

وثيقة الشحن الإلكترونية Electronic Bill of Loading

بورطال أمينة أستاذة مساعدة "ب" *
جامعة عين تموشنت-الجزائر
amina.droit13@gmail.com

تاريخ القبول : 2021/12/23

تاريخ الارسال : 2021/11/29

ملخص:

إنّ موضوع سند الشحن الإلكتروني من مواضيع الساعة، أصبحت تفرضه متطلبات عقود التجارة البحرية الإلكترونية لاسيّما عقود النقل البحري للبضائع التي تستدعي طبيعته ضرورة اثباته بسندات تتسم بطابع الكتروني، تبرز أهمّ إيجابياته في كسب الوقت وضمان السرعة في تنفيذ المعاملات التجارية البحرية، ويساهم في التقليل من العراقيل التي تصادف المتعاملين به في مجال النقل البحري، بما أنّه يطرح هو الآخر اشكالات قانونية نتوقف على بعضها من خلال هذه الورقة البحثية.

كلمات مفتاحية: سند شحن، إلكتروني، عقد نقل، بضائع.

Abstract:

The subject of the electronic bill of lading is topical. It has become imposed by the requirements of contracts for electronic maritime commerce, particularly contracts for the carriage of goods by sea. the nature of which implies the need to prove it on bonds of an electronic nature, appear its advantages in gaining time and ensuring speed in the execution of maritime commercial transactions, It contributes to reducing the obstacles faced by shipping operators, Since it also poses legal issues that we stop at each other through this paper.

Key words: bill of loading; electronic; transport contract; goods.

* المؤلف المؤسّل: بورطال أمينة amina.droit13@gmail.com

مقدمة:

يحتلّ النّقل البحري مركز الصّدارة من بين وسائط النّقل البري والجوي والتهري، بحيث يمثّل حوالي 80 % من حجم التّجارة الدّوليّة، فيبرم هذا العقد بين الشّاحن والمشغلّ البحري (المجهرّ أو النّاقّل) والذي يثبت بسند شحن،⁽¹⁾ للنّقل العادي أو النّقل عن طريق استخدام الحاويات.

وعلى أساس أنّ التّجارة البحرية أحد فروع التّجارة الدّولية، فقد أصبح يمسّها هذا التطوّر التكنولوجي، حيث تمّت السيطرة على التّجارة الإلكترونيّة التي تعتمد على شبكة الأنترنت⁽²⁾ عن طريق ابرام عقود الكترونيّة، بهدف تقديم الأموال والخدمات،⁽³⁾ وتوفير السرعة والدقة والتقليل من التكاليف، وضمان السريّة، عن طريق استخدام سندات الكترونيّة ذات قيمة ثبوتية معلوماتية، حيث أضحي الواقع العملي يستدعي الاعتماد على وثائق شحن الكترونيّة تحلّ محلّ وثائق الشّحن التقليديّة التي لا تسير التطوّر العلمي والتقني، فلقبت هذه السّنات المستحدثة اهتماما جليّا من الدّراسات القانونية، بخلاف وثائق النّقل الأخرى، التي تتطلّب تكاليف كبيرة مقارنة بالمبلغ الاجمالي لعمليّة النّقل البحري للبضائع، في حين تنتقل وثائق النّقل الالكترونيّة بسرعة أقلّ من البضائع المنقولة عبر البحر.

سعت شركات النّقل البحري والجويّ تطوير معاملاتها التقليديّة إلى معاملات الكترونيّة، بهدف تسريع من نقل وتبادل المعلومات وذلك عبر استخدام نظام تباذل البيانات الكترونيا،⁽⁴⁾ المعروف بنظام Electronic Data Interchange (EDI)⁽⁵⁾ الذي ساهم في تقصير الوقت وأثر على أسلوب تقديم الوثائق، بالاستغناء عن المستندات الورقية، لاسيّما بعد ثورة التّحوية، وتطوّر صناعة السّفن، وبروز نظام النّقل الدّولي متعدّد الوسائط،⁽⁶⁾ ويرجع الأصل التاريخي لفكرة استخدام وثيقة الشحن في الاعلام الآلي للفقهاء الفرنسي de pontavice عام 1979.⁽⁷⁾

وأمام النّقائص التي تعاني منها التعامل باستخدام سندات الشّحن التقليديّة التي أصبحت لا تتلاءم مع ما تقتضيه المعاملات الإلكترونيّة، الأمر الذي يدعونا للتساؤل عن الاطار القانوني لسند الشّحن البحري الإلكتروني، والمشكلات القانونيّة التي يطرحها هذا السّند في الواقع العملي، لاسيّما أمام تخلف التّنظيم القانوني لها في القانون الجزائري.

ويكمن الهدف من هذا البحث في الإحاطة ببعض الأحكام الخاصّة بسند الشّحن الإلكتروني، والوقوف على أهمّ الاشكالات التي يطرحها هذا النوع من المستندات الالكترونية المعتمدة في مجال نقل البضائع بحرا.

وتتأتّى أهمية البحث في كون أنّ عقد النّقل البحري للبضائع من العقود التي لقيت اهتمام ملحوظ المترسّخ في اعتقاد المجتمع الدولي، لاسيّما الوسيلة المثبتة له والمتمثلة في سند الشّحن الالكتروني الذي يتماشى مع متطلّبات التّجارة الإلكترونيّة وتطوّر وسائل المعاملات الحديثة، بعدما كان

يقتصر الأمر سابقا على التعامل بسندات شحن تقليدية، فبات من الضروري البحث عن تنظيم قانوني لسند الشحن الإلكتروني مع الاحاطة ببعض أحكامه التي تشهد نوع من الخصوصية نظرا لطبيعته وما يطرحه من اشكالات قانونية في مجال التجارة البحرية.

وعليه تقتضي طبيعة هذه الدراسة الاستناد على المنهج التحليلي للنصوص القانونية والآراء الفقهية، مع الاعتماد على المنهج المقارن، عن طريق الاسترشاد بتشريعات التجارة الإلكترونية والقوانين النموذجية المقترحة من قبل أعضاء المجتمع الدولي.

لنعالج هذه الورقة البحثية من خلال محورين أساسيين:

المحور الأول: الإطار القانوني لسند الشحن الإلكتروني

المحور الثاني: اشكالات سند الشحن الإلكتروني

المحور الأول: الإطار القانوني لسند الشحن الإلكتروني:

يمكن فهم نزع الطابع المادي أنه إظهار للإرادة التي تثبت بشكل تقليدي على مستند ورقي، لتتطور مسألة اثباتها باستخدام مستند الكتروني،⁽⁸⁾ هذا الأخير الذي بدأ استخدامه في التجارة البحرية تحت تسمية سند الشحن الإلكتروني e. B/L وذلك ابتداء من القرن 21،⁽⁹⁾ فيعرف سند الشحن الإلكتروني أنه السند الذي يتم تداوله بطريق الاتصال الإلكتروني بين طرفي عقد النقل البحري للبضائع دون الحاجة إلى طريقة تداول المستندات الورقية بالنظر إلى نوع المستند سواء كان اسمياً أو اذنياً أو لحامله.⁽¹⁰⁾

وبما أن سند الشحن الإلكتروني ليس سنداً ورقياً فهو غير قابل للتظهير، أين لا يمكن كتابة بياناته على ظهره، لتخلف هذه الجهة (الظهر verso) في هذه السندات الإلكترونية⁽¹¹⁾ بخلاف سند الشحن التقليدي.⁽¹²⁾

لنسلط الضوء على هذا النوع من المستندات في قوانين التجارة الإلكترونية الوطنية والدولية:

أولاً: الإطار العام بالتجارة الإلكترونية:

ساهمت مختلف التنظيمات الدولية منها لجنة الأمم المتحدة وغرفة التجارة الدولية التي تؤدي دور في اعداد الاطار القانوني المتعلق بالتجارة الإلكترونية، حيث سمحت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) بتنسيق شروط التكوين وتنفيذ العقود، حيث تبنت قانون نموذجي حول التجارة الإلكترونية بتاريخ 1996/12/16، الذي جسّد عدّة مبادئ منها مبدأ الحياد التقني والآني، هذا المبدأ الأخير المحقق للتوازن بين السندات المجسّدة لـ "ورقة"، كما تبنت بتاريخ 2001/12/12 قانون نموذجي للتوقيعات الإلكترونية، لتأطير استخدامها، ووسائل التصديق.⁽¹³⁾

وفي نفس المعنى قنّنت غرفة التجارة الدولية ممارسات خاصّة عمليّة معترف بها لضمان فعاليّة الرسائل والدّعائم الإلكترونية، في قاعدة عمليّات التجارة الدوليّة، المتمثّلة على وجه الخصوص في قواعد الاعتماد المستندي les RUU 600 التي تتضمّن جزء خاصّ لاستخدام السّنّدات الإلكترونية "التّسجيلات الإلكترونية"، التي تتساوى قيمتها مع نظيراتها السّنّدات الورقية، وتُقبل صراحة أن يكون الدّفع بالاعتماد المستندي، وتعدّ المبادئ المطروحة بموجب قواعد الاعتماد المستندي، بسيطة وسهلة لتطبيقها على عقود البيع البحري.

وبطبيعة الحال تتطلّب هذه المستندات الإلكترونية ضرورة التّوقيع عليها إلكترونياً، ممّا يستوجب لأجل الاعتراف بمسألة التّوقيع الإلكتروني، الزاميّة المصادقة على السّنّدات الإلكترونية، وتاريخها تلافياً تزويرها خلال عملية انتقال المستندات، ذلك أنّه من مقتضيات التّصديق على الأصول، احترام التّواريخ، واختبار تطابق تدقيقها مع الاعتمادات المستندية التّقليدية، ويقوم الاختلاف الوحيد في مبدأ "الظّاهر المتطابق"، الذي يفيد السّنّدات الإلكترونية⁽¹⁴⁾ انطلاقاً من وقت انتقاله في الشّكل الخاص الذي يمكن التّصديق عليه.

والجدير بالإشارة أنّه على المستوى الأوروبي قد حدّد التّوجيه رقم CE /93/1999 ل 1999/12/13، في إطار التّجمع للتّوقيع الإلكتروني،⁽¹⁵⁾ معايير الاعتراف القانوني بالتّوقيع الإلكتروني والميكانيزمات التعاونيّة لأجل تسهيل المعرفة التحويلية للتّوقيع وشهادات الدّول خارج عن أوروبا، ليتبيّن لنا من خلال فحوى هذا النصّ أنّه ينتج التّوقيع الإلكتروني نفس الآثار القانونيّة للتّوقيع التّقليدي.

فضلاً عن ذلك قد تبنّى الاتحاد الأوروبي التّوجيه رقم CE/31/2000 ل 2000/06/08 حول التجارة الإلكترونية بهدف دعم السّلامة القانونيّة للعمليات التجاريّة، والعقود الإلكترونيّة، مع استحالة منعها أو تقييدها من قبل الدّول الأعضاء. ويهدف حماية الطّرف المتعاقد يفرض التوجيه أدنى التزامات الاعلام، مع ضرورة تحديد التجمّعات التجاريّة الإلكترونية بشكل تامّ ضماناً للشفافيّة.⁽¹⁶⁾

أما بخصوص مشرّعنا الجزائري فقد تأثّر بالتشريعات المقارنة، وسنّ القانون رقم 05-18 المؤرخ في 2018/05/10 لتنظيم أحكام التجارة الإلكترونية بشكل عام فيحدّد القواعد العامّة لها حين التعامل تجارياً بالسلع والخدمات،⁽¹⁷⁾ مع وضعه لبعض النصوص القانونية الأخرى⁽¹⁸⁾ ضماناً للثقة والائتمان التجاري، غير أنّ هذا التدخّل التشريعي يظلّ محدوداً لافتقاده التّغيير الجذري والالتحاق بالدول المتطوّرة في مجال المعاملات الإلكترونية.

ثانيا: الإطار الخاص بعقد النقل البحري:

اهتم المجتمع الدولي بتنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني، ليثور التساؤل عن موقف الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من هذه المسألة:

1/ قواعد اللجنة البحرية الدولية وقانون الأونيسترال النموذجي:

وتلبية لمستجدات التجارة الإلكترونية أولت اللجنة البحرية الدولية (CMI) اهتماما جليا بالمستندات الإلكترونية بشكل عام، ووثائق الشحن الإلكترونية بشكل خاص، حرصا منها على مسايرة التطور التكنولوجي وتبسيط اجراءات تبادل المعلومات، الأمر الذي جعلها تضع قواعد قانونية تنظم أحكام سند الشحن الإلكتروني التي تم التوقيع عليها في مؤتمر باريس لعام 1991⁽¹⁹⁾ حيث دفعت القواعد التي تبنتها هذه اللجنة ظهور مشروع البوليرو (Project Bolero)، الهادف إلى توفير نظام آمن لمستندات التجارة الإلكترونية.⁽²⁰⁾

وقد عزفت قواعد اللجنة البحرية الدولية وثيقة الشحن البحرية عبارة عن رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل البحري مما يفيد استلامه البضاعة.⁽²¹⁾ وتعرف نفس هذه القواعد في الأحكام الخاصة بوثائق الشحن الإلكترونية أنه تبادل بيانات التجارة عن طريق الإرسال عن بعد،⁽²²⁾ والتي تتطلب إبرام عقد contrat أو اتفاق accord لأجل تبادل المعطيات المعلوماتية بين الأطراف الأعضاء عبر شبكة الأنترنت.⁽²³⁾

وتجدر الإشارة وفقا لقواعد الأنكوترمز 2000 امكانية ارسال سندات الشحن بالرسائل الإلكترونية EDI، مع تكريس التقنين الجديد لقواعد الأنكوترمز 2010، فعالية وسائل الاتصال الإلكتروني شريطة أن يمنح الأطراف موافقته أو تأسيس استخدامها.⁽²⁴⁾

ضف الى ذلك تنص المادة 1 من قانون الأونيسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لعام 1996 أنه ينطبق هذا القانون على أي نوع من المعلومات يكون في شكل رسالة بيانات مستخدمة في سياق أنشطة تجارية، "حيث يدخل في سياق الأنشطة التجارية نقل البضائع أو الركاب جوا أو بحرا أو بالسكك الحديدية أو بالطرق البرية".⁽²⁵⁾

واذا كانت المادة 2 من نفس القانون تعتبر سند الشحن الإلكتروني هو "المعلومات التي يتم انشاؤها أو ارسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو صوتية أو بوسائل مشابهة"، فيلاحظ أنه حدد الوسائل الإلكترونية بشكل عام بهدف ضمان اتساع مجال إبرام عقد النقل البحري للبضائع من قبل شركات نقل بحري تفصل بينها مسافات بعيدة.

2/ قانون النقل البحري الدولي:

اختلف موقف الاتفاقيات الدولية حول تنظيم مسألة سند الشحن الإلكتروني، بدءا بمعاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924،⁽²⁶⁾ واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978،⁽²⁷⁾ واتفاقية النقل البحري للبضائع كليا أو جزئيا عام 2008:⁽²⁸⁾

أ/ معاهدة بروكسل عام 1924:

أغفلت معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 تعريف سند الشحن، الأمر الذي يوحي عدم الزامية ظهوره في شكل مستند ورقي، ولو أنه يتبين لنا من خلال أحكامها الدلالة المستندية لسند الشحن، ولا يطرح أي إشكال بخصوص تطبيق أحكام المعاهدة باتفاق بين الأطراف،⁽²⁹⁾ ولكن الإشكال يكمن حول تطبيق أحكامها دون أي تدخل من أطراف الاتفاق، خاصة وأنها وضعت في وقت لا يعرف فيه تبادل البيانات إلكترونيا، هذا النظام الأخير الذي يشهده العالم آنيا، التي يتبنى مفاهيم جديدة لا تتماشى مع نصوص معاهدة بروكسل لعام 1924 التي وردت فيها عدة عبارات تحدد الطبيعة الورقية لسند الشحن التقليدي، الأمر الذي يدفع جانب من الفقه اقتراح ضرورة الاكتفاء بوضع تعريف واسع للمصطلحات التي تستخدمها المعاهدة على سبيل المثال "يسلم للشاحن" و "يعمل تحفظات" و "مشحون"، وهي ذات العبارات المستخدمة في سند الشحن الإلكتروني، الأمر الذي يعني امكانية خضوعه لأحكام المعاهدة، الأمر الذي لا يفقد سند الشحن الإلكتروني قيمته القانونية.⁽³⁰⁾

ب/ اتفاقية هامبورغ عام 1978:

أصبح الأمر يتطلب ضرورة تبني نظام سند الشحن الإلكتروني، بالاستناد على طرق أخرى غير الكتابة وهو ما تؤكد المادة 1 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي تنص أن التعبير بالكتابة يعني التعبير بوسائل الاتصال الأخرى كالتلغراف والتلكس، حيث يمكن لأي صورة أخرى أن تحل محل الكتابة، شريطة أن تعترف القوانين الوطنية بنظام تبادل البيانات إلكترونيا، لأجل تطبيق أحكام الاتفاقية، وان أغفلت تعريف سند الشحن ورقيا أو إلكترونيا، حيث اعترفت الاتفاقية بالتوقيع الإلكتروني في المادة 3/14 الذي لا يرد إلا على سند الشحن الإلكتروني شريطة عدم تعارضه مع قوانين الدولة التي يصدر فيها سند الشحن، الأمر الذي يستوجب تمتع سند الشحن التقليدي بذات القيمة القانونية لسند الشحن الإلكتروني لأجل تطبيق أحكام المعاهدة.⁽³¹⁾

ج/ اتفاقية النقل البحري للبضائع كليا أو جزئيا عام 2008:

استجابة لمتطلبات التجارة الإلكترونية التي تهدف لتوفير الوقت والجهد، والزيادة من كفاءة خدمات النقل البحري للبضائع بشكل خاص والنقل المتكامل بشكل عام،⁽³²⁾ خرجت اتفاقية روتردام

لعام 2008 بفكرة مستند النقل الإلكتروني، حيث أحدثت نظام جديد لسجلات النقل الإلكترونية إلى جانب مستندات النقل الورقية، الأمر الذي يجيز تسجيل أي شيء يمكن أن يحتويه مستند النقل في سجلات نقل الكتروني (Electronic transport recorder) والتي ربطت إصداره بموافقة الشاحن والناقل طبقا للمادة 8/أ الذي اقتصرته وظيفته على إثبات عقد النقل وإثبات استلام البضاعة،⁽³³⁾ بحيث اشترطت المادة 2/38 تضمين سجل النقل الإلكتروني وجود التوقيع الإلكتروني للناقل أو من ينوب عنه، وقد بقي نفس مفعول وظائف سند الشحن في اتفاقية هامبورغ لعام 1978 معمول به في اتفاقية روتردام لعام 2008، كوسيلة لإثبات استلام البضاعة وإثبات عقد النقل.

وقد منحت اتفاقية روتردام خيار آخر لإثبات عقد النقل ألا وهو سجل النقل الإلكتروني، كرسال بيانات الكترونية يُصدرها الناقل بواسطة وسيلة اتصال الكترونية مع وثائق الكترونية أخرى، تشكّل جزءا للبضاعة، مع أنّه لا يمكن اللجوء له إلا باتفاق بين الشاحن والناقل، حيث يمكن وقف أثر مفعول سند الشحن التقليدي بإصدار سجل نقل الكتروني قابل للتداول بعد قيام الشاحن تسليم سند شحن تقليدي.⁽³⁴⁾

كرّست اتفاقية روتردام لعام 2008 سجّل النقل الإلكتروني الذي تعرفه المادة 18/1 أنه السجل الذي يحتوي على المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل، وكذلك المعلومات الواردة بمرفقات هذه الرسالة ما يطلق عليه attaches المرفقة مع البريد الإلكتروني والذي ينقسم الى نوعين:

سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول⁽³⁵⁾ الذي يؤشّر عليه بما يفيد قابليته للتداول كعبارة "لأمر" أو "قابل للتداول" أو أي عبارة أخرى ملائمة يعترف القانون المنطبق بالمفعول ذاته، شرط ألا يذكر في السجل صراحة عبارة "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلا للتداول" على أن يستوفي صدوره الاجراءات التي تنص عليها المعاهدة طبقا للمادة 19/1 المعطوفة على المادة 9/1.

سجّل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول وهو السجل بمعناه الموصوف أعلاه انما يكون غير قابل للتداول طبقا للمادة 20/1.⁽³⁶⁾

وتحال الحقوق التي يتضمنها هذا السجل لحائزه وفقا للإجراءات الواردة بالمادة 1/9 المتعلقة باستخدام سجلات النقل الإلكترونية، وسواء صدر هذا السجل لحامله أو لأمر شخص مسّى (المادة 57 معطوفة على المادة 1/9)

ولا يتحمّل حائز سجل النقل الإلكتروني قابل للتداول أي مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا، حيث يقتضي، ألا يكون الحائز هو الشاحن بذاته، وألا يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل.

ويتحمل الحائز كافة المسؤوليات اذا كان يمارس حقا بمقتضى عقد النقل شرط أن تدرج هذه المسؤوليات بمستند أو سجل النقل القابل للتداول أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك السجل.

وقد أجازت الاتفاقية بمقتضى المادة 10 الإتفاق بين الناقل وحائز مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابلين للتداول استبدالهما ببعضهما، وذلك وفق القواعد الآتية:

- تسليم الحائز إلى الناقل مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني بحسب الأحوال مقابل إصدار الناقل إلى الحائز سجل نقل الكتروني قابل للتداول، أو مستند نقل قابل للتداول بحسب الأحوال، يفقد المستند أو السجل المستبدل مفعوله بعد عملية الاستبدال.

ومن بين وظائف سجل النقل الإلكتروني أنه يثبت استلام الناقل أو الطرف المنقذ البضائع بمقتضى عقد نقل، ويثبت وجوده، ويثبت احتواءه لعقد النقل ان لم يكن ثمة محرر آخر لعقد النقل.

3/ القانون البحري الداخلي:

نظم المشرع الجزائري أحكام سند الشحن في القانون البحري الجزائري في الفصل الثاني المعنون بوثيقة الشحن من الباب الثالث المعنون بـ "وثيقة الشحن" تحت عنوان الباب الثالث "نقل البضائع" من الكتاب الثالث المعنون بـ "الاستغلال التجاري للسفينة".⁽³⁷⁾

واذا كان المشرع الجزائري قد أغفل تنظيم سند الشحن البحري الإلكتروني إلا أنه اعترف بالكتابة الإلكترونية بموجب القواعد العامة، طبقاً لأحكام المادة 323 مكرّر من ق. م. ج،⁽³⁸⁾ ممّا يوحي اعترافه بهذا السند.

يتبين لنا من خلال المصطلحات التي يعتمد عليها المشرع الجزائري أننا نجد عدة بيانات ترد في سند الشحن التقليدي، والتي تصلح جميعها لإيرادها في سند الشحن الإلكتروني، غير أنه يثور اشكال بخصوص اضافة بيان مشحون في سند الشحن الإلكتروني، حيث يمكن مطالبة الشاحن اضافة بيان مشحون في سند الشحن بعد ارسال سند الشحن الإلكتروني واستلام الشاحن له عبر الحاسب الآلي، الأمر الذي جعل البعض يعتقد أنّ النسخة التي تحمل هذا البيان نسخة ثانية من سند الشحن تختلف عن النسخة الأولى، ممّا يترتب عليه تجزئة سند الشحن وهو ما رفضه جانب من القضاء الفرنسي.⁽³⁹⁾

المحور الثاني: إشكالات سند الشحن الإلكتروني:

يطرح سند الشحن الإلكتروني المجرد من طابعه المادي العديد من الإشكالات القانونية بحيث لا يرتبط بفكرة قبوله، وإنما بسبل تحقيق الأمان القانوني لها، وعدم استخدامها كأداة لإهدار الحقوق الثابتة بها وافتقار الأطراف للثقة والائتمان عند التعامل به:⁽⁴⁰⁾

أولاً: صعوبة تحديد لحظة انعقاد عقد النقل:

إنّ سند الشحن التقليدي يطرح إشكالية وصول البضائع إلى محطاتها النهائية قبل وصوله، ممّا يحول دون استلام أصحاب الحقّ على البضائع لها، أمام تخلف الوجود المادي لوثيقة الشحن، مع تعرّض الحمولات لعوامل جوية نتيجة بقاءها وقت طويل على رصيف الموانئ، على خلاف الإرسال الإلكتروني للبيانات الذي يترتب عنه انتهاء عقد النقل بذاته.⁽⁴¹⁾

غير أنّه إذا كانت مسألة تحديد لحظة انتهاء عقد النقل الثابت بموجب سند شحن إلكتروني لا تطرح إشكالا، فالأمر مختلف عن مسألة تحديد لحظة انعقاد عقد النقل، لاسيّما وأنّه من المعلوم إبرام العقد وفقا للقواعد العامة بمجرد توافق إرادة طرفي العقد بعد اقتران إيجاب أحد الأطراف بقبول الطرف الآخر، وهو ما يثير إشكالا بخصوص سند الشحن الإلكتروني، الذي يتخلف فيه انعقاد مجلس العقد بين الأطراف، بل ينشأ بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول عن طريق التواصل بين الأطراف بوسيلة مسموعة ومرئية عبر شبكة دولية مفتوحة معدة للاتصال عن بعد.⁽⁴²⁾ لكن قد تستغرق فترة القبول أو الرفض فترة من الزمن غير محدّدة، وهنا وقع اختلاف بخصوص هذه المسألة، ليستقرّ الرأي الغالب على الأخذ بنظرية إعلان القبول والعلم به، بل يمكن نشأة العقد بمجرد إعلان القبول ولو قبل وصوله إلى علم الموجب، وذلك تماشيا مع مقتضيات السرعة في المعاملات التجارية.⁽⁴³⁾

ثانياً: الاحتيال والغش بسبب سوء استخدام سند الشحن الإلكتروني:

وبالرغم من استغلال هذا التطوّر التكنولوجي للوثائق الثبوتية لعقود النقل البحري للبضائع فيجسّد أحد الوسائل الحمائية من احتيال المعطيات الواردة بسندات الشحن الإلكترونية التي تصل بشكل فوري، بعدما كانت مجرد مستندات ورقية معرضة لمخاطر الاحتيال.

ومع ذلك لم تسلم سندات الشحن الإلكترونية من مواجهة صعوبات جمة تقلل من قيمتها، الأمر الذي جعل الدول المتقدمة تسعى نحو الحدّ منها كالمسألة الجوهرية التي عملت على حلّها الجمعيات واللجان الدولية ألا وهي تجرّد هذه السندات من طابع التداول وافتقادها للأمان القانوني ممّا يحول دون إعادة بيع البضائع، إذ يمكن التحكّم في البيانات العادية لسند الشحن المحوّلة إلى معطيات مخزنة على كومبيوتر الناقل أو الشاحن عبر مفتاح خاص، فيتعدّر ولوج أيّ أحد للاطلاع على مشتملات سند الشحن الإلكتروني، والزام الناقل بتسليم البضائع للشخص المالك لهذا المفتاح، ممّا

يمكن من نقل ملكية البضائع على أساس هذه المفاتيح السرية، التي يصعب اختراقها فيعتبر آخر مالك لسند الشحن الإلكتروني هو حامل سند الشحن الورقي.⁽⁴⁴⁾

ومع ذلك أصبح بناء الثقة بالتجارة الإلكترونية أهمية بالغة في تطويرها، الأمر الذي يستدعي وضع قواعد خاصة لتعزيز اليقين والأمان،⁽⁴⁵⁾ لاسيما عند استخدام سندات الشحن الإلكترونية التي تشكل عقبة خطيرة عند تسلّم البضائع من قبل المرسل اليهم، الذي يصبح عرضة للسرقة والتلاعب ببياناته بهدف الاستيلاء على السفن ناقلات الحاويات. ويتخوف منها الكثير من المتعاملين البحريين لما قد يترتب عنها من غشّ واحتيال في مجال استيراد وتصدير البضائع واستلامها دون أصول سندات الشحن الأصلية،⁽⁴⁶⁾ ومن صور ذلك الاحتيال المستندي الإلكتروني ما يلي:

- عدم التصريح بقيمة وكمية البضائع:

ينصّ المشرّع الجزائري بموجب أحكام المادة 749 من ق.ب.ج أنّ سند الشحن يشكّل الإثبات على استلام البضائع المذكورة فيها... كسند لحيازة البضائع واستلامها،⁽⁴⁷⁾ غير أنّه كثيرا ما تزور مثل هذه المستندات بهدف اخفاء حقيقة عدم وجود بضائع بمعنى (بضائع وهمية) أو عدم تطابقها مع نوعية البضائع المتفق عليها سابقا،⁽⁴⁸⁾ كتسمية المنشأ الذي تنسب له تلك البضائع، أو العلامة التجارية للشركة المصنّعة لتلك البضائع... الخ، الأمر الذي يستوجب توفير شهادة معاينة البضائع لتلافي أيّ تلاعب في سندات الشحن⁽⁴⁹⁾ وهو من الالتزامات الجوهرية الملقاة على عاتق الشاحن الذي يسأل عن أيّ تصريح كاذب لبيانات البضائع،⁽⁵⁰⁾ خاصة وأنّه قد أصبح في الوقت الآني من السهل نسخ سندات الشحن التقليدية ولو لم تكن الكترونية في الأساس، باستخدام أجهزة مستحدثة لتزييف المستندات الأصلية كطابعات النسخ الضوئي.⁽⁵¹⁾ غير أنّ ذلك لا يحول دون ابداء الناقل البحري للبضائع لتحفظات عن البيانات التي صرّح بها الشاحن للحدّ من هذا الشكل من الاحتيال.

- تغيير اسم السفينة أو استبدالها:

يغيّر اسم سفينة أو تنقل ملكيتها أثناء رسالتها البحرية، والاعلان عن حالة خسارة البضائع وبيعها وتغيير ميناء تفريغها،⁽⁵²⁾ بل قد تتساهل شركات التأمين، حول مسألة الحصول على اسم السفينة الناقلة للبضائع المؤمّنة لديها قبل اتمامها عملية الإبحار من ميناء الشحن. ضف إلى ذلك أنّه تستبدل السفينة المتفق عليها المدّون اسمها في وثيقة الشحن الإلكترونية بسفينة أخرى بديلة، لأجل الانتفاع من ثمن أقلّ عند بيعها أو استئجارها ولو كانت لا تتلاءم مع طبيعة البضائع المحتواة التي تتطلب ناقلات خاصة بها.

- عدم تأريخ سندات الشحن:

إنّ ذكر تاريخ محدّد في سند الشحن الذي يؤكّد عليه المشرع البحري الجزائري بموجب المادة 751 يحظى بأهمية كبيرة والذي تكمن الغاية من وراءه في التعرّف على ثمن البضائع المشحونة وتعيينها بشكل دقيق، بما أنّها تشهد نوع من عدم الاستقرار نتيجة اختلافها من يوم لآخر،⁽⁵³⁾ وان كانت تعاني بعض الموانئ البحرية الكبيرة المتموّعة في المدن الساحلية ازدحاما ممّا يؤثر على تنفيذ عمليّات شحن البضائع في التّاريخ المحدّد مسبقا، وان كان هذا العجز قد تمّ تداركه نسبيا نتيجة السرعة التي تحققها سندات الشحن الإلكترونية.

ثالثا: نسبة القوة الثبوتية على سند الشحن الإلكتروني:

بالرغم من الميزات التي تضمن صحّة وسلامة الكتابة الإلكترونية على سند الشحن، إلّا أنّه قد يصعب اضافة قوة ثبوتية على المستند الإلكتروني التي تتميّز بأثر محدود، نظرا لإمكانية تعرّضها للتحريف والتبديل، والتزوير والاطلاع غير مسموح به على بياناته،⁽⁵⁴⁾ ووضع ضمانات للتأكد من صحّة الرسالة الإلكترونية والشفرة الإلكترونية،⁽⁵⁵⁾ مع امكانية تعيين موثق الكتروني لمراقبة وفحص مضمون الوثائق والبيانات وضمان مرجعية تحرير المعلومات المتعلقة بعقد النّقل البحري للبضائع وسلامتها.⁽⁵⁶⁾ كما قد يصعب اثبات البيانات الواردة في سند الشحن الإلكتروني عند نقلها في أكثر من رسالة واحدة، وهو يؤكّده القضاء الفرنسي الذي يقضي بعدم تمتّع الوثائق غير منقولة مع سند الشحن بحجّة، كسند ايجار السفينة الذي يتعدّد الاحتجاج به على الغير حامل سند الشحن الإلكتروني.⁽⁵⁷⁾

رابعا: نسبة الاعتراف القانوني بالتوقيع الإلكتروني على سند الشحن:

إنّ التوقيع هو حجر الزاوية في بناء أيّ سند، غير أنّه أصبح توقيع ربّان السفينة أو مالكيها متطلّب لا ينسجم مع ظهور سندات الشحن الإلكترونية، الأمر الذي يستدعي ارسال نسخة الكترونية للمرسل اليه، حيث تكمن الاشكالية في وصوله إلى بلد المرسل اليه التي لا تقر،⁽⁵⁸⁾ بالتوقيع الإلكتروني،⁽⁵⁹⁾ الأمر الذي يعقّد من مسألة مدى امكانية اجازة السند وبيع البضاعة وهي في عرض البحري أو الاقتراض من البنوك،⁽⁶⁰⁾ ممّا يستدعي الاعتراف القانوني بالتوقيع الإلكتروني على أساس محايد ما يزيد اليقين القانوني بشأن التجارة الإلكترونية،⁽⁶¹⁾ وهو ما أقرّه المشرع المدني الجزائري في نصّ المادة 2/327 من ق.م.ج،⁽⁶²⁾ واهتمّ بتنظيم التوقيع الإلكتروني الذي أصبح يحظى بحجية قانونية في الاثبات بموجب القانون رقم 04-15 المؤرخ في 1 فيفري 2015 المتعلق بتحديد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين،⁽⁶³⁾ مع الالتزام بحفظ الوثيقة الموقّعة إلكترونيا.⁽⁶⁴⁾

وإذا كان للتوقيع الإلكتروني أهمية إلّا أنّه يجب عدم تجاهل سلبياته على جمهور الشاحنين وأصحاب البضائع المستوردة، بحيث يتسع نطاق الاحتيال البحري في الدّول المستوردة بتزوير

المستندات، وينبغي عدم تجاهل ما قد ينتج عنه من سلبيات على جمهور الشّاحنين وأصحاب البضائع المستوردة، حيث يتسع نطاق الاحتيال البحري عن طريق تزوير المستندات في الدّول النامية المستوردة، ويظلّ تبني قانونيّة التّوقيع الإلكتروني في الاثبات محدود، حيث لم تأخذ به المحاكم العربية نتيجة عدم وجود البنية التّحتية اللاّزمة لتفعيل قانون المعاملات الإلكترونية.⁽⁶⁵⁾

خامسا: الأخطاء المرتكبة أثناء التعامل الإلكتروني بسند الشّحن:

يتعرّض الإرسال الإلكتروني للبيانات باستخدام سندات الشّحن الإلكترونية لأخطاء جمة بسبب التعطّل الفني في أجهزة الحاسوب الآلي أو الأشرطة أو الأقراص، أو الإرسال الإلكتروني من قبل شخص غير مؤهل، ممّا يترتب عليه عدم استلام المرسل اليه للبضائع، أو عدم علمه بوصول سند الشّحن الإلكتروني إلى جهاز الحاسب الآلي الخاصّ بالمرسل اليه، أو عدم تسلّم أصحاب الحقّ على البضائع سند شحن الكتروني،... وغيرها من الحالات، ولا يحول الاتّفاق على الإشعار بعلم الوصول ما يرد في سند الشّحن، من الحيلولة دون وقوع تلك المخاطر.⁽⁶⁶⁾

خاتمة:

يؤدّي سند الشّحن الإلكتروني جميع وظائف سند الشّحن التقليدي والذي انتشر العمل به في الآونة الأخيرة، استجابة لمتطلبات التجارة الإلكترونية التي أصبح المشرع الجزائري يهتم بتنظيم أحكام هذا النوع من التجارة المستحدثة بموجب القانون رقم 05-18 المؤرخ في 10 ماي 2018 المتعلق بالتجارة الإلكترونية، خاصّة وأنّ هذه الوثائق الثبوتية أهميّة بالغة في تمثيل البضائع المعبأة داخل حاويات التي ينبغي الحفاظ عليها نتيجة قيمتها الكبيرة، لنستنتج من خلال هذه الورقة البحثية أهمّ النتائج نجمها فيما يلي:

- اهتمام القانون الاتفاقي الدّولي لاسيّما اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا كليا أو جزئيا لعام 2008 ببعض أحكام سند الشّحن الإلكتروني تحت تسمية سجل النّقل الإلكتروني الذي يصلح استخدامه بناءا على اتّفاق بين الشّاحن والنّاقل.
- مدى مساهمة سند الشّحن الإلكتروني في التّقليل من مخاطر ضياع وسرقة سندات الشّحن الورقية واستغراقها فترات زمنيّة طويلة تختلف عن فترات وصول البضائع إلى الموانئ.
- تشكّل سندات الشّحن الإلكترونية الصادرة عن النّاقلين البحريين أو ممثليهم عبر شبكات الأنترنت، لاسيّما تلك السندات القابلة للتداول، محلاً لأعمال غير مشروعة والتي لا تسلم من خرق بياناته وقرصنتها إلكترونيا.

وانطلاقا من ذلك نقترح بعض التوصيات التي يُستحسن تحقيقها مستقبلا ما يلي:

- ضرورة اجراء تعديل تشريعي لأحكام القانون البحري الجزائري لحلّ إشكالات سند الشّحن الإلكتروني الذي تفرض طبيعتها وضع قواعد تتلاءم مع طبيعة التقنيات الحديثة كنظام التوقيع الإلكتروني ونظام الدّفع الإلكتروني.
- الاعتراف المطلق بالتوقيع الإلكتروني على سندات الشحن الإلكترونية بتخصيص نصوص قانونية تنظّم أحكام التجارة البحرية الإلكترونية بشكل منفصل عن القواعد العامة وقوانين التجارة الإلكترونية.
- الزاميّة انضمام الجزائر لاتفاقية روتردام لعام 2008 .
- ضرورة توحيد القواعد الدوليّة التي تنادي بنظام المعلوماتيّة.
- الاعتماد على المكتب البحري الدولي الذي يسعى لحل عقبات سندا الشحن الإلكترونيّة، مع وجوب استحداث هيئات وطنية ودولية مختصة للحدّ من جميع أشكال الاحتيال الذي يمسّ سند الشّحن الإلكتروني.
- تعزيز فكرة البحث عن حلول لجميع الاشكالات التي يطرحها سند الشّحن الإلكتروني ونشر التوعية حول كفاءات استخدامها.
- ندعو الى ضرورة الاعتماد على عدالة افتراضية لحسم النزاعات الناشئة عن عقود التجارة الإلكترونية.

الهوامش:

- (1) Albert Ndiack Dione, les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, thèse de doctorat de droit, université de paris 1 panthéon – Sorbonne, 2019, p 12.
<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02060713>
- (2) أبو العلا علي أبو العلا النمر، المشكلات العملية والقانونية في التجارة الإلكترونية، مصر، ص 13.
- (3) Albert Ndiack Dione, op. Cité, p 24.
- (4) بن عيسى حياة، النظام الإلكتروني لتبادل البيانات EDI ودوره في مجال النقل والتجارة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 8، 2018، ص 29.
- (5) يعرف نظام تبادل البيانات EDI أنه إرسال بيانات المعاملات التجارية والإدارية من حاسب آلي إلى حاسب آخر باستعمال نموذج نمطي متفق عليه لجعل البيانات المتعلقة بالمعاملة محل الإرسال
- سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، ص 78.
- (6) بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 31.
- (7) Patricia CORDIER, commerce maritime, contrat de transport de marchandises, connaissance maritime, juris classeur commercial, 1993, fascicule 1260, N°6, p 18.
- (8) Albert Ndiack Dione, op. Cité, p 26.
- (9) Laurent FEDI, la dématérialisation du connaissance maritime: utopie ou réalité du xxi^E siècle ?, mélanges en l'honneur de Christian Scapel, presses universitaires d'Aix Marseilles, 2016, p 219.
- (10) أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص 436.
- (11) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 137.
- (12) يجوز تداول سند الشحن التقليدي الذي يمثل البضائع لاسيما اذا صدر لاذن شخص معين، مما يتيح امكانية تظهيره أي الكتابة على ظهره، فيُنقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 114، 117.
- (13) Résolution n° 56/80 du 12/12/2001, 85^e assemblée plénière des Nations Unies.
- (14) Laurent FEDI, art. p. Cité, p 219.
- (15) 1999/93 CE du parlement européen et du conseil du 13/12/1999 sur un cadre communautaire pour les signatures électroniques, JOCE N° L 13 du 19 janvier 2000 modifié par le règlement CE n° 1137 /2008, JOUE n° L 311 du 21/11/2008.
- (16) Laurent FEDI, art. p. cité, p 220.
- (17) القانون رقم 18-05 المؤرخ في 10 ماي 2018 المتعلق بالتجارة الإلكترونية، ج.ر عدد 28، ل 16 ماي 2018.
- (18) ومن هذه القوانين نجد: القانون رقم 18-04 المؤرخ في 10 ماي 2018 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالبريد والاتصالات الإلكترونية، ج.ر عدد 27، ل 13 ماي 2018.
- (19) قانون الأونسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية مع دليل التشريع 1996 مع المادة 5 مكرر الإضافية بصيغتها المعتمدة عام 1998.
- (20) فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، 2003، الإسكندرية، مصر، ص 321.
- (21) ناجي زهرة، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1، 2011/2010، ص 44.
- (22) المرجع نفسه، ص 46.
- (23) أبو العلا علي أبو العلا النمر، المرجع السابق، ص 63.

(24) قواعد الانكوترمز هي المصطلحات التي أصدرتها الغرفة التجارية الدولية CCI فيصطلح عليها بمصطلحات التجارة الدولية (International commercial terms) incoterms والتي أدخلت عليها عدة تعديلات آخرها في 2010.

(25) أبو العلا علي أبو العلا النمر، المرجع السابق، ص 63.

(26) صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل لعام 1924 بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 64-70 المؤرخ في 02/03/1964 ج. ر عدد 28 J 1964، دون مصادقتها على بروتوكولي عام 1968 و 1979.

(27) بلغ عدد الدول المنضمة لاتفاقية هامبورغ لعام 1978 حوالي 34 دولة إلى غاية سنة 2008 منها مصر وذلك بموجب قرار رئاسي رقم 104 بتاريخ 23/04/1979 وأصبحت نافذة في 01/11/1992 وانضمت فرنسا لها بتاريخ 18/04/1979، أما الجزائر فلم تنضم إليها.

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status

(28) تم الاحتفال بفتح باب الانضمام لعضوية هذه الاتفاقية يوم 23/09/2009 بمدينة روتردام، حيث حضر حفل التوقيع ممثلون عن الدول الآتية: أرمينيا، بنن، الكاميرون، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدنمارك، فرنسا، غابون، غانا، اليونان، غينيا، غينيا-بيساو، لكسمبرغ، مدغشقر، مالي، هولندا، النيجر، نيجيريا، النرويج، بولندا، السينيغال، اسبانيا، السويد، سويسرا، توغو، الولايات المتحدة الأمريكية، حيث صادقت عليها بنن بتاريخ 07/11/2019، والكامرون بتاريخ 11/10/2017، والكونغو بتاريخ 28/01/2014، وتوغو بتاريخ 17/07/2012، واسبانيا بتاريخ 19/01/2011، ويبلغ النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل، حيث تنص المادة 1/94 منها أنه يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية من اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الصك العشرين من صكوك التصديق والقبول أو الإقرار أو الانضمام.

(29) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 94.

(30) المرجع نفسه، ص 95، 96.

(31) المرجع نفسه، ص 97.

(32) إيمان فتحي الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، دار الكتب والوثائق القومية، 2012، ص 113.

(33) محمد محمود عابنه، أحكام عقد النقل، دار الثقافة، طبعة 1، 2015، ص 177.

(34) نفس المرجع، ص 178.

(35) يعرف السجل الإلكتروني القابل للتحويل أي مستند أو صك صادر على ورق يخول حائزه المطالبة بأداء الالتزام المبين فيه وتحويل الحق في أداء الالتزام المبين فيه بتحويل ذلك المستند أو الصك.

- قانون الأونسترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك 2018، ص 08.

(36) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة 1، 2011، ص 307.

(37) الأمر رقم 80-76 ج. ر 29 لعام 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج. ر عدد 47 لسنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج. ر 46 J 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

(38) تنص المادة 323 مكرّر من الأمر رقم 58-75 مؤرخ في 06/09/1975، ج. ر عدد 78 مؤرخة في 30/09/1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 20/06/2005 والقانون 05/07 المؤرخ في 06/02/2007 المتضمن القانون المدني الجزائري:

أنه "ينتج الإثبات بالكتابة من تسلسل الحروف أو أوصاف أو أرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم، مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها، وكذا طرق إرسالها"

(39) Cass. Com 07 janvier 1992, Rev Arb.

- مشار إليه لدى: سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 99.

- (40) محمد ابراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 23.
- (41) ايمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 114.
- (42) جبارة نورة، أثر التحولات التكنولوجية على النظرية العامة للعقد: العقد الإلكتروني، مجلة بحوث جامعة الجزائر 1، الجزء الأول، العدد 2020/14، ص 173.
- (43) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 201.
- (44) محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية، المجلة القانونية والقضائية، قطر، ص 172، 173.
- (45) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تعزيز الثقة بالتجارة الإلكترونية: المسائل القانونية الخاصة باستخدام طرائق التوثيق والتوقيع الإلكترونية على الصعيد الدولي، المرجع السابق، ص 35.
- (46) عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني، مجلة الرافين للحقوق، المجلد 15، العدد 55، السنة 17، ص 143.
- (47) تنص المادة 752 من ق. ب. ج الزامية اشتمال سند الشحن على العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع، ...عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها، الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة.
- (48) يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 34، 2007، ص 533.
- (49) نفس المرجع، ص 539.
- (50) المادة 753 من ق. ب. ج والتي تقابلها المادة 5/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 1/17 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والمادة 31 من اتفاقية روتردام لعام 2008.
- (51) محمد مرسي عبده، المرجع السابق، ص 157.
- (52) يوسف عطاري، المرجع السابق، ص 538.
- (53) محمد مرسي عبده، المرجع السابق، ص 166.
- (54) محمد ابراهيم موسى، المرجع السابق ص 81.
- (55) عالية يونس الدباغ، المرجع السابق، ص 144.
- (56) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تعزيز الثقة بالتجارة الإلكترونية: المسائل القانونية الخاصة باستخدام طرائق التوثيق والتوقيع الإلكترونية على الصعيد الدولي، الأونسيترال، منشورات الأمم المتحدة، فيينا، 2009، ص 01.
- (57) CA Aix-en- Provence, 21/10/1988, DMF 1991, p 169.
- مشار اليه لدى:
- محمد مرسي عبده، المرجع السابق، ص 174.
- (58) محمود محمد عبا بنه، المرجع السابق، ص 76.
- (59) يعرف التوقيع الإلكتروني أنه عبارة عن بيانات في شكل الكتروني مدرجة في رسالة بيانات أو مضافة اليها أو مرتبطة بها منطقيا، والتي يجوز استخدامها لتعيين هوية الموقع بالنسبة إلى رسالة البيانات ولبيان موافقة الموقع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات.
- قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية مع دليل الاشتراع 2001، منشورات الأمم المتحدة نيويورك، 2002، ص 02.
- (60) محمود محمد عبا بنه، المرجع السابق، ص 76.
- (61) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية مع دليل الاشتراع 2001، المرجع السابق، ص 02.

- (62) تنص المادة 2/327 من ق.م.ج أنه "يعدّ بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه".
- (63) القانون رقم 04-15 المؤرخ في 01 فيفري 2015 المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين، ج.ر. عدد 06، ل 2015/02/10.
- (64) المرسوم التنفيذي رقم 16-142 المؤرخ في 2016/05/05 الذي كفيّة حفظ الوثيقة الموقّعة إلكترونياً، ج.ر. عدد 28، ل 2016/05/08.
- (65) محمد مرسي عبده، المرجع السابق، ص 178.
- (66) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 216، 217.

قائمة المراجع والمصادر:

أولاً: باللغة العربية:

1- الكتب:

- أبو العلا علي أبو العلا النمر، المشكلات العملية والقانونية في التجارة الإلكترونية، مصر.
- ايمان فتحي الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، دار الكتب والوثائق القومية، 2012.
- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004.
- سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010.
- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، الإسكندرية، مصر، 2003.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- محمد محمود عباينة، أحكام عقد النقل، دار الثقافة، طبعة 1، 2015.
- محمد ابراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طبعة 1، 2011.

2- المقالات العلمية:

- بن عيسى حياة، النظام الإلكتروني لتبادل البيانات EDI ودوره في مجال النقل والتجارة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 8، 2018.
- جبارة نورة، أثر التحولات التكنولوجية على النظرية العامة للعقد: العقد الإلكتروني، مجلة بحوث جامعة الجزائر 1، الجزء الأول، العدد 14/2020.
- يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 34، 2007.

3- الأطروحات:

- ناجي زهرة، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1، 2010/2011.

4- الاتفاقيات الدولية:

- معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 (قواعد هامبورغ).
- اتفاقية النقل البحري للبضائع كليا أو جزئيا عام 2008 (قواعد روتردام).

5- الأوامر والقوانين والمراسيم:

- الأمر رقم 80-76 ج.ر. 29 لعام 1977 المعدل والمتّم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج.ر. عدد 47 لسنة 1998 المعدل والمتّم بالقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج.ر. 46 ل 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.
- الأمر رقم 58-75 مؤرخ في 1975/09/6، ج. ر عدد 78 مؤرخة في 1975/09/30 المعدل والمتّم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 2005/06/20 والقانون 05/07 المؤرخ في 2007/02/06 المتضمن القانون المدني الجزائري.
- القانون رقم 04-15 المؤرخ في 01 فيفري 2015 المتضمن تحديد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين، ج.ر. عدد 06، ل 2015/02/10.
- المرسوم التنفيذي رقم 16-142 المؤرخ في 2016/05/05 الذي كيفة حفظ الوثيقة الموقعة الكترونيا، ج.ر. عدد 28، ل 2016/05/08.

6- التقارير:

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، قانون الأونيسترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك 2018.
- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تعزيز الثقة بالتجارة الإلكترونية: المسائل القانونية الخاصة باستخدام طرائق التوثيق والتوقيع الإلكترونية على الصعيد الدولي، قانون الأونيسترال، منشورات الأمم المتحدة، فيينا، 2009.
- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، قانون الأونيسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية مع دليل التشريع 1996.
- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، قانون الأونيسترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية مع دليل الاشتراع 2001، منشورات الأمم المتحدة نيويورك، 2002.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

1- Les thèses :

- Albert Ndiack Dione, les aspects juridiques de la dématérialisation des documents du commerce maritime, thèse de doctorat de droit, université de paris 1 panthéon – Sorbonne, 2019.

2- les articles :

- Laurent FEDI, la dématérialisation du connaissance maritime: utopie ou réalité du xxi^E siècle ?, mélanges en l'honneur de Christian Scapel, presses universitaires d'Aix Marseilles, 2016.
- Patricia CORDIER, commerce maritime, contrat de transport de marchandises, connaissance maritime, juris classeur commercial, 1993, fascicule 1260, N°6.

3- Les lois :

- 1999/93 CE du parlement européen et du conseil du 13/12/1999 sur un cadre communautaire pour les signatures électroniques, JOCE N° L 13 du 19 janvier 2000 modifié par le règlement CE n° 1137 /2008, JOUE n° L 311 du 21/11/2008.