عن سلامتها.²²

فيجب أن تكون وثيقة الشحن مؤرخة و حتى جميع نسخ سند الشحن تكون
مؤرخة، و تكون مطابقة لتاريخ الشحن الفعلي للبضائع على ظهر السفينة.

* - التوقيع على وثيقة الشحن:

إن عقد النقل البحري يعتبر رضائي و غير شكلي، بحيث يمكن إبرامه من
دون كتابة، أي لا تلزمه الرسمية، فيتم عقد النقل بمجرد توافق الإيجاب و
القبول، فهو ينعقد قبل إصدار سند الشحن²³ لكن إذا صدرت وثيقة الشحن
فإن إمضاء هذه الوثيقة يخضع لقواعد خاصة و هي ليست نفسها عندما
تطبق على الشاحن أو على الناقل.

* توقيع الناقل:

يجب أن يتضمن سند الشحن توقيع الناقل أو ممثله من الريان أو الوكيل، و قد يوقع على وثيقة الشحن ممثل بحري المجهز لحساب الريان أو أمين السفينة و هذا ما جرى العمل به.²⁴

و كذلك تجدر الإشارة إلى حالة عدم إمضاء الناقل أو ممثله لسند الشحن و هذا ما يجعلها لا تشكل إلا بداية إثبات فقط، حيث تعتبر مشروع وثيقة شحن و هنا تترك لقاضي الموضوع الذي يملك السلطة التقديرية، و لا بد أن نشير في حالة احتفاظ وثيقة الشحن على وظيفتها كدليل إثبات فإنها لا يمكن أن تحافظ على الوظائف الخاصة لوثيقة الشحن الثلاث و هي:

- أداة إثبات شحن البضاعة.

- أداة إثبات عقد النقل و شروطه.

- أداة تمثل البضاعة التي تتعلق بها.²⁵

و توقيع الناقل يعتبر تعبيراً عن إرادة الناقل و إقراره بمضمون الوثيقة و بأن البضاعة المذكورة فيه أنها بحوزته و تحت مسؤوليته، و يلتزم بتسليمها كاملة بنفس النوعية التي سلمت له.

إمضاء وثيقة الشحن يمكن أن يبرز هوية الناقل أو ممثله أو الريان أو وكيل السفينة²⁶

و الملاحظ هو أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تتضمن أية إشارة حول وجود إمضاء الناقل من عدمه، إلا أن هذا الالتزام يجد مسنده في المادة 760 من ق.ب.ج²⁷ و المادة 15 من قواعد هامبورغ 1978.²⁸

توقيع الشاحن:

و عليه يشترط أيضاً أن يوقع الشاحن سند الشحن، و ذلك بغية تبين موافقته على الشروط الخاصة التي يتضمنها العقد، و إن عدم إمضاء الشاحن على وثيقة الشحن، و بالتالي لا يمنع الناقل من الاحتجاج على

شروطه التي أوردتها فيه، و ذلك أن الشاحن يعلم بكل شروط التي أدرجها الناقل في سند الشحن.²⁹

و هناك ما يعرف بإمضاء الشاحن للتظهير و هي حالة خاصة، فعندما تكون وثيقة الشحن لحاملها يعني أن الشاحن يظهر على بياض هذه الوثيقة فهنا يمكن للشاحن أن يؤكد أن هذه الوثيقة لحاملها و أن يظهر هذه الوثيقة بصفته شاحن لكن مع تركها على البياض لتعيين المستفيد من التظهير.

قوة هذه البيانات في الإثبات:

بيانات وثيقة الشحن لها قوة خاصة، فهي أداة رئيسية من أدوات التجارة الدولية.

فثلاثية أطراف العقد تبرز في كل الأحوال القوة الثبوتية لهذا السند، بحيث أن طبيعة الأسماء، تفرض التفوق بين الشاحن المرسل إليه، لأن هذا الأخير هو الذي يكون موضوع الحماية كونه لم يكن حاضر وقت إبرام العقد لهذا هو يضع ثقة كبيرة في تعابير البيانات في وثيقة الشحن، و تجدر الإشارة إلى أن كل النصوص القانونية، نصت حول معنى واحد و هو أن إثبات عكس بيانات وثيقة الشحن غير ممكن و غير جائز، عندما يتم تحويلها إلى حامل من الغير حسن النية.³⁰

و على هذا فإن القوة الثبوتية لهذه البيانات التي توصف البضائع تكون من جهة الكمية، الوزن، عدد الطرود، و في حالة غياب التحفظات فإن هذه البيانات المتعلقة بالكمية لها حجة قاطعة بالنسبة لحامل وثيقة الشحن، و الناقل عليه تسليم الكمية المذكورة في وثيقة الشحن من البضائع، لأنه ضامن لصحة البيانات بإمضائه لوثيقة الشحن من دون تحفظ.³¹

2- وظائف وثيقة الشحن البحري

لوثيقة الشحن وظيفة حيوية و هامة، و تكمن في أن هذا المستند يمثل الأشياء الثابتة فيه، فهو يمثل الأشياء خلال تواجدها بيد الغير، من أجل تسهيل عملية تداولها، و لذلك فإن حائز المستند تكون له الحيازة الرمزية للبضائع دون الحيازة المادية، و مما يمكن قوله هو أن حائز المستند يتمتع بعدة حقوق، حيث له حق طلب تسليم البضاعة في ميناء التفريغ و الحق في التصرف فيها، هذا ما يمنح له حق الرجوع على الناقل بالتعويض عن التلف و الهلاك الذي يترتب المسؤولية، و عليه فإن البضاعة الموصوفة بها من الشاحن و هي أداة تمثيل البضاعة ذاتها، و أداة نقل بحري ذاته حيث تتضمن شروط النقل و عليه سندرس وظائفها على التوالي.³²

أ- إثبات استلام البضاعة

إن سند الشحن في نشأته الأولى كان مجرد إيصال من الناقل يفيد إتمام عملية الشحن، ثم تطورت وظيفة سند الشحن حيث أصبح أداة لإثبات عقد النقل البحري، فأصدار وثيقة الشحن من قبل الناقل يبين حالة و عدد البضائع التي استلمها من أجل شحنها على متن السفينة، و لذلك فإن البيانات المدرجة بوثيقة الشحن يتم بها تعيين البضاعة المشحونة و هذه البيانات تتعلق بالبضائع و تتمثل في نوعها و كميتها و علامتها و أرقامها، إضافة إلى اسم السفينة و تاريخ الشحن.³³

ب- وثيقة الشحن أداة لتمثيل البضاعة.

مما لا شك فيه أن وثيقة الشحن - الادنية أو للحامل تمثل البضاعة المنقولة بحرا، فهي تخول صاحبها الحق في طلب تسليم البضاعة عند الوصول، و كذا التصرف أثناء الرحلة البحرية.

و من المعلوم أيضا أنه عندما يقوم الشاحن بتسليم البضاعة للربان يكون قد تخلى عن العنصر المادي، بينما يبقى حائز قانونيا للبضاعة. و زيادة على اعتبار وثيقة الشحن أداة لإثبات شحن البضاعة، فهي تعتبر أداة ائتمان،³⁴ حيث تمثل البضاعة و تقوم مقامها و بالتالي فإنه ليس من وظائف وثيقة الشحن أن تكون سند ملكية، فحائز السند ليس بالضرورة هو الملك للبضاعة.³⁵

ج- وثيقة الشحن كأداة إثبات عقد نقل البضائع.

حيث يحتوى على شروط النقل، فإثبات العقد يكون محرر في سند الشحن³⁶ و إن عدنا إلى أصل عقد النقل و كسائر العقود التجارية، فله جوازية الإثبات، بجميع طرق الإثبات و ذلك عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية³⁷

غير أن الكتابة في عقد النقل ملزمة ذلك بغية إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل و الشاحن و الذي يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضائع موضوع النقل.

و قد أكد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 749 ق.ب.ج " تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و استلامها."³⁸

د - حجية سند الشحن فيما بين طرفي (الناقل و الشاحن)

تعتبر وثيقة الشحن حجة بين طرفيه سواء لإثبات عقد النقل و شروطه أو عملية شحن البضائع و تسليمها للناقل بالحالة و الكيفية الموصوفة في وثيقة الشحن و في التاريخ 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.³⁹

و الشاحن يعد ضامناً للناقل صحة تصريحاته فيما يخص البضاعة (العلامات، العدد، الوزن) و يكون مسؤولاً عن كل خسارة و مصاريف ناشئة عن أخطاء متعلقة بهذه الجوانب.⁴⁰ و للناقل إمكانية إبداء تحفظاته إذا كان لديه أسباب جدية للشك فيها أو لم تكن له الوسائل الكافية للتأكد منها. و فيما يخص الأدلة المقبولة إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، لا بد من التمييز بين الناقل و الشاحن.

فإذا كان الإثبات في مواجهة الناقل الذي يعتبر عقد النقل تجارياً بالنسبة له دائماً، يجوز إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية. و بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه فإن كان عقد النقل بالنسبة إليهما تجارياً يعمل نفس المبدأ. أما في الحالة التي لا يكون فيها عقد النقل بالنسبة للشاحن و المرسل إليه غير تجاري فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملاً بنصوص القانون المدني، و فيما يتعلق بمدى هذه الحجية فهي حجية نسبية و غير مطلقة حيث يجوز لأي من طرفي سند الشحن إثبات عكس ما جاء فيها.⁴¹

هـ - حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير

إن بيانات وثيقة الشحن وبعد إعطائها الشكل الكتابي، فهي تشكل بذلك دليل كتابي، على إبرام عقد النقل البحري للبضائع، و حجيتها تتمثل في إثبات الحقوق و الالتزامات الخاصة بين أطراف العقد⁽⁴⁾ ⁴² و المقصود بالغير هنا كل شخص يكون في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بواقعة الشحن و طبيعة البضاعة المشحونة و كميتها.

و قد أوردت المادة 01/761 أنه يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق و مصلحته أن يتمسك بها في مواجهة طرفي العقد أي الناقل و الشاحن. و ليس لهم الحق في إنكار صحة هذه البيانات في مواجهة الغير و إثبات عكسها حيث أن السند في هذا الصدد له حجية مطلقة لصالح الغير، و لا يمكن نقضها بأي دليل و لو حتى كتابيا.⁴³ و هذا يدل على أن وثيقة الشحن البحري بها حجية قاطعة في الإثبات في مواجهة الغير بشرط أن يكون حسن النية، فإذا كان الغير يعلم بعدم صحة البيانات الواردة في وثيقة الشحن فإنه يعد سيئ النية، الأمر الذي يترتب عليه أنه يجوز للناقل البحري أو الشاحن إقامة الدليل على خلاف ما ورد في وثيقة الشحن.

إن هذه الحجية المطلقة لوثيقة الشحن يترتب عليها لصالح الغير حسن النية، أنه يمكن للمرسل إليه إذا اكتشف اختلافا في البضائع المسلمة له و المذكورة في وثيقة الشحن من حيث حالتها أو عددها أو قيمتها، أن يرجع على الناقل بالتعويض، و لا يمكن للناقل أن يدفع بما جاء في ورقة الضمان أو الرسائل و الاتفاقيات المحررة بينه و بين الشاحن.⁴⁴

و بناء على ما تقدم فإنه لا يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن في مواجهة المرسل إليه حسن النية، و على العكس فإن المرسل إليه يستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في وثيقة الشحن بكافة الطرق.

القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني.

1- نبذة تاريخية عن وثيقة الشحن الإلكتروني

إن وثيقة الشحن البحري لم تكن معروفة و متداولة كما هو عليه الحال في الوقت الحالي، و ذلك راجع لكون التجار كانوا يرافقون بضائعهم

أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول، فهذا كان يعتبر تطور شهدته الحركة التجارية عن طريق النقل البحري، إلا أنه حقيقة تطور وثائق النقل بصفة عامة ليس الحاجة إلى السرعة في تداولها.⁴⁵ فمنذ سنة 1970 بادرت الشركات الملاحية العاملة على خط أوروبا أمريكا الشمالية، إلى تسهيل إجراءات التجارة الدولية عن طريق تحويل الوثائق التقليدية أي الورقية إلى إلكترونية بحيث يتم إدخال نظام تبادل البيانات الإلكترونية محل المستندات الورقية.⁴⁶ ثم في أوائل الثمانينات قامت شركة سيدوكس " بإجراء تجربة لإصدار وثيقة شحن بحري تجمع بين كل من النظامين الورقي و الإلكتروني، إلا أن هذا المشروع لم يخرج إلى الساحة العملية و تم التنازل عن هذه الفكرة سنة 1998 إلا أنه في عام 1990 قامت اللجنة البحرية الدولية بإصدار لائحة خاصة تضم نظام جديد لوثيقة الشحن الإلكترونية، بحيث تتخذ من الوسائل الإلكترونية و حدها في تداول الوثيقة و تسليم البضائع إلى المستلم النهائي، و لكن هذا النظام يبقى ناقص بحيث تعرض للنقد الشديد لعدم كفاية الحصانة الإلكترونية و كذا الأمن الذي يحقّه للمعلومات و للمتعاملين به

و بعد هذا النقد شهدت وثيقة النقل مرحلة أخرى، حيث تم إصدار نظام بولييرو و هو نظام خاص لسندات الشحن الإلكترونية، و هو كذلك محصن و متطور بحيث حاول و اضعوه تفادي النقد الموجه لنظام اللجنة الدولية البحرية.⁴⁷⁽¹⁾

2- بيانات سند الشحن الإلكتروني:

لقد تضمنت بعض النصوص ق.ب.ج تعداد للبيانات التي يجب ذكرها على وجه الخصوص في وثيقة الشحن، إلا أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى في الوثيقة. و عليه فإن نفس الشيء ينطبق على وثيقة الشحن

الإلكترونية بحيث هي الأخرى تشمل كل البيانات المتطلبة قانوناً، إلا أنها تكون مدونة بوسيلة الكترونية، تتمثل في وجود وسيط إلكتروني يملأ البيانات المختلفة بعد أن يمنحها له الشاحن و الناقل.⁴⁸

3- شروط الاعتداد بسند الشحن الإلكتروني في الإثبات:

ما يجعل لسند الشحن الإلكتروني حجة في الإثبات لا بد أن يتوافر على شروط بها يكسب لمعاملي التجارة الإلكترونية الثقة و الأمان، و التي تتمثل في نقاط ثلاث و هي أن يكون مكتوب و موقع و أخيراً موثق.

أ- أن يكون مكتوب

إن الكتابة سواء في سند الشحن التقليدي و الإلكتروني تعتبر شرط أساسي يعتد بها في الإثبات، فهي تقوم بتسهيل عمليات التعاقد و إثبات العقود، و إحاطة طرفيه بمالهما من حقوق و ما عليهما من التزامات.⁴⁹

و حتى للكتابة الإلكترونية شروط حتى يعتد بها في الإثبات و هي أن تكون مقروءة، و يجب أن تكون الكتابة المدونة على سند الشحن الإلكتروني مفهومة ما يمكنه من الاحتجاج به، و كذا يمكن قراءة المحرر الإلكتروني دون الرجوع إلى وسيط إلكتروني أو برنامج يساعده على القراءة، لأنه تم إيجاد برامج خاصة يتم تحميلها على جهاز الحاسوب لتقوم بترجمة الآلة إلى لغة الإنسان.

و من بين الشروط كذلك استمرارية الكتابة و دوامها و ذلك من خلال تدوينها على وسيط يسمح بثبات و استمرار بقاء الكتابة عليه، و في حال نشوب خلاف يتسنى للأطراف الرجوع إلى المحرر حتى يتم عرضه على القضاء.⁵⁰

و آخر شرط هو عدم قابلية الكتابة للتعديل، أي تفادي الغش من خلال تغيير في المحرر المنقو و المدون بين الأطراف، بحيث يجب أن يكون

سليم سلامة مادية و هي عدم المحو أو التشطيب أو إدخال تعديلات ولكن
لأسف هذه المسألة تفتقر لها المحررات الإلكترونية عامة بسند الشحن
الإلكتروني خاصة.

و بعد شرط الكتابة ينتقل إلى الشرط الثاني و هو أن يكون موقع و قد
أعطى المشرع الجزائري تعريفا للتوقيع الإلكتروني في المادة 3 من المرسوم
التنفيذي 07-162⁵¹ فهو معطى ينجم عن استخدام أسلوب عمل يستجيب
للشروط المحددة في المادة 323 مكرر، من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في
20 رمضان عام 1935 الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975.⁵²

و حتى يكون لسند الشحن الإلكتروني الحجية في الإثبات لا بد أن يشتمل
على توقيع من صدر منه و توقيع الناقل ثم يليه الشاحن المادة 748
ق.ب.ج.

و يبقى التوقيع الإلكتروني هو شكل خاص من أشكال الكتابة، الذي لا بد
أن تتوفر فيه شروط خاصة يجعله يحقق وظيفة في الإثبات.

و هي أن يكون التوقيع شخصيا، فالتوقيع هو عبارة عن علامة تشخصية
يجب أن تكون بفعل يد الموقع، و هنا نقصد الإمضاء المباشر باليد أو
ببصمة أصبعه أو بختمه الخاص، ثم على الموقع أن يكون له إمضاء مميزا
أي فريد بمعنى يميز شخصية صاحبه عن غيره، فلا يعتد بالتوقيع إذا لم
يكن كاشفا لهوية صاحبه و محدد الذاتية⁵³ و قد أوجدت التقنيات الحديثة
صورا عديدة من التوقعات الإلكترونية و هذه الصور هي التوقيع البيومترى،
و التوقيع بالقلم الإلكتروني، التوقيع السري، التوقيع المشفر.

ب- أن يوثق سند الشحن الإلكتروني:

لا بد من توثيق سند الشحن الإلكتروني، و ذلك للتحقق من صحته، إلا أن ذلك يتم بتدخل طرف ثالث محايد مراقب من طرف الدولة، فهو يقوم بالتصديق على وثيقة الشحن إلكترونيا، ثم يتم تسليمها للأطراف المتعاقدة.

ب-1- تعريف جهة التوثيق الإلكتروني.

إن جهة التوثيق الإلكتروني، هي جهة معينة من قبل سلطات الدولة أو من قبل الأفراد، و من جهات خاصة أخرى، و هدفها هو تأمين المعاملات الإلكترونية و اعتمادها على التوقيع الإلكتروني، بحيث تصدر شهادات تثبت صحتها و تقوم بحفظها، فقد عرفها قانون الأونسترال مقدم خدمات التصديق بأنه " شخصا يصدر الشهادات و يجوز أن يقدم خدمات أخرى ذات صلة بالتوقيعات الإلكترونية".⁵⁴

و قد تناولها المشرع الجزائري بصفة عرضية في المادة 3 من المرسوم رقم 162-07 بالنص " ... مؤدى خدمات التصديق الإلكتروني كل شخص في مفهوم المادة 8/8 من القانون رقم 03-2000،⁵⁵ يسلم شهادات إلكترونية أو يقدم خدمات أخرى في مجال التوقيع الإلكتروني أو يقدم خدمات أخرى في مجال التوقيع الإلكتروني".⁵⁶

ب-2- تعريف شهادة التصديق الإلكتروني.

هي شهادة تصدر من الجهة المرخصة لها بالتصديق، و تثبت الإرتباط بين الموقع و بيانات إنشاء التوقيع، و أن التوقيع الموجود عليه صحيح و صادر ممن نسب إليه. و قد عرفها المشرع الجزائري في المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 123-01 بأنها " وثيقة تثبت من خلالها بأنه يقدم خدمات متطابقة لمتطلبات نوعية خاصة دون تحديد هذه المتطلبات". ثم تلتها المادة 4 منه على المساواة بين شهادات مقدمي خدمات التصديق و تلك التي يقدمها مؤدي خدمات تصديق يقيم في بلد أجنبي، و هذا ما يجعله أكثر

ديناميكية و يساعد على تطور التعاقد بسند الشحن الإلكتروني الذي هو عادة متصف بالطابع الدولي.⁵⁷

4- القوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني في القانون المدني الجزائري.

لقد أعطى المشرع الجزائري ذات الحجية المقررة للتوقيع الكتابي و المحررات على الورق، فقد تعرض بنصه في المادة 323 القانون المدني الجزائري مكرر 1 " يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات على الورق ... " و في المادة 327 ف2 ق.م.ج " و يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه.

و هنا المشرع يعترف بالتوقيع الإلكتروني في القانون المدني تعديل 2005⁵⁸ للوثيقة الإلكترونية نفس القيمة القانونية للوثيقة الورقية في القانون الجزائري، و لها ذات حجية في الإثبات في نطاق المعاملات المدنية و التجارية، و لكنه أبدى شروط حتى تكون لها حجية في الإثبات و هي التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، و أن تكون معدة و محفوظة في ظروف سلامتها.

و قد مس بتعديله أيضا في القانون التجاري الجزائري من خلال المادتين 502 و 414، حيث نصت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك للوفاء عن طريق وسائل التبادل الإلكتروني⁵⁹ 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 بصفة عامة، و هذه تعتبر قفزة نوعية من المشرع الجزائري.⁶⁰

و لكن لم يتطرق المشرع الجزائري للأحكام الخاصة بالإثبات الإلكتروني للعقود البحرية، و التي من بينها عقد النقل البحري للبضائع، إذ لا بد على المشرع الجزائري أن يتدارك هذا القصور التشريعي و يساير التطور الرقمي

الذي يشهده العالم اليوم. و يبقى إعتراف المشرع الجزائري بالكتابة و التوقيع الإلكتروني في القانون المدني سيفتح المجال لإستعمال سندات الشحن الإلكتروني.

الخاتمة:

من خلال هذه الدراسة لا يسعنا إلا أن نقول أن وثيقة الشحن هي سند رضائي، و هي أداة رئيسية من أدوات التجارة الدولية، و تبقى ثلاثية أطراف العقد تبرز في كل الأحوال القوة الثبوتية لهذه الوثيقة و التي أيضا تمتد قوتها من البيانات التي تحوزها، و يحرر سند الشحن لإثبات الشحن حيث لم تعد وظيفة سند الشحن تقتصر على إثبات الشحن بل أصبح أيضا أداة لإثبات عقد النقل البحري ذاته بين الشاحن و الناقل، و انتهى التطور بسند الشحن فصار يمثل البضاعة المشحونة ذاتها و يقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن و يعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة، و يعتبر الناقل البحري حائز للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن و ذلك لأن سند الشحن يعبر بوضوح عن البضاعة بما يحويه من بياناته خاصة لعلامتها المميزة و عددها و كميتها و وزنها و حالتها و اسم السفينة الناقلة لها، و كذلك يكون المرسل إليه موضوع حماية معززة، كونه لم يكن حاضر وقت إبرام العقد و وقت الشحن، و في الأخير تبقى وظيفة سند الشحن في تمثيل البضاعة هي سبب ازدهار التجارة الدولية إذا مكن بواسطتها استخدام سند الشحن كأساس لعمليات البيع التجاري الدولي و كذلك عمليات فتح الاعتماد المستندي بالبنوك إذ تباع البضاعة أو ترهن و هي لا تزال في الطريق و يقوم تسليم سند الشحن للمشتري مقام تسليم البضاعة ذاتها.

الهوامش:

¹ René RODIERE, Traite générale de droit maritime, Tome 2, libraire Dallor Paris, 1970 Page 53, n° 438

² أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر سنة 1998ص28

³ د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، 2011، ص37.

⁴ بحث نص المادة 748 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري على أنه " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة الواجب دفعها "

⁵ د. محمد فريد العريثي، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي، 2005، ص 302.

⁶ د. كمال حمدي، القانون البحري، منشآت المعارف بالإسكندرية، 1995، ص 510.

⁷ لم تعرف هذه الوثيقة في كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، والقانون البحري الجزائري وعلى خلاف ذلك فإن اتفاقية هامبورج في المادة 7/1 منها تعرف وثيقة الشحن بأنها "وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استيراد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحاملها". ما يلاحظ على هذا النص القانوني أنه جاء شاملا لوظائف وثيقة الشحن.

⁸ الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بقواعد الشحن 1924 و تعرف بإسم قواعد لاهاي دخلت حيز التنفيذ 1931 عدلت بموجب بروتوكول فيسبي 1968 ثم عدلت مرة أخرى 1979، صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم 64-71 الجريدة الرسمية 28.

و كذا المادة 3/3 من اتفاقية بروكسل 1924 " على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل، يعد استلام البضائع و أخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع و ذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع على أن تكون هذه العلامات مطبوعة، أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة و على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

ب- عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج- حالة البضائع و شكلها الظاهر .

⁹ المادة 752 من قانون 76-80 المعدل بالقانون رقم 98-05 و المتضمن القانون البحري الجزائري.

¹⁰ - أ. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراة في القانون الخاص، 2011-2012، جامعة تلمسان، ص 41.

¹¹ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 32.

¹² د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، ط. الأول، 2006، ص 205.

¹³ تنص المادة 239 من القانون المدني الجزائري " لا يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون، أو الاتفاق المتعاقدين، أو طبيعة الالتزام و تتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين".

¹⁴ أ. بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 75.

¹⁵ د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 206.

¹⁶ Paris. 2 Dec.1985. DMF 1986. Obs. P.BONASSIES « Le droit positif Français en 1985 » DMF 1987, p 13.N°6.

¹⁷ تنص المادة 13 من الأمر 80/76 و المتضمن القانون البحري الجزائري على أنه " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

¹⁸ Pierre Bonassies. Christian Scapel : droit maritime LGDJ 2006. page 613.

- 19 أ. بسعيد مراد، المرجع السابق، ص، 47.
- 20 د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 519
- 21 د. كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 520.
- 22 تنص المادة 760 من الأمر 80/76 و المتضمن القانون البحري الجزائري على أنه " يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية و يبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ ... و يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ و مكان إصدارها."
- 23 د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 217.
- 24 د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 201.
- 25 د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 510.
- 26 أ. بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 52
- 27 تنص المادة 760 من الأمر 80/76 و المتضمن القانون البحري الجزائري في الفقرة الثالثة على أنه " يجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن، و توقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أن من يمثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل و في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة ".
- 28 نصت المادة 15 من قواعد هامبورغ 1978 " يجب أن يتضمن سند الشحن ما يلي" (ي) توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه.
- 29 د. محمد فريد العريفي/ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 314.
- 30 د. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى لسنة 2009، ص 235
- 31 د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2005، ص 328،329.
- 32 د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 110.
- 33 د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 510.
- 34 د. أحمد محمد خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا و فقها و قضاء، التقنين البحري، المكتب الجامعي الحديث، 2010، ص 351.

- ³⁵ د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 207.
- ³⁶ د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 510
- ³⁷ أ. بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 80.
- ³⁸ المادة 749 من أمر 76-80 و المتضمن القانون البحري الجزائري
- ³⁹ د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الثانية، 2012، ص 201، 202.
- ⁴⁰ تنص المادة 753 من الأمر 80/76 و المتضمن القانون البحري الجزائري "... و يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات و عدد و كمية وزن البضائع و يكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة و مصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي ...".
- ⁴¹ د. وهيب الأمير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008، ص 177.
- ⁴² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 145.
- ⁴³ تنص المادة 01/761 من أمر 76-80 و المتضمن القانون البحري الجزائري على " تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقا لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة و الكمية المبينة في الوثيقة، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك" و لا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية.
- ⁴⁴ د. أحمد محمد خليل، المرجع السابق، ص 351.
- ⁴⁵ د. بوزوجة حسين، الإثبات الالكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري و النشاطات المينائية وهران، 2012-2013، ص 13
- ⁴⁶ DU POTAVICE EMMANUEL, « l'informatique et les connaissances, » DMF 1983, p.376.
- ⁴⁷ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2005.
- ⁴⁸ د. بوزوجة حسين، المرجع السابق، ص 56

⁴⁹ د. جميعي حسين عبد الباسط، عقود برامج الحاسب الآلي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 114.

⁵⁰ د. بن غرابي سمية، عقود التجارة الالكترونية و منهج تنازع القوانين، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون التعاون الدولي، جامعة مولود معمري، تيزيوزو، 2009، ص 6.

⁵¹ مرسوم تنفيذي رقم 07-162 مؤرخ في 2007/05/30، يتعلق بنظام الإستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية و على مختلف خدمات المواصلات السلكية و اللاسلكية يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم 01-123 مؤرخ في 2001/05/09. ح(عدد 27 صادر بتاريخ 2001/05/13).

⁵² نصت المادة 323 من ق.م.ج على أنه يتبع عن تتابع الحروف و الأرقام، و لكل رمز أو إشارة مخصصة لعلامة مفهومة واضحة أي كان دعامتها و شكل إرسالها.

⁵³ د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، 2010، ص 106.

⁵⁴ و هي جهات تعمل على ضمان الدخول القانوني لمنظومة التشفير لأجل تأمين سرية المعلومات، تعددت تسميتها في القوانين المقارنة بين سلطات التصديق" أو غير الموثق".

⁵⁵ قانون رقم 2000-03 مؤرخ في 2000/08/05، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالبريد و المواصلات السلكية و اللاسلكية ج.ر. عدد 48.

⁵⁶ بلحاج العربي، مشكلات المرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني، 2011، ديوان المطبوعات الجامعية، ص 33.

⁵⁷ حمودي ناصر، النظام القانوني لعقد البيع الدولي الإلكتروني المبرم عبر الأنترنت، "رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة تيزيوزو، 2009، ص 310.

⁵⁸ أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل و المتمم... بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جانفي 2005 و القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007.

⁵⁹ تنص المادة 502 من ق.ت.ج على أنه ".... يمكن أن يتم هذا التقديم أيضا بأية وسيلة تبادل إلكترونية محددة في التشريع و التنظيم المعمول بهما".

⁶⁰ ناجي الزهرة، " التجربة التشريعية الجزائرية في تنظيم المعاملات الإلكترونية المدنية و التجارية المؤتمر العلمي المغربي الأول حول المعلوماتية و القانون المنعقد في الفترة من 28 إلى 29 أكتوبر 2009، طرابلس، ص 14.

قائمة المراجع:

- (1) د. أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998، مصر.
- (2) د. أحمد محمد خليل، موسوعة التشريعات البحرية، تأصيلا وفقها وقضاء، التقنين البحري، المكتب الجامعي الحديث، 2010.
- (3) د. بلحاج العربي مشكلات المرحلة السابقة على التعاقد في ضوء القانون المدني، ديوان المطبوعات الجامعية، 2011.
- (4) د. جميعي حسين عبد الباسط، عقود برامج الحاسب الآلي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- (5) سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، 2010.
- (6) د.علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.
- (7) د. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2009.
- (8) د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1995.
- (9) د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة) منشورات الحلبي الحقوقية، ط الأولى، 2006.
- (10) د. محمد فريد العريشي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي، 2005.
- (11) د. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية، 2005.
- (12) د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2005.

(13) د. وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، 2011.

(14) د. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008.

15) Pierre Bonassies. Christian Scapel : droit maritime ; LGDJ 2006.

16) René Rodiere, traite générale de droit maritime, Tome2 ; librairie Dalloz Paris, 1970.

الرسائل والمنكرات:

(1) أ. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان 2011-2012.

(2) أبو زوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2012-2013.

(3) أبين غرابي سمية، عقود التجارة الإلكترونية ومنهج تنازع القوانين، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع قانون التعاون الدولي، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

(4) حمودي ناصر، النظام القانوني لعقد البيع الدولي الإلكتروني المبرم عبر الإنترنت، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تيزي وزو، 2009.

(5) ناجي الزهرة، التجربة التشريعية الجزائرية في تنظيم المعاملات الإلكترونية المدنية والتجارية المؤتمر العلمي المغاربي الأول حول المعلوماتية والقانون المنعقد في الفترة من 28 إلى 29 أكتوبر 2009، طرابلس.

النصوص القانونية:

(1) أمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

(2) أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جانفي 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007.

(3) مرسوم تنفيذي رقم 07-162 مؤرخ في 30/05/2007، يتعلق بنظام الاستغلال 61 طبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف

خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 01-123 مؤرخ في 2001/05/09 ج عدد 27 صادر بتاريخ 13-05-2001.

(4) الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بقواعد الشحن 1924 وتعرف باسم قواعد لاهاي دخلت حيز التنفيذ 1931.

- 5) Paris 2 Dec, 1985, DMF 1986.obs. P .Bonassies « le droit positif français en 1985 » DMF 1987.
- 6) Du potavice emmanuel, « l'informatique et les connaissances », DMF 1983.