



جامعة عين تموشنت بلحاج بوشعيب



كلية الحقوق

قسم: الحقوق

أحكام وثائق النقل البحري للبضائع

تخصص: قانون خاص

شهادة الماستر في الحقوق

تحت إشراف الدكتورة:

- بورطال أمينة

من إعداد الطالبين:

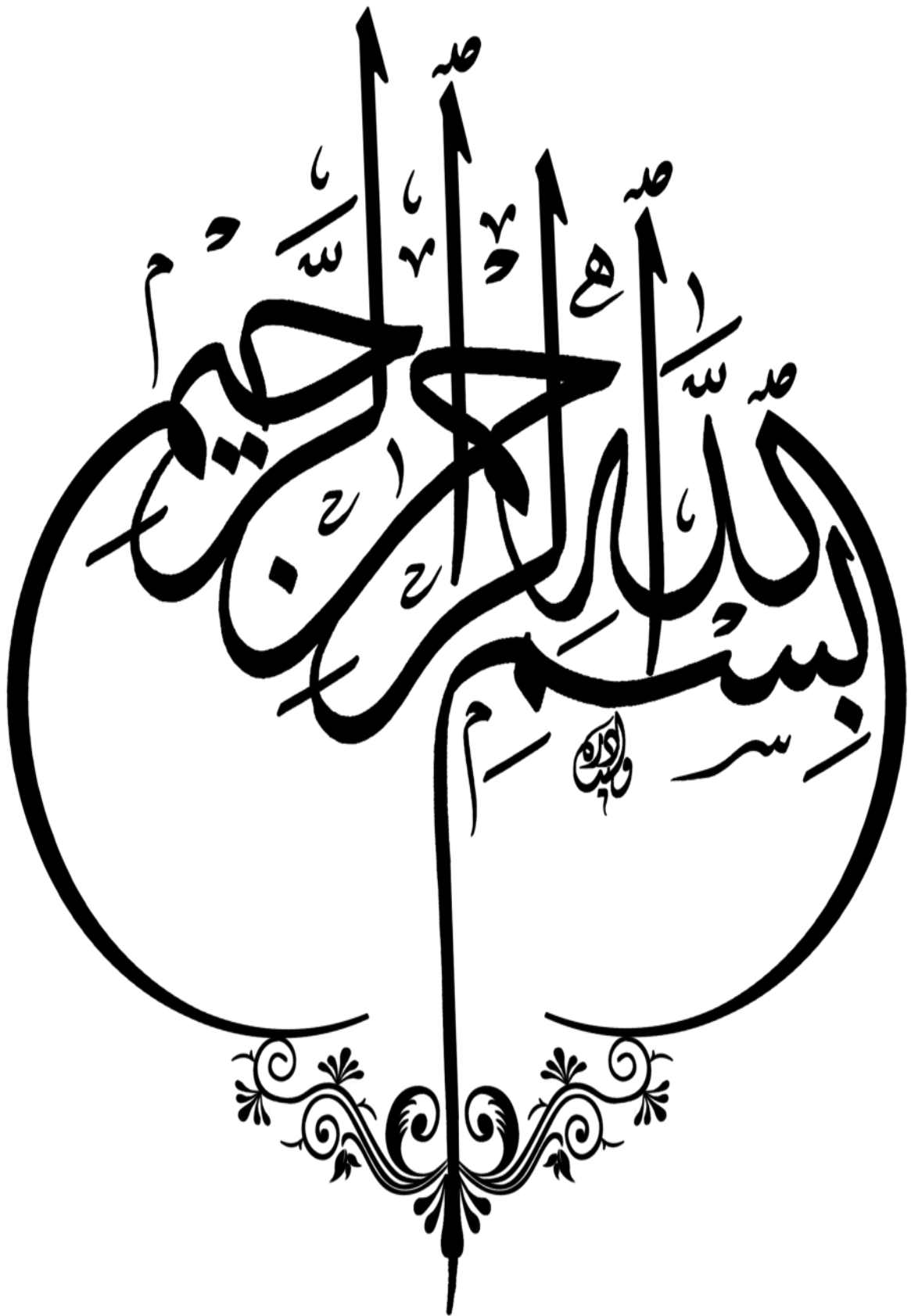
برافع لعربي

شريط زكرياء

لجنة التقييم:

| | | | |
|-------|--------------|-------------------|---------------------------------|
| رئيس | سويقي حورية | أستاذة محاضرة -أ- | جامعة -عين تموشنت- بلحاج بوشعيب |
| مشرف | بورطال أمينة | أستاذة محاضرة-ب- | جامعة- عين تموشنت- بلحاج بوشعيب |
| ممتحن | غربي صورية | أستاذة محاضرة-ب- | جامعة -عين تموشنت -بلحاج بوشعيب |

السنة الجامعية: 2022-2023



شكر وتقدير

نحمد الله العلي القدير، ونشكر فضله وآلاءه،

أن وفقنا إلى سبيل البحث والمعرفة ويسرهما لنا، وألهمنا الطموح وسدد خطانا..

نتقدم بخالص الشكر وجزيل الامتنان للأستاذة بورطال أمينة

التي شرفتنا بقبول الإشراف على هذه المذكرة، ولم تدخر جهداً أو تبخل بنصيحة فلها منا فائق الاحترام

والتقدير والعرفان...

ولا يسعنا في هذا المقام إلا أن نتقدم بجزيل الشكر وفائق التقدير إلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل

ومد يد العون من أجل إتمامه..

إهداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى أما بعد:

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية

بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضلته تعالى مهداة

إلى الوالدين الكريمين حفظها الله وأدامها نورا لدربي

إلى كل العائلة الكريمة التي ساندتني ولاتزال من إخوة وأخوات

إلى رفقاء المشوار اللذين قاسموني لحظات النجاح رعاهم الله ووفقهم

إلى كل قسم حقوق وجميع دفعة التخرج 2023م جامعة بلحاج بوشعيب

وأقدم كل جزيل الشكر والعرفان من أعماق القلب إلى من كان لهم أثر على حياتي

إهداء

الحمد لله الذي أنار لي طريقي وكان لي خير عون إلى أعلى ما أملك في هذه الدنيا
إلى من كان سبب لوجودي على هذه الأرض
إلى من وضعت الجنة تحت أقدامها
إلى التي أنحني لها بكل إجلال وتقدير إلى التي أرجو قد نلت رضاها
"امي أطال الله عمرها"
إلى من أدين له بحياتي إلى من ساندني وكان شمعة تحترق لتضيء طريقي
إلى من أكن له مشاعر التقدير والاحترام والعرفان
"أبي رحمة الله عليه"
إلى كل أفراد العائلة من قريب أو بعيد
أهدي هذا العمل وأسأل الله عز وجل أن يوفقنا لما فيه الخير لنا ولى وطننا
إنه نعم المولى ونعم النصير.

زكرياء

قائمة أهم المختصرات:

ق ب ج.....قانون البحري الجزائري

ق م ج.....قانون المدني الجزائري

و ن ب..... وثيقة النقل البحري

ص..... صفحة

ج ر.....جريدة الرسمية

ب د ن.....بدون دار النشر

ب د س..... بدون سنة نشر

ب ب ن..... بدون بلد نشر

ط.....طبعة

مقدمة

إنّ قطاع النقل البحري من الركائز والأركان الأساسية للتجارة الدولية في ظل التطورات التكنولوجية والتجارية، وهو وسيلة التقارب بين الشعوب والأمم، حيث لا تستطيع الدولة عزل نفسها عن المجتمع الدولي، ممّا يجعله ذا طابع دولي الذي يساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية للبلاد وبما أنه يشكّل العمود الفقري للاقتصاد الوطني والعالمي بالمقارنة مع باقي وسائل النقل الأخرى.

تتعرض الأهمية القانونية لعقود النقل البحري في الأهمية التي يعلقها المشرع الجزائري على هذا النوع من النقل البحري وتخصيصه مكاناً في تقنينه، ناهيك عن أهميته القانونية ويتم إجراء البحث القانوني والبحث العلمي الوطني وكذلك الدولي من خلال إبرام اتفاقيات دولية في مجال النقل البحري، لذلك أبدى المشرعون اهتماماً بهذا العقد ويتم هذا العقد في شكلين. الأول هو تخصيص استئجار السفينة، والثاني هو عقد النقل الموقع بسند الشحن. يقوم الطرفان بنقل عقد البضائع من مكان إلى آخر، ويتعهد الشاحن بشحنه إلى وكيل شركة الشحن للنقل.

وعلى الرغم من تحسن شبكة الطرق النقل البحري بشكل ملحوظ وفي خاصة مجال التجارة الدولية، فإن النقل البحري يشكل النوع الغالب وذو أهمية والأداة فعالة لنقل البضائع، وهذا وفق التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن خاصة من الناحية الفنية المتطورة، بالإضافة إلى هذا فإن أجرة نقل البضائع بحراً أقل تكلفة من نقلها برا وجوا، الأمر الذي يكسب على الكلفة الإجمالية للمنتج أو البضاعة ويساهم في زيادة الربح بالنسبة للشاحنين.

والتجارة البحرية النوع الأكثر شيوعاً، حيث تمثل ثلاث أرباع التجارة الدولية، كما لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع في جوهره عن غيره من عقود النقل الأخرى والتي تقترح مشاركة عقد النقل مع عقد الإيجار البحري حتى فتح الطريق أمام صغار الشاحنين، ممّا نتج عنه ولادة نقل البحري سند شحن، ونظراً لتطور الوسائل الملاحية وأساليب التجارة البحرية، بحيث تبلورت أنظمة قانونية بحرية متعددة ذات طابع إقليمي، من حيث اللائحة الأولى لقانون الملاحة البحرية الفرنسية في عام 1681، والتي تناولت أحكام الشحن البحري في مواد هذا النظام، نظم القانون التجاري الفرنسي أحكام التجارة بشكل عام منذ عام 1807، وقد تأثر المشرع الجزائري بهذه الأحكام القانونية في تطوير النصوص القانونية المنظمة للمجال البحري بشكل عام.¹

في بداية القرن الثامن عشر أصبح سند الشحن قابل للتداول وشائع الاستخدام، بعدما كان سند الشحن مستنداً غير قابل للتداول، ولكن لم يتم تقدير أهمية ذلك حتى حلول سفن البريد السريع التي جعلت من الممكن

¹ بو كعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار غرب لنشر و التوزيع، وهران، سنة 2002، ص 18

وصول مستندات الشحن إلى مركز السوق قبل وصول ناقلات البضائع البطيئة، لذلك نشأت فكرة نقل ملكية البضائع بالتصديق قبل الوصول إلى ميناء التفريغ.

وحظيت أحكام سند السند الشحن البحري باهتمام ملحوظ على المستوى الدولي، بدءا بمعاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924،¹ واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة باتفاقية هامبورغ لعام 1978 في الجزء الرابع منها²، وتم تنظيم بوليصة الشحن مؤخرًا بموجب اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008، حيث نظمت أحكام مستند النقل الإلكتروني من خلال تسميته "سجل النقل الإلكتروني" في المادة 18 الفقرة 1 منها.

كما تناول المشرع الجزائري أحكام سند الشحن البحري في الأمر 76-80 والقانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 غشت 2010 في الفصل الثاني بعنوان: "سند الشحن" من الباب الثالث بعنوان: "نقل البضائع". من الكتاب الثالث الذي يحمل عنوان "الاستغلال التجاري للسفينة، حيث لم يحدد المشرع الجزائري صراحة سند الشحن³".

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية النقل البحري لبضائع في التنمية الاقتصادية والدولية وذلك بالنسبة لدول التي تتوفر على واجهة بحرية لأنه يعتبر العصب الرئيسي للتجارة لأن معظم المبادلات التجارية تتم عن طريق البحر حيث يتم نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها، ويساعد سند الشحن البحري حاملها القانوني على التصرف في البضائع رغم أنه لم يحصل عليها بعد وسند الشحن البحري هو الوثيقة الوحيدة التي تمثل البضاعة عن طريق البحر، حيث يتم تزويدها بقوة الإثبات ودليل على البيانات المتعلقة بالبضائع دون نزاع وتعتبر أيضًا وثيقة حياة البضائع واستلامها.

طرح الإشكالية:

في سياق دراستنا لهذا الموضوع، نجد أنه لا يخلو من تقديم المشكلة التي تدور حولها:

¹ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي دخلت دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فيني سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979. ضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28/1964 ويبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة.

² إتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 والتي تعرف بإسم قواعد هامبورغ، وبلغ عدد الدول الأعضاء فيها إلى 34 دولة

³ الامر رقم 10-04 مؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 29 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46.

حول ماهية سند الشحن البحري وما مدى حجيته في الإثبات؟ وما حكم التحفظات التي يدرجها الناقل البحري في سند الشحن؟

تحديد الموضوع:

إن موضوع هذا البحث يتعلق بـ "التنظيم القانوني لسند الشحن البحري" مع النقل البحري للبضائع باعتباره الوثيقة التي يتم بموجبها نقل البضائع بحراً، يمثل سند الشحن البحري أهمية عملية وقانونية كبيرة في التجارة البحرية الدولية، بعد توسع حركة التجارة البحرية بين الدول وتطور وسائلها، حيث استطاعت أن تلعب دوراً رئيسياً وهاماً في حركة التجارة البحرية الوطنية. والتجارة الدولية على حد سواء بعد أن أصبحت أداة لإثبات عقد النقل البحري للبضائع وأداة لتمثيل تجارة البضائع وقيدها، بالإضافة إلى وظيفتها الرئيسية وهي كونها أداة لإثبات استلام القبطان للبضائع والانتهاه من شحنهم. لم يصل سند الشحن البحري إلى ما هي عليه الآن، سواء من حيث الوظائف التي تؤديها في الحياة التجارية أو من حيث البيانات التي تحتويها، إلا بعد تطور طويل استمر لسنوات عديدة، أثبتت خلاله ذلك. أداة مرنة قادرة على مواكبة تطور النقل البحري والاستجابة لاحتياجاته المتغيرة وفق تطور الظروف. الأوضاع الاقتصادية والملاحة البحرية. لم يكن سند الشحن معروفة من قبل في العصور القديمة حتى تطورت التجارة البحرية. تركت للجمارك حتى أصبحت سند الشحن البحري الوثيقة الأساسية في جميع عمليات التجارة البحرية.

يعتمد مدى أداء سند الشحن البحري لوظائفها المختلفة على البيانات المختلفة التي تحتويها، سواء كانت بيانات إلزامية مذكورة في نص القانون أو بيانات يتم تضمينها عادةً في سند الشحن البحري. تعتمد قيمة سند الشحن البحري كأداة للتداول والائتمان على صحتها في إثبات البيانات التي تحتويها والتي من شأنها تحديد لبضائع التي تمثلها.

الدراسات السابقة:

من خلال الدراسات السابقة تطرقنا إلى احكام وثيقة النقل البحري للبضائع وهي:

- بسعيد مراد، عقد النقل البحري لبضائع وفقاً لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية حقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر.

حيث تمثلت هذه الدراسة في مدى تكريس احكام عقد النقل البحري للبضائع، فقد فصل فيها الباحث في احكام عقد النقل البحري من حيث الشكل والموضوع وتكوينه، كما قارن بين القوانين الجزائرية والنصوص والاتفاقيات الدولية و بين أوجه التشابه و الاختلاف بين مختلف قواعد الدولية و الوطنية.

كما وعالجت الدراسة عدم تكافؤ المراكز القانونية في عقد النقل البحري للبضائع بحيث يعتبر عقد النقل البحري للبضائع صورة غير متكافئة بين أطرافه، إذ يعتبر الناقل الطرف الاقتصادي الأقوى ويصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملئها في وثيقة الشحن، إلى جانب الطابع الاستثنائي لمسؤوليته، وهذا ما يكرس تفوق مركز الناقل على الشاحن، وبالتالي ضرورة البحث عن كيفية إعادة التوازن المفقود.

- زهرة ناجي، سند الشحن البحري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر.

حيث تمثلت هذه الدراسة في إبراز وثيقة الشحن ودورها الهام في النقل بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص للأهداف الكثيرة التي لي تحققها حيث إن سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد البحري للبضائع، يسلمها ناقل أول يتعهد بإرسال البضاعة إلى المكان المقصود، كما يربط عقد النقل البحري التزامات في ذمة كل من طرفيه الشاحن والناقل، فيلتزم الشاحن بمقتضى العقد بدفع الأجرة المتفق عليها إضافة إلى التزامه بتسليم البضاعة للناقل، كما يلتزم الناقل بنقل البضاعة وشحنها على السفينة والمحافظة عليها حتى تسليمها إليه.

أسباب اختيار موضوع:

إن اختيارنا لموضوع "وثيقة النقل البحري لبضائع" مبني على عدة أسباب منها الرغبة الذاتية في إلقاء نظرة متفحصة على البيئة البحرية، والتمعن في العقود التي تنشأ داخلها، إضافة إلى ميولنا الدائم والمستمر، وفضولنا لمعرفة خبايا الموضوع وحقائقه، وتقديم دراسة بموضوع يخص الاقتصاد الوطني.

أهداف الدراسة

- بيان أهمية سند الشحن في التجارة البحرية.
 - عرض مفهوم سند الشحن البحري.
 - معرفة القوة الاستدلالية لسند الشحن البحري.
 - التعرف على الشكل سند الشحن البحري وأهم بياناته ووظائفه
- ويعتبر الهدف الرئيسي وهو تمكن من انجاز هذه مذكرة وفقا لمنهجية العلمية التي تلقيناها من مسارنا الدراسي وذلك لإنجاز هذا البحث العلمي بطريقة صحيحة.

الصعوبات التي واجهتنا:

لا يخلو أي بحث من صعوبات والعوائق مهما كانت عزيمتنا ومثابرتنا من أجل النجاح فقد واجهتنا صعوبات في ولايتنا لأننا لم نجد الكتب والملاحق والمراجع الكافية والدراسات المتعلقة حول موضوع بحثنا مما جعلني اضطرّ للسفر إلى ولايات مجاورة بحثا عن المراجع القانونية والرسائل العلمية خاصة بالبحث التي يمكن أن تعينني في إتمام مذكرة التخرج وندرة الأحكام القضائية خاصة بهذا الموضوع وذلك بسبب تطبيق القانون أجنبي لأن معظم أطراف عقد النقل البحري يلجأ إلى التحكيم الدولي.

المنهج المتبع :

لدراسة هذا الموضوع اعتمدنا على المنهج الوصفي والتحليلي، لأننا نقوم بوصف ما هو موجود في نصوص التشريعية بما يتعلق بوثيقة سند الشحن البحري للبضائع، وكذلك المنهج المقارن وهو مهم جدا في هذا الموضوع لأننا قارنا بين مختلف الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والقانون البحري الجزائري.

وبناء على متقدم سنتناول هذا البحث وفقا لخطة منسجمة مقسمة لفصلين تتمثل في:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لوثيقة النقل البحري لبضائع

الفصل الثاني: وظائف سند الشحن والتحفظات الواردة عليها

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لوثيقة النقل البحري لبضائع

تمهيد:

يعتبر النقل البحري لبضائع من أهم مواضيع القانون البحري نظرا لأهمية العظمى التي يحظى بها، لأن أكبر العمليات التجارية في العالم تتم عن طريقه ومن هنا تطورت القوانين البحرية لتواكب كل التطورات العصر الحديثة في مجالات الملاحة والنقل البحري وأصبحت ترتبط بتصرفات قانونية تتمثل في عقد النقل البحري لبضائع الذي هو من العقود ذات أهمية كبيرة في قطاع التجارة البحرية وهو دليل في إثبات البضاعة.

ومن بين العقود والسندات متعلقة بعقد النقل، يجب الإشارة إلى سند الشحن البحري فهو الوثيقة الأساسية في التعاملات نقل البضائع لأنه يصدر يوميا من قبل العديد من الشركات في المبادلات التجارية البحرية التي تتم عن طريق السفن، وسند الشحن هو عبارة عن وثيقة تحرر ما بين الناقل والشاحن لقيام بشحن البضائع على السفينة، وهو أيضا أداة لإثبات البضاعة المشحونة ويسهل في عمليات النقل لبضائع بسبب دقة البيانات الخاصة به.

المبحث الأول

ماهية وثيقة النقل البحري للبضائع

يعتبر عقد النقل¹ البحري من أهم عقود التجارة البحرية الدولية لنقل البضائع عبر البحر، الذي يثبت بموجب وثيقة بحرية،² هذه الأخيرة التي وضع لها تنظيم قانوني لكونها أصبحت الوثيقة ذات الأهمية البالغة، التي تحرر في عدة نسخ وتحمل شروطا مطبوعة، وقد استحدثت وثيقة نقل بحري إلكترونية، تحل محلّ مستند النقل الورقي، استجابة للتطور الذي تشهده المعاملات التجارية، من سرعة في إبرام عقود النقل البحري.

كما إن النقل قد يتم عن طريق إيجار السفينة واستغلالها في رحلات النقل البحري، أما النقل البحري بواسطة سندات الشحن (Bill of Lading) فيتم عن طريق المالك السفينة سواء قام هو بذاته توقيع العقد أم قام مندوبه بتوقيع سند الشحن كريان السفينة، ضف إلى ذلك دور إرادة أطراف وثيقة النقل البحري على المسألة القانون الواجب إتباعه وتطبيقه من خلال معاهدات واتفاقيات دولية وما تمنحه من حرية لاختيار القانون المناسب.³

وعلى ضوء ما تقدم قمنا بمعالجة هذه المسائل من خلال مطلبين، سوف نتطرق في المطلب الأول لمفهوم وثيقة النقل البحري للبضائع، في حين نتطرق لوثيقة النقل البحري الإلكترونية وإشكالاتها في المطلب الثاني.

المطلب الأول:

مفهوم وثيقة النقل البحري للبضائع

يعد عقد النقل البحري (Contract of Carriage by Sea) على الأرجح من أهم العمليات الملاحة ويلزم العقد المتفق عليه للطرفين الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر عن طريق البحر نيابة عن

¹ "عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل. ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري.

² عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط01، سنة 2009، ص222

³ عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017/2018، ص11.

الشاحن مقابل دفع رسوم ثابتة تسمى أجرة الحمولة المادة 739 من ق.ب.ج يبدأ عقد النقل عندما يستلم الناقل البضائع ويسلمها إلى المرسل إليه . يجب أن يقوم الناقل بالنقل بنفسه وليس من خلال أشخاص آخرين . هذا هو الفرق بين الناقل ووكيل العمولة . ومع ذلك تجدر الإشارة أنه ليس من الضروري أن يكون الناقل مالكا للسفينة أو مؤجرا أو المستأجر¹

نحن بصدد التطرق إلى مفهوم هذه الوثيقة لتبيان تعريفها على مستوى المعاهدات والاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية، بحيث سنتطرق لنظرة الفقه لهذه الوثيقة، ثم التعريف القانوني لها حسب القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، ولهذا خصصنا الفرع الأول لتعريف الفقهي والقانوني لوثيقة النقل البحري، أما الفرع الثاني تخصصه تبيان أنواع الوثائق النقل البحري .

الفرع الأول:

تعريف لوثيقة النقل البحري للبضائع

يرجع السبب الرئيسي من إنشاء السفينة إلى استغلال البحري، وعليه فتنتمتع وثيقة النقل البحري بأهمية بالغة في تنفيذ عقد النقل البحري، ولهذا اهتمت بها التشريعات الدولية والوطنية² وأعطت تعريفات لها، وكما فتحت المجال أمام الفقه بخصوص هذه المسألة، وسنقوم بالتطرق إلى التعريف الفقهي ثم إلى تعريف القانوني خاص بوثيقة النقل البحري .

أولا/ تعريف الفقهي:

لقد اختلفت التعريفات وثيقة النقل البحري للبضائع فكل من فقه عرف عقد النقل البحري للبضائع حسب منظوره الخاص، ففريق منهم عرف هذه الوثيقة من الناحية موضوعية بأنه " عقد بمقتضى يلزم الشخص مقابل اجر معلوم بتوصيل بضاعة من مكان إلى الآخر وتسليمها هناك"، ومن خلال هذا التعريف يتضح أن الغاية من نقل البضائع هو تغيير المكاني أي أن الناقل البحري ينقل البضاعة من مكان إلى اخر عن طريق البحر،

¹حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، معهد حقوق والعلوم الادارية جامعة

وهران، الجزائر، سنة 1983، ص85

² نقصد بالتشريعات هنا الاتفاقيات الدولية، اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ واتفاقية روتردام، والقانون البحري الجزائري .

ونجد ان هذا التعريف معيب لأنه لم يتضمن الطرف الاخر في ع، ن، ب ولم يتطرق الى الشاحن الذي يعتبر طرفا مهما في هذا العقد.¹

والفريق الآخر عرفه من الناحية الشكلية وذلك بسبب السفينة باعتبارها جزء رئيسي في النقل البحري وأعطى لها تعريفا مناسباً ووضحا لعقد النقل البحري للبضائع " عقد رضائي يلتزم الناقل بمقتضاه لحساب الشاحن من مكان إلى آخر لقاء اجر محدد " ويعتبر هذا التعريف ناقصا لأنه لم يحدد من هو الناقل فقد يكون مجهز السفينة أو مستأجر أو مالكا لها². وعرفه الفقه الآخر على انه " العقد الذي يتعاقد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بان ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجرة وفي حدود المتفق عليها " وقد أصاب هذا الفريق في الربط بين التعريفين ويعتبر الأنسب لعقد النقل البحري للبضائع لأنه قد وفق تركيب بين التعريفين.³

ثانيا/ التعريف القانوني:

سوف نلتزم بتعريف سند الشحن بالاستناد إلى القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

1/ تعريف حسب القانون الجزائري:

أخضع المشرع الجزائري عقد النقل البحري إلى قواعد قانونية خاصة به وذلك طبقا لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري يعرف عقد النقل البحري على انه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة اجرة الحمولة".

ويقوم عقد النقل البحري بمجرد أن يأخذ الناقل البضائع على كتفيه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه قانوناً بقبوله، ما لم ينص على خلاف ذلك في مستند الشحن، المنصوص عليه في المادة 739 حيث

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2001، ص 239

² محمد عبد القادر الحاج، الوجيز في القانون البحري اليمني، دار الفكر المعاصر للطباعة والنشر والتوزيع، الصنعاء، 2014، ص 125.

³ مراد منير فهيم، مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري والقانون التجاري، منشآت المعارف، الاسكندرية، د.س.ن، ص 357.

تتص على ما يلي: "يبدأ العقد البحري بمجرد أن يأخذ الناقل البضائع على كنفه وينتهي بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني¹

2/ تعريف حسب الاتفاقيات الدولية:

يختلف تعريف وثيقة النقل البحري باختلاف النصوص الواردة في الاتفاقيات الدولية، فأغلبية دول العالم مهتمة بالتجارة البحرية بين عضوية اتفاقية بروكسل 1924 أو بروتوكولاتها 1968-1979²، وبين معاهدة هامبورغ 1978³. وقد أتت اللجنة البحرية الدولية بتعديلات جديدة على معاهدة بروكسل 1924، ولكن التفت رغبة الدولية إلى إنشاء اتفاقية جديدة، حيث استعانت لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي باللجنة البحرية الدولية وكرسوا جهودهم من أجل إعداد اتفاقية جديدة منذ 2002 إلى غاية 2008 فأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تقويضا خاصا لجميع الدول للتوقيع على اتفاقية يوم 2009/09/23 في مدينة روتردام الهولندية⁴.

أ - اتفاقية بروكسل 1924:

تتص المادة "1"⁵ على انطباق وثيقة النقل فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن و كما ينطبق على أي وثيقة أو ورقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة بداية من الوقت الذي ينظم العلاقات، كما تتص نفس المادة في الفقرة "د" أن نقل البضائع يبدأ من الوقت الذي ينقضي بين الشحن البضائع في السفينة و بين تفريغها منها في ظل اتفاقية، فالمعاهدة إذن تقسم عقد النقل إلى ثلاث مراحل: الأولى من وقت تسليم البضاعة للناقل إلى غاية بدء وقت الشحن، و الثانية من وقت الشحن إلى التفريغ و الثالثة من وقت التفريغ

¹ نبيل صقر، القانون البحري نص وتطبيقا، دار الهدي لطباعة والنشر، ميله، الجزائر، ص150

² اتفاقية بروكسل لسنة 1924، والتي تعرف باسم قواعد لاهاي، وعملت بموجب البروتوكول منذ 1968، ثم علت سنة 1979، بلغ عدد الدول الاعضاء في معاهدة 1924 وتعديلاتها حاليا الى 48 دولة.

³ اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 والتي تعرف باسم قواعد هامبورغ، وبلغ عدد الدول الأعضاء فيها إلى 34 دولة (للاشارة لم تكن الجزائر مع هذه الدول)

⁴ سعيد سعيد، عقد النقل البحري لبضائع، مذكرة ماستر، قانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، 2018/2019، ص10

⁵ تتص المادة 1/ب من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 على ما يلي: " عقد النقل، ينطبق فقط على العقود النقل المثبتة بسند الشحن او باي وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند شحن او وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة ايجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل السند الشحن..".

إلى وقت تسليم البضاعة إلى مرسل إليه، أما بالنسبة إلى المرحلة الثانية فهي وحيدة التي تخضع للاتفاقية بين المرحلتين الأولى و الثالثة ، وأرادت تركها للقوانين الوطنية حسب ما أشارت به قاعدة الإسناد.

وتكمن أهمية ذلك أنها تضمنت عند الشحن شروطا بالإعفاء من المسؤولية كانت باطلة بالنسبة لما يقع في المرحلة الثانية، وصحيحة بالنسبة لما يقع في المرحلتين الأولى والثانية طبقا للقوانين الوطنية.¹

ب - معاهدة هامبورغ 1978:

عرفت الفقرة "6" من المادة 1 عقد النقل البحري بأنه عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره.

وبخصوص قواعد معاهدة هامبورغ 1978 فقد حلت مكان معاهدة بروكسل 1924 والتي عجزت عن مجاراة ومواكبة التطور الذي جاء مع الزمن، وقد استهدفت معاهدة هامبورغ سند الشحن البحري و على توحيد بعض القواعد المتعلقة به دون الالتفات إلى عقود النقل الأخرى. وأعطت تعريفا لوثيقة النقل البحري من خلال الفقرة السابعة من المادة الأولى² والتي توضح من خلالها أن عقد النقل البحري هو عبارة عن عقد يتم من خلاله إثبات إبرام وثيقة النقل بأن الناقل قد تسلم البضاعة فعلا.

ج- قواعد روتردام 2008:

لقد تطرقت اتفاقية روتردام إلى تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الفصل الأول تحت عنوان "أحكام عامة في المادة (1) والتي تناولت تعريفات للمصطلحات المستخدمة في تلك الاتفاقية، حيث جاء في الفقرة (1) من ذات المادة بأن " عقد النقل يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري"³، وجاءت المادة 14/1 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع لتبين على انه المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل و الذي:

(أ) يثبت تسليم الناقل او طرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل

(ب) ويثبت وجود عقد لنقل او يحتوي عليه

¹ عبد الحميد شواربي، قانون التجارة البحرية، د ط، منشآت المعارف، مصر، د.س. ن، ص420.

² محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار جامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية، 2005، ص 53.

³ المادة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة متعلقة بعقود النقل الدولي لبضائع عن طريق بحر كليا أو جزئيا.

الفرع الثاني:

أنواع سندات الشحن البحري

تتنوع سندات الشحن البحرية وذلك بسبب تطور الملاحة البحرية خاصة الجديدة، التي أدت إلى ظهور استعمالات جديدة لسند الشحن وهذا ما سنتطرق له فيما يلي:

أولاً: وثيقة الشحن المباشر

يرتبط مفهوم سند الشحن المباشر بتعدد وسائل النقل وبالتالي تعدد الناقلين، حيث تتم عملية نقل البضائع بواسطة وسيلتي النقل أو أكثر يشارك في تنفيذ مراحل الإرسالية البحرية أكثر من ناقل بحري واحد، حيث يلتزم الناقل الذي يتعهد بنقل البضائع إلى مكان الوصول بالتسلسل مع جميع الالتزامات الناشئة عن بوليصة الشحن حتى انتهاء الرحلة البحرية.¹

ويتميز سند الشحن المباشر أنه يوفر لأطراف العقد ائتماناً في حصولهم على سند نقل واحد يجسد عملية النقل بأكملها دون إلزامية التعاقد مع الناقلين المتعددين، إذ تنص المادة 763 من قانون البحري الجزائري بأنه تطبق أحكامه بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة التي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئياً بواسطة ناقل آخر²

ثانياً: تذكرة النقل البحري للبضائع

إن تذكرة النقل تعتبر إيصالاً بالبضائع يتضمن شروط العقد بين الأطراف المتعاقدة، بين الناقل وطرف المتعاقد، وتتفق تذكرة النقل البحري مع سند الشحن البحري من حيث إنها تثبت عقد النقل البحري، بما في ذلك البيانات التي تحتويها بشأن البضائع المشحونة، ولكنها تختلف عنها في أنها مستند غير قابل للتداول وتوفر أيضاً ميزة لا يوفرها سند الشحن البحري، لأنه يجب أن يقدم المرسل إليه هذا الأخير في حالة بطاقة النقل البحري، يكفي أن يثبت المرسل إليه هويته.³

ثالثاً: وثيقة برسم الشحن

¹إسراء شكري سليمان أبو مخو، المعايير والمبادئ الدولية التي تحكم التزام البنك بفحص سند الشحن البحري، مذكرة ماجيستر،

الدراسات العليا، جامعة القدس، 2016، ص83

²أمانة بورطال، انعكاسات تعددية صفة الناقل البحري لبضائع على نظام مسؤولية-على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam وتشريع

البحري الداخلي-، المجلد 07، العدد 01، اجتهادات لدراسات القانونية واقتصادية، تمنغاست، 2018، ص184

³أمانة عبد القادر علي سعدون، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه،

كلية الحقوق، جامعة عدن، 2012، ص378

إن الهدف العامة لإصدار سند الشحن هو تاريخ التحميل على ظهر السفينة وإبحارها. ومع ذلك، في كثير من الحالات التي يسمح بها القانون، يمكن إصدار سند الشحن قبل شحن البضائع. يطلق عليه فاتورة الشحن المستلمة (بوليصة الشحن للشحن). هذا يدل على أن الناقل كان قبل نقل البضائع وأصبح تحت سيطرته وسمح قانون التجارة البحرية الأردني بهذا النوع من السندات، لكنه اشترط استبدالها ببوليصة شحن عادية بعد شحن البضائع، مع وضع عبارة فاتورة مشحونة. والغرض من هذا الاستبدال هو بيان اسم السفينة وتاريخ الشحن، وقد تمت الموافقة عليها من قبل اتفاقية هامبورغ للأغراض نفسها¹.

رابعاً: وثيقة شحن المشحون

سند الشحن المشحون هو وثيقة تُستخدم في عمليات الشحن الدولية، وتعني بالضبط السند الذي يتم إصداره بعد أن يتم تحميل البضائع ووضعها على وسيلة النقل المخصصة لها (السفينة) ويحتوي سند الشحن المشحون على معلومات حول الشحنة المحمولة، مثل البضائع والكميات والأحجام والأوزان والمواصفات الفنية ومكان التحميل ومكان التفريغ والوجهة ومعلومات عن الوسيلة المستخدمة في النقل، وتفاصيل المالية المتعلقة بالشحنة. ويستخدم سند الشحن المشحون عادة كمستند ضروري للتحكم في الشحنة وتتبعها، ولضمان وصول الشحنة إلى المستلم بأمان وفي الوقت المحدد. كما أنه يعتبر مستنداً قانونياً يثبت وجود العلاقة التجارية بين الشحنة والشاحن والمستلم، ويستخدم أيضاً في عمليات التمويل والتأمين. وهو يفيد أن البضاعة قد شحنت فعلاً على ظهر السفينة².

خامساً: الإيصال المؤقت

يسلم الضابط الأول في السفينة، الضابط الأول First officer ، إلى الشاحن عند تحميل البضائع على ظهر السفينة ، إيصالاً مؤقتاً حتى يتم إعداد بوليصة الشحن وتوقيعها من قبل القبطان أو ممثل الناقل. يتقدم الشاحن ليحل محل الإيصال المؤقت إذا لم تكتمل عملية الاستبدال، يعتبر هذا الإيصال بمثابة بوليصة شحن في يد الشاحن، والواقع أنه يندر أن يكون هذا الإيصال للأمر أو أن يلقي به في التداول، إلا أنه إذا حصل أن كان قابلاً للتداول، فإنه يرتب نفس الآثار التي لسند الشحن الإسمي³.

¹ محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، ط01، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص83

² إمداد ونقل الدولي، سنة الثانية مالية وتجارة الدولية، جامعة محمد خيضر بسكرة ، 2022/2021، ص19.

³ ملزي عبد الرحمان، نظام مسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن

خدة، سنة 2007/2006، ص132

سادسا: أوامر التسليم

نشأت أوامر التسليم عندما أظهرت الحياة التجارية الحديثة عدم قدرة بوليصة الشحن التقليدية على تنفيذ بعض العمليات القانونية على البضائع المشحونة بهدف تقسيم شحنة واحدة إلى أجزاء متعددة، في الحالات التي يعين فيها الشاحن الناقل البحري لنقل شحنة كبيرة من المتوقع بيع العناصر لأكثر من شخص واحد. يتم تحديد هؤلاء الأشخاص عند إبرام عقد النقل، لذلك لا يمكن إصدار عدة سندات شحن ، حيث يقوم الناقل البحري بإصدار بوليصة شحن واحدة فقط ، وإذا تم بيع البضاعة لعدة أشخاص أثناء السفر أو جزء منهم يتم بيعه والجزء الآخر مرهون ، حيث يصبح سند الشحن في هذه الحالة غير قادر على تنفيذه بدوره ، كمستند تمثيلي للبضائع لأنه يتعلق بالشحنة بأكملها ، في حين أنه من الضروري الحصول على مستند ل حصة كل مشتر أو الجزء المرهون من الشحنة¹

وأظهر العمل البحري أن أمر التسليم لا ينحرف عن ثلاثة أنواع: النوع الأول هو أمر التسليم الذي يوقعه البائع وحده، والثاني هو الذي يوقعه القبطان أو أحد ممثلي المشغل والثالث النوع الذي تم توقيعه من قبل سكرتير الشحن. أو أحد ممثليه. وتجدر الإشارة أيضًا إلى أنه ليس مثل أمر التسليم ما يسمى بإشعار التسليم، وهو المستند الذي تم إنجاز العمل ليصدره الناقل في ميناء التفريغ مقابل بوليصة الشحن التي يأخذها. من المرسل إليه. أمر التسليم ليس مخصصًا لتقسيم الشحنة، بل بالأحرى الغرض الأساسي منه هو تسليم البضائع عند وصولها²

سابعًا: وثيقة النقل متعدد الوسائط

النقل الدولي متعدد الوسائط له سمات خاصة تميزه عن أنواع النقل الأخرى في جوهره، إنه نظام قانوني لنقل جديد وليس نظام نقل جديد يضاف إلى الأنظمة أحادية الوسائط المعروفة سابقًا. بالإضافة الجديدة ليست النقل نفسه، بل النظام القانوني الذي يحكم ويربط مختلف أنظمة النقل الأحادي الوسائط ، كلها أو بعضها في عقد النقل الدولي متعدد الوسائط. ويطلق على هذا العقد باسم l'opérateur de transport multimodal international والذي يقصد به متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط³، تستند فلسفة النقل الدولي متعدد الوسائط

¹ أمينة عبد القادر علي سعدون، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية، مرجع

السابق، ص380

² قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري لبضائع، أطروحة الدكتوراة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة

أبو بكر بلقايد تلمسان، سنة 2017/2018، ص93

³ رفيق عبد الصمد، بسعيد مراد، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المجلد 07، العدد 02، مجلة القانون والعلوم

السياسية، الجزائر، 2020، ص102

إلى تعهد شخص معين هو متعهد النقل، بصفته الأصلية ، وليس نيابة عن المرسل أو أي شخص آخر ، بنقل البضائع الموكلة إليه ، من المكان المغادرة إلى مكان الوصول بموجب عقد نقل متعدد الوسائط مقابل رسوم معلومة. بحيث يكون مقاول النقل مسؤولاً عن ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخيرها خلال فترة بقائها في عهده، ويصدر لهذا الغرض مستند نقل متعدد الوسائط يثبت العقد ويغطي جميع مراحل النقل.

لذا فإن مستند النقل متعدد الوسائط هو أحد الركائز الأساسية التي يقوم عليها هذا النقل. لها دور ووظائف قانونية مهمة ، ولها شكل ومضمون خاص ، وتمثل الشروط والبيانات والتحفظات التي تحتويها الأحكام التي تنطبق بين طرفي عقد النقل وفي مواجهة الغير¹ ، ولي وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط دوراً هاماً في العمليات التجارية حيث تسمح وحدها بتمويل عمليات التجارة الدولية التي تعتبر في أغلب الأحيان أساساً لعمليات النقل ، إذ يتغلب الشاحن على صعوبات النقل متعدد الوسائط بإبرامه عقد نقل واحد يتعهد بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل البضائع من محل القيام إلى محل الوصول وتعتبر وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط هي أداة إثبات هذا العقد ، حيث يوقع هذه الوثيقة متعهد النقل أو مندوبه والتي تفيد قيام متعهد النقل متعدد الوسائط بالتعهد بتسليم البضاعة التي تلقاها أو مندوبه وبقيت معه تحت حراسته لنقلها من مكان القيام إلى مكان الوصول².

المطلب الثاني:

وثيقة النقل البحري الالكترونية واشكالاتها

إن المتعاملين في ميدان التجارة البحرية والنقل إلى تبادل كم هائل من المعلومات الخاصة بالبضاعة محل النقل، ويجري تداول هذه المعلومات بالطرق التقليدية وذلك بتبادل المستندات الورقية بين أطراف العقد، وبعد ذلك يتم تصنيف هذه المستندات وحفظها في الأماكن المخصصة لذلك للرجوع إليها عند الحاجة، ونظراً لما يصف به هذا النظام من بطئ فضلاً عن التكلفة العالية خاصة عند الوقوع في خطأ عند التعامل بالمستندات الورقية اتجه أصحاب الشأن في مجال التجارة إلى البحث عن طرق بديلة للتعامل و هو التطور التكنولوجي في مجال المعلومات والاتصالات اين جعلهم يفكرون في نظام إلكتروني لتبادل المعلومات والاستغناء عن التعامل الورقي وماله من سلبيات³.

¹بن عزوز إبراهيم، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة

2011/2012، ص118

²أمينة عبد القادر علي سعدون، ، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق،

ص389-390

³عمار فيصل، المرجع السابق، ص41.

الفرع الأول:

تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية

وثيقة الشحن الإلكترونية¹ هي وثيقة رسمية تستخدم في النقل الدولي للبضائع، ويمكن أيضا تعريف سند الشحن الإلكتروني على أنها نظام يتم فيه تبادل بيانات سند الشحن من أجهزة الكمبيوتر المترابطة عبر شبكات اتصالات بعيدة المدى باستخدام نموذج متفق عليه لنقل البيانات أو معالجتها، وبالتالي فإن هذا الارتباط يخلو من أي خدمة مادية مقارنة بسند الشحن التقليدي².

الفرع الثاني:

وظائف وثيقة الشحن الإلكترونية

تعتبر عقود النقل البحري من عقود الإذعان على الراجح، وبوليصة الشحن ركن من أركان وجودها، ولما كانت بوليصة الشحن البحري الإلكتروني ذات طبيعة مختلفة عن سندات الشحن الورقية، فقد أصبحت تم قبولها على المستوى الدولي، خاصة بعد إصدار قواعد روتردام لعام 2008، تهدف قواعد روتردام لعام 2008 إلى متابعة التطورات الأخيرة في التجارة الدولية، وظهور تكنولوجيا المعلومات والانتقال من الوسائط الورقية إلى الوسائط الإلكترونية³.

الفرع الثالث:

إشكالات وثيقة الشحن الإلكترونية

إن عقد النقل البضائع عن طريق البحر هو عقد اتفاقي اقره العرف البحري ويتمثل في:

¹ منذ سنة 1970 حاولت الشركات الملاحية العاملة على خط أوروبا وأمريكا الشمالية إلى تسهيل إجراءات التجارة الدولية بواسطة تحويل الوثائق الورقية إلى محررات إلكترونية وهذا عن طريق إحلال نظام تبادل البيانات إلكترونيا، وقد قامت شركة ركس في أوائل الثمانينات بتجربة حيث أصدرت وثيقة شحن بحرية تجمع بين النظامين الورقي والإلكتروني، وفي سنة 1990 قامت اللجنة البحرية الدولية بإصدار لائحة جديد لوثيقة الشحن الإلكترونية تعتمد على وسائل إلكترونية وحدها في إصدار وتداول المستند وتسليم البضائع المستلم النهائي المزيد. راجع.. عبد الله فايد الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني، دار النهضة القاهرة، الطبعة الأولى، 2005

² الغزراوي رشيد، دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري، المجلد 1، العدد 2، د. س. ن، 2013، ص. 101.

³ رشا علي الدين، النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية، العدد 57، إبريل 2015

أولاً: صعوبة تحديد لحظة انعقاد عقد النقل

إن سند الشحن التقليدي يطرح إشكالية وصول البضائع إلى محطاتها النهائية قبل وصوله، مما يحول دون استلام أصحاب الحق على البضائع لها أمام تخلف الوجود المادي لوثيقة الشحن مع تعرض الحمولات لعوامل جوية نتيجة بقاءها وقت طويل على رصيف الموانئ، على خلاف الإرسال الإلكتروني للبيانات الذي يترتب عنه انتهاء عقد النقل بذاته. وتكمن في تعدد الأطراف المتورطة في العملية حيث يشارك في العملية عدد من الأطراف، بما في ذلك الشاحن، وشركة النقل، وشركة التأمين، والمستورد، وهذا يمكن أن يؤدي إلى صعوبة في تحديد اللحظة الدقيقة لانعقاد العقد¹.

ثانياً: الاحتيال والغش بسبب سوء استخدام سند الشحن الإلكتروني

يجب إشارة إلى معنى للاحتيال هو خيانة الأمانة أو الاحتيال إجرامي. قامت غرفة التجارة الدولية بتفصيل ذلك في منشورها دليل منع الاحتيال البحري: هناك العديد من الأطراف المشاركة في معاملة تجارية دولية، المشتري، البائع أو المالك أو المستأجر أو ربان السفينة أو طاقمها أو المؤمن أو المصرفي أو السمسار أو الوكيل. يحدث الاحتيال البحري عندما يكتسب أي طرف بطريقة احتيالية وغير مشروعة أموالاً أو ممتلكات من طرف يبدو أن لديه التزامات تجارية وفنية ومالية معينة تجاهه. في بعض الحالات، تتآمر بعض الأطراف لسرقة أموال طرف آخر عن طريق الاحتيال. في حين أن البنوك وشركات التأمين متورطة في بعض حالات الاحتيال، فإن غرفة التجارة الدولية ليست على علم بأي حالات ارتكب فيها مصرفي أو شركة تأمين احتيلاً. وفي بعض الحالات قد لا يكون هناك اشتباه في عملية احتيال على الإطلاق²، وفيما يتعلق بنظام تبادل البيانات الإلكتروني، يمكن للمتسللين والقراصنة الوصول إلى المعلومات أو البيانات الخاصة ببيانات سند الشحن الإلكترونية وحرق خصوصية وسرية البيانات بسهولة. باعتبارهم ليسوا أشخاصاً عاديين إنهم متخصصون في علوم الحاسوب³.

ثالثاً: الإثبات في سند الشحن الإلكتروني

عقد نقل البضائع عن طريق البحر هو عقد توافقي، ولا يعتبر شكله المكتوب شرطاً للصلاحيات وإغفاله يعني البطلان، بل هو أيضاً عقد تجاري يمكن التحقق منه بأي دليل. قررت العرف البحري استخدام بوليصة

¹ أمينة بورطال، وثيقة الشحن الإلكترونية لقانون الأعمال، جامعة مسيلة، المجلد 02، العدد 01، الجزائر، 2021، ص 234

² يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، دراسات؛ 34، ب،ن، الأردن، 2007، ص 430

³ الغزراوي رشيد، المرجع السابق، ص 109

الشحن البحري كأداة لإثبات عقد النقل البحري ولم تكن قواعد روتردام تهدف إلى تدمير التقاليد البحرية القديمة. من بين هذه التقاليد، بوليصة الشحن، التي تحددها اتفاقية هامبورغ لعام 1978، كوثيقة تثبت إبرام عقد النقل وقبول أو إرسال البضائع من قبل الناقل، والتي بموجبها يتعهد الناقل بتسليم البضائع في المقابل لاسترداد المستند وينشأ هذا الالتزام الحضور في المستند الذي ينص على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو بإذن من حاملها¹.

رابعاً: الاعتراف القانوني بالتوقيع الإلكتروني على سند الشحن:

يقوم التوقيع بالعديد من الوظائف على سبيل المثال يحدد هوية الشخص ويثبت إقرار موقع بما هو مدون في المستند والحصول على الموافقة وإسناد التوقيع إلى الموقع، حتى لو لم يكن مكتوباً بخط يده والإقرار والالتزام بما هو مكتوب وموقع من قبله، ويوضح حقيقة وجود الشخص في زمان ومكان محددتين. يتضح من هذه الوظائف أهمية التوقيع، وهو حجر الزاوية في بناء أي مستند ومن بين هذه السندات بوليصة الشحن البحري الإلكتروني²، أما المشرع الجزائري أكد على حجية التوقيع الإلكتروني في المادة 2 الفقرة 1 من القانون 04-15³ بأنه " بيانات إلكترونية في شكل إلكتروني، مرفقة أو مرتبطة منطقياً ببيانات إلكترونية أخرى، تستعمل كوسيلة توثيق "

خامساً: الأخطاء المرتكبة أثناء التعامل الإلكتروني بسند الشحن:

بالنظر إلى على ما تطرقنا له سابقاً نجد أن سند الشحن الإلكتروني لا يخلو من الأخطاء التي يتعرض لها بسبب المعالج ألي ومن بين هذه الأخطاء نجد

1/خطا الفني:

ويكون ناتج عن خلل الحاسب الآلي، وهو ما يعبر عنه بالعطب التقني الذي ليس لمشغل نظام البيانات الالكترونية دخل فيه. والملاحظ أنه بفضل التطور التكنولوجي، فإن الأخطاء التي يمكن أن تحدث نتيجة لعيوب في الأجهزة أو في أنظمة الحاسب الآلي أصبحت قليلة بسبب تطور الدائم⁴.

¹ مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام 2008، المجلد الثاني،

العدد34، كلية الدراسات الإسلامية والعربية لبنات، الإسكندرية، ب، س، ص774

² عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني، مجلة الرافدين للحقوق15، العدد55، سنة 2017، ص162

³ قانون رقم15-04، المؤرخ 1 فبراير 2015، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكتروني، جريدة رسمية الجزائرية، العدد06، الصادرة في2015/02/10

⁴ محجوبة بوفضيلة، حجية سند الشحن البحري التقليدي والمعلوماتي، دراسات العليا المعمقة، جامعة الحسن الثاني عين الشق، 1998/1999، ص59

2/ الخطأ الخارجي:

ويكون بسبب العوامل مرتبطة بالوسط أو البيئة، بحيث أن الأجهزة والبرامج من الممكن أن تتأثر فيها البيئة المحيطة بها كالحرارة أو الرطوبة أو الأتربة فضلا عن وجود مؤثرات كهرومغناطيسية أو اهتزازات خارجية، وهذه الوسائط تؤثر على برمجيات ومعطيات الإلكترونيات¹.

اسم المبرمج Programmeur الذي قد يقع في خطأ في تصميم البرنامج أو في المعلومات الموضوعية به أو في تشغيله، وقد يتمثل الخطأ في ربط البرنامج بالحاسب الآلي وفي نقل المعلومة².

المبحث الثاني:

شكل وثيقة النقل البحري

سوف نتطرق في هذا المبحث الى بيانات سند الشحن المتعلقة بأطراف عقد النقل البحري في (المطلب الأول)، بالنسبة إلى (المطلب الثاني) سوف نتحدث عن أشكال سند الشحن

المطلب الأول:

بيانات سند الشحن البحري

نظرا لما تتمتع به بيانات وثيقة الشحن البحرية من أهمية قانونية ، ارتأينا التطرق لها من المنظور الذي جاءت به الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري ، حيث أن هذه البيانات يمكن تقسيمها إلى أربع فروع، حيث تتمثل المجموعة الأولى في البيانات التي تتعلق بأطراف عقد النقل البحري (الفرع الأول) ، في حين تخص المجموعة الثانية عناصر الرحلة البحرية (الفرع الثاني) ، أما المجموعة الثالثة تتعلق بالبيانات المتعلقة بالبضاعة المنقولة (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

بيانات سند الشحن المتعلقة بأطراف عقد النقل البحري

يجب أن تحتوي وثيقة الشحن البحري على قيود كهوية الأطراف، ويكون هناك اسم وعنوان المتعاقدين بحيث يجب أن يذكر اسم الناقل البحري بشكل واضح في سند الشحن ، وغالبا ما يكون اسم الناقل البحري وعنوانه في أعلى الوثيقة من جهة اليمين وبشكل مطبوع في الورقة أما هوية الشاحن والمرسل إليه فتدرج على

¹ مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص 781

² الغزراوي رشيد، المرجع السابق، ص 108

يسار الوثيقة الشحن . غير أنه ليس في كل الحالات بيانات هوية الأطراف تكون واضحة ، فيكون اسم الشاحن أو المرسل اليه غير محدد فقد يختفى اسم¹ ، لأن سند الشحن البحري يعتبر كغيره من العقود الأخرى التي لا بد أن يتضمن اسم وعنوان المتعاقدين بشكل واضح².

أولاً- الناقل الفعلي:

هو ذلك الشخص الذي كلفه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو تنفيذ جزء منها، هو ذلك الشخص الذي كلفه الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل أو تنفيذ جزء منها ، ويلاحظ هنا أن المشرع الجزائري لم يعالج هذه القضية على عكس المشرعين الآخرين مثل المشرع المصري الذي نص عليه في ينص قانون التجارة البحرية المصري على جواز تكليف الناقل بتنفيذ عملية النقل أو بتنفيذ جزء منه إلى ناقل آخر ، ما لم يتفق على خلاف ذلك، مع بقاء الناقل الذي أبرم العقد مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية النقل البضائع³.

ثانياً - الناقل المتعاقد:

يبرم العقد الناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي عقد الناقل البحري مع الشاحن ويُطلق على الناقل المتعاقد الأخير، الذي يظل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بغض النظر عما إذا كان قد قام بالنقل شخصياً أو تم تعيين ناقل آخر، وهو ينفذ الاتفاقية طوال الرحلة. يظل الناقل المتعاقد مسؤولاً أيضاً عن خسارة أو تلف البضائع أثناء عملية النقل باعتباره وكيلاً يظل مسؤولاً، حتى لو قام بتسليم البضائع إلى ناقل آخر⁴.

وفصل المشرع في مسؤوليته، وكذلك مسؤولية الناقلات المتعاقبة ، في المادة 764 ، التي تنص على أنه في حالة إعداد بوليصة الشحن المباشر ، لا يمكن للناقلين المتعاقبين إصدار مستندات شحن منفصلة لمسافات النقل المكتمل. من جانبهم، ما لم تحدث هذه المستندات على بيان واضح يشير إلى أنه يتم نقل البضائع. مع بوليصة شحن مباشرة، والمتطلبات والتحفظات المدرجة في سندات الشحن المنفصلة يتم التذرع بها فقط بين الناقلون المتعاقدون.

¹ قرار المحكمة العليا،(الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 03/06/2010، ملف رقم 661705 ،المجلة القضائية العدد 02، سنة 2012 ، ص 173

² مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص778

³ وليد داودي، عقد النقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، 2014/2015، ص74

⁴ مجدوبي نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، مجلة جزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 4، العدد3، 2020، ص 89-90.

كما نشير إلى أنه يجوز للمدعي الحصول على تعويض في حالة تلف البضاعة بإعادتها إلى الناقل الذي تعاقد معه، ولا يهم ما إذا كان هو من قام بالنقل أو ناقل آخر. سواء في جميع الأحوال¹.

الفرع الثاني:

بيانات وثيقة الشحن البحرية المتعلقة بعناصر الرحلة البحرية

تتمثل بيانات وثيقة الشحن البحرية المتعلقة بعناصر الرحلة البحرية في ثلاث عناصر وهي السفينة الى تعتبر وسيلة نقل؛ ومينائي الشحن والتفريغ، وكذلك أجرة الحمولة وتاريخ تسلم البضاعة وتسليمها .

أولاً- اسم السفينة:

السفينة هي الأداة أو الوسيلة الأساسية التي تتم من خلالها عملية تنفيذ عقد النقل البحري، فيذكر اسمها وجنسيته في التأمين ، وتبدو أهمية هذا البيان في تمكين الشاحن أو المرسل إليه من معرفة السفينة التي يتم نقلها عليها البضائع².

ثانياً: ميناء شحن والتفريغ

يعتبر تحديد مينائي الشحن والتفريغ من بين بيانات سند النقل البحري لبضائع، وبما أن التطور الحضاري بالنسبة لأي دولة مرتبط بازدهار التجارة الخارجية باعتبارها أداة نمو واضحة، تعتبر الموانئ البحرية أهم منافذها الرئيسية، وقد تطورت الموانئ بتطور وسائل النقل وتقنياته، حيث أخذت الموانئ تصنف بالتخصص حسب نوع وحجم البضاعة، كما أنها أصبحت متعددة الأغراض، وأفضل مثال على هذا هو ميناء روتردام المتواجد في هولندا الذي يعتبر أكبر ميناء في العالم، بالنظر للعدد الهائل من السفن الضخمة التي يستقبلها. فالناقل يتعهد من خلال عقد النقل البحري بنقل البضائع من ميناء التحميل وإيصالها لميناء التفريغ"، وتكون مسؤوليته محددة من وقت تكلفه بالبضائع إلى غاية تسليمها للمرسل إليه³.

ثالثاً-أجرة الحمولة:

يجب أن يتضمن مستند الشحن أجرة النقل التي يتعين دفعها، وبيان ما إذا كان مستحق الدفع عند الوصول ، بحيث تنص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أنه "بعد استلام البضائع ، يجب على الناقل أو من ينوب عنه في طلب الشاحن ، تزويده بوثيقة شحن تتضمن إدخالاً في هوية الأطراف ، والبضائع المراد

¹ بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري لبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 1، 2018، ص 315

² مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1999، ص 252

³ عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 97

نقلها وعناصر الرحلة المراد استكمالها ودفع أجرة النقل الحمولة¹.

رابعاً- تاريخ إصدار وثيقة الشحن البحرية وتوقيعها:

تاريخ إصدار وثيقة الشحن البحرية وتوقيعها يختلف حسب الاتفاقيات والقوانين المعمول بها في كل بلد. ومع ذلك، عادةً ما تصدر وثيقة الشحن البحرية بعدما يتم تحميل البضائع على السفينة، وتوقيعها من قبل الشاحن أو وكيل الشحن ومندوب السفينة.

1- تاريخ تحرير وثيقة الشحن البحرية:

يجب أن يتضمن مستند الشحن تاريخ إصداره ، ويجب تأريخ جميع نسخ مستند الشحن ، مع الأخذ في الاعتبار أن هذا التاريخ يجب أن يكون مطابقاً لتاريخ الشحن الفعلي للبضائع على متن السفينة ، تكمن الغاية من وراء كتابة تاريخ على المستند أنه مفيد في التحقق من أن البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضائع في التاريخ المنفق عليه في عقد البيع البحري ، كما هو الحال بالنسبة للمبيعات البحرية في وقت إجراء ذلك الاستخدام المتكرر شروط المبيعات البحرية ، فهي تحدد وقت التسليم للبائع ووقت نقل المخاطر وكذلك الوقت الذي يتخلص فيه البائع من التزاماته التعاقدية. أما الاعتماد المستندي، فإن موضوع فتحه مرتبط بالشروط التي يضعها البنك الذي يمنح الاعتماد، والمحددة زمنياً. وتجدر الإشارة إلى أن مسألة تمديد فترة الشحن غير ممكنة في جميع الأحوال، لأننا قد نواجه بعض المشاكل في قبول الاعتماد، ولكن قد لا يتم شحن البضائع. في التاريخ المحدد من قبل الدائن أو في الوقت المحدد في عقد البيع، كما في الحالة التي يتأخر فيها البائع في تقريب البضائع أو تقريبها من الرصيف ، أو تأخير السفينة التي يتعذر على الناقل البحري إحضارها في الوقت المحدد للخدمة.

من ناحية أخرى، قد تزداد رغبة الشاحن في طلب إصدار مستند شحن بحري بدون موعد، خاصة أنه يُمنح له مقابل تنفيذه لالتزامه بتسليم البضاعة للناقل. على سبيل المثال، يتم شحن البضائع في 7 مارس ، في حين أن المستند مؤرخ في 31 مارس. هنا، قام الناقل بإخفاء معلومات حول الشحنة. الفعلي، ولكن الضغط التجاري في مرحلة المنافسة الشديدة قد يجعل الناقل يقبل إصرار الشاحن على هذا الطلب ، خاصة وأن التأخير يُعزى دائماً إلى الناقل، ومسألة عدم تأريخ مستند الشحن أمر غير قانوني لأن الهدف منه هو محو وجود الضرر الذي يلحق بالبضائع ، على سبيل المثال ، نتيجة التأخير في شحنها على ظهر السفينة. خطر على

¹ بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري،مجلة الدراسات والبحوث القانونية،العدد 7، كلية الحقوق وعلوم سياسية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان،ص168-169

الناقل لأنه من الممكن البحث عن مسؤوليته لأنه لم يضع تاريخ إصدار السند، وتعتبر مسؤولية غير محددة لأنه يخرج عن إطار الضرر.¹

2- توقيع وثيقة الشحن البحرية:

يعتبر عقد النقل البحري من العقود الرضائية الذي يشترط الإيجاب والقبول، وإن هذا العقد ينعقد قبل إصدار سند الشحن البحري وإن إمضاء هذه الوثيقة الشحن يخضع إلى نظام خاص لأن القواعد تختلف من الشاحن إلى الناقل ليست نفس القواعد.

أ- توقيع الناقل البحري:

يجب أن يشتمل سند الشحن على توقيع الناقل أو من ينوب عنه من الريان أو الوكيل، ويجوز أن يوقع مستند الشحن من قبل الممثل البحري للمورد لحساب الريان أو أمين السفينة ، وهذا هو ما يحدث. قد تم. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن الناقل أو من ينوب عنه لا يوقع على سند الشحن، وهذا ما يجعله مجرد بداية الإثبات ، فهو يعتبر كمشروع بوليصة شحن وهنا يترك لقاضي المندوب. مسألة من لديه السلطة التقديرية، ويجب أن نشير في حالة احتفاظ بوليصة الشحن بوظيفتها كدليل على أنها لا تستطيع الحفاظ على الوظائف الخاصة الثلاثة لسند الشحن وهي :

1 إثبات شحن البضاعة

2 تمثيل البضاعة متعلقة بها

3 إثبات عقد النقل وشروطه

توقيع الناقل تعبيراً عن إرادة الناقل وإقراره بمضمون المحرر وبأن البضائع المذكورة فيه بحوزته وتحت مسؤوليته ويلتزم بتسليمها كاملة بنفس الجودة المسلمة له، قد يظهر التوقيع على سند الشحن هوية الناقل، أو وكيله أو القبطان أو الوكيل السفينة ، من الملاحظ أن اتفاقية بروكسل لعام 1924 لم تتضمن أي إشارة إلى وجود أو عدم وجود توقيع الناقل ، ولكن هذا الالتزام يجد دعمه في المادة 760 من قانون بحري جزائري ومادة 15 التي تشمل هامبورغ وقواعدها¹.

ب- توقيع الشاحن البحري:

إن التوقيع على مستند الشحن من قبل الشاحن البحري أو من ينوب عنه إلزامي، فهو الطرف الأول المتعاقد مع الناقل ، وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية بروكسل لم تنص على التزام الشاحن بالتوقيع على فاتورة الشحن وكان متسقاً معه حتى معاهدة هامبورغ في هذا الشأن ، باستثناء أن المشرع الجزائري لديه أي مخالفة

¹ علي البارودي، العقود وعمليات بنوك التجارية، الإسكندرية، 1984، ص376

¹ بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص169-170

لأن المادة 760 ، في فقرتها 2 ، تنص على "يجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بالنسخ على وثيقة الشحن وتوقع كل وثيقة من طرف الناقل أو من يمثله الشاحن خلال 24 ساعة¹.

الفرع الثالث:

بيانات وثيقة الشحن المتعلقة بالبضاعة المنقولة

إذا أصدر الناقل البحري سند شحن، فهذا يشير إلى استلامه للبضائع من الشاحن في الحالة الموضحة في مستند الشحن ، ويلعب استلام الناقل للبضائع دوراً رئيسياً في تحديد مسؤوليته.

أولاً- بيانات البضاعة:

تتفق جميع النصوص الدولية² والقوانين الداخلية على أن بيانات التحقق من البضائع ووصفها يقدمها الشاحن إلى الناقل البحري في الممارسة العملية ، كل شاحن أو ممثله هو المسؤول عن الفراغات في مستند الشحن ، وهذه البيانات تحدد جوهر العقد ، وكذلك تحدد كيفية حساب المسؤولية المحدودة للناقل البحري في الحالة التي يُطلب فيها تعويضه ، وفائدة ترقيم الطرود في الحاوية يظهر النقل في استبعاد حساب المسؤولية المحدودة بالوزن لإجمالي الحاويات الموجودة في المجموعة لصالح المالكين الشرعيين للبضائع ، وبالتالي يجب على الشاحن بذل جهد معين لتحديد بيانات البضائع التي سجلت في مستند الشحن ، ويمكن رفع مسؤوليته في حالة الكاذب ، ولكن حيث يتم تكليف وكيل العبور نيابة عن الشاحن لتسجيل هذه البيانات ، يكون الأخير مسؤولاً إذا كان يعمل كتاجر محترف لصالح عدم التواجد في الموقف يتم استخدام البيانات لصالح الشاحن.

ثانياً- قوة هذه البيانات في الإثبات:

تتمتع بيانات مستند الشحن البحري بقوة إثبات خاصة، وهي أداة من أدوات التجارة الدولية وقد ورد في المادة 761 من القانون البحري الجزائري تمنح لمرسل إليه قوة ثبوتية في بيانات وثيقة الشحن، وكذلك في حال

¹ عمار فيصل، المرجع السابق. 101

² تنص المادة 15 في الفقرة 1 من معاهدة هامبورج على ما يلي: يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبياناتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن. وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن وحق الناقل في هذا التعويض لا يعد من مسؤوليته مقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر غير الشاحن وتنص المادة 3/3. بروكسل على ما يلي: "على الناقل أو الريان أو وكيل الناقل بعد استلام البضائع وأحدها 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، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأي طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع حيث تظل قربها ميسورة حتى نهاية السفرة ب - عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الورد، على حسب الأحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة، ج- حالة البضائع وشكلها الظاهر".

استلام البضائع من قبل الناقل تبين كمية في الوثيقة وهذه القواعد الثبوتية نصت عليها معاهدة بروكسل في المادة 3-4 البند 2 "يعتبر سند الشحن المحرر قرينة على أن ناقل البضاعة يسلمها بالكيفية الموصوفة بها" وأيضا تحدثت عليه المادة 16-3 فقرة 6 من قواعد هامبورغ¹.

ثالثا- عدم صحة بيانات الشاحن المتعلقة بطبيعة البضائع:

ونص المشرع الجزائري في المادة 753 فقرة 2 من القانون البحري على أن الشاحن يضمن للناقل صلاحية تصريحه من حيث العلامات وعدد وكمية ووزن البضاعة ، وهو مسؤول عن ذلك أمام الناقل عن الخسائر والنفقات الناشئة أو الناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه الجوانب ، والنصوص الدولية والوطنية ، مثل معاهدة بروكسل 1924 في المادة 3 ، الفقرة 4 ، والقانون البحري الجزائري في المادة 761 لا يعترف بالقوة الاستدلالية للبيانات باستثناء تلك المتعلقة بالعلامات أو عدد الحزم أو الحالة الظاهرة وتكييف البضائع ، بينما تظل البيانات الأخرى المدرجة في مستند الشحن خاضعة للقواعد العامة، حيث أن الناقل دائما لديه إمكانية لإثبات عدم الصلاحية والدقة ، واعتبرت قواعد روتردام 2008 أن الشاحن هو الضامن لصحة المعلومات المقدمة إلى الناقل ويجب أن تكون صحيحة وصحيحة ومتسقة ، وإلا ستكون المسؤولية تجاه المزود تحركت على أساس تقديم معلومات خاطئة وغير صحيحة بخصوص البيانات².

المطلب الثاني:

أشكال وثيقة الشحن البحري

تنص المادة 1/203 من قانون التجارة البحرية على أن سند الشحن يُحرر باسم شخص معين أو بأمره أو لحامله ". يتضح من هذا النص أن هناك ثلاثة أشكال لبوليصة الشحن. على الشكل الذي يتخذه³.

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري لبضائع وفقا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية حقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2011/2012، ص.56.

² زيان إناس مامة، أحكام سند الشحن في عقد النقل البحري لبضائع، مذكرة ماستر، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة بلحاج بوشعيب عين تموشنت، 2021/2022، ص.19.

³ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص301

أولاً- وثيقة الشحن لأمر

إنها وثيقة صادرة بناءً على طلب أو بإذن من شخص معين (بناءً على طلب الشاحن أو المرسل إليه) ويمكن التفاوض بشأنها، فتعتبر هذه الوثيقة شكل الذي يقرب سندات الشحن من الأوراق التجارية وذلك بمجرد اشتراط شرط الأمر وينتقل تداوله إلى الطرق التجارية أي عن طريق قواعد التطهير¹. وفي هذا الصدد يجب علينا ذكر "الأمر" صراحة أمام اسم المرسل إليه في المستند حتى يمكن تعميمها بالتأييد. ويخضع هذا التطهير لأحكام قانون التجارة المتعلقة بالمصادقة على الافتتاح وفقاً لأحكام قانون التجارة في المواد 396 إلى 402 من القانون التجاري²، وينتقل حق الذي يمثله السند إلى المظهر إليه. ويقتصر التطهير على مجرد توقيع المظهر على ظهر سند الشحن بشرط تأريخه ويترتب على تطهيره نقل ملكية البضاعة وحيازتها للمظهر له، ومن ثم لا يجوز للربان تسليم البضاعة إلا له و لو كان التطهير على بياض و لا يجوز له أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفوع التي قد تكون له تجاه الشاحن المظهر، ما لم يثبت أن المظهر إليه يتصرف بالوكالة عن الشاحن. وعلى خلاف الأوراق التجارية لا يقوم التضامن بين الموقعين ولا يشمل ضمان المظهر إلا وجود البضاعة المشحونة وصحة العقد³.

ثانياً- وثيقة الشحن للحامل:

يجوز أن يكون سند الشحن لحامله ثم تنتقل الملكية عند التسليم أو المناولة التي تسلم فيها البضاعة لمن يحمل بوليصة الشحن عند وصولها، ونادراً أن تكون بوليصة الشحن لحاملها ، وذلك لخطر الضياع والسرقة التي يتعرض لها مالكيها. يتعرض. ويحدث أن يقوم الإنسان بشحن البضائع التي يمتلكها وينوي بيعها أثناء سفرها أثناء النقل. في مثل هذه الحالة، لا يستطيع الشاحن تحديد الشخص الذي يتلقى المرسل إليه البضائع عند وصوله بعد شرائها من الشاحن ، وقد لا يكون الشاحن راضياً عن إصدار بوليصة الشحن⁴. تنتقل ملكية سند الشحن إلى حاملها عند التسليم، بشرط أن يثبت سند الشحن أنه قابل للتداول ويكون باسم المرسل إليه، مما يمنح حامله الحق في التصرف في البضائع واستلامها لا يمكن للمالك أن يرفض ذلك أظهر له البضائع ونادراً ما يلجأ إلى هذا النوع من الخزانات لأن يعرض مالكيها للخطر في حالة الضياع أو السرقة⁵.

ثالثاً- وثيقة الشحن الاسمية

تكون بوليصة الشحن باسم شخص معين، وسند الشحن الاسمية غير قابلة للتداول بالوسائل التجارية، ولإرسالها

¹ علي طاهر البياتي، التحكيم التجاري البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 26

² قام المشرع الجزائري بتنظيم أحكام تطهير السفن في القانون التجاري في المواد 07 ابتداء من المواد 396 إلى 402

³ دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، السنة الأولى ماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة

أبي بكر بلقايد تلمسان، 2020/2019، صص 67-68

⁴ علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص. 26.

⁵ موسى حسن طالب، القانون البحري، ط 01، دار ثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 111

من الضروري اتباع إجراءات نقل الحق المدني، الحوالة كما هو مقرر في المادة 239 من التقنين المدني الجزائري الباب الرابع الفصل الأول¹.

لا يتم قبول دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا تم رفعها من قبل شخص لم يرد اسمه في السند، ولا كشاحن أو مرسل إليه أو متنازل له، ما لم يستنتج من محتويات المستند نفسه أن المرسل إليه ملزم بإثبات هويته الخاصة من أجل تسليم البضائع في ميناء الوصول، فالناقل لا يسلم البضائع إلا عن طريق إظهار وثيقة الشحن، وتشارك وثيقة الشحن الاسمية في جميع وظائف وخدمات وثيقة الشحن لأنها تمثل البضائع باعتبارها الوظيفة المهمة لها وهذا ما سمح لها بتعامل بها².

¹ تنص المادة 239 من قانون المدني بأنه {يجوز للدائن ان يحول حقه الى شخص اخر الا اذا منع ذلك نص القانون، او اتفاق المتعاقدين، او طبيعة الالتزام وتتم حوالة دون الحاجة الى رضا المدين {

² علي طاهر البياتي، المرجع السابق، ص.26.

ملخص الفصل:

وثيقة النقل البحري للبضائع هي وثيقة تستخدم في الشحن الدولي للبضائع عبر البحر، تُستخدم هذه الوثيقة لتأكيد استلام الشحنة وتفصيلها وحماية حقوق الشحنة والمستلم. يتم إصدار الوثيقة من قبل الناقل (الشركة المسؤولة عن نقل البضائع) ويجب أن تحتوي على معلومات مثل اسم الشحنة ووزنها وحجمها ونوعها وعنوان المستلم وتفصيل المسار البحري والتوقيت المتوقع للوصول. تعتبر وثيقة النقل البحري للبضائع أيضًا وثيقة قانونية تثبت أن الشحنة تم نقلها بشكل صحيح وتؤكد ملكية الشحنة. يتم استخدام هذه الوثيقة أيضًا في التأمين والجمارك ويمكن استخدامها لتمويل الشحنة، ووثيقة النقل البحري للبضائع يمكن أن تكون بأشكال مختلفة، من بينها وثائق الشحن البحري المختلفة، مثل سند الشحن وغيرها، كما يعتبر حامل لسند الشحن هو الحائز على البضاعة.

الفصل الثاني

وظائف سند الشحن والتحفظات الواردة عليها

تمهيد:

إن الوثيقة التي يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن عند استلام البضائع منه، تعرف بوثيقة الشحن البحري وهي تلعب دور جوهري في إثبات عقد النقل البحري والتي يتجاوز دورها مجرد الإثبات، إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذه الوثيقة فيجوز تداول البضائع بتداولها، كما قد تتم هذه العملية بدون إصدار سند الشحن، فبإمكان الشاحن تسليم البضاعة إلى الناقل البحري دون مطالبته بتزويده بمستند الشحن، حيث يمكنه أن يصدره لاحقاً، حيث يعتبر الالتزام بإصدار سند الشحن دلالة عن تنفيذ الشاحن التزامه بتسليم البضاعة وإيصالها موقعا من طرف الناقل على أساس تسلمه البضاعة.

وعلى غرار العقود التجارية، يجوز إثبات عقد النقل البحري بجميع طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، إلا أن الكتابة فيما يتعلق بعقد النقل يحتملها الممارسات العملية، ذلك أن إثبات عقد النقل البحري يعني إثبات الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن الذي يتضمن بيانات تفصيلية لها علاقة بالبضائع محل النقل، مواعيد التسليم من الأمور التي يمكن ثباتها بشهادة الشهود أو القرائن خاصة فيما يخص الالتزامات والمسؤولية، حتى وإن كانت تقضي القواعد العامة بأنه يمتنع عكس الكتابة إلا بمثلها فيجوز إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على ما جاء به سند الشحن من بيانات ومعلومات لا تطابق الحقيقة ولا تتفق مع الواقع.

كما قد يجوز للناقل أن يرفض تسجيل ما صرح به الشاحن من معلومات متعلقة بالبضاعة، وذلك عندما تتوفر لديه دواع جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل الكافية للتأكد منها، وبالطبع إذا كان الناقل يقبل بإدراج بيانات البضائع في وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن، وإمضائه على الوثيقة دون اعتراض أو ملاحظة فإنه يعتبر قد تسلم البضاعة مطابقة لهذه البيانات من حيث الكم والحالة الظاهرة، غير أن الناقل له إمكانية حماية مصالحه وهذا من خلال إدراج تحفظات في سند الشحن الخاصة بالبضاعة وحالتها الظاهرة وهذا عندما تكون له أسباب جدية لمشك في مطابقة البضاعة المسلمة له فعلا للمعلومات المصرح بها، أو عندما لا يكون متوافر على الوسائل اللازمة للتحقق منها.

ومع ذلك إن التحفظات التي يقوم الناقل بإدراجها في سند الشحن لها آثار سلبية كونها تؤثر على تداول السند، هذا ما دفع الشاحنين إلى استحداث وسيلة أخرى للتخلص من التحفظات، وذلك بالاتفاق مع الناقلين على إصدار سند شحن نظيف مقابل حصولهم على تعهد من قبل الشاحنين يضمنون فيه تغطية الأضرار التي قد تلحقهم جراء رجوع الغير عليهم، وهذا التعهد يعرف بخطاب الضمان الملاحي وعلى هذا تطرقنا في المبحث الأول إلى إثبات وثيقة النقل البحري للبضائع، والمبحث الثاني بعنوان خطاب الضمان الملاحي في ظل غياب التحفظات.

المبحث الأول:**وظائف وحجية إثبات وثيقة النقل البحري للبضائع**

إن لوثيقة النقل البحري للبضائع أهمية في كونها سند يساعد الحامل القانوني لها من التصرف بالبضاعة رغم أنه لم يستلمها بعد فهو المستند الوحيد الذي يمثل البضاعة بحراً إذ أنه مزود بقوة ثبوتية للبيانات المتعلقة بالبضاعة، وعلى هذا قسمنا هذا المبحث إلى وظائف وثيقة الشحن البحري كمطلب أول، وحجية وثيقة النقل البحري لها كمطلب ثاني.

المطلب الأول:**وظائف وثيقة الشحن البحري**

أمام التطورات التي شهدتها حيث تحولت من رسالة إلى مستند يمثل البضاعة المنقولة بحراً ويقوم مقام حيازة البضاعة ذاتها وبالتالي صارت تلعب دوراً مهماً في المبادلات التجارية، ومن ثم أصبحت لها قوة ثبوتية من خلال البيانات المدرجة فيها ما جعلها أداة تثبت وتمثل البضاعة فيما بين أطرافها، وعليه قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين تمثل الفرع الأول في وظائف وثيقة الشحن البحري، أما الفرع الثاني ففي حجية وثيقة النقل البحري للبضائع.

الفرع الأول:**القوة الثبوتية لوثيقة الشحن البحري**

بعد مناقشة بوليصة الشحن وشكلها وبياناتها، لا بد من معرفة ما تفعله الوثيقة بعد اعتماد نسق معين واحتواء البيانات اللازمة، لأن عقد الشحن البحري من أهم العقود الدولية في التجارة الدولية والبحرية بوليصة الشحن هي العمود الفقري لوجودها، ومن أجل التعرف على هذه الوظائف، يجب ملاحظة منذ البداية أن وظيفة بوليصة الشحن قد تطورت وتتنوعت بمرور الوقت بعد أن أصبحت دليلاً لإثبات الشحنات على سطح السفينة، تطورت لتصبح أداة لإثبات عقود نقل البضائع وسندات الملكية، مما يجعلها أداة ائتمان والمعاملات نلخص هذه الوظائف على النحو التالي:

أولاً: إثبات استلام البضائع:

بوليصة الشحن البحري هي وثيقة نقل صادرة بين الشاحن والناقل من أجل تسليم البضائع إلى المستلم بطرق مختلفة مثل الآلات الكاتبة أو أجهزة الكمبيوتر وبالتالي فإن سند الشحن، سواء في شكله الورقي التقليدي أو شكله الإلكتروني، هو سند ملكية، ما لم تكن هناك تحفظات تحد من هذه الوظيفة، كما يجب أن يكون سند الشحن قابلاً للتنفيذ أيضاً ضد المصدر ويمنح حامله القانوني الحق في استلام البضائع والتصريف فيها حتى تصبح سند ملكية¹.

¹رشا علي الدين، النظام القانوني لسندات الشحن البحرية الدولية - الاختصاص القضائي والاختصاص التشريعي -، مجلة العلوم الاقتصادية والقانونية، ع.02، ج.01، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، 2019، مصر، ص.554.

كما تجدر الإشارة إلى أن سند الشحن هو إيصال يتسلم البضاعة، يعترف فيه الناقل بتسلم البضاعة المسلمة إليه فهو إيصال يبين كمية البضاعة المشحونة وحالتها عند الشحن كما يبين عالمتها المميزة ونوعيتها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضاعة كما تسلمها كمية ونوعاً حيث تبدأ مسؤولية الناقل عن البضائع من تلك الواقعة، يسأل الشخص الذي وقع مسند الشحن وسلمه إلى الشاحن عن التاريخ الحقيقي للشحن الذي يفترض أنه الذي يثبت في السند¹.

ثانياً: وثيقة الشحن أداة تمثيل ملكية البضاعة

تمثل بوليصة الشحن البضائع التي تم دفع ثمنها واستبدالها، مما يجعل البضاعة جزءاً من بوليصة الشحن، والتي يعتبر حاملها مالكا للبضائع، وما يعنيه سند الشحن للبضائع يسمح بجميع العمليات التجارية على البضاعة أثناء الرحلة البحرية، مثل المبيعات والرهن وما إلى ذلك، يقوم بتسليم بوليصة الشحن إلى المشتري أو يتم تعهده بدلاً من تسليم نفس البضائع إلى الدائن².

من أجل اعتبار سند الشحن عقد ملكية، فإن سند الشحن يمثل البضائع التي يتم نقلها ويحق لحامل سند الشحن التصرف في البضائع أثناء الرحلة البحرية. للشاحن الحق في المطالبة بالبضائع من الناقل في ميناء التفريغ³. كما ان تسليمها يقوم مقام تسليم البضاعة وفقاً للمادة 759/2 من القانون البحري.

ثالثاً: سند الشحن أداة لإثبات عقد نقل البحري للبضائع

يتداخل سند الشحن بعقد النقل، حيث يعتبر في بعض الأحيان أنه عند النقل، لأن أصحاب البضائع الصغيرة لا يسبق عملية شحن بضائعهم وإصدار سند الشحن، إبرام عقد النقل للبضائع، وإنما يقوم صاحب البضائع بعملية واحدة، تتمثل باتفاق على نقل البضائع وشحنها وإصدار سند شحن، ومع ذلك فإن الرأي الراجح لا يعتبر سند الشحن هو عقد النقل، وإنما إثبات إن سند الشحن إثبات جيد لعقد النقل البحري، ولكنه ليس العقد

¹ سعيد سعيد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2019، ص. ص. 34.33.

² لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، ط. 02، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2003، ص. 93.

³ كمال حمدي، القانون البحري، ط. 03، مصر، منشآت المعارف، د. س. ن. ص. 425.

نفسه حيث إنه إما ان يحتوي الشروط العقدية أو يشير إليها إذا كانت مطبوعة في نموذج منفصل عن العقد نفسه¹.

الفرع الثاني:

حجية وثيقة النقل البحري للبضائع

تكون أصالة مستند الشحن في تمثيل البضائع عندما تكون في أيدي الآخرين لتسهيل عملية المعاملة وبالتالي فإن صاحب المستند لديه حيازة رمزية للبضائع بدلاً من الحيازة الفعلية ويمكن القول أن لحامل الوثيقة عدة حقوق لأن له الحق في المطالبة بتسليم البضاعة في ميناء التفريغ وحق التصرف في البضاعة وهذا ما يعطيه حق الرجوع. يدفع الناقل للتعويضات والخسائر التي مسؤولة. لذلك، فإن البضائع التي يصفها الشاحن هي أدوات تمثل البضائع نفسها، هي أيضاً أداة للشحن البحري نفسها ، لأنها تتضمن شروط النقل².

لذلك، سنبين في هذا القسم صلاحية بوليصة الشحن بين الناقل والشاحن وصلاحيتها تجاه الأطراف الثالثة، وكذلك المكان المعتمد لوثيقة الشحن البحري ، من خلال :

أولاً: حجية سند الشحن فيما بين طرفيها (الناقل والشاحن):

يعتبر مستند الشحن وثيقة تثبت الالتزام بين الطرفين سواء للمصادقة على عقد النقل وشروطه، أو العملية التي تم من خلالها شحن البضائع وتسليمها إلى شركة النقل بالشروط وبالطريقة وفي التاريخ المحدد في مستند الشحن ، في ضوء عدم مسؤولية الناقل عن البضائع ما لم تفقد أو تالفة أثناء العبور أو تأخر التسليم ، يعتبر الشاحن مسؤولاً عن صحة البيانات المتعلقة بهذه البضائع ، فهو يضمن صحة إقرارات الناقل فيما يتعلق بالبضائع (العلامات والأرقام والوزن) ، يكون الناقل مسؤولاً عن جميع الخسائر والنفقات الناشئة عن الأخطاء المتعلقة بهذه الجوانب ، وإذا كان للناقل أسباب جدية ، فيجوز للناقل إبداء تحفظات للشك في ذلك أو ليس لديه وسيلة للتحقق منها³.

¹ سعيد سعيد، المرجع السابق، ص.34.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص.328.329.

³ تنص المادة 753 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، على "... يعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية وزن البضائع ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي".

فيما يتعلق بالأدلة المقبولة على عكس ما ورد في مستند الشحن، يجب التمييز بين الناقل والشاحن، بحيث إذا كان الدليل ضد الناقل، يكون عقد النقل دائماً تجارياً. حرية الإثبات، بجميع وسائل الإثبات، خلافاً لما هو مذكور في مستند النقل، ينطبق نفس المبدأ على الشاحن أو المرسل إليه إذا كان عقد النقل تجارياً بالنسبة لهم¹.

إذا كان عقد النقل بين الشاحن والمرسل إليه هو عقد نقل غير تجاري، فلا يجوز للناقل أن يشهد كتابياً على عكس ما هو مسجل في مستند النقل، أو استبداله في شكل بيان أو قسم. وفقاً لأحكام القانون المدني، فيما يتعلق بنطاق هذه السلطة، فهي نسبية وليست مطلقة، لأن أي طرف في بوليصة الشحن يمكن أن يقدم أدلة مخالفة لسند الشحن².

ثانياً: حجية وثيقة النقل البحري بين أطرافها والغير

لا تقتصر أصالة سند الشحن على الناقل والشاحن، حيث إنها تؤثر على الأطراف الثالثة، والتي تُعرّف على أنها كل شخص ليس طرفاً في إبرام عقد الشحن البحري، والذي له الحق في الاهتمام. مع أداء العقد، مما أدى إلى الامتثال للعقد. الاحتمال، نظراً لأن العقد يعتبر حدثاً بالنسبة له، والذي يمكنه إثباته بطرق إثبات مختلفة تتعارض مع البيانات الواردة في هذا المستند، وبالتالي فإن الناقل أو الشاحن ملزمة بالبيانات الواردة فيه ضد الغير³.

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن كل من له مصلحة في عملية النقل قد يكون طرفاً ثالثاً، إذا لم يكن هو المرسل، فهو المرسل إليه، والمؤمن على البضاعة هو العلاقة الأجنبية في العقد، الشحن هو حجة مطلقة ضد طرف ثالث حسن النية، والبيانات الموجودة في بوليصة الشحن هي دليل موثوق به مطلق لصالح طرف ثالث مهووس به لمصلحته الخاصة. كلا الطرفين، الطرف الثالث يمكن أن يثبت العكس من خلال طرق الإثبات المختلفة، بما في ذلك الأدلة، ولكن إذا كان لدى الطرف الثالث نية خبيثة، مثل حقيقة أن البيانات

¹بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص174.

²وهيب الأمير، القانون البحري، د. ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008، ص.177.

³هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص.222.

الواردة في بوليصة الشحن غير صحيحة. في مثل هذه الحالات، يجوز للناقل أو الشاحن تقديم أدلة على عكس ما هو مذكور في بوليصة الشحن¹.

وعليه نستنتج أن الهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة يكمن في مواجهة الغير في تعزيز الثقة به، الأمر الذي سيمكن الشاحن من تداوله للغير عند بيع البضاعة دون صعوبات، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات².

ثالثاً: محل حجية وثيقة النقل البحري في الإثبات

إن سبب ازدهار التجارة الدولية هو الوظيفة التي يقوم بها سند الشحن وذلك بتمثيل البضاعة، إذ بفضل هذه الوظيفة سهلت المعاملات التجارية، إذ يستخدم هذا السند كأساس لعمليات البيع التجاري الدولي، فبفضله تباع البضائع أو ترهن قبل أن تصل، ويسلم سند الشحن للمشتري، أو للدائن المرتهن في مكان تسليم البضاعة ذاتها، كما يعتبر أداة لإثبات واقعة الشحن، وذلك لكونه يتضمن شروط النقل وكل البيانات المتعلقة به³.

البيانات المتعلقة بتميز البضائع وكميتها، ووزنها، وحالتها، ومظهرها. بالنسبة للبيانات الأخرى التي يمكن ذكرها في مستند النقل، مثل البيانات المتعلقة بحجم البضائع أو وصفها، فإن هذه البيانات لا تدخل في نطاق تطبيق صحة مستند الشحن وتعتمد قوتها الإثباتية على الأحكام القانونية في كل بلد متعاقد، والتي تنص على أن هذه البيانات الواردة في سند الشحن لا تشكل سوى افتراض بسيط بأن الناقل قد يقدم دليلاً لإثبات أن إحدى البيانات غير صحيحة، مثل طبيعة البضاعة أو قيمتها، وهذا الدليل واضح في العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، ولكن يمكن للناقل أن يؤكد للشاحن أن المرسل إليه سيعيده مقابل رسوم يمنحه إياه⁴.

ويستنتج مما سبق ان النصوص القانونية لمعاهدة بروكسل لسنة 1924 في المادة 3 فقرة 4 وفي المادة 755 ق.ب.ج لا تقر القوة الثبوتية إلا للبيانات المتعلقة بالعلامات عدد الطرود وأوزانها أو الحالة

¹الكلبي نادية، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، م.07، ع.03، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور بالجلفة، الجزائر، 2022، ص.779.

²أحمد محمد خليل، التقنين البحري، د، ط، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010، ص.351.

³مصطفى كمال طه، القانون البحري، د، ط، دار الفكر الجامعي، د، ب، 2009، ص.302.

⁴بودان نسرين، سند الشحن البحري، مذكرة ماستر، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة اكلي محند اولحاج، بويرة، 2015-2016، ص.45.

والتكليف الظاهران للبضاعة، أما البيانات الأخرى المدرجة في سند الشحن تبقى خاضعة للقواعد العامة، فالناقل له دائما إمكانية إثبات عدم صحتها وعدم دقتها، وحتى في مواجهة المرسل إليه¹.

المطلب الثاني:

تحفظات الناقل على بيانات وثيقة النقل البحري

تحفظات الناقل على بيانات وثيقة النقل البحري تمثل البيانات الواردة في سند الشحن حجة، والناقل البحري عادة ما يدرج فيه شروطا تتعلق بإمكانية ابعاده عن المسؤولية التي قد تنتج عن حالة البضاعة او كميتها او تغليفها، كما يعد سند الشحن الخالي من أي تحفظ يتعلق بالبضاعة وحالتها، فقد تدل حالته على حسن تنفيذ البائع التزاماته التي تعهد بها، كما اعتادت المصارف على قبول سندات الشحن النظيفة، بما أنها تعكس الحالة الظاهرية الجيدة للبضاعة عند شحنها، ومن ثم عدم نظافة سند الشحن دلالة على سوء تنفيذ التزامات العقدية، ولأهمية التحفظ الذي يدرجه الناقل في سند الشحن تطرقنا في هذا المطلب إلى تعريف التحفظات وتبيان أهميتها والحالات التي يمكن للناقل إبداء التحفظات من اجلها

الفرع الأول:

تحفظات الناقل على بيانات وثيقة النقل البحري

تمثل البيانات الواردة في سند الشحن حجة، والناقل البحري عادة ما يدرج فيه شروطا تتعلق بإمكانية ابعاده عن المسؤولية التي قد تنتج عن حالة البضاعة او كميتها او تغليفها، كما يعد سند الشحن الخالي من أي تحفظ يتعلق بالبضاعة وحالتها، فقد تدل حالته على حسن تنفيذ البائع التزاماته التي تعهد بها، كما اعتادت المصارف على قبول سندات الشحن النظيفة، بما أنها تعكس الحالة الظاهرية الجيدة للبضاعة عند شحنها، ومن ثم عدم نظافة سند الشحن دلالة على سوء تنفيذ التزامات العقدية، ولأهمية التحفظ الذي يدرجه الناقل في سند الشحن تطرقنا في هذا المطلب إلى تعريف التحفظات وتبيان أهميتها والحالات التي يمكن للناقل إبداء التحفظات من اجلها كفرع أول و الى انواع التحفظات كفرع ثاني.

أولا: مفهوم التحفظات

التحفظات الناقل هي شروط أو تعديلات مضافة إلى وثيقة النقل البحري من قبل الناقل (شركة الشحن أو شركة النقل البحري)، وتتعلق بحقوق والتزامات الناقل المتعلقة بالشحنة المنقولة. يتم تضمين التحفظات

¹الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج. ر. ج.، 28، لسنة 1964.

الناقل في وثيقة النقل البحري لتحديد المسؤوليات والالتزامات التي يتحملها الناقل فيما يتعلق بالشحنة أثناء النقل البحري، نجد أنها تشير إلى أنه يمكن إدراج التحفظات دون تعريف، سواء في ميناء المغادرة أو في ميناء الوصول، وعلاوة على ذلك، في حالة عدم وجود تعريف، لا نجد في النص أنه يستند إلى القانون البحري الوطني، ويعرفه البعض على أنه تصريح الناقل في بوليصة الشحن الذي يتعارض مع المعلومات المقدمة من قبل الشاحن. يكتب على سند الشحن المعلومات التي يراها مناسبة لحالة البضائع أو وزنها أو أبعادها دون التحقق من صحتها من قبل الناقل أو الربان، مما يشير إلى أنه تسلم البضاعة دون فحص للتحقق من الشحنة. العملية ليست بالشيء السيئ، خاصة عندما تتطلب استخدام وسائل لا يملكها الناقل، يجب أن تتم عملية الشحن بسرعة، خاصة في عصر شحن الحاويات، وحتى لا تترك هذه الأخيرة لمدة طويلة إلى حين فتحها وتفتيش محتواها بدقة الأمر الذي يؤدي إلى تعطيل دوران عجلة التجارة الدولية ويكلف الناقل خسارة كبيرة¹.

كما قد تعرض التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ في المادتان 755 و 02/16 إلى مسألة التحفظات، لكن دون أن يقدم تعريفًا له، إلا أن يمكن تعريفه بأنها تصرف قانوني انفرادي صادر من جانب الناقل، يعبر فيه عن الكمية الحقيقية والعلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضاعة كما سلمت له من طرف الشاحن، بهدف نقل عبء الإثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن على عاتق الشاحن أو المرسل إليه².

بينما قام فريق آخر بتعريفها من وجهة نظر التأثير على أنها تعني أن البيانات الموضحة في بوليصة الشحن فيما يتعلق بالبضائع التي يحتفظ بها الناقل ليس لها قوة إثباتية ضد الناقل لأنهم لا يستطيعون في الواقع استلام نفس البضائع كما فعلوا. دليل الناقل. بالإضافة إلى ذلك، فإن هذه البيانات التي يحتفظ بها الناقل ليس لها قيمة إثباتية مقابل شركة النقل لأنه لا يمكن استخدامها كدليل على أن شركة النقل قد استلمت البضائع بالفعل. تتضح أهمية البضائع المطابقة لها والمحجوزة في حالة النقل الداعم المباشر عندما تكون العملية لنقل البضائع من قبل عدة شركات نقل، من أجل تسهيل عملية إثبات عدم وجود خطأ، يجب أن تكون مصلحة كل ناقل في بوليصة الشحن، قم بتضمين التحفظات المتعلقة بجودة أو طبيعة البضائع، لأنه عندما لا يكون

¹ عبد القادر عطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، ط. 01، دار الثقافة والنشر، عمان، الأردن، 2009، ص. 237.

² خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة ماجستير، قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة محمد معمر، تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص. 18.

لدى الناقل الأخير أو أسلافه أي تحفظات بشأن حالة البضائع، فمن المفترض أن آخر ناقل قد استلم البضائع وفقاً لبيانات بوليصة الشحن¹.

ثانياً: شروط صحة التحفظات:

يجب توفر الشروط حتى تكون وثيقة الشحن صالحة ، أي أنها تتوافق مع البيانات القانونية ، ويجب أيضاً أن يكون التحفظ مؤرخاً وموقعا من قبل شخص مجهول ، ويجب أيضاً أن يكون محددا ومعقول ، وتبطل جميع التحفظات العامة والمطبوعة. وهذا يحمل في طياته عرضاً للجهل، فالقضاء الفرنسي يعترض على مثل هذه التحفظات لأنها تقتصر إلى السببية والخصوصية ، ويتطلب أيضاً وجود علاقة سببية بين الضرر الذي يلحق بالبضائع والتحفظ على خطاب الضمان ويجب أيضاً أن يكون على الأقل. في مستند النقل قم بإجراء حجز بحيث يمكن الاحتجاج به عند مواجهة المرسل إليه، وإذا حدث ذلك وأرسله الناقل إلى الشاحن في رسالة منفصلة عن السند ، وفي هذه الحالة فقط بين الناقل والشاحن لا يمكن للحجز يتم الاحتجاج بها ضد المرسل إليه ، لأنه ليس على علم بذلك ، وفي تطبيق نظرية النسبية لأثر العقد ، لأن العقد لا ينتج آثاره إلا بين طرفين في العلاقة²

ثالثاً: آثار التحفظات

للتحفظات أثر قانوني هام بشرط استيفاء شروطها السابقة، لأن الرأي الفقهي الأكثر صحة هو أن التحفظات هي وسيلة لتحويل عبء الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو حتى المرسل إليه دون جعل الناقل. وثيقة الشحن، لذلك يجب على كل من يدعي صحة البيانات أن يثبت ذلك ، إما الشاحن أو المرسل إليه (حامل بوليصة الشحن). كما يجوز للناقل في علاقته بالشاحن إثبات ذلك خلافاً للبيانات الواردة في بوليصة الشحن، حتى لو كان سند الشحن صادراً بطريقة صحيحة ، حيث يجوز إصدار خطاب ضمان بجانبه. لا يمنع ذلك من إثبات مخالفته للبيانات الواردة في سند الشحن المحتوى المتناقض، طالما أنه لا يسبب ضرراً لطرف ثالث ليس طرفاً في إثبات حق الدائن. أما الدليل على عكس ذلك، فيطبق مبدأ حرية الإثبات في الأمور التجارية ، مما يسمح بإثبات عكس ذلك. تم إنشاؤه كتاباً بطرق مختلفة، وينطبق على العقود البحرية كأعمال تجارية ،

¹ أعمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، د.ع، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، د.س.ن، ص.ص. 137.138.

² زهرة ناجي، سند الشحن البحري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر، 2000-2001، ص.53.

والمعنى هو أنه نظراً لأن بوليصة الشحن موثوقة نسبياً للطرفين ، يحق لكلا الطرفين إثبات محتوى الطعن على أي حال ¹.

رابعاً: الحالات التي لا يمكن للناقل ابداء التحفظات

تسمح اتفاقية بروكسل لعام 1924 لشركات النقل البحري بعدم وضع تحفظات على البضائع، إلا في حالتين ، لذلك فهي تحد من حقوق الناقل وتضعها في أحد الخيارين: إما رفض تقديم تعهد لجميع البيانات، أو قبولها ، مع إمكانية الاعتراض عليه في حضور المرسل إليه بشأن عدم مطابقة البضاعة. في كلتا الحالتين، إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في البيانات أو عندما لا توجد وسائل كافية للتحقق من صحتها ، يعتبر التحفظ الذي أجراه الناقل باطلاً وباطلاً لمصيرها ، ولن يؤثر على المسؤولية الأخرى تجاه الشاحن. ومع ذلك، فإن وجود عيب أو تلف للبضائع لا يعفي الناقل من مسؤوليته، حتى لو كان مشمولاً بالحجز ، لأن الأخير يؤدي إلى تحويل عبء الإثبات إلى الناقل إلى الشاحن والمرسل إليه وتقديم الأدلة ، بما في ذلك القرائن. طرق الإثبات المتاحة، وهذه الحالات هي²:

الحالة الأولى: توفر أسباب جدية لدى الناقل للشك في صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة

لم يعط القانون والفقهاء والقضاء معياراً دقيقاً يمكن القياس عليه مستقبلاً في القضايا الخاصة بالنقل البحري لمعرفة جدية الأسباب للشك في البيانات المتعلقة بالبضاعة، لكن كل ما استطاع الفقه فعله هو إعطاء أمثلة عن الدواعي الجدية، ونذكر منها المثال التالي:

- طرد من القارورات المصروح به أنه في حالة جيدة، يبعث بصوت يدل على زجاج مكسر وسائل يخرج منه، في هذه الحالة له أحسن الأسباب للشك بأن محتوى الغلاف في هلاك وتحفظه قانوني³.

كما أن الناقل لا يسأل إذا توافر لديه سبب حملته على الشك في عدم مطابقة البضاعة للوزن المصروح به من الشاحن، ودون هذا التحفظ في بوليصة الشحن، لكن تتحقق مسؤوليته إذا لم يبد أي سبب لتحفظاته الواردة في سند الشحن، فمدى استفاضة الناقل من التحفظ الذي أدرجه في سند الشحن يتطلب ذكر الأسباب الجدية التي جعلته يشك في صحة البيانات التي قدمها الشاحن، فإذا عجز الناقل عن اثباتها فلا يعتد بالتحفظ

¹خلفي أمين، المرجع السابق، ص.21.

²فيصل عدنان عبد شياح، النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية، ع.02، كلية القانون، قسم الشؤون القانونية، جامعة المستنصرية، بغداد، 2018، ص.461.

³خلفي أمين، المرجع السابق، ص.19.

الوارد في السند، كما تجدر الإشارة إلى تحمل الناقل عبء اثبات جدية الأسباب التي تثير شكوكه في صحة بيانات البضاعة، ويكون ما يدونه خاضعا للسلطة التقديرية للقاضي، كما تلعب الاستحالة المادية وقلة الخبرة التجارية للناقل دورا في عدم اجراء عملية الفحص بشكل دقيق¹.

الحالة الثانية: إذا لم يكن لدى الناقل الوسائل العادية للتأكد من صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة أو لإجراء فحص للبضاعة

إن ورود تحفظات بسند الشحن تضعف من القيمة الائتمانية، ولتفادي هذا الأثر لجأ الشاحنون إلى ابتكار وسيلة يتهربون بها من السندات غير النظيفة، وذلك بأن يعطي الشاحن تعهداً للناقل يعرف بـ "خطاب الضمان" مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات، وبالنظر إلى ما ينطوي عليه الخطاب من غش وضرر قد يلحق بالغير، فقد جرى العمل على ألا يرتب أثر اتجاه الغير².

كما أنه نظرا للتسهيلات المقدمة في مجال النقل البحري في الوقت الحاضر، فإن الناقل يملك بشكل اعتيادي للتحقق من اجمالي وزن البضائع المنقولة حتى لو قام الشاحن بوضعها في حاويات، لكن عندما تقل امكانية الناقل في اثبات عدم امتلاكه للوسائل الممكنة للتحقق من وزنها فإنه يلجأ الى حماية نفسه من خلال وضع شرط مجهولية الوزن بتدوينه الجمالي وزن البضائع في وثائق النقل، وسند الشحن الذي يتضمن ملاحظات تشير الى عيوب في البضاعة أو تغليفها أو يشير الى وزن و عدد أو كمية أقل مما متفق عليه، يجعد سندا غير نظيف، لذلك فإن الشاحن وتجنباً لرفض هذا السند، قد يطلب من الناقل عدم ذكر أي تحفظ فيه، مقابل تعهده من خلال ورقة ضمان بتعويضه عما يظهر في البضاعة من تلف أو نقص، قد يرجع به الغير عليه، بحيث تتضمن كافة التحفظات التي كان الناقل يرغب في أدراجها في سند الشحن، فيقتصر أثر هذه الورقة على ايقاف فعالية السند النظيف في عالقة الشاحن بالناقل ولصحتها يجب ألا تحتوي البضائع على عيب ظاهر فضلا عن إخطار حامل سند الشحن بوجودها³.

¹ فيصل عدنان عبد شياح، المرجع السابق، ص.362.363.

² خلفي أمين، المرجع السابق، ص.20.

³ فيصل عدنان عبد شياح، المرجع السابق، ص.463.

الفرع الثاني:

انواع التحفظات

بالرجوع لأحكام القانون البحري والاتفاقيات الدولية نجدها أنها أشارت لإمكانية إدراج التحفظات دون وضع تعريف لها ، سواء في ميناء القيام أو ميناء الوصول إضافة لغياب تعريف لها اذ نجد في نصوص القانون البحري الوطني في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وجود مصطلح تحفظ بصفة صريحة، فقد عرفها على أنها ملاحظات يدرجها الناقل في سند الشحن وقد تكون متناقضة للمعلومات المقدمة من طرف الشاحن ، فإذا وضع الناقل ثقته في الشاحن فإنه بالمقابل عليه تحمل تبعة الهالك أو النقص في البضائع في مواجهة المرسل إليه رغم أنه في الواقع غير مسؤول على ذلك انه التلف أو النقص قد يكون وجود من قبل أخذ الناقل للبضائع على عاتقه¹.

وعلى هذا يجب على الناقل حماية ومراقبة مصالحه من هذا الخطر، وعليه بإدراج أو بيانات في وثيقة الشحن عند إصدارها، ولكن هذه التحفظات ليست دائما فعالة فقد تكون غير فعالة أيضا، وعليه سنعرض لنوعي التحفظات من حيث التأثير تحفظات فعالة أي مؤثرة وتحفظات غير فعالة أي غير مؤثرة.

أولا: تحفظات فعالة "مؤثرة"

إن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 نصت على التحفظات التي يدرجها الناقل لكن بصيغة سلبية، فالمادة 3فق03 تجبر الناقل بعدم إدراج في وثيقة الشحن، عالقات العدد، الكمية أو الوزن، إذا كان للناقل دواعي جدية للشك في صحة البضائع التي تسلمها، أو إذا لم تكن له الوسائل المعقولة للتحقق منها²، ونفس المضمون نجده في المادة 755فقرة 1 من قانون بحري جزائري الذي نص على أنه "يمكن للناقل أن يرفض تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

¹تنص المادة 16/1 من اتفاقية هامبورغ على أنه "إذا تضمن سند الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع، أو علاماتها الرئيسية، أو عدد الطرود أو القطع، أو وزنها أو كميتها، يعلم الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع الملقاة فعال أو للبضائع المشحونة إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون" أو تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في ذلك، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا فلي سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه، أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة".

²المادة 03 من اتفاقية هامبورغ، المرجع السابق.

أ- عدد الطرود أو القطع وكمية وزن البضائع عندما تكون لديه دواع جديدة للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.

ب- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدفوعة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصحة عادية حتى نهاية الرحلة¹.

كما ننوه للناقل انه لا يتناسب مع حقيقة عمليات التوثيق الوثائق التي تجرى أثناء شحن البضائع، ففي الواقع الشاحن هو من يملأ الفراغات المخصصة لذلك في وثيقة الشحن التي يصدرها الناقل، من المؤكد أنها تأخذ في عجلة، وهذه التحفظات أو البيان الملائم المدرج في وثيقة الشحن، هو عبارة عن بيان مضاد للبيانات التي يقدمها الشاحن بيانات ممكن فهمها أن الناقل قد أخطأ أو أنه غير متأكد منها².

وكذلك اتفاقية هامبورغ 1978 من خلال المادة 16 ذكرت أن الناقل إذا ما أدرج تحفظات يتعين عليه أن يثبت أوجه عدم الصحة أو الأسباب التي دفعته للشك أو أنه غير متوافر على الوسائل اللازمة، كما أن اتفاقية روتردام 2008 بينت المادة 40فق03 منها أنه يجب على الناقل البحري حالة ما لم يكن متوفرا على الوسائل اللازمة تجاريا التحقق من البضائع والمعلومات المصرح بها، أن يبين ذلك في المستند مع ذكر المعلومات الغير بمقدوره التحقق منها³.

وبالرجوع لنص المادة 756 من ق.ب.ج نجد أن المشرع الجزائري أجاز وسمح للناقل البحري أن يدرج التحفظات والبيانات اللازمة عن حالة البضاعة الظاهرة، وبالتالي أجاز له دراج التحفظات، وذلك من أجل حماية نفسه في مواجهة المرسل إليه عند حلول أجل التسليم، كما ويمكن للناقل البحري أن يرفض ذكر البيانات في وثيقة الشحن البحري، إذا تعلق الأمر بعدد الطرود أو القطع و الكمية وزن البضاعة عندما تكون لديه دواع جديدة للشك في صحتها، إلا أن الناقل البحري يبقى مسؤولا اتجاه المرسل إليه عن جميع البيانات التي تمثل البضاعة في محل النقل، فالناقل البحري ملزم بتسلم بضاعة مطابقة لما هو مذكور في سند الشحن، لذا يجب عليه وتحت مسؤوليته التحري عن مدى صحة البيانات المذكورة والمصرح بها من قبل الشاحن، لأن الشاحن هو من يفترض فيه أن يملئ ويدون البيانات البضاعة على سند الشحن وما على الناقل سوى التحقق منها،

¹المادة 755 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

²بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، أحكام سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، تخصص: قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة بلحاج بوشعيب، عين تموشنت، الجزائر، 2021-2022، ص.33.

³اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة قواعد روتردام لسنة 2008.

وما على الناقل إذا ما كان لديه أسباب جدية تحمله على الشك على صحة البيانات أن يرفض ذكر مثل هذه البيانات على سند الشحن¹.

يتبين مما سبق في النصوص القانونية الوطنية والدولية أن التحفظات المؤثرة هي التي تكون خاصة، وليست عبارة عن ملاحظات عامة، ولا بد أن تكون معللة وواضحة الأسباب وبهذا يجب أن تتم فيها إبراز نقاط الاختلاف بين البضاعة وما قدمه الشاحن من معلومات، ولتوضيح التحفظات الفعالة التي تكون مستوفية للشروط القانونية المطلوبة.

ثانيا: تحفظات غير فعالة "غير مؤثرة"

إن تحفظات غير فعالة هي تلك التحفظات التي لا تتوفر فيها المتطلبات القانونية، يعتبرها القضاء تحفظات غير فعالة أو غير مؤثرة، والتي تسقط قرينة استلام البضائع كما هي معلنة في وثيقة الشحن، فمثال تعتبر بدون أثر التحفظات التي تنص على أن عدد من الحزمات انفكت أو جميع الأكياس المستعملة، كذلك هي مستبعدة التحفظات النموذجية وهي تحفظات ذات صيغ عامة، تدرج بصفة آلية في وثائق الشحن (تكون مطبوعة) أو تكون في شكل طابع أو تأشيرة والأكثر استعمالا الشروط "الوزن مجهول"، والجدير بالتوضيح هنا أن معاهدة بروكسل 1924 والقانون الجزائري يشكلان عائق أمام هذه التحفظات².

وتجدر الإشارة أنّ القانون الفرنسي اشترط أن تكون التحفظات خاصة ومبررة وبالتأكيد هي ليست التحفظات النموذجية بل أن القضاء الفرنسي يطبق النصوص القانونية هذه بدقة وحزم واستقرت أحكامه على اعتبار التحفظات النموذجية غير فعالة ولا تجدي نفعاً، كما أن الناقلين في ظل النقل بالحاويات دائماً يبحثون عن أسباب من خلالها يبررون استعمالهم شرط المفروض بصفة آلية على كل وثائق الشحن الخاصة بالبضاعة، وهذا غالباً عندما تكون البضاعة بمعرفة الناقل، كما قد يكون من طرف الشاحن الحاوية من نوع "Cl" وتحت

¹ ابن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري-دراسة مقارنة-، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2021، ص.160.

² أوجبت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من معاهدة سندات الشحن على الناقل استلام البضائع وأخذها في عهده، وان يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه وثيقة شحن تتضمن إضافة إلى البيانات المعتادة، بيانات أوردتها في البنود (أ، ب، ج) من تلك الفقرة ثم نصت على انه ليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزم بان يثبت في سندات الشحن إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها، أو عندما ال تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها، وبالتالي فيقع عبء إثبات جدية الأسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة هذه البيانات على عاتق الناقل فإن عجز عن الإثبات تعين عدم التعويل على هذا التحفظ.

مراقبة ممثلي الناقل إلا أن ما يشير الانتباه أنه عندما تسلم للناقل البضاعة المشحونة هنا يكون على غير علم بمحتوى الحاوية من نوع " fcl " ، وبالرجوع لأحكام قواعد روتردام 2008 فإن المادة 40 في فقرتها 4 الرابعة بينت أن الناقل حالة ما إذا سلمت له البضاعة في حاوية يمكنه التحفظ على محتوى الحاوية ما لم يكن قد تفقد بالفعل البضائع الموجودة داخل الحاوية، أو لم يكن على علم فعلي بما تحويه الحاوية من مصدر آخر قبل أن يقوم بإصدار سند الشحن¹، ولم تقف الاتفاقية عند هذا الحد بل أضافت بأن الناقل بإمكانه التحفظ على وزن الحاوية مدام أنه لم يقم بوزنها، ولم يكن قد اتفق مع الشاحن على أن الحاوية يجب وزنها قبل عملية الشحن، أو لم يكن لديه الوسيلة التجارية المعقولة لوزن الحاوية².

المبحث الثاني:

خطاب الضمان

تخلق الحجوزات المسجلة في سند الشحن البحري عقبات أمام الشاحن، فمن ناحية لا يمكنه الاقتراض مقابل ضمان البضائع المشحونة ، ومن ناحية أخرى لا يمكنه بيع البضائع أثناء وجودها في بوليصة الشحن. وفقاً لطريقة سند الشحن ، تعتبر الأخيرة من أهم المستندات في الاعتماد المستندي ، لذلك من الضروري التأكد من أن خطاب الضمان متضمناً البيانات التي يحتويها ، متسقاً مع شروط ائتمان ، لذلك إذا كانت وثيقة شحن تحتوي على بعض التحفظات ، بينما تتطلب أهم شيء هو وثيقة شحن نظيف دون أي تحفظ، يجب على البنك رفض دفع الثمن للبائع - الشاحن ، لتجنب هذا التأثير ، اخترعت الحياة العملية هي نوع جديد من المعاملات ، يصدر الناقل سند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان الشاحن ، ويتعهد الشاحن بالتأمين ضد أي تناقضات قد تنشأ بين البضائع المدرجة في فاتورة المحيط الشحن والبضائع عند التسليم ، وبموجب الضمان ، يتعهد الشاحن بتعويض الناقل عن الأضرار التي قد تؤثر على الناقل من خلال الموافقة على إصدار بوليصة شحن بحرية دون تحفظ ، وبالنظر إلى التأثير الشديد لخطابات الضمان على أصالة سندات الشحن في المحيطات ، يحرص المشرعون الدوليون والوطنيون على الموافقة عليها وتنظيم أحكامها، لذلك سنتناول دراسة هذا المبحث في مطلبين وذلك على النحو الآتي :

¹ نصت المادة 40 الفقرة 4 من قواعد روتردام 2008 على: "أنه في حالة ما استلم الناقل البضاعة في الحاوية يمكنه التحفظ على

محتوى الحاوية حتى وإن لم يكن على علم بما يوجد داخل الحاوية"

²بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، المرجع السابق، ص.34.

المطلب الأول:

ماهية خطاب الضمان

إن الحديث عن خطاب الضمان يقتضي بيان المقصود به في القانون الجزائري والفقهاء، وكذا الاتفاقيات الدولية ذات الصلة وكذلك أسباب صدور خطاب الضمان، وأيضا القيمة القانونية لخطاب الضمان البحري.

الفرع الأول:

مفهوم خطاب الضمان

يترتب على التحفظات الخاصة بالبضاعة والتي يقوم بإدراجها الناقل في سند الشحن فقده لقيمه الائتمانية وقدرته على التداول، فلا يستطيع الشاحن الاقتراض بمقتضاه أو التصرف في البضاعة عن طريقه، ذلك تلافيا لهذا الوضع الضار يعتبر خطاب الضمان الوسيلة التي يلجأ إليها الشاحن بغية إقناع الناقل في عدم وضع تحفظات على سند الشحن، هذا يعني أنها تعد ورقة الضد، كوسيلة للإبقاء على نظافة المستند بالتالي هذا الخطاب هو عبارة عن الأوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن¹.

كما يرى الفقه المصري أن "خطاب الضمان عبارة عن وسيلة ابتدعها العمل لتسمح للشاحن بالحصول من لناقل على سند شحن نظيف خال من التحفظات ووفقا لأصحاب هذا الرأي خطاب الضمان عبارة عن "ورقة يحررها الشاحن تذكر فيها التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن وتتضمن تعهد من الشاحن بتعويض الناقل عما يلحقه من ضرر بسبب عدم صحة البيانات التي قدمها الشاحن وأثبتها الناقل في السند دون تحفظ"².

كما أن خطاب الضمان يعد كحل تفاوضي لسند شحن خال من تحفظات، فإذا قام الناقل بالتسليم دون استلام سند الشحن، فسيكون الناقل ملزما بالمطالبات اللاحقة عن الحائز القانوني لسند الشحن، وهنا ستطرح مشاكل مع وصول البضائع المخزنة مسبقا بسبب التأخير في البريد أو التعقيدات المصرفية الناشئة عن فتح الاعتماد المستندي، وعليه خطاب الضمان حل عملي لتأخير تسليم البضائع خلال فترة الضمان الشحن ووفقا

¹ أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل 1924 لسندات الشحن والمعدلة بروتوكول 1968، ومعاهدة هامبورج 1978، والقوانين البحرية العربية، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1989، ص.154.

² أمين سعيد الكوشاب، إشكالية خطاب الضمان وأثره في القانون البحري اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية، مجلة السعيد للعلوم الإنسانية والتطبيقية، م.02، ع.01، كلية الحقوق، جامعة تعز، اليمن، 2018، ص.111.

لذلك يتعهد المرسل إليه بأن يكون صاحبا الحق في استلام البضائع ويتعهد بتسليم الشحن فور وصوله، إذ أنه وبالرغم من صدور خطاب الضمان تبقى التزامات الناقل ثابتة، فيتحمل بموجبه متسلم البضاعة أية نتائج تؤدي إلى الإضرار بالناقل جراء هذا التسليم غير القانوني متعهدا بتعويض الناقل عما قد يتحملة من مسؤولية مباشرة أو غير مباشرة، والغالب أن يقدم المرسل إليه إلى الناقل خطاب ضمان مصرفي بقيمة البضاعة الواردة أو بدون تحديد القيمة، وهذا مقابل أن يقوم الناقل بتسليم البضاعة دون تلقيه سند الشحن استنادا إلى تعهد البنك بأن يدفع له عند أو لطلب منه و بدون التوقف على أية إجراءات أخرى أي مبالغ كون قد التزم بها الناقل جراء هذا التسليم المخالف¹.

الفرع الثاني:

أسباب صدور خطاب الضمان

يمكن أن يرجع سبب تحرير خطاب الضمان إلى دافع مشروع، حيث يكون مؤسسا على الاحتيال أو الغش من قبل الشاحن والناقل، كما يمكن أن يكون الدافع غير مشروع والهدف منه إضرار الغير.

1- خطاب الضمان المشروع :

هو اتفاق يتم إبرامه بحسن نية، وليس على أساس الاحتيال والخداع ، لغرض مشروع ومشرف ، ما لم يكن الخطاب يتعلق بحجز وارد في السند او أي عيوب في البضائع كان الناقل يعرفها أو كان ينبغي أن يعرفها وقت إصدار سند الشحن.²

2- خطاب الضمان الغير المشروع :

هو اتفاق بقصد إيذاء شخص آخر (المرسل إليه)، وبما أن الشاحن والناقل قد يكونان قد تواطأوا على الاتفاقية ، فقد يكون مصدر الاحتيال هو أن الشاحن وحده أصدره بغرض إلحاق الضرر الآخرين ، ومحتوى هذا النوع من الاحتيال هو إخفاء عيوب البضاعة نفسها ، أو عيوب طريقة التغليف ، إلخ. لذلك نجد

¹قماز ليلي إلبياز، خطاب الضمان لغياب سند الشحن-آلية عملية ببدائل قانونية-، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع.06، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2019، ص.17.

²بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، المرجع السابق، ص.25.

جانبا من الفقه أن مثل هذا الاتفاق يشكل خطأ من جانب واحد. يخضع كل من الشاحنين والناقلين لعقوبات قانونية، بينما يعتبر الآخرون الرسائل باطلة لأنها تتعارض مع النظام العام¹.

الفرع الثالث:

القيمة القانونية لخطاب الضمان

خطاب الضمان أو (ورقة الضمان) هو محاولة لإخفاء المرسل إليه حقيقة شحن البضائع بموجب بوليصة شحن نظيفة²، ومع ذلك، تعتبر قواعد هامبورغ أنها غير صالحة وليس لها أي تأثير على الأطراف الثالثة بما في ذلك المرسل إليه، لذلك سوف يتأثر القضاء، ويتم تحديد صلاحيتها بين عقديها (الشاحن والناقل) ولا يمكن الاعتماد عليها في المطالبات المتعلقة بالعيوب أو الأضرار ضد الغير أو المرسل إليه الذي تظل حقوقه دون تغيير تجاه طرف ثالث أو المرسل إليه بموجب سند شحن نظيف غير محجوز مرتبط بالبضائع، إذا كان الناقل يتحمل هذا التعويض، فيجوز له إعادة الشاحن إلى حيازة البضائع والمطالبة ضده بموجب السند³، أما بالنسبة لفقه لا يوجد خلاف حول القيمة القانونية لورقة ضمان لأنها لا تخرج عن قيمتها القانونية التي تعتبر ورقة ضد (conter letter) وسند الشحن الذي يصدر مقابل هذه الأوراق، يكون عبارة عن نوع من الصورية ويقصد بها تظاهر بموقف ظاهر غير حقيقي يخفي وراءه موقف الحقيقي، فسند الشحن في فرضنا يعتبر العقد الظاهر (act apparent) وورقة الضمان العقد الخفي (act secret) والذي اتجهت إليه إرادة المتعاقدين باعتباره العقد الحقيقي⁴.

وبالرجوع إلى القواعد العامة لصورية فإن خطاب الضمان حجة بين أطرافه فقط، وهما الشاحن والناقل باعتبارهما أطراف العقد الحقيقي الذي اتجهت إليه إرادة المتعاقدين، ولا يجوز الاحتجاج به على الغير وبصورة خاصة المرسل إليه الذي يكون من حقه المطالبة بالبضاعة حسب حالتها وأوصافها المدرجة بالوثيقة، ومع ذلك يحق للمرسل إليه التمسك بخطاب الضمان إذا كان ذلك في مصلحته، فشركة التأمين باعتبارها من الغير بالنسبة لخطاب الضمان يحق لها التمسك بهذه الورقة في مواجهة الشاحن أو الناقل لإثبات عدم مسؤوليتها

¹ حمد الله محمد، اتفاقيات الضمان بين الإبقاء والإلغاء - دراسة مقارنة -، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996، ص.30.

² المادة 17فقرة 02من اتفاقية هامبورغ لعام 1978، المرجع السابق.

³ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص. ص.85.86.

⁴ فاطمة عبيسا، أوراق الضمان وحجبتها في ضوء النقل العراقي، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول،

العراق، 2018، ص523

عن العجز أو التلف المتحقق في البضاعة عند الوصول، باعتباره سبب الشحن السابق ولا تسأل عنه الشركة وذلك بموجب عقد التأمين البحري¹

المطلب الثاني:

صحة خطاب ضمان

يعتبر خطاب الضمان الوسيلة التي يلجأ إليها الشاحن بغية إقناع الناقل في عدم وضع تحفظات على سند الشحن، لأن التحفظات الخاصة بالبضاعة والتي يقوم بإدراجها الناقل في سند الشحن يترتب عليها فقدان قيمتها الائتمانية وقدرتها على التداول، فلا يستطيع الشاحن الاقتراض بمقتضاها أو التصرف في البضاعة عن طريقه، وهذا يعني أنها تعد ورقة الضد، فهي وسيلة للإبقاء على نظافة المستند، وبالتالي فإن هذا الخطاب هو عبارة عن الأوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن، كما يعتبر خطاب الضمان من العمليات المصرفية وأحد أشكال الائتمان الغير مباشرة، فبمجرد توقيع البنك والذي ابتكره العرف المصرفي لمواجهة حاجيات المعاملات التجارية الدولية وتزايد المخاطر التي تصاحبها، وكان ظهورها نتيجة لانتقال من سوق عالمي للبيع إلى سوق عالمي للشراء من جهة، وإلى تعقد وتشابك المبادلات الدولية من جهة أخرى، وعلى هذا قسمنا هذا المطلب إلى حجية خطاب الضمان كفرع أول، والجزاء المترتبة عن إصدار خطاب الضمان الملاحي كفرع ثاني، وخطاب الضمان كألية تسليم البضائع دون سند الشحن كفرع ثالث.

الفرع الأول:

حجية خطاب الضمان

نص المشرع الجزائري على خطاب الضمان بمقتضى المادة 757 ق.ب.ج معتبرا أن الاتفاقيات التي يتعهد الشاحن بمقتضاها تعويض الناقل، مقابل حصوله من الأخير على سند خال من التحفظات تكون صحيحة فيما بينهما، ولكن لا يكون لها أثر في مواجهة الغير، بيد أنه يجوز للغير التمسك به اتجاه الشاحن، وهذا ما ذهب إليه اتفاقية هامبورج في المادة 17 معتبرة من خلال الفقرة الثانية أن خطابات الضمان، أو أي اتفاق مماثلا يحتج به في مواجهة الغير كالمرسل إليه وعليه فإن الناقل يبقى ملزما بتسليم البضائع إلى حامل السند

¹ الزهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر-1، 2010/2011،

بحالتها الموصوفة في السند ويتحمل الخسارة التي تلحق بالبضائع دون أن يتمكن من الاحتجاج بخطاب الضمان¹.

أما ما تنص عليه فقرة الثالثة من نفس المادة فهو أن خطاب الضمان صحيح ومنتجا لآثاره فيما بين المتعاقدين، بشرط أن يكون الناقل حسن النية، لا يكون لخطاب الضمان مفعول اتجاه الشاحن، إذا كان قصد الناقل منعدم إدراج التحفظ غش طرف ثالث يكون قد تصرف اعتمادا على هذا الوصف المذكور في السند، ففي هذه الحالة يكون للناقل الرجوع على الشاحن، ويكون مسؤولا عن الخسائر التي تلحق بالطرف الثالث مسؤولية غير محدودة، وهذا وفق ما جاء في الفقرة 4 من المادة 17 من اتفاقية هامبورج².

الفرع الثاني:

الجزاء المترتبة عن إصدار خطاب الضمان

تنقسم خطابات الضمان إلى خطابات مشروعة وغير مشروعة، كما أنها حماية للطرف الضعيف ولا بد من وضع عقوبات للحد من هذه التصرفات، وقد أجمعت النصوص القانونية والآراء الفقهية على عدم وجود أية حجية لخطابات الضمان البحري في مواجهة الغير، وعليه سنحاول التمييز بين العقوبات القانونية المترتبة على إصدار خطاب الضمان المشروع وخطاب الضمان غير المشروع:

أولا: الجزاءات القانونية المترتبة على خطاب الضمان مشروع

سننظر في هذه الجزئية إلى الجزاء القانوني المترتب على إصدار خطاب الضمان المشروع بين الشاحن والناقل، بين أطراف خطاب الضمان البحري والغير

1- بين الشاحن والناقل

إذا كان الغرض من إصدار خطاب الضمان مشروعا، فإنه يكون صحيحا بحكم القانون وتكون له حجية نسبية بين الناقل والشاحن³.

وبالتالي يلتزم كل منها (الناقل والشاحن) بما ورد فيه من شروط، من أهمها التزام الشاحن بإرجاع التعويض الذي يكون قد تحمله الناقل من جراء رجوع صاحب الحق في البضاعة عليه، وذلك عند اكتشافه أن

¹ بوعزة شهرزاد هند، بن زيان إيناس مامة، المرجع السابق، ص.25.

² المادة 17 فقرة 04 من اتفاقية هامبورج لعام 1978، المرجع السابق.

³ حمد الله محمد، المرجع السابق، ص.91.

البضاعة معيبة أو ناقصة.... أما إذا كان الشاحن هو نفسه المرسل إليه، فيقع عليه التزام عدم مطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر أو التلف الذي لحق بالبضاعة¹.

2- بين أطراف خطاب الضمان البحري و الغير :

لا توجد الخطاب الضمان أية حجية في مواجهة الغير حتى وإذا كان مشروعاً ولا يتعارض مع النظام العام والآداب فهو عديم الأثر في مواجهة الغير، وبالرجوع لأحكام النصوص القانونية والدولية والوطنية وخاصة اتفاقية هامبورغ و كذا القانون الفرنسي لسنة 1966 من خلال المادة 20 فإن الجزاء الوحيد الذي يمكن تطبيقه في هذه الحالة هو عدم نفاذ خطاب الضمان لو كان مشروعاً في مواجهة الغير حسن النية ولا يمكن القول ببطلانه لأنه إذا كان كذلك لما أمكن أن يتمسك به في مواجهة أحد أطرافه اتجاه الآخر².

أما بخصوص المشرع الجزائري فقد نص في المادة 757 من القانون البحري الجزائري، أنه يجوز للغير التمسك بخطاب الضمان اتجاه الشاحن إذا كان الغير سيئ النية، وبالتالي الضمان نافذاً في حقه والجزاء المقرر للغير في هذه الحالة هو حرمانه من الرجوع بالتعويض على خطاب يصبح أي من الناقل أو الشاحن، أما إذا كان الغير حسن النية يمكنه التمسك بخطاب الضمان المشروع في مواجهة الشاحن في الحالة التي يكون فيها من مصلحته التمسك به، وذلك إذا كان هذا الغير مثل شركة التأمين أي المؤمن على البضاعة والتي تكون من مصلحتها إثبات وجود خطاب الضمان حتى تتمكن من الرجوع على الشاحن مبلغ التعويض الذي دفعته لصاحب الحق في البضاعة³.

ثانياً: الجزاءات القانونية المترتبة على خطاب غير مشروع

إن الجزاءات التي يجب تطبيقها على خطاب الضمان البحري غير المشروع، حيث إن الجزاء المترتب على أطراف خطاب الضمان هو البطلان المطلق، أما في العلاقة بين أطراف الخطاب والغير حسب النية فهناك عدة جزاءات وعلى هذا نميز بين النوعين كالآتي:

1-الجزاء المترتب عن تحرير خطاب الضمان البحري غير المشروع في العلاقة بين أطرافه :

¹المادة 757فق03من قواعد هامبورغ 1978، المرجع السابق.

²عمار فيصل، المرجع السابق، ص.231.

³حمد الله محمد، المرجع السابق، ص.93.

ينص الفقه بالإجماع على أن خطاب الضمان غير القانوني الصادر عن الشاحن والناقل لجعل بوليصة الشحن بريئة غير صالحة تمامًا عندما يكون كلا الطرفين على علم بعيوب البضائع. بما يتفق مع البيانات الواردة في بوليصة الشحن. يؤدي هذا الحقد إلى إبطال الخطاب. ويكون الضمان باطلاً تمامًا في علاقته الخاصة، تمامًا كما أن البطلان مبني على وجود الاحتيال وإثباته لأطراف الضمان، وبالتالي حرمان الناقل من الحق في التعافي من الشاحن التعويضات المتفق عليها في الضمان، كما هو الحال بالنسبة للإخلال بالنظام العام والآداب العامة، فإن الضمان غير القانوني غير صالح، لأنه ينطبق على الضمانات. المادة 17 Fq 02 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978، عن طريق المراسلة، يخفي الطرفان عيوبًا في البضائع وقت الشحن، مما يؤدي إلى سند شحن مزور إلى طرف ثالث قد يدفع مباشرةً عند استلام بوليصة الشحن، وإقناع الشاحن بأن البضاعة سليمة بما يكفي لتحمل مخاطر الطريق، مع العلم أن الناقل ملزم بتسليم ما تم شحنه وأنه ملزم بالحصول على النتيجة¹.

كما يمكن أن يكون هذا الغير المؤمن على البضاعة إذا تضررت البضاعة إلى حد كبير مما أدى إلى نقصها بالرغم من ذلك قام الناقل بإصدار سند الشحن نظيف، فإنه بعمله هذا يعد شريكا للشاحن في الغش والاحتيال، ويمكن أن توقع عليهما (الناقل الشاحن عقوبة الغرامة أو الحبس طبقا لقواعد قانون العقوبات فضلا على من بطلان خطاب الضمان ولا تكون له أية قيمة قانونية وهذا طبقا لنص المادة 546 القانون البحري الجزائري²، والتي بينت أن كل من قام أو حاول القيام بإبرام عقد باستعماله الأوراق مزورة فإنه تسلط عليه عقوبات نص عليها المشرع من خلال المادة 222 من قانون العقوبات الجزائري والتي تعاقب كل من قد زور أو زيف رخصا أو شهادات أو وما بعدها كتابات الخ... التي تصدرها الإدارات العمومية يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى ثلاث سنوات ... وبغرامة من 1500 دج إلى 15000 دج.

2-الجزاء المترتبة على تحرير خطاب الضمان غير المشرع في العلاقة بين أطرافه و الغير :

¹ أعمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، مجلة دراسات قانونية وسياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، د.س، ص156.

² تنص المادة 546 من الأمر 48-05 لمتضمن القانون البحري الجزائري، ينص على: "يعاقب كل شخص يبرم أو يحاول إبرام تعهد بحري، يعمد إلى تقديم أوراق هوية أو وثائق مزورة، طبقا لأحكام المادة 222 من ق. ب. ج.".

إذا ما تبين أن خطاب الضمان هو غير مشروع في مواجهة الغير حسن النية، ترتب على ذلك عدة جزاءات قانونية تتمثل في:

أ- عدم إمكانية الاحتجاج بخطاب الضمان في مواجهة الغير:

لا يجوز الاحتجاج به في مواجهة الغير مهما كان الدافع إلى تحريره، كون هذا الأخير لم يكن حاضرا وقت إبرام العقد، وهذا ما أقره القضاء الفرنسي، حيث قضى بإلزام الناقل بتعويض الغير عن كامل الأضرار التي تكبدها بسبب عدم مطابقة البضاعة المسلمة له فعلا للبيانات المدونة في سند الشحن النظيف، المادة 2/20 تحرم الناقل من أي إمكانية لفرض أو الحد من مسؤوليته. بالنسبة للضمان، يتم تنظيمه كخطاب مضاد، مما يعني أنه يقع في نطاق المادة 1321 من القانون المدني الفرنسي وبالتالي فهو باطل في نظر الأطراف الثالثة. ومع ذلك، يمكن أن تعمل هذه الرسالة مع الشاحن (المادة 20/1 من قانون 1966 المذكور أعلاه). دعوى ضد الشاحن من قبل طرف ثالث يعمل كبائع، إذا كان الطرف الثالث على علم بالسند الذي أدى إلى دين يُسمح بالبقاء مستحق¹. يعد خطاب الضمان في العلاقة بين الناقل والغير خطأ من جانب الناقل، لذا يحق للمرسل إليه مطالبته بالتعويض عن الضرر الذي لحق به بسبب التدليس الذي كان ضحية له، كما يعد خطأ الناقل تقصيرا تحكمه القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية وليس خطأ تعاقدى ناشئ عن عقد لأنه لم يكن طرفا في عقد النقل البحري، ويترتب على هذا حرمان الناقل من التمسك في مواجهة الغير بالمواد الخاصة بمواعيد الأخطار عن التلف أو الهلاك الغزلي طبقا لنص المادة 790 من القانون البحري الجزائري².

ب- إعفاء الناقل من التمسك بالعيب الذاتي للبضاعة:

ينشئ العيب الذاتي عن طريق طبيعة البضاعة أي بدون تدخل من الناقل وإن من التزامات الناقل البحري نقل البضاعة كاملة عبر البحر محافظا على سلامتها و في الميعاد المحدد، وعلى هذا فهو يسأل عن الهلاك أو التلف و التأخير وإن العيب في البضاعة لا يكشف عند قيامه ولا يكون مذكور في خطاب ضمان أو سند النقل، و هذه المسؤولية لا يمكن دفعها إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبي المتمثل في القوة القاهرة و العيب

¹ بسعيد مراد. المرجع السابق، ص72

² تنص المادة 790 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، تنص على: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها".

الذاتي للبضائع و خطأ الشاحن،¹ والمقصود بالعيب الذاتي للبضائع هو كل سبب ناشئ عن الطبيعة الداخلية للبضائع يؤدي إلى هلاكها أو تلفها ومثال ذلك الاشتعال الذاتي للبضائع، فلا يحق للناقل الذي شارك بسوء نيته في خطاب الضمان الغير مشروع أن يتمسك بحالات الإعفاء من المسؤولية المتعلقة بالعيب الخاص بالبضاعة من أجل التوصل من مسؤوليته، وعلى عكس هذا فإن الناقل في حالة خطاب الضمان المشروع لا يحرم حالة إصداره لسند الشحن النظيف من حالات الإعفاء المقررة قانونا في إثباته أن الضرر اللاحق بالبضاعة كان ناتج عن حالة أو أكثر من حالات الإعفاء المسؤولية المذكورة في المادة 803 من القانون البحري الجزائري².

والملاحظ أن سوء نية الناقل البحري التي تثبتت من خلال خطاب الضمان الغير مشروع، وخاصة إذا ما أثبت حامل سند الشحن أن خطاب الضمان كان مشوبا بالغش والاحتيال، هذا ما يفيد علم الناقل أو إمكانية العلم بالحالة السيئة للبضاعة، لكن رغم ذلك لم يبين ذلك في السند، فإنه يفقد حقه في مواجهة الغير.

ج- إعفاء الناقل البحري من التمسك بتحديد المسؤولية:

إذا كانت القاعدة هي أن الناقل ملزم بدفع ثمن خسارة كل أو جزء من الشحنة، فيجب عليه ذلك فيما يلي القواعد الخاصة بالتعويضات والتأخر في التسليم بحلول الموعد المتفق عليه. بعض الاستثناءات منه تحمي الناقل من المسؤولية كما حدد المشرع الجزائري حالات يكون فيها الناقل المذكور على وجه التحديد معفي من المسؤولية وهذه الظروف تنظمها المادة 803 من القانون البحري الجزائري و تتمثل في :

- عيب خفي للبضائع او نقص البضاعة اثناء السفر

- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة

¹ عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة أفاق للعلوم، العدد 1، كلية المأمون الجامعة قسم القانون العراق، 2021، ص 257

² تنص المادة 803 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق على: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: عيب خفي- أو طبيعة الخاصة أو العيب الذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر"

اما في اتفاقية هامبورغ الناقل مسؤول عن فقدان أو تلف البضائع سواء في ميناء التحميل أو في العبور أو في ميناء التفريغ¹.

بالإشارة إلى نص المادة 81، نجد أنه يقلل من خطورة الحرمان الذي يحد أو يعفي الناقل البحري من مسؤوليته في الظروف الخاصة المتمثلة في نقل البضائع وإذا كانت طبيعة البضاعة أو حالتها أو الظروف والأحكام والشروط التي يتم بموجبها إجراء النقل أو الاتفاق بشكل معقول وهناك الظروف الاستثنائية المنصوص عليها في المادتين 12 (3) و 13 من قواعد روتردام بمثابة تطورات في الاتفاق تنطوي على إمكانية موافقة الأطراف في العقد البحري على تحديد أوقات البدء والانتهاج. تنتهي عملية استلام البضائع وتسليمها، وبالتالي استبعاد إمكانية مسؤولية الناقل عن البضائع التي لا تندرج تحت مرحلة مسؤولية الناقل².

الفرع الثالث:

خطاب الضمان كآلية تسليم البضائع دون سند الشحن

لقد تطورت عملية تسليم البضائع من ضرورة وجوب تقديم وثيقة الشحن إلى واقع الاستغناء عنها، من خلال إفراز الواقع العملي لآلية التسليم من دون تلقي وثيقة الشحن من أجل تسهيل عملية تسليم البضائع (أولاً)، فهي من قبيل الحالات التي تساهم في تدعيم مركز الشاحن بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع (ثانياً).

أولاً: تسليم البضائع بين مقتضيات تقديم وثيقة الشحن وواقع الاستغناء عنها

لقد بين الواقع العملي لتطور عملية النقل البحري لبضائع، تغير في عملية تسليم البضائع، والتي تعتبر التزام على الناقل البحري، من وجوب تقديم وثيقة الشحن إلى واقع الاستغناء عنها.

1- خطاب الضمان كآلية عملية من أجل تسليم البضائع من دون تقديم سند الشحن

تسليم البضائع إلى الشاحن أو المرسل إليه هو الالتزام الأخير للناقل، وتشير عملية التسليم إلى العملية المادية التي تنتهي بأداء عقد الشحن البحري. يعفى الناقل من الالتزامات الناشئة عن عقد النقل

¹ فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد 35، جامعة احمد دراية، ادرار، الجزائر، د.س، ص56.

² حوياد حياة، الحالات الاتفاقيات لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبق لقواعد روتردام، مجلة جزائرية للحقوق و العلوم السياسية، المجلد 7، العدد 1، جامعة وهران 2، محمد احمد بن دلة، الجزائر، 2022، ص64-65.

البحري، أي تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، كما فعل المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 739 ق.ب.ج، وبعد إتمام التسليم، الناقل البحري معفي من التزاماته¹.

يتطلب التسليم في عقد نقل البضائع عن طريق البحر أن يفى الناقل بالالتزام الأساسي المتمثل في تسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، والذي يفترض أن إرادة الناقل والمرسل إليه متسقة. ويكون الناقل ملزماً بتسليم البضائع إلى الشخص المذكور في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، بخلاف المرسل إليه أو الشاحن (إذا كان يحق له استلام البضائع عند الوصول)، والشاحن المستندي أو الطرف الذي يتحكم أو يحق لحاملها القيام بذلك إذا كان محددًا في مستند النقل².

إن التسليم القانوني لا يتم إلا من خلال تقديم سند الشحن من طرف صاحب الحق في البضاعة، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادة 782 من ق ب ج، والتي تنص على أنه: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة"، ويقع عبئ إثبات التسليم على عائق الناقل³.

نستنتج من خلال النص السالف الذكر، أن المشرع الجزائري اشترط تقديم سند الشحن (وثيقة الشحن) حتى ولو كانت وثيقة الشحن وحيدة، أما في حالة عدم إصدار أي وثيقة شحن، فالمرسل إليه أو ممثله القانوني ملزم بتقديم وثيقة نقل صحيحة، وعليه فالمشرع الجزائري، اعتبر سند الشحن شرط قانوني للتسليم، واعتبره كقاعدة وأورد عليها استثناء واحد، والمتمثل بإمكانية تسليم البضائع دون تلقي سند الشحن في حالة عدم إصدار وثيقة الشحن مع ضرورة تقديم وثيقة نقل صحيحة، وفي حالة عدم تقديم وثيقة الشحن تثار مسؤولية الشاحن البحري نتيجة عدم تسليم البضائع، فعدم تسليم البضائع من طرف صاحب الحق فيها قد يرجع إما لعدم وصول سند الشحن أو ضياعه، إلا أن الواقع العملي مكن الناقل من إمكانية التسليم من دون تلقي سند الشحن وذلك للمقتضيات العملية لعملية النقل البحري والتي تثير إشكالية وصول البضائع قبل المستندات وبالتالي تسهيل عملية تسليم البضائع من طرف المرسل إليه أو ممثله القانوني⁴.

¹لقد عدلت المادة 598 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، بموجب المادة 45 من القانون 98-05 المتضمن القانون البحري، بحيث أضافت المادة 45 شرط قبول المرسل إليه أو ممثله القانوني لتسلم البضائع.

²بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص.274.

³المادة 782 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

⁴بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص.275.

2- حالات جواز التسليم من دون تقديم سند الشحن

أجاز الفقه والفقه الاستثناءات التي يجوز فيها السماح بالتسليم حتى بدون تقديم سند الشحن. وبالتالي، تكون هذه الاستثناءات عندما يكون هناك اتفاق بين الناقل والشاحن لتسليم البضائع في حالة عدم استلام سند الشحن. بالإضافة إلى ذلك، حيث يقتضي قرار قضائي في حالة تسليم البضائع من قبل الناقل، في حالة تسليم البضائع إلى المؤسسات العامة.

أ- حالة وجود اتفاق بين الناقل والشاحن البحري

إن وجود اتفاق بين الناقل والشاحن يقضي بتسليم البضائع دون سند الشحن، يعتبر من قبيل احدى الحالات الاستثنائية لجواز التسليم من دون تلقي سند الشحن¹.

هذا هو حكم قواعد روتردام، حيث يكون سند الشحن قابلاً للتداول، إذا أمر الشاحن الناقل بتسليم البضائع دون تقديم مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني، يجوز للناقل تسليم البضائع دون سند شحن، على هذا النحو، يتخلى الناقل عن التزام التسليم ويعوض الناقل. ومع ذلك، في حالة وجود مطالبة من قبل المالك الشرعي لسند الشحن، يكون الشاحن مسؤولاً وفقاً لمتطلبات المادة 47 من قواعد روتردام، ومع ذلك، تسمح المادة 47 الفقرة (ج) من قواعد روتردام رفض الناقل الامتثال لتعليمات أو تعليمات الشاحن المستندي فيما يتعلق بتسليم البضائع بدون مستند، إذا رفض تقديم ضمان كافٍ يحدده الناقل. يكون هذا الضمان مقابل إرجاع الحائز حسن النية إلى شركة النقل التي تدعي مسؤوليتها عن سوء التسليم².

ب- حالة صدور قرار قضائي

¹قماز ليلي إلبياز، المرجع السابق، ص.276.

²المادة 47 من قواعد روتردام، المرجع السابق.

إن صدور قرار قضائي، يتضمن إلزام الناقل على تسليم البضائع للمرسل إليه الذي لم يصله سند الشحن وقت وصول السفينة إلى ميناء الوصول يعتبر هو الآخر من قبيل الحالات الاستثنائية للتسليم من دون تلقي سند الشحن¹.

ج - حالة تسليم البضاعة إلى هيئة عمومية

إن تسليم البضائع إلى هيئة عمومية، تعتبر هي الأخرى من قبيل الاستثناء الواردة بشأن تسليم البضائع من دون تلقي سند الشحن، وهو الشيء المعمول به سابقاً في الجزائر، بحيث كانت الشركة الوطنية للشحن والتفريغ SONAMA²، وهي الوحيدة التي تحتكر نشاط عمليات الشحن والتفريغ، وبعد حلها تم استبدالها بمؤسسات الميناء، إلا أنه وبموجب القانون 05-98 المعدل للقانون البحري تم رفع الاحتكار على خدمات الشحن والتفريغ، بحيث يعهد نشاط المناولة والتشوين إلى مقاولي المناولة والتشوين، وذلك بموجب المرسوم التنفيذي 08-363³، كما أن الاتفاقيات الدولية اعترفت بهذا الاستثناء، بحيث اعتبرت بأن الناقل قد نقذ التزامه بالتسليم إذا سلم البضائع إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تفرغ البضائع له.

ثانياً: مدى مساهمة آلية التسليم من دون سند الشحن في التحسين من مركز الشاحن البحري

إن تسليم البضاعة من دون تلقي سند الشحن من شأنه أن يعرض الناقل لمطالبة الحامل الشرعي للسند، إن هو تقدم لاحقاً للمطالبة بتسلم البضائع حائزاً للسند⁴.

كما تجدر الإشارة إلى أن التزام الناقل البحري بتسليم البضائع يثير إشكالية وصول البضاعة قبل سند الشحن، وذلك نظراً للتعقيدات التي قد تعرفها العمليات البنكية الخاصة بفتح الاعتماد المستندي، وفي المقابل أصبحت السفن تصل بسرعة إلى الموانئ نتيجة التطور العلمي والتكنولوجي، فيجد الشاحن نفسه أمام مشكلة انتظار وصول سند الشحن، وهذا ما يؤدي إلى خسائر قد تلحق بالشاحن نتيجة تحمله مصاريف تخزينها، وقد

¹ ابن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 277.

² لقد أنشأت الشركة الوطنية للشحن والتفريغ بموجب الأمر 71-16 المؤرخ في 09 أفريل 1971، ج. ر. ج. 32، الصادرة في 30 أفريل 1971.

³ المرسوم تنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج. ر. ج. ع. 64، الصادر في 17 نوفمبر 2008

⁴ العطير عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1999، ص. 368.

بين الواقع العملي حلاً لنقادي الإشكالات الناجمة عن تسليم البضاعة لغياب سند الشحن والمتمثل في إصدار المرسل إليه لما يعرف بخطاب الضمان، والذي يعتبر كورقة ضد¹.

بحيث يعد المرسل إليه بأنه صاحب الحق في استلام البضائع، ويعد بتسليم بوليصة الشحن إلى المرسل إليه عند وصول بوليصة الشحن واسترداد خطاب الضمان، ويعد بتعويض الناقل عن الجميع. الخسائر المتكبدة نتيجة لهذا التسليم، وبالتالي، فإن الناقل الذي يقوم بهذا التسليم سيفقد منفعة حد المسؤولية بموجب القانون البحري، نظراً لأن المسؤولية لا تتعلق بالضرر الذي يلحق بالبضائع، فإن اتفاقية روتردام توسع حق الناقل للإصرار على تحديد مسؤوليته، بحيث لا يغطي تحديد المسؤولية الآن الضرر الناجم عن فقدان البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها فحسب، بل يمتد إلى الأضرار الناجمة عن الإخلال بالتزاماته²، فالناقل البحري بعدما كان يسأل عن تسليم البضائع لشخص غير ذي صفة، أصبح اليوم يسأل ونثار مسؤوليته عن عدم التسليم ما دام أن المرسل إليه قدم له خطاب الضمان لتتحول المخالفة إلى التزام³.

وبهذا فإن عملية التسليم من دون تلقي وثيقة الشحن من شأنها أن تساهم في التحسين من مركز الشاحن والناقل في آن واحد ما دام أن قواعد روتردام وسعت من حق الناقل في التمسك في تحديد مسؤوليته، فتحديد المسؤولية أصبح لا يغطي فقط الضرر الناتج عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة، ولكن يمتد حتى ليشمل الخسارة الناتجة عن الإخلال بالتزامات⁴.

¹ أعمار فيصل، المرجع السابق، ص 151.

² المادة 59فقرة 01 من قواعد روتردام، المرجع السابق.

³ قماز ليلي إلبياز، المرجع السابق، ص 16.

⁴ بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 279.

ملخص الفصل الثاني:

إن التحفظات في وثيقة الشحن البحري لها أهمية كبيرة في مجال النقل البحري، وخاصة عندما يتعلق الأمر بالإثبات حيث عندما تكون التحفظات واردة في الوثيقة من قبل الناقل البحري وتكون تتعلق بالبضاعة ووزنها ونوعيتها، فإنها تقلب عبئ الإثبات الذي يكون على عاتق الناقل.

سند الشحن وثيقة تثبت تلقي الناقل البضائع وشحنه لها، ويتعهد بموجبها الناقل بتسليم البضاعة مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضاعة لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لأمر في تقديم سند الشحن يبيث ثلاث أشياء سياسية:

- إثبات على أن البضاعة المتفق عليها تم شحنها على متن السفينة أي خروج البضاعة.
- إثبات ملكية البضاعة.
- أداة لإثبات الشحن على السفينة.

وأخيرا يمكن التوصل إلى أن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هي مسؤولية ذات طابع خاص يبرزها طابع عمل النقل البحري الذي يتم عن طريق البحر، وما لهذا الأخير من تأثيرات على هذا النوع من النقل.

خاتمة

يتبين لنا بعد الانتهاء من دراستنا لموضوع أحكام وثيقة النقل البحري لبضائع الدور الهام لعقد النقل البحري باعتباره يمثل العصب الذي تقوم عليه التجارة البحرية، ، وذلك لأن ثلاثة أرباع التجارة الدولية تتم عن طريق البحر، حيث عرفت هذه الأخيرة تطورا هائلا لا سيما خلال القرن الماضي "القرن العشرين" سواء من حيث حجم المبادلات أو من وسائل النقل وهو ما أدى إلى تطور حجم النزاعات وزيادة تعقيدها مما جعل أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924م يعتبرها الكثير ضمن النقص في مجال توفير الحماية الكافية للشاحنين، وهذا ما جعل الدول تتبنى معاهدة جديدة أكثر انسجاما مع تطلعاتها خاصة الشاحنة منها وهي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978م.

كما يعتبر سند الشحن وسيلة لإثبات عقد النقل البحري، وليس العقد ذاته، ولكون هذا السند وسيلة لإثبات عقد النقل فهو يتضمن شروط العقد كافة، وبيانات البضاعة المشحونة، وجملة من الشروط الموجودة في سند الشحن، شرط اختيار القانون الواجب تطبيقه على سندات الشحن البحرية الذي يسمى شرط بارامونت، فضلا عن وظيفة الإثبات هذه فإن سند الشحن بعد إيصاله بالبضائع المشحونة، كما يعد سند ملكية لها، ومن ثم يمكن تناول هذا السند من شخص لآخر والبضاعة ما تزال موجودة في البحر على متن السفينة.

كما نشير إلى أن المشرع الجزائري لم يصادق على البروتوكولين المعدلين لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد سندات الشحن وذلك بالرغم من أخذه للكثير من أحكامها في القانون البحري، كما أنه يجب التنويه لأهمية بداية مسؤولية الناقل البحري للبضائع فهي تبدأ من تاريخ تسلمه للبضاعة وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه وليس بتفريغ البضائع في ميناء الوصول.

وقد اشترط العديد من التشريعات والقوانين وجوب تضمين سند الشحن عدة بيانات يلزم توافرها وتحققها، نظرا لأهميتها في إثبات أوصاف البضاعة وكميتها وحالتها عند الشحن، ومنها، اسم السفينة وجنسيته، وكمية البضاعة المشحونة على ظهرها، وكافة البيانات الجوهرية المتعلقة بها، وتحديد ميناء المغادرة وميناء الوصول الذي سيتم استلام البضاعة فيه بعد وصولها.

ومن خلال دراستنا سابقة لموضوع توصلنا إلى عديد من النتائج نذكر أبرزها :

- يعتبر سند الشحن البحري قرينة قانونية قاطعة في مواجهة الغير وأداة للإثبات البضاعة المنقولة على سطح السفينة لأن بياناته تشمل جميع المعلومات المتعلقة بالبضاعة مما يوفر الحماية القانونية لحاملة.

- مع تطور الملاحة البحرية أصبح سند الشحن الإلكتروني جزءا في النقل البحري الحديث وسهل أكثر في التعاملات البحرية في نقل البضائع ،ومع ذلك مزال يثير كثير من صعوبات وذلك بسبب الطرق التحايلية التي تطرقنا لها سابقا وذلك لغياب التنظيم التشريعي على الصعيد الدولي.
 - تمثل التحفظات الناقل البحري طبيعة البضاعة المسلمة له وذلك نظرا لما نصت عليه القوانين منظمة له ،حيث تدرج في هذه التحفظات طبيعة البضاعة إذا كانت متضررة وهي أداة لحماية الناقل البحري في حالات ضرر أو التلف الذي يتعلق بالبضاعة المنقولة.
 - خطاب الضمان هو الوسيلة التي يلجأ إليها الشاحن بغية إقناع الناقل في عدم وضع التحفظات على سند الشحن ، حيث يتعهد الشاحن في خطاب الضمان بحماية الناقل البحري من أي تعويضات تحدث لبضاعة أثناء عملية نقل البضائع وذلك بتسليمه وثيقة شحن نظيفة خالية من التحفظات لتسهيل تعامل بالبضاعة.
- وفي ختام هذه الدراسة التوصية بإنشاء لجنة وطنية من باحثين وأساتذة في هذا المجال و إلى ممثلي المتعاملين الاقتصاديين لتطوير النقل البحري والتجارة من أجل العمل على تحديث ممارسات وقوانين النقل البحري، وذلك بتقديم كل ما هو مستحدث.

قائمة الملاحق

الملحق رقم 01 نموذج سند شحن (الوجه الامامي)

الموقع: <http://www.groupeguilbault.com/uploads/forms/Connaissance.pdf>

Guilbault, 5592750 Guilbault 11-10-04 8:33 AM Page 1

Enregistrer / Save Imprimer / Print


| CONNAISSANCE NON NEGOCIABLE BILL OF LADING NON NEGOTIABLE | | N° REFERENCE DU CLIENT | DATE | N° DE REMORQUE | N° ORDRE | |
|---|--|---|------|---|----------|--|
| EXPÉDITEUR / SHIPPER Nom/Name _____ Adresse/Address _____ Ville/City _____ Code Postal / Postal Code _____ N° Tél. / Tel. no. _____ DESTINATAIRE / CONSIGNEE Nom/Name _____ Adresse/Address _____ Ville/City _____ Code Postal / Postal Code _____ N° Tél. / Tel. no. _____ FACTURER À / BILL TO Nom/Name _____ Adresse/Address _____ Ville/City _____ Code Postal / Postal Code _____ | | ORIGINE : Nom du transporteur / Name of carrier Adresse/Address Ville/City Code Postal / Postal Code N° Tél. / Tel. no. _____ N° Téléc. / Fax no. _____ Courrier en douanes / Customs broker Nom/Name _____ N° Tél. / Tel. no. _____ N° Téléc. / Fax no. _____ | | PLACER ICI AUTOCOLLANT www.guilbault.com www.guilbaultcanada.com www.guilbaultbrasil.com www.guilbaultinternational.com | | |
| L'EXPÉDITEUR SERA RESPONSABLE DES INFRACTIONS ET DES AMENDES DÉCOULANT DES SURCHARGES TOTALES ET/OU AJAXIALES. THE SHIPPER WILL BE LIABLE FOR OFFENCES AND FINES RESULTING IN OVERLOADING ON TOTAL WEIGHT AS WELL AS PER AXLE WEIGHT. | | RESPONSABILITÉ MAXIMALE: À défaut d'autre montant, 4,25 \$ par kilogramme/200\$ la livre maximum. Si le montant déclaré est inférieur à ce montant, la responsabilité sera limitée au montant déclaré. | | MAXIMUM LIABILITY: In no other amount is declared, \$4.25 per kilo/200 per pound maximum. If the maximum value declared by the shipper for the goods described in the present bill of lading and the shipper acknowledges that in case of loss, the liability of the carrier will not exceed such declared value, calculated solely on the total weight of the shipment. | | |
| Désignation des marchandises, marques et particularités Particulars of goods, marks and exceptions PALETTES / PALLETES BOITES / BOXES SOUMISSION N°/QUOTE NO.: _____ | | Poids / Weight Livres / Kilos Taux / Rate Montant / Amount | | FRAIS DE TRANSPORT FREIGHT CHARGES À l'arrivée / On arrival À l'expédition / On departure Les frais sont à la charge de l'expéditeur à moins d'avis contraire. Freight charges will be collected by shipper unless advised otherwise. | | |
| SI AU RISQUE DE L'EXPÉDITEUR, INDIQUEZ-LE ICI IF RISK IS SUPPORTED BY SHIPPER, PLEASE INDICATE HERE | | INITIALES / INITIALS: _____ | | C.O.D. / C.R. | | |
| ÉCART REQUIS PAR L'EXPÉDITEUR / SPACE REQUIRED BY SHIPPER 0/4 0/2 0/8 | | TEMPÉRATURE DEMANDÉE / REQUIRED TEMPERATURE: _____ °C | | Montant / Amount | | |
| DECLARATION DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES / DANGEROUS GOODS - DESCRIPTION Appellation réglementaire / Regulatory designation _____ Numéro UN / UN number _____ Groupe d'emballage GE / Packing group _____ Numéro de la classe / Class number _____ Plaques requises / Placards required _____ Identification des marchandises / Goods identification: _____ Téléphone urgente / Emergency telephone _____ | | N° VÉHICULE / UNIT NO.: _____ | | Droits / Fees Somme / Total De / From À / To | | |
| TEMPS DE QUELLETTE ET LIVRAISON / PICK UP AND DELIVERY TIME Arrivée / Arrival: _____ Début / Start: _____ Fin / End: _____ | | État apparent des marchandises / Visible freight's condition Livraison / Delivery: _____ Début / Start: _____ Fin / End: _____ | | N.B. VOIR LES CONDITIONS AU VERSO N.B. NOTE CAREFULLY CONDITIONS ON BACK HEREOF | | |
| INDIQUEZ PAR UN "X" SI LA QUANTITÉ REÇUE NE PEUT ÊTRE VÉRIFIÉE | | Base: (416) 227-3380 Montréal: (514) 521-1131 Québec: (418) 681-0575 Guelph: (416) 881-4111 Rimouski: (418) 724-4050 Ottawa (DL): (613) 663-7717 Québec: (418) 663-7717 Saguenay-Lac St-Jean: (418) 543-9448 Toronto: (905) 565-1511 New Richmond: (416) 392-4510 Montréal: (506) 859-6120 | | | | |

الملحق رقم 02: النموذج الثاني لسند الشحن

|  <p>BOLUDA LINES, S.A. Av. de las Petrolíferas, s/n - Parcela C14 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria Tel.: +34 928 218 800 - Fax: +34 928 218 897 - www.boluda.com.es</p> | | <p>BILL OF LADING N° 2 PORT TO PORT OR COMBINED TRANSPORT NOT NEGOTIABLE - COPY</p> | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|-------------------|---------|---------|--------|--|--|--|--|-----------------|--|--|--|
| <p>SHIPPER PINTURAS UREÑA S.L. CALLE CASTELLO DE RUGAT</p> | | <p>CONSIGNEE DECORATEX 5, Route de Front de Terre. 13382 DAKAR SENEGAL</p> | | | | | | | | | | | | | |
| <p>FREIGHT PAYABLE AT / BY FREIGHT OTHERS BY: ISSA DIAGNE VAT Nr.: A00246273</p> | | <p>This B/L is NOT NEGOTIABLE unless consigned TO THE ORDER</p> <p>NOTIFY PARTIES DECORATEX 5, Route de Front de Terre. 13382 DAKAR SENEGAL</p> | | | | | | | | | | | | | |
| <p>VOYAGE N° AND VESSEL 620/9 JOSITA B</p> | <p>PORT OF LOADING VALENCIA</p> | <p>PLACE OF RECEIPT: (Combined transport ONLY) CASTELLON DE RUGAT</p> | | | | | | | | | | | | | |
| <p>MODALITY SERVICE DOOR - PORT</p> | <p>PORT OF DISCHARGE DAKAR</p> | <p>PLACE OF DELIVERY: (Combined transport ONLY)</p> | | | | | | | | | | | | | |
| <p>PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER (See clauses 14, 15, 17) SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT-FULL CONTAINER LOAD (FCL), NOT CHECKED BY THE CARRIER SAID TO CONTAIN-WEIGHT, VOLUME, QUALITY, CONDITION, CONTENTS AND TEMPERATURE UNKNOWN TO THE CARRIER CARRIER'S OBLIGATION IN REEFER CONTAINER: Container plugged in. Air supply (set point, temperature indicated for carriage)</p> | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Container Number, Seal Number and Marks NPWU295419-1 20' DC Seal N°: 292631</p> | <p>Description of Packages and Goods 28 PALLETS PLASTICOS</p> | <p>Gross Cargo 21.420</p> | <p>Measurement</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>TOTAL ITEMS: 28</p> | <p>TOTAL: 21.420</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>RECEIVED by carrier in apparent good order and condition as specified above (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units as specified above (CARRIER'S RECEIPT) for carriage subject to the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery whichever is applicable.</p> <p>In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all terms, conditions and exceptions whether printed, stamped, written or otherwise incorporated on this side and on the reverse side hereof and the terms and conditions of the applicable Carrier's Tariff as if they were all signed by the Shipper.</p> <p>If this is a negotiable (To Order/Order of), Bill of Lading one original Bill of Lading duly endorsed must be surrendered to the Carrier in exchange for delivery of the Goods or a Delivery Order. If this is not negotiable (straight) Bill of Lading, it is not endorsement of title and the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order to the named Consignee or in accordance with Consignee's instructions.</p> <p>CONTAINER AND VEHICLE DEMURRAGE (See clause 7 - see Carrier's tariff) Attention is drawn to the Terms and Conditions for Container and Vehicle Demurrage which apply to this Contract and which may be obtained for the Carrier or Line or their agents. (See website for demurrage rate)</p> | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>FREIGHT & CHARGES</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>FREIGHT & CHARGES</th> <th>PREPAID</th> <th>COLLECT</th> <th>OTHERS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td colspan="4">Declared Value:</td> </tr> </tbody> </table> | | | | FREIGHT & CHARGES | PREPAID | COLLECT | OTHERS | | | | | Declared Value: | | | |
| FREIGHT & CHARGES | PREPAID | COLLECT | OTHERS | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Declared Value: | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Signed for the carrier BOLUDA LINES, S.A. Avda. de las Petrolíferas, s/n 35008 Las Palmas de G.C.</p> | | <p>DECLARED VALUE (Only applicable if Ad Valorem charges paid - See clause 12.3)</p> | <p>CARRIER'S RECEIPT (N° of Copies or Pigs rovd by Carrier - See clause 14.1) 1</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>PLACE AND DATE OF ISSUE VALENCIA</p> | | <p>SHIPPED ON BOARD DATE 11/08/2019</p> | | | | | | | | | | | | | |

TERMS CONTINUED ON REVERSE. SEE ALSO CARRIER WEBSITE (www.boluda.com.es) FOR STANDARD TERMS OF CARRIAGE

الملحق رقم 03: النموذج الأول لخطاب الضمان

| CONNAISSANCE DE TRANSPORT COMBINE N° | | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|-------------------------|
| Chargeur | |  <p>SOCIETE NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX</p> <p>SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 138.450.000 F SIÈGE SOCIAL: 16, AVENUE MATIGNON - 75008 PARIS REGISTRE DU COMMERCE PARIS B 542 110 481</p> <p>Reçu pour expédition en état et conditionnement apparemment bons (sauf ce qui peut être inscrit ci-dessous): -- container (s) remis fermé (s) et plombé (s) et déclaré (s) par l'expéditeur contenir les marchandises ci-dessous indiquées (1) -- les marchandises indiquées ci-dessous.</p> <p>La remise de la marchandise à la Société Navale Chargeurs Delmas-Vieljeux et la déclaration faite par l'expéditeur de cette marchandise sur le présent connaissement valent acceptation de sa part des clauses figurant au verso, même en l'absence de sa signature.</p> <p>Le présent connaissement a été établi en un nombre d'exemplaires négociables précisé ci-dessous, l'un des exemplaires négociables étant accompli, l'autre est ou les autres sont de nulle valeur.</p> <p style="text-align: right;">N° 60 (F) IMP JONHART 93 LES LILAS</p> | | |
| Destinataire | | | | |
| <p><u>CONNAISSANCE "CONTENEURS"</u></p> <p>ou à son Ordre</p> <p>à notifier à</p> | | | | |
| | Lieu de prise en charge | | | |
| Navire prévu | Port de chargement | | | |
| Port de déchargement | Lieu de livraison | Fret payable à | Nbre de Connaissances : | |
| Marques, Numéros | nombre, genre des colis | Désignation des marchandises déclarées par le Chargeur | Poids des Marchandises | Volume des Marchandises |
| | | | | |

الملحق رقم 04: النموذج الثاني لخطاب الضمان

خطاب ضمان موجه لشركة شحن بحري

إلى: (ضع اسم شركة الشحن؛ مثلاً COSCO SHIPPING LINES CO.LTD)
 (ضع العنوان؛ مثلاً Daming Road (East)378 Shanghai China)
 السفينة: الرحلة:
 حمولة الشحن: بوليصة الشحن (الفاتورة):
 رقم الحاوية:

شُحنت الشحنة المذكورة أعلاه على السفينة أعلاه بواسطة [أدخل اسم القائم بعملية الشحن]، وأُرسلت إلى [أدخل اسم المرسل إليه] لتسليمها في ميناء [أدخل اسم ميناء التفريغ المذكور في بوليصة الشحن]. ونضمن أن الشحنة تمثل لجميع اللوائح / التشريعات الخاصة بالأمم المتحدة / الولايات المتحدة / الاتحاد الأوروبي.

وفي حال كانت الشحنة تنتهك لوائح / تشريعات الأمم المتحدة / الولايات المتحدة / الاتحاد الأوروبي، فإننا بموجب هذا الخطاب نوافق على ما يلي:

1. تعويضك أنت وموظفيك ووكلائك، وإبعاد الضرر عنكم جميعًا فيما يتعلق بأي مسؤولية أو خسارة أو ضرر أو نفقات من أي نوع قد تتعرض لها بسبب انتهاك اللوائح أعلاه.
2. التنازل عن جميع الحقوق المتعلقة بالشحنات ضدك وضد موظفيك ووكلائك، فيما يتعلق بأي مسؤولية أو خسارة أو ضرر أو مصروفات من أي نوع قد تتعرض لها الشحنات بسبب الانتهاك.
3. في حالة الشروع في أية إجراءات ضدك أو ضد أي من موظفيك أو وكلائك فيما يتعلق بالانتهاك على النحو المذكور أعلاه، سيتم تزويدك أو تزويدهم عند الطلب بأموال كافية للدفاع عنك/عنه.
4. إذا تم توقيف السفينة أو أي ممتلكات أخرى تقع في نطاق نفس الملكية أو الإدارة أو مجال السيطرة، أو احتجازها أو التهديد باحتجازها أو اعتقال طاقم أو التهديد بالاعتقال، أو التدخل في استخدام أو تجارة السفينة (سواء بموجب تحذير يُسجل في سجل السفينة أو بأي طريقة أخرى)، سيتم تقديم الكفالة المالية أو أي ضمان آخر تحت الطلب لمنع هذا الاحتجاز أو لتأمين الإفراج عن هذه السفينة أو الممتلكات ذات الصلة (في حال احتجازها) أو لإزالة هذا التدخل وتعويضك فيما يتعلق بأي مسؤولية أو خسارة أو ضرر أو نفقات ناجمة عن هذا الاعتقال أو الاحتجاز أو التهديد بالاعتقال أو الاحتجاز أو أي تدخل يتدرج ضمن هذا السياق، سواء كان ذلك الاعتقال أو الاحتجاز أو التهديد بذلك مبرراً أو غير مبرر.

مع فائق الاحترام والتقدير
 لصالح ونيابةً عن [أدخل اسم مقدم الطلب]
 مقدم الطلب

التوقيع و/أو الختم

قائمة المراجع والمصادر

قائمة مصادر والمراجع

1-المراجع الفقهية:

الكتب:

• الكتب العامة :

- حمد الله محمد، اتفاقيات الضمان بين الإبقاء والإلغاء -دراسة مقارنة-، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1996.

- علي البارودي، العقود وعمليات بنوك التجارية، الإسكندرية، مصر، 1984.

• الكتب المتخصصة:

- أحمد محمد خليل، التقنين البحري، د. ط، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010.

- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل 1924لسندات الشحن والمعدلة بروتوكول 1968، ومعاهدة هامبورج 1978، والقوانين البحرية العربية، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1989.

- العطير عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1999.

- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، معهد حقوق والعلوم الادارية جامعة وهران، الجزائر، سنة 1983.

- عبد الحميد شواربي، قانون التجارة البحرية، د، ط، منشآت المعارف مصر، د، س، ن.

- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة 2009.

- كمال حمدي، القانون البحري، ط03، مصر، منشآت المعارف، د، س، ن.

- لطيف جبر كوماني، القانون البحري، ط.02، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2003.

- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
- محمد عبد القادر الحاج، الوجيز في القانون البحري اليمني، دار الفكر المعاصر للنشر والتوزيع، صنعاء، 2014.
- محمود محمد عبابنه، أحكام عقد النقل، ط.01، دار الثقافة لنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- مراد منير فهيم، اساسيات القانون البحري والقانون التجاري، منشآت المعارف الإسكندرية، د س ن.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1999.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، د، ط، دار الفكر الجامعي، د، ب، 2009، ص302.
- موسى حسن طالب، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار ثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
- نبيل صقر، القانون البحري نص وتطبيقا، دار الهدى لطباعة والنشر، ميله، الجزائر.
- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
- وهيب الأمير، القانون البحري، د. ط، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008.

2- مذكرات ورسائل علمية:

• أطروحة دكتوراه:

- أمينة عبد القادر علي سعدون، التنظيم القانوني لسند الشحن البحري في التشريع اليمني والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عدن 2011-2012
- بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري-دراسة مقارنة-، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020-2021.
- بسعيد مراد، عقد النقل البحري لبضائع وفقا لقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية حقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2011-2012.
- الزهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر-1، 2010-2011.

- عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، 2017-2018.

- قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري لبضائع، أطروحة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، سنة 2017-2018.

- ملزي عبد الرحمان، نظام مسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، سنة 2006/2007.

• **مذكرة ماجستير:**

-إسراء شكري سليمان أبو مخو، المعايير والمبادئ الدولية التي تحكم التزام البنك بفحص سند الشحن البحري، مذكرة ماجستير، الدراسات العليا، جامعة القدس، 2015-2016.

-بن عزوز إبراهيم، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة 2011/2012.

-خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع -دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة ماجستير، قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة محمد معمرى، تيزي وزو، الجزائر، 2009.

-زهرة ناجي، سند الشحن البحري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر، 2000-2001.

مذكرة ماستر:

-بن زيان إناس مامة، أحكام سند الشحن في عقد النقل البحري لبضائع، مذكرة ماستر، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة بلحاج بوشعيب عين تموشنت، 2021-2022.

-بودان نسرين، سند الشحن البحري، مذكرة ماستر، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة اكلي محند اولحاج، بويرة، 2016

-سعيد سعيد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم القانون الخاص، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2019.

-وليد داودي، عقد النقل البحري، مذكرة ماستر، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة العربي بن مهدي، أم البواقي، الجزائر، 2014-2015.

3-المقالات العلمية:

-أمين سعيد الكوشاب، إشكالية خطاب الضمان وأثره في القانون البحري اليمني والمصري والاتفاقيات الدولية، مجلة السعيد للعلوم الإنسانية والتطبيقية، م.02، ع.01، كلية الحقوق، جامعة تعز، اليمن، 2018.

-أمينة بورطال، انعكاسات تعددية صفة الناقل البحري لبضائع على نظام مسؤولية-على ضوء قواعد هامبورغ وروتterdam والتشريع البحري الداخلي-، المجلد07، العدد01، اجتهادات لدراسات القانونية واقتصادية، جامعة تمنغاست، 2018.

-أمينة بورطال، وثيقة الشحن الالكترونية، مجلة الجزائرية لقانون الأعمال، المجلد 02، العدد01، جامعة مسيلة، 2021.

-بن ددوش سيد أحمد، دعوى مسؤولية الناقل البحري لبضائع في التشريع الجزائري، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، العدد7، د. س. ن.

-بسعيد مراد، رفيق عبد الصمد، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المجلد07، العدد02، مجلة القانون والعلوم السياسية، الجزائر، 2020.

-بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد7، كلية الحقوق وعلوم سياسية جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان.

-حوباد حياة، الحالات الاتفاقيات لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية طبق لقواعد روتردام، مجلة جزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد7، العدد1، جامعة محمد احمد بن دلة، الجزائر، 2022.

-رشا علي الدين، النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية، العدد 57، إبريل 2015

-عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني، مجلة الرافدين للحقوق15، العدد55، سنة 2017.

- عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة أفاق للعلوم، العدد1، كلية المأمون الجامعة قسم القانون العراق، 2021.

-عمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، د.ع، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، د.س. ن.

-الغزراوي رشيد، دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري، المجلد1، العدد2، بدون مكان، 2013.

- فاطمة عبيسا، أوراق الضمان وحجبتها في ضوء النقل العراقي، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، العراق، 2018،

-فتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، العدد35، جامعة احمد دراية، ادرار، الجزائر، د.س.

-فيصل عدنان عبد شياح، النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن، مجلة العلوم القانونية، ع.02، كلية القانون، قسم الشؤون القانونية، جامعة المستنصرية، بغداد، 2018.

-قماز ليلى إلبياز، خطاب الضمان لغياب سند الشحن-آلية عملية ببدائل قانونية-، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع.06، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2019.

- لاكلي نادية، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، م.07، ع.03، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور بالجلفة، الجزائر، 2022.

- مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، مجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل، مجلد 4، العدد3، د.ب، 2020.

- محجوبة بوفضيلة، حجية سند الشحن البحري التقليدي والمعلوماتي، دراسات العليا المعمقة، جامعة الحسن الثاني عين الشق، 1998/1999.

- مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام 2008، المجلد الثاني، العدد 34، كلية الدراسات الإسلامية والعربية لبنات، الإسكندرية، بدون سنة.

- يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، دراسات؛ 34، بدون ناشر، الأردن، 2007.

4 - الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

• المصادق عليها من طرف الجزائر

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف باسم قواعد لاهاي دخلت دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فني سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979. ضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب

- المرسوم رقم 64 - 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28/1964 ويبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج. ر. ج. ع، لسنة 1964.

* الغير المصادق عليها من طرف الجزائر

- اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري لسنة 1978 والتي تعرف باسم قواعد هامبورغ، وبلغ عدد الدول الأعضاء فيها إلى 34 دولة (للاشارة لم تكن الجزائر مع هذه الدول)

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة قواعد روتردام لسنة 2008.

5- التشريعات:

- الأمر 71-16 المؤرخ في 09أفريل 1971، ج. ر. ج. ، ع.32، الصادرة في 30أفريل 1971.
- المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15أفريل 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج، ر، ج، ع، الصادر في 17نوفمبر 2008
- الأمر رقم 10-04 مؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 29 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد46.
- القانون رقم 15-04، المؤرخ 1فيفراير 2015، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكتروني، جريدة رسمية الجزائرية، العدد06، الصادرة في 2015/02/10.

الفهرس

الفهرس:

| | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| بسملة..... | أ..... |
| شكر وتقدير..... | ب..... |
| إهداء..... | ج-د..... |
| قائمة أهم المختصرات:..... | ه..... |
| مقدمة:..... | خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة..... |

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لوثيقة النقل البحري للبضائع

| | |
|--|---------|
| تمهيد:..... | 7..... |
| المبحث الأول: ماهية وثيقة النقل البحري للبضائع..... | 8..... |
| المطلب الأول: مفهوم وثيقة النقل البحري للبضائع..... | 8..... |
| الفرع الأول: تعريف لوثيقة النقل البحري للبضائع..... | 9..... |
| الفرع الثاني: أنواع سندات الشحن البحري..... | 13..... |
| المطلب الثاني: وثيقة النقل البحري الالكترونية و اشكالاتها..... | 16..... |
| الفرع الاول: تعريف وثيقة الشحن الالكترونية..... | 17..... |
| الفرع الثاني: وظائف وثيقة الشحن الالكترونية..... | 17..... |
| الفرع الثالث: إشكالات وثيقة الشحن الالكترونية..... | 17..... |
| المبحث الثاني: شكل وثيقة النقل البحري..... | 20..... |
| المطلب الأول: بيانات سند الشحن البحري..... | 20..... |
| الفرع الأول: بيانات سند الشحن المتعلقة بأطراف عقد النقل البحري..... | 20..... |
| الفرع الثاني: بيانات وثيقة الشحن البحرية المتعلقة بعناصر الرحلة البحرية..... | 22..... |
| الفرع الثالث: بيانات وثيقة الشحن المتعلقة بالبضاعة المنقولة..... | 25..... |
| المطلب الثاني: أشكال وثيقة الشحن البحري..... | 26..... |
| ملخص الفصل : | 29..... |

الفصل الثاني:

وظائف سند الشحن والتحفظات الواردة عليها

| | |
|---------|--|
| 31..... | تمهيد: |
| 32..... | المبحث الأول: وظائف وحجية إثبات وثيقة النقل البحري للبضائع..... |
| 32..... | المطلب الأول: وظائف وثيقة الشحن البحري..... |
| 32..... | الفرع الأول: قوة الثبوتية لوثيقة الشحن البحري..... |
| 34..... | الفرع الثاني: حجية وثيقة النقل البحري للبضائع..... |
| 37..... | المطلب الثاني: تحفظات الناقل على بيانات وثيقة النقل البحري..... |
| 37..... | الفرع الأول: تحفظات الناقل على بيانات وثيقة النقل البحري..... |
| 42..... | الفرع الثاني: انواع التحفظات..... |
| 45..... | المبحث الثاني: خطاب الضمان..... |
| 46..... | المطلب الأول: ماهية خطاب الضمان..... |
| 46..... | الفرع الأول: مفهوم خطاب الضمان..... |
| 47..... | الفرع الثاني: أسباب صدور خطاب الضمان..... |
| 48..... | الفرع الثالث: القيمة القانونية لخطاب الضمان..... |
| 49..... | المطلب الثاني: صحة خطاب ضمان..... |
| 49..... | الفرع الأول: حجية خطاب الضمان..... |
| 50..... | الفرع الثاني:..... |
| 50..... | الجزاء المترتبة عن إصدار خطاب الضمان..... |
| 55..... | الفرع الثالث: خطاب الضمان كألية تسليم البضائع دون سند الشحن..... |
| 60..... | ملخص الفصل الثاني:..... |
| | خاتمة:..... خطأ! الإشارة المرجعية غير معروفة. |
| 65..... | قائمة الملاحق:..... |
| 71..... | قائمة المصادر والمراجع:..... |

ملخص:

إن عقد النقل البحري للبضائع من أهم العقود التجارية البحرية الذي يبرم بين الناقل البحري والشاحن، ويثبت هذا الاتفاق بالوثيقة تعرف "بوثيقة النقل البحري"، هذه الأخيرة التي تصدر بشكل تقليدي وبشكل الكتروني، تتميز عن غيرها من الوثائق البحرية الأخرى وتؤدي الوظائف متعددة حيث تشمل جملة من البيانات الأساسية والبيانات الثانوية، التي يلتزم الشاحن التصريح بها للناقل البحري، وله الصلاحية الكاملة في إدراج التحفظات على سند الشحن مع إمكانية إصدار سند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان.

الكلمات المفتاحية:

وثيقة نقل، بحري، بضاعة، تحفظات، خطاب ضمان.

Abstract:

The maritime transport contract for goods is one of the most important contracts in maritime trade, concluded between the carrier and the shipper. This agreement is documented by a document known as the "Bill of Lading." This document is issued both in traditional and electronic form. It distinguishes itself from other maritime documents and serves multiple functions. It includes essential and secondary data, which the shipper is obliged to declare to the carrier. The carrier has full authority to include reservations on the bill of lading, with the possibility of issuing a clean bill of lading in exchange for a letter of guarantee.

Keywords:

transfer document, maritime, goods, reservations, letter of guarantee.