

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



تداول سند الشحن البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية
والبحرية

تحت إشراف:

أ/ بوستيل نجوى

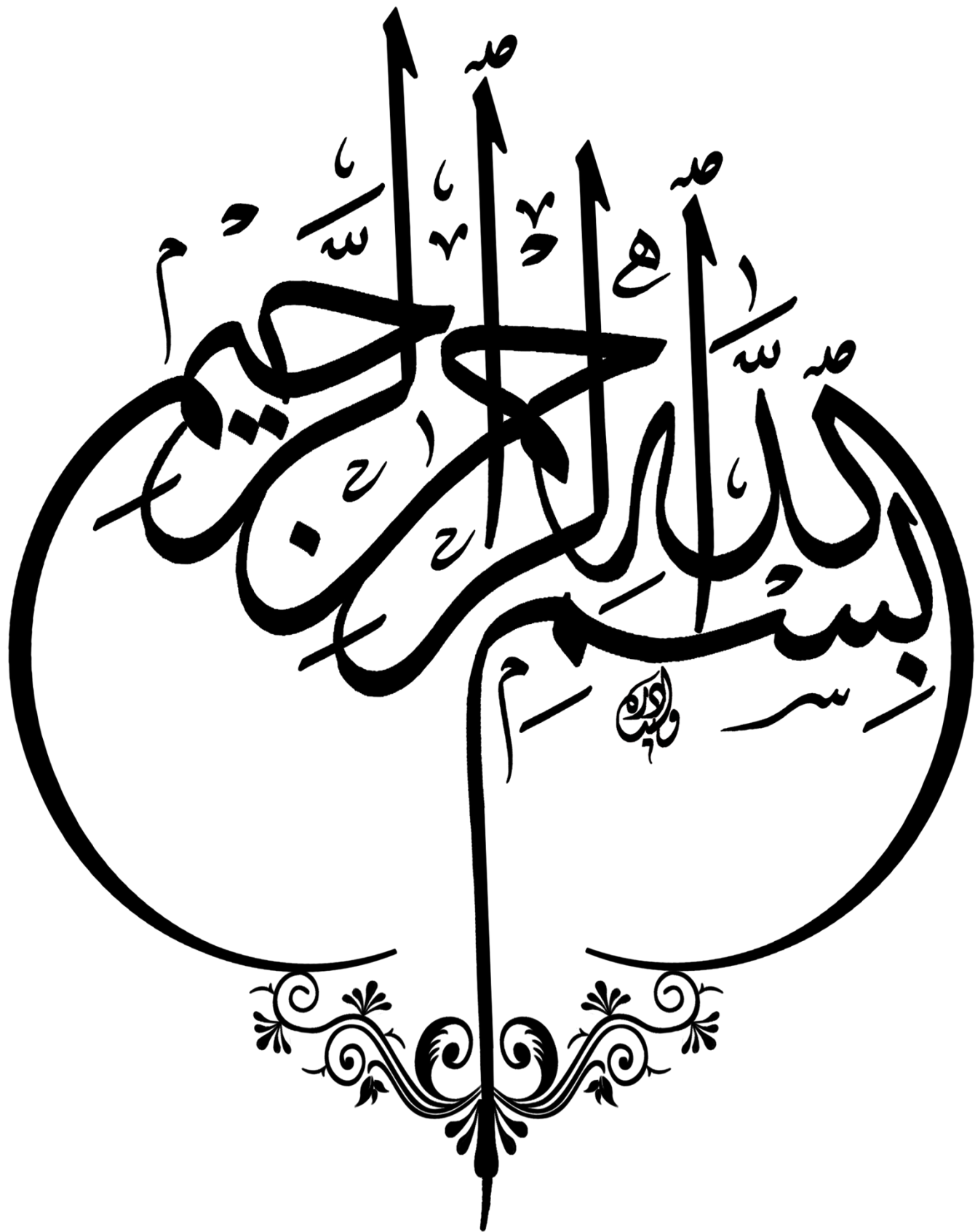
من تقديم الطالب(ة):

- مجبوري مروة

- خميس رقية

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ شيروف نهى	أستاذ محاضر	رئيسا
أ/ بوستيل نجوى	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
د/ بوصنوبرة عبد العالي	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2025



شكر وتقدير

الحمد لله حمدا كثيرا مباركا فيه، الذي هدانا لهذا البحث ونسأله ان يجعله لبنة في بناء العلم النافع الحمد لله الذي اكرمنا بتمام هذا الجهد ونسأله ان يجعله خالصا لوجهه الكريم ونافعا لعباده. خالص الشكر والعرفان للاستاذة الفاضلة "بوستيل نجوى" على توجيهاتها القيمة ودعمها المستمر طوال رحلة البحث، فما كان لهذا العمل ان يرى النور لولا توجيهاتها الحكيمة في سعي لافضل النتائج.

جزيل الشكر لاعضاء لجنة المناقشة الذين تكرموا بتقييم هذا البحث وابداء الملاحظات التي كانت بمثابة اضاءات غالية اكسبت البحث الدقة والجودة، فجزاكم الله خيرا. لكل يد ساهمت في انجاز هذا العمل، شكرا فقد كان دعمكم الحافز لاتمام هاته المرحلة.

إهداء

الحمد لله حتى يبلغ الحمد منتهاه والصلاة والسلام على رسول الله، الحمد لله الذي هداني
وسدد خطاي واعانني حتى رأى هذا البحث النور، فما كان من توفيق فمن الله وما كان من تقصير
فمن نفسي، فبه تيسرت الصعاب وبه تم ما بدأت به فله الحمد في الأولى والآخرة.
الى عائلتي، الذين كانوا سندي وعوني في كل خطوة اهدي اليكم هذا الجهد المتواضع
فبدونكم ماكنت لأصل الى ما انا عليه اليوم.
الى من وقفوا بجواري في أصعب اللحظات، الى صديقاتي هذا البحث مني لكم كرمز
للصدق والوفاء.

مروة

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على اشرف المرسلين، الحمد لله الذي اتم واتمم ووفق وبارك اما بعد:

قال عز وجل في كتابه الحكيم بعد بسم الله الرحمن الرحيم " وقضى ربك الا تعبد الا إياه وبالوالدين احسانا"، اهدي خلاصة جهدي الى من كلل العرق جبينه ومن علمني ان النجاح لا يأتي الا بالصبر والإصرار، الى النور الذي انار دربي والسراج الذي لا ينطفئ نوره بقلبي ابداء، الى من بدل الغالي والنفيس واستمدت منه قوتي واعتزازي بذاتي، والذي العزيز اطال الله في عمره.

الى من جعل الجنة تحت اقدامها وسهلت لي الشدائد بدعائها، الى الانسانة العظيمة التي لطالما تمننت ان تقر عينها لرؤيتي في يوم كهذا، امي العزيزة اطال الله في عمرها. الى ظلعي الثابت وامان ايامي الى من شددت عضضي بهم فكانوا لي ينابيع ارتوي منها، الى خيرة ايامي وصفوتها الى قرّة عيني اخواني، اخواتي وزوجة اخي الغاليين. لكل من كان عوناً وسنداً في هذا الطريق الى الأصدقاء الاوفياء ورفقاء السنين لاصحاب الشدائد والأزمات الى جميع صديقاتي واخص بالذكر " ريحانة".

الى من افاضني بمشاعره ونصائحه المخلصة " جدي " والى كل عائلتي فردا فردا. اهديكم هذا الإنجاز وثمره نجاحي الذي لطالما تمنيته، ها انا اليوم أكملت واتممت اول ثمراته بفضلته سبحانه وتعالى، فالحمد لله على ماوهبني وان يجعلني مباركا وان يعينني أينما كنت، فمن قال انا لها نالها فأنا لها ان ابت رغما عنها اتيت بها.

فالحمد لله شكرا وحبا وامتنانا على البدء والختام، وآخر دعواهم ان الحمد لله رب العالمين.

رقية

مقدمة

يعتبر سند الشحن البحري من أقدم الوثائق التجارية، حيث يعود تاريخه إلى الحضارات القديمة مثل الفينيقيين واليونان الذين استخدموا سجلات بدائية لتوثيق عمليات النقل. وفي العصور الوسطى، تطورت هذه السجلات إلى وثائق أكثر تنظيماً مثل "الشارتا بارتيتا"، التي شكلت الأساس للسندات الحديثة، ومع توسع التجارة الدولية خلال العصر الاستعماري ظهرت الحاجة إلى تنظيم مسؤوليات الناقلين والشاحنين، مما أدى إلى وضع قواعد موحدة مثل قواعد لاهاي¹ التي حددت حقوق وواجبات الأطراف.

وفي القرن الحادي والعشرين، شهد تداول سند الشحن تحولاً رقمياً بموجب اتفاقية روتردام (2008)²، التي اعترفت بالسندات الإلكترونية وأقرت مبدأ التكافؤ الوظيفي بينها وبين السندات الورقية ومع ذلك لا يزال التطبيق الفعلي لهذه القواعد محدوداً بسبب عدم مصادقة العديد من الدول عليها، مما يحافظ على هيمنة السندات الورقية في العديد من الأنظمة القانونية، بما في ذلك الجزائر التي لم تعتمد بعد السندات الإلكترونية في تشريعاتها البحرية، مما أدى إلى حصر دراستنا على سندات الشحن الورقية فقط وفق الأنظمة الوطنية.

1- أهمية الدراسة:

تبرز أهمية دراسة هذا الموضوع في أن تداول سند الشحن البحري آلية حيوية في التجارة الدولية، حيث يلعب دوراً محورياً على مستويات متعددة فمن ناحية يسهل نقل ملكية البضاعة أثناء مراحل النقل ويسرع الدورة التجارية ويحسن كفاءتها، ومن ناحية أخرى يؤمن حقوق جميع الأطراف مما يقلل من احتمالية النزاعات التجارية بالإضافة إلى أن تداول سند الشحن البحري يشجع على ضخ الاستثمارات الجديدة في المجال البحري بتوفيره نظاماً موثقاً لتتبع حركة البضائع

1- اتفاقية دولية رئيسية تحكم النقل البحري للبضائع، وتحدد مسؤوليات الناقل البحري تم تعديلها ببروتوكول فيسبي لعام 1968. لتفاصيل أكثر انظر: https://en.wikipedia.org/wiki/Hague_Rules.

2- انظر: اتفاقية الامم المتحدة لعام 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً بروتوكرام، [HTTPS://UNCITRAL.UN.ORG](https://uncitral.un.org/)، تاريخ الاطلاع: 07 مارس 2025، الساعة 12:15.

عبر الحدود فيقلل من التعقيدات الإجرائية مما جعله حجر الزاوية في عمليات النقل البحري الدولية.

2-أسباب اختيار الموضوع:

ان الأسباب الذاتية لاختيارنا لموضوع تداول سند الشحن البحري هو الرغبة أساسا في البحث في المجال البحري والاطلاع على الإطار القانوني الذي ينظمه وفهم كل ما هو متعلق بسند الشحن البحري والتجارة الدولية، باعتباره من اهم الوثائق القانونية في عمليات النقل البحري، اما الأسباب الموضوعية فتعود لانعدام دراسات سابقة متخصصة في مجال تداول وثيقة الشحن والتفصيل في إجراءاتها وفق ما تنص عليه القوانين والاتفاقيات على المستوى الوطني والدولي.

3-أهداف الدراسة:

من خلال هذا البحث نسعى الى:

- ابراز دور سند الشحن البحري في عمليات النقل البحري الدولية.
- تبيان القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة لسند الشحن البحري.
- محاولة فك اللبس وإزاحة الغموض في مجال تداول هذا السند بمعرفة الإجراءات القانونية المنظمة لذلك.
- محاولة اكتساب طرق وقدرات للتحفيز على البحث العلمي وفق ما تم تلقيه من دروس طوال المسار التكويني والاسهام في اثناء مكتبة الكلية ولو بجزء بسيط لانعدام دراسات سابقة في هذا الموضوع.

4-الصعوبات:

اثناء انجازنا لهذا البحث واجهتنا صعوبة تتمثل في قلة المراجع المتخصصة والدراسات السابقة في مجال تداول سند الشحن البحري، والموجود عبارة عن عموميات لا تفصل فيه بشكل جيد مما خلق لنا مشكل في تحديد الإطار المنهجي لوضع الخطوط الرئيسية للبحث.

5- إشكالية الدراسة:

ان الإشكالية التي ننطلق منها لدراسة هذا الموضوع تتعلق أساسا بكيفية مساهمة سند الشحن البحري في عقد نقل البضائع عبر البحر، وعليه فإن الإشكالية التي نثيرها لدراسة هذا الموضوع هي: كيف ينتقل الحق الوارد في سند الشحن البحري بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع؟.

من خلال هاته الإشكالية يمكن اثاره عدة تساؤلات فرعية تتعلق أساسا ب:

- ما هو سند الشحن البحري والإطار القانوني المنظم له؟.

- ماهي الآليات القانونية لتداول سند الشحن البحري؟.

6- منهج الدراسة:

لدراسة موضوع البحث والوصول الى إجابات على كل من الإشكالية والاسئلة الفرعية اعتمدنا على المنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل المواد القانونية الوطنية والاتفاقيات الدولية من مختلف الجوانب وذلك بالاعتماد على كل المراجع القانونية الموثوقة والمتاحة.

7- خطة الدراسة:

للوصل الى إجابات قانونية واضحة على الإشكالية السابقة عمدنا الى تقسيم خطة البحث الى فصلين، وكل فصل تضمن ثلاث مباحث أساسية جاء الفصل الاول تحت عنوان الإطار المفاهيمي لسند الشحن البحري نتناول في المبحث الاول مفهوم سند الشحن البحري، والمبحث الثاني بيانات سند الشحن البحري وقوته الثبوتية أما المبحث الثالث نتناول فيه أهمية سند الشحن البحري، في حين نخصص الفصل الثاني للآليات القانونية لتداول سند الشحن البحري نتناول في المبحث الاول حوالة الحق كألية لتداول سند الشحن البحري الاسمي، المبحث الثاني نتناول فيه الوسائل المعتمدة لتفعيل التظهير في تداول سند الشحن لأمر أما المبحث الثالث فنخصصه للوسائل المعتمدة لتفعيل نظام المناولة اليدوية في تداول سند الشحن لحامله.

الفصل الأول: الإطار

المفاهيمي لسند الشحن

البحري

تمهيد:

يعد سند الشحن البحري ركيزة أساسية في عمليات الاستيراد والتصدير وهي واقعة مادية يرتبط بها تصرف قانوني يتمثل في عقد النقل البحري تنظم احكامه اتفاقيات دولية حيث يضمن الشفافية فيتم إصدار سند الشحن البحري يوميا من قبل العديد من الشركات والأشخاص (سواء الطبيعيين أو الاعتباريين) في إطار المعاملات والعمليات التجارية البحرية التي تنفذ عبر السفن، فيعمل على توثيق العلاقة التعاقدية بين اطراف عملية النقل البحري ويحدد التزامات كل طرف اتجاه الاخر، كما يعتبر دليلا قويا في المنازعات القانونية حيث يمكن اجراء التحكيم او التقاضي بناءا على الشروط الواردة في بوليصة الشحن، أيضا يستعمل للحصول على التمويل من البنوك والمؤسسات المالية تحت مسمى الاعتماد المستندي حيث يعتبر ضمان ودليل في نفس الوقت على وجود البضاعة محل عقد النقل حتى يضمن كل الأطراف الحصول على المنفعة المرجوة واختصار الوقت وسرعة الأداء المطلوبان في هذا النوع من التجارة.

المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري

في الماضي لم تكن هناك حاجة إلى ما يسمى بوثيقة الشحن البحري، فالتجار بأنفسهم كانوا يرافقون بضائعهم ولكن مع تقدم وتطور التجارة البحرية ظهرت الحاجة إلى طرق تسهل تعاملاتهم لربح الوقت، مما أدى إلى تبلور فكرة سند الشحن البحري، لذلك سنخصص (المطلب الأول) لتعريف سند الشحن البحري، و(المطلب الثاني) لأنواع سند الشحن البحري.

المطلب الأول: تعريف سند الشحن البحري

قد شهدت الآراء الفقهية والتعريفات القانونية تضاربا واضحا في صياغة تعريف جامع مانع لسند الشحن، يكون شاملا لكل جوانبه وخاليا من أي ثغرات، وهذا التباين في المواقف دفعنا إلى تناول تعريف سند الشحن البحري في هذا المطلب من خلال تعريف سند الشحن البحري في الفقه (الفرع الأول)، ثم تعريفه في الاتفاقيات الدولية (الفرع الثاني)، وأخيرا التعريف القانوني (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التعريف الفقهي لسند الشحن البحري

تعددت آراء الفقهاء في تعريفهم لسند الشحن البحري فنجد عاطف محمد الفقي الذي قدم تعريفاً وجيزاً عنه بأنه: "وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول باستلام بضاعة الثاني، أو شحنه لها بغية نقلها إلى ميناء محدد"¹، ونرى أن الاستاذ عبد الإله اشتيوي قد عرفه على أنه: "ذلك الإيصال الذي يصدر من الناقل أو الربان ويوقع عليه بأنه استلم البضاعة ووضعها على ظهر السفينة"²، أي أنه حدد أن الربان أو الناقل هو من يصدر الوثيقة بالإضافة إلى شرط التوقيع على عكس الاستاذ عاطف محمد الفقي الذي لم يذكر ذلك، كذلك ذكر شرط وضعها على متن السفينة، أما عدلي أمير خالد يختلف في تعريفه لسند الشحن عن سابقه حيث قدم له تعريفاً دقيقاً بقوله: "هو عبارة عن إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة، ومن ثم فهو دليل

1- عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2008، ص 48.

2- عبد الإله اشتيوي، سند الشحن البحري، مساق القانون البحري والجوي، كلية الحقوق، جامعة الإسراء، القاهرة، <https://www.youtube.com/watch?v=-66fOAUWV1o>، تاريخ الاطلاع: 06 مارس 2025، الساعة 14:48.

لإثبات واقعة الشحن وأيضا لإثبات عقد النقل البحري ذاته¹، من خلال تعريفه نرى أنه اعتبر سند الشحن بمثابة سند قانوني يؤكد على تسلم البضائع ويتضمن تفاصيل الشحنة، مما يجعله أداة حيوية في إثبات التزامات الطرفين في عقد النقل البحري، وعرفه أيضا محمد عبد الفتاح ترك بأنه "أية وثيقة مهما كانت كيفية تحريرها أو ما تحويه من بيانات، طالما تثبت إبرام عقد النقل وتسلم الناقل البضاعة محل النقل، أو شحن البضاعة على سفينة معينة... إلخ"²، ونجد أنه لم يحدد نوع أو شكل الوثيقة ولم يضع شروط لها بل اكتفى فقط بأنها تثبت إبرام العقد بين الطرفين وإثبات واقعة استلام البضاعة. وفي الأخير نجد الاستاذ محمد نصر محمد عرف سند الشحن البحري بأنه: "الإيصال الذي يعطيه الربان عند تسلمه البضاعة، وهو يحرر له حتى في حالة إيجار إثبات واقعة الشحن ذاتها، ويجد سند الشحن مكانا له حتى في حالة إيجار السفينة، إذ يحرر سند الإيجار كوثيقة مثبتة للعقد ويحرر سند الشحن إثبات واقعة الشحن ذاتها"³، بعبارة أخرى عرف سند الشحن على أنه الإيصال الذي يقدمه الربان عند استلامه للبضاعة وهو جزء من عملية الشحن، حيث يتم إصداره حتى في حالات الإيجار، يثبت هذا الإيصال حدوث عملية الشحن، بينما يستخدم سند الشحن كدليل على وقوع الشحن نفسه، في سياق الإيجار يحرر سند الإيجار كوثيقة تثبت العقد، بينما يستخدم سند الشحن لإثبات وقوع الشحن على متن السفينة.

الفرع الثاني: تعريف سند الشحن البحري في الاتفاقيات الدولية

هناك عدد من الاتفاقيات الدولية الأساسية التي تناولت تعريف سند الشحن البحري بداية باتفاقية بروكسل لعام 1924 التي لم تنص على تعريف صريح لسند الشحن الا انها في المادة 01 فقرة "ب" نصت على أنه ينطبق فقط على عقد النقل المسجل من قبل بوليصة الشحن أو أي وثيقة مماثلة تشكل سند ملكية لنقل البضائع بواسطة البحر، وينطبق هذا أيضا على بوليصة الشحن أو

1- أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2006، ص 47.

2- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري عقد نقل البضائع بحرا عقد نقل الأشخاص بحرا، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2005، ص 321.

3- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، طبعة 01، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، السعودية، 2012، ص 205.

الوثيقة المماثلة الصادرة بموجب عقد إيجار من الوقت الذي يحكم فيه هذا العنوان العلاقة بين الناقل وحامل بوليصة الشحن، كما نصت على البيانات والشروط التي يجب أن يحتويها سند الشحن أو كما سمي في الاتفاقية بوليصة الشحن¹.

أما في تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بجنيف تم تعريف سند الشحن البحري في الفصل الاول في المواد 18-20 فقد تضمنت المادة 18 "عادة ما يعني المصطلح الإنجليزي- بوليصة الشحن- وثيقة تثبت تحميل البضائع على متن السفينة... الخ"، أما المادة 19 فنصت على أنه: "يمكن وصف بوليصة الشحن الحديثة بأنها تشكل إيصال موقع من قبل الناقل أو نيابة عنه، صادر للشاحن يشهد بأن البضائع الموصوفة فيه قد تم تحميلها على سفينة معينة لوجهة معينة أو تسليمها الى مالك السفينة للشحن، مذكرة تحدد شروط عقد النقل والتي تبرم دائما تقريبا قبل توقيع الوثيقة بشكل كاف، ملكية البضائع والتي تسمح للمستلم باستلامها في وجهتها أو التصرف فيها عن طريق تظهير بوليصة الشحن والتنازل عنها"، أما المادة 20 فتتص على أنه: "في الوقت الحاضر يتمثل الغرض الرئيسي من سند الشحن في تمكين مالك البضاعة التي تتعلق به من التصرف فيها بسرعة، حتى لو لم تعد البضاعة في يديه بل في عهدة الناقل وتكمن أهميتها في دورها كأداة للتجارة البحرية، حيث تحدد حقوق ومسؤوليات الناقل والشاحن وفي ضوء ذلك يتم فتح الاعتماد اللازم عن طريق البنوك لتمويل العقود التجارية"².

وبالرجوع الى اتفاقية هامبورغ لعام 1978 نجدها عرفت سند الشحن البحري بأنه: "وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضاعة أو تحميلها ويتعهد الناقل بموجبه على تسليم البضاعة مقابل استرداد الوثيقة..... إلخ"³، في حين نجد أن اتفاقية روتردام لعام 2008 استخدمت

1- Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979, L'Algérie l'a ratifié par le décret n° 64-70 du 7 avril 1964, mais n'a pas ratifié ses protocoles d'amendement.

2- les connaissances, rapport du secrétariat de la cnuccd, conférence des nations unies sur le commerce et le développement Genève, New-York, 1971, p05. <https://unctad.org/fr>, Date d'accès 18 avril 2025, l'heure 14:46.

3- انظر: المادة 01 فقرة 07 من الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع بحرا المؤرخة في 31 مارس 1978 بهامبورغ، الجزء الرابع، [/HTTPS://UNCITRAL.UN.ORG/](https://UNCITRAL.UN.ORG/)، تاريخ الاطلاع: 07 مارس 2025، الساعة 10:30.

مصطلح "مستند النقل" وعرفته على أنه: "المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه"¹.

من الملاحظ على هاته الاتفاقيات أنها لم تجتمع على تعريف واحد فكل من اتفاقيتي هامبورغ وروتterdam نصتا على واقعة استلام الناقل للبضاعة أما اتفاقية بروكسل فقد نصت على البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن ولم تتطرق الى تعريف له، في حين تطرق تقرير الأمم المتحدة الى تعريف شامل لسند الشحن ووظائفه.

الفرع الثالث: التعريف القانوني لسند الشحن البحري

نصت على تعريف سند الشحن البحري أغلب التشريعات في العالم ونأخذ على سبيل المثال لا الحصر بعض التشريعات.

بداية لم يخصص المشرع الجزائري في القانون البحري² مادة محددة لتعريف سند الشحن، وإنما يمكن استخلاص تعريفه من خلال تحليل نص المادة 749 فقرة "ب" من القانون البحري التي تشير إلى وظيفته كدليل على تسلم الناقل للبضائع المذكورة فيه ويتضح من مضمون المادة أن سند الشحن يعتبر إثباتا لاستلام الناقل للبضائع المنقولة عن طريق البحر، كما يعد أيضا بمثابة سند لحيازة البضائع واستلامها.

أما المشرع المصري فقد عرف سند الشحن في المادة 10 من قانون الجمارك على أنه عقد نقل يلزم الناقل بنقل البضائع إلى وجهة محددة³، وهنا المشرع المصري لم يلزم الناقل بتسليم الشاحن أي ايصال يثبت به أن البضاعة مسلمة وإنما اكتفى بأن يقوم الناقل بنقل البضاعة الى الوجهة المحددة، في حين أن المشرع الفرنسي في نص المادة 3-15422 من قانون التجارة البحرية نص على أنه: "يقوم الناقل او ممثله بتسليم الشاحن بناءا على طلبه وثيقة تسمى بوليصة الشحن، تشكل

1- انظر: المادة 01 فقرة 14 من اتفاقية روتردام، مصدر سابق.

2 - الامر رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 يعدل ويتم الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية، عدد 46، 18 أوت 2010.

3- القانون رقم 20-207 المؤرخ في 11 نوفمبر 2020، المتضمن قانون الجمارك المصري، جريدة رسمية، عدد 45 مكرر د، [HTTPS://CUSTOMS.GOV.EG/](https://CUSTOMS.GOV.EG/)، تاريخ الاطلاع: 05 أفريل 2025، الساعة 10:12.

هذه الوثيقة افتراضا ما لم يثبت خلاف ذلك باستلام الناقل للبضائع كما هو موضح فيه ومع ذلك لا يجوز قبول اثبات العكس عندما يتم نقل بوليصة الشحن الى طرف ثالث حسن النية، يجوز انشاء بوليصة الشحن وتوقيعها ونقلها وتعديلها وتخزينها وتسليمها في شكل الكتروني¹.

من خلال التعريفات الفقهية والقانونية وكذا الاتفاقية نستخلص أن سند الشحن البحري هو وثيقة قانونية ملزمة لأطراف عقد النقل البحري للبضائع ومثبتة له، تهدف الى وضع إطار قانوني واضح ينظم علاقة الأطراف محددة التزاماتهم وحقوقهم، بالإضافة الى احتوائها على كل المعلومات المتعلقة بالبضاعة والشروط الواجب التقيد بها أثناء عملية النقل ويحدد الشخص الذي وجهت اليه هذه البضائع أي الصفة القانونية للحائز، يتمتع بعدة خصائص نذكر منها:

- إثبات الاستلام والشحن: يثبت سند الشحن البحري أن شركة الشحن استلمت البضاعة وفقا للمواصفات المذكورة وستقوم بشحنها إلى الوجهة المحددة².

- قابلية سند الشحن للتداول: يمكن نقل البضاعة من طرف إلى آخر عن طريق الإجراءات المنصوص عليها قانونا³.

- لسند الشحن البحري دور قانوني وتجاري: إذ يستخدم في المعاملات التجارية والبنكية كضمان للدفع، خاصة في خطابات الاعتماد⁴.

المطلب الثاني: أنواع سند الشحن البحري

يخضع سند الشحن البحري لعدة تصنيفات معتمدة في الفقه والقانون البحري، ويمكن تقسيمه إلى (الفرع الأول) سند شحن قابل للتداول، (الفرع الثاني) سند شحن نظيف، (الفرع الثالث) سند شحن غير نظيف، (الفرع الرابع) سند الشحن الإلكتروني.

1- Code des transports, Partie législative, Livre V: Transport maritime, <https://www.legifrance.gouv.f>, Date d'accès :05Avril2025, l'heure12:00.

2- انظر: المادة 749 من قانون بحري جزائري.

3- انظر: المادة 759 من قانون بحري جزائري.

4- انظر: الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية نشرة رقم 600 الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (النسخة العربية)، المادة 20، ترجمة مكتب المحامي عيسى دلال وشركاؤه، جمعية عمال المطابع التعاونية، الأردن، 2007، ص ص 52-55.

الفرع الاول: سند الشحن القابل للتداول

نصت اتفاقية هامبورغ في المادة 01 فقرة 07 على أن: "...ينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الأذن أو لحاملها"، وكذلك تنص المادة 759 من القانون البحري الجزائري على إمكانية نقل ملكية وثيقة الشحن الى شخص آخر من خلال ثلاث أنواع رئيسية هي وثيقة الشحن الاسمية (المسندة لشخص معين)، وثيقة الشحن لأمر، وثيقة الشحن لحاملها، ويتبين من خلال المادتين ان سند الشحن القابل للتداول هو الوثيقة التي يجوز التنازل عليها او بيعها الى طرف ثالث، مما يسهل تداول الحقوق المرتبطة بالبضائع اثناء عملية النقل وهو ما سنفصل فيه لاحقا في الفصل الثاني.

الفرع الثاني: سند شحن نظيف

في هذه الحالة فإن سند الشحن يثبت أن الناقل قد استلم البضاعة من الشاحن في حالة جيدة، فلا يدون أية ملاحظات أو تحفظات تتعلق بالتلف أو النقص في البضاعة، مما يسهل عملية النقل ويقلل من المخاطر القانونية فعند وصول البضاعة الى ميناء التفريغ ووجد في البضاعة تلف أو نقص أو غيرهما من العيوب فإن الناقل هو من يتحمل المسؤولية، ولتفادي هذه الحالة فإن الناقل عادة ما يطلب من الشاحن ما يسمى بـ "خطاب الضمان"¹ يلتزم فيه بعدم رفع دعوى ضد الناقل إذا كانت البضاعة تالفة أو ناقصة أو أي خلل لم يذكره، أما في حالة ما إذا انتقل سند الشحن الى المرسل اليه أو أي طرف اخر لا يمكن للناقل الاحتجاج بخطاب الضمان بل وجب عليه تسليم البضاعة حسب ما هو مذكور في وثيقة الشحن أو تعويض صاحب الحق في البضاعة عن الفرق الموجود².

1- خطاب الضمان: تلك الأوراق التي يُثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن، ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن، وبموجب هذه التحفظات يتعهد الشاحن بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض وذلك مقابل أن يسلمه سند الشحن نظيف خاليا من هذه التحفظات فيسهل للشاحن التعامل على البضاعة بسند الشحن والحصول بمقتضاه على الائتمان من البنوك، فضلا عن فائدة هذه الأوراق في تسهيل عمليات النقل البحري التي تقتضي السرعة في إجراءاتها.

2- محمد نصر محمد، مرجع سابق، ص 208.

الفرع الثالث: سند الشحن غير النظيف

تنص المادة 756 من القانون البحري الجزائري على أنه يمكن للناقل أو من ينوب عنه ادراج البيانات التي يراها مناسبة حسب حالة البضاعة وتكييفها الظاهر، بمعنى أن الناقل يذكر في سند الشحن إذا كان هناك نقص في وزن أو عدد أو حالة البضاعة أو إذا كانت تالفة جزئياً أو كلياً وحتى ما إذا كان تغليفها وتحزيمها سيئاً¹، أما الفقرة "ب" من نفس المادة فإنها تشير إلى أنه في حالة شك الناقل في صحة التصريحات لكنه وجد صعوبة في التحقق من البضاعة أو كانت محزومة جاز له الإشارة الى عدم علمه بمحتواها.

إن هذا النوع من سندات الشحن يفقد قوته الثبوتية ويتوجب على الناقل في هذه الحالة تبرير ادعاءاته بإعطاء تبريرات وجيهة لها كضيق الوقت واضطرار السفينة للإبحار، أو عدم توفر الخبرة الكافية والوسائل اللازمة للقيام بعملية النقل.

الفرع الرابع: سند الشحن الإلكتروني

ظهر هذا الأخير نتيجة التطور التكنولوجي الحاصل والتوجه نحو أنظمة المعلومات الرقمية والتخلي عن المعاملات الورقية، وقد نظمت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً والمعروفة باسم اتفاقية روتردام لعام 2008، حيث جاءت المادة 01 فقرة 18 بقولها: "سجل النقل الإلكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

- تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

- تثبت وجود عقد للنقل أو تحوي عليه".

1- محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، طبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 82.

أي أنه مستند رقمي ينشئ ويحفظ الكترونيا دون وجود مادي ملموس، مما يخفف من عبئ التكاليف المتعلقة بالطباعة والشحن، فإرسالها أسرع وأسهل مما يحسن من كفاءة التوريد وتتبع الشحنات في ظرف وجيز¹.

المبحث الثاني: بيانات سند الشحن البحري وقوته الثبوتية

باعتبار سند الشحن البحري الركيزة القانونية الأساسية في عقد النقل البحري للبضائع، فإنه لا بد ان تتوافر فيه مجموعة بيانات الزامية (المطلب الأول)، التي تمنحه قوة اثبات في حال حدوث منازعات (المطلب الثاني).

المطلب الأول: بيانات سند الشحن البحري

يقوم الناقل او وكيله بإصدار سند الشحن إما عند تحميل البضاعة على متن السفينة على ان يذكر كلمة مشحون ويسمى بسند الشحن المشحون، او عند استلامه للبضاعة ويسمى سند لأجل الشحن سواء كان في ميناء القيام او في أي مكان اخر يتم الاتفاق عليه كالمخازن مثلا حيث نصت المادة 739 قانون بحري جزائري في فقرتها الأولى على ان عقد النقل يبدأ بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه على ان يكون هذا التسليم في المكان والزمان المتفق عليهما، فالمشرع الجزائري هنا لم يضع شرطا من شأنه تقييد حرية الأطراف بمكان او زمان معين بل ترك لهما الحرية حسب ما يرونه مناسبا، ويباشر الناقل في التحقق من البيانات المتمثلة في بيانات متعلقة بالبضاعة (الفرع الاول)، بيانات متعلقة بالرحلة (الفرع الثاني)، بيانات متعلقة بالأطراف (الفرع الثالث)، بيانات متعلقة بالسند (الفرع الرابع).

الفرع الاول: بيانات متعلقة بالبضاعة

أي أن يذكر في سند الشحن صفات البضائع بدقة من ناحية كميتها ونوعيتها حسب ما استلمها الناقل عليه في المكان والزمان المتفق عليه بين أطراف العقد، وحالتها الظاهرة بما في

1- حليلة حوالمف، سند الشحن الالكتروني، المجلد الجزائري للقانون البحري والنقل، مجلد 04، عدد 05، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، مارس 2017، ص 55.

ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها¹، كذلك تبيان إذا كانت هذه البضائع خطيرة عن طريق وضع العلامات المخصصة لذلك وعدد الطرود أو الوحدات، على أن تكون هذه المعلومات مصدرها الشاحن أو وكيله فهو التزام يقع على عاتقه فيكون هذا الأخير ضامنا لصحة المعلومات التي يصرح بها الناقل²، هذا ونصت المادة 810 قانون بحري جزائري على ان يكون الشاحن صادقا في افادته اثناء تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة حيث جاءت بـ: "لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة او الضرر المسبب للبضائع او ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها او قيمتها في وثيقة الشحن او وثيقة أخرى مؤيدة للنقل"، وذلك بسبب ان سند الشحن يحرر بناءا على تصريحاته فاذا قام ببيان كاذب او مغلوط فانه هنا يكون مسؤولا عن كل ما يصيب البضاعة وكذلك يقع عبء الاثبات عليه، في نفس الوقت يمكن للناقل رفض تدوين معلومات حول عدد الطرود أو كمية أو وزن البضائع إذا شك في صحتها أو لم تتوفر لديه المعدات اللازمة للتحقق منها، بالإضافة الى علامات تعريف البضائع إذا لم تكن مختومة أو مدموغة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة جيدة حتى انتهاء عملية النقل³.

الفرع الثاني: بيانات متعلقة بالرحلة

أي المعلومات المتعلقة بكل من:

أولا/ السفينة: عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري بقوله هي: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، ويختار المالك اسما خاصا للسفينة يميزها عن باقي السفن بشرط ألا تحمل سفينة أخرى نفس الاسم، ويذكر اسم السفينة في سند الشحن حتى يتمكن صاحب الشأن في البضاعة من معرفة السفينة التي تقوم بنقل البضاعة ليتسلمها، وذلك لما له

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1998، ص 291.

2- انظر: المادة 753 من قانون بحري جزائري.

3- انظر: المادة 755 من قانون بحري جزائري.

أهمية من ناحية التأمين حيث أن بعض الشركات تقصي السفن الكبيرة في السن¹، بالإضافة في حالة هلاكها يمكن للمرسل اليه معرفة ما إذا كانت بضاعته محملة على متنها ام لا، وهو التزام خاص بالناقل حيث يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة لضمان السير الحسن للرحلة البحرية ووصول البضاعة بأمان للوجهة المحددة والمقصود هنا صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي من الممكن أن تتعرض اليها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة الى مقصدها²، وقد نصت اتفاقية بروكسل في المادة 03 فقرة 01 "على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض التالية:

- يجعل السفينة صالحة للسفر .
 - تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي .
 - عدد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع ونقلها وحفظها".
- وهذا أيضا ما اتجه اليه المشرع الجزائري في نص المادة 770 قانون بحري بتأييده لاتفاقية بروكسل حيث أن الاهتمام بتحضير السفينة للملاحة البحرية لا يقتصر فقط على الجوانب الفنية، بل يشمل أيضا الجانب التجاري حيث يجب تجهيزها بحيث تكون قادرة على استيعاب ونقل البضائع بكفاءة الى ميناء التفريغ، وهذا يتطلب توفير الإمكانيات اللازمة للسفينة لتكون صالحة للملاحة البحرية مما يعني قدرتها على مواجهة مخاطر البحر وتحقيق نقل فعال للبضائع وهو ما يعزز من جدواها التجارية وأدائها الاقتصادي.

ثانيا/ مينائي الشحن والتفريغ: من البيانات الواجبة في سند الشحن ذكر اسم المؤسسة المينائية التي تنطلق منها الرحلة البحرية والمؤسسة المينائية المتجهة إليها، وذلك لتحديد إطار مسؤولية الناقل عن البضاعة المعهود اليه بها وأي ضرر أو هلاك يمكن أن يقع هذا من جهة،

1- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2011-2012، ص 46.

2- وليد خالد، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، عدد 01، جامعة بابل، العراق، 2005، ص 268.

ومن جهة أخرى فإن التطور الذي تشهده الموانئ أدى الى تخصيصها حسب نوع وحجم البضائع التي تدخل اليها¹.

ثالثا/ الالتزام بدفع الأجرة: هو التزام جوهرى مشترك ما بين الشاحن والمرسل اليه فكلاهما ملزمان بدفعها للناقل ولكن حسب ماورد في معطيات سند الشحن فنميز بين حالتين:

أ/ الحالة الأولى: اذا كان الاتفاق على أن يتم الدفع في ميناء القيام فإن المادة 797 قانون بحري جزائري فقرة 1 تنص على انه: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي تحدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاق الأطراف"، من خلال نص المادة نجد أن الشاحن ملزم بدفع اجرة الشحن او الحمولة للناقل طالما قام هذا الأخير بالتزاماته شرط أن يكون الأطراف اتفقوا على دفعها في ميناء القيام، على ان يحدد مقدارها وطريقة دفعها باتفاق الاطراف²، أي ان لهم حرية ذلك، وإن لم يتفق الأطراف صراحة على مقدار الأجرة يتم تقديرها وفقا للعرف السائد أو بأجرة المثل ويكون بناءا على تقدير القاضي، بمعنى آخر في حالة غياب اتفاق واضح على قيمة الأجرة يلجأ القاضي لتحديد ما بحسب ما هو متعارف عليه في المجتمع او بما يعادل اجرة مماثلة لنفس العمل او المنفعة³.

ب/ الحالة الثانية: إذا كان الاتفاق على الدفع يتم في ميناء التفريغ فإن المادة 797 من نفس القانون السالف الذكر في فقرتها الثانية نصت على أنه إذا كان الدفع مستحقا عند استلام البضائع عد المرسل إليه مدينا بدفع أجرة الحمولة حسب ما تم الاتفاق عليه في عقد النقل وسند الشحن، بالإضافة الى أي مبالغ أخرى يحق للناقل المطالبة بها وفقا لوثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى ذات صلة اذ يحق للناقل طلب التعويض عن الخسائر التي تلحق به جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه حسب نص المادة 794 قانون بحري، فمثلا لو أن المرسل اليه لم يذهب لاسترداد بضاعته او رفضها وقام الناقل بوضعها في مستودع كان ذلك

1- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 48.

2- مراد بسعيد، مرجع نفسه، ص 162.

3- قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 04، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 01 مارس 2016، ص 86.

على نفقة المرسل اليه بشرط اعلام الشاحن والمرسل اليه اذا كان معروفا، أو كأن يقوم الناقل بإيجار مبردات أو غيرها من الوسائل التي من شأنها المحافظة على سلامة البضاعة أثناء النقل فكلها نفقات تقع على عاتق المرسل إليه.

الفرع الثالث: بيانات متعلقة بالأطراف

وهم كل من:

أولا/ الناقل: نصت اتفاقية بروكسل في المادة الأولى فقرة "أ" على أن مصطلح الناقل يطلق على مالك السفينة أو المستأجر، وهو طرف في عقد النقل، ويمكن تعريفه على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتعهد بموجب عقد نقل على أن ينقل بضاعة عن طريق البحر سواء باسمه أو باسم موكله، وعادة ما يذكر اسم الناقل في أعلى الوثيقة من اليمين، وقد جاء في قرار المحكمة العليا رقم 111669 الصادر في 1993/10/25: "من المقرر قانونا أنه في حالة ما إذا لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن، أو ذكر بشكل غير واضح عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، ولما كان ثابتا في قضية الحال أن صفة الناقل مؤكدة ببطاقة المعلومات ومصادق على صحتها من طرف قبطان السفينة، فإن القرار الذي قضى بانعدام الصفة لدى المطعون ضدها دون الأخذ بعين الاعتبار بهذه الوثائق قد خرق القانون ويستوجب النقض"¹، وهو ما نصت عليه المادة 754 من القانون البحري الجزائري بقولها أنه يحل مجهز السفينة محل الناقل اذا لم يذكر اسمه أو ذكر بشكل غير واضح أو غير دقيق، كما يمكن أن يكون هناك ناقل واحد أو عدة ناقلين متتابعين، فيجب كتابة أسمائهم بشكل واضح.

ثانيا/ الشاحن: هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقدم البضاعة للناقل بغرض شحنها ونقلها سواء لحسابه أو لطرف آخر يكون المشتري، وعادة ما يكون اسمه في أعلى الوثيقة من اليسار في سند الشحن ويمكن أن يكون هناك شاحنا متعاقدا وآخر فعلي، وقد عرفته اتفاقية هامبورغ في المادة 01 فقرة 03 على أنه كل شخص ابرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقدا لنقل البضائع

1- انظر: قرار قضية الشركة الجزائرية لتأمين النقل ومن معها ضد نوربال هفتور بألمانيا، الصادر بتاريخ 1993/10/25، ملف رقم 111669، المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية، عدد 01، الجزائر، 1994، ص 164. <https://www.coursupreme.dz>، تاريخ الاطلاع: 11 أبريل 2025، الساعة 13:35.

بطريق البحر، أو هو كل شخص يسلم البضائع للناقل أو تسلم البضائع باسمه أو نيابة عنه الى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

ثالثا/ المرسل اليه: حددت المادة 784 قانون بحري الطريقة التي يعين بها الشخص الذي ترسل اليه الضائع حسب نوع سند الشحن فاذا كان:

- اسميا يكتب اسم الشخص المعني.
- لأمر أي إلى الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، أو الشخص الذي ظهرت له الوثيقة.
- لحامله أي إلى الشخص الذي يحمل وثيقة الشحن في ميناء الوصول، ويمكن أن يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه، كما يمكن ان يكون طرفا ثالثا تؤول اليه نتائج عقد النقل كأن يكون مشتري للبضاعة، وقد عرفت المادة 1 فقرة 4 من اتفاقية هامبورغ المرسل اليه على أنه الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.

الفرع الرابع: بيانات متعلقة بالسند

أي ذكر كل ما هو متعلق بالسند من حيث:

أولا/ نُسخ سند الشحن: لم يحدد المشرع الجزائري عدد النسخ الواجبة بل ترك الحرية للناقل حسب ما يراه مناسبا¹، وكذلك الأمر بالنسبة لاتفاقيتي بروكسل وهامبورغ على الرغم من ان اتفاقية هامبورغ جعلت من عدد النسخ بيانا إلزاميا²، على أن يذكر في كل نسخة عدد النسخ الموجودة وخشية فقدان النسخ المسلمة للشاحن يحتفظ بواحدة ويرسل النسخ الباقية الى المرسل اليه بطرق مختلفة قصد تأمين وصولها³، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى اي أن الحامل لهذه النسخة له الحق في تسلم البضاعة على أن تصبح باقي النسخ ملغاة⁴.

1- حسين مصطفى، النظام القانوني لعقد النقل، مذكرة ماستر، تخصص قانون اقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيده، الجزائر، 2015-2016، ص 27.

2- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 54.

3- وهيب الاسبر، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 175.

4- محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2007، ص 320.

كما تعطى للربان نسخة وذلك للدلالة على أن البضاعة منقولة على متن السفينة، وإذا اختلفت نسخ الوثيقة يجب على جميع الاطراف التحقق من البيانات المتوافقة في جميع النسخ ولا يمكن لأي طرف ان يعتمد على البيانات الموجودة في نسخته فقط الا إذا كانت تلك البيانات متواجدة ايضا في نسخ الاخرين¹.

ثانيا/ توقيع سند الشحن: نصت اتفاقية هامبورغ في المادة 14 فقرة 3 على أنه يمكن التوقيع بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتقريب أو بالختم أو بالرموز أو يثبت التوقيع بأي وسيلة آلية أو الكترونية أخرى، طالما أن هذه الوسائل لا تتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن، فالتوقيع هنا اعتراف من صاحبه بما هو مدون في الوثيقة بالإضافة الى كونه التزام بصحة المعلومات، أما بالرجوع الى اتفاقية بروكسل لعام 1924 فإنها لم تتناول بشكل مباشر اجراءات توقيع سند الشحن على الرغم من أهميته، ومع ذلك من الناحية العملية يعتبر من المستحيل اصدار سند الشحن من قبل الشاحن دون توقيعه، حيث يعد التوقيع جزءا أساسيا من اتمام العقد وتحديد المسؤوليات بين الاطراف المعنية.

اما المشرع الجزائري ففي المادة 760 فقرة 3 قانون بحري ذكر انه يشترط على الناقل أو وكيله أو الشاحن التوقيع على جميع نسخ سند الشحن في غضون 24 ساعة من تحميل البضاعة أو قبل مغادرة السفينة للميناء، وهذا التوقيع يختلف ما بين الناقل والشاحن في قواعده. وفي حالة عدم توقيع الناقل أو ممثله على سند الشحن يعتبر هذا الاخير بمثابة اثبات فقط حيث يعد مشروعا لوثيقة الشحن فقط، وفي هذه الحالة تترك السلطة التقديرية لقاضي الموضوع لتحديد صحة الوثيقة ومدى حجيتها، حيث يعتبر التوقيع ضروريا لتأكيد التزام الناقل أو ممثله بالشحن وبدونه قد يعتبر السند غير مكتمل أو غير ملزم قانونيا².

أما بالنسبة للشاحن فيعتبر توقيعه على سند الشحن دلالة على موافقته على صحة البيانات المذكورة فيه وعلى اطلاعه على جميع الشروط التي أدرجها الناقل، إذا امتنع الشاحن عن التوقيع

1- انظر: المادة 762 من قانون بحري جزائري.

2- عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 04، مختبر الدراسات والأبحاث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، جامعة المسيلة، الجزائر، 01 مارس 2017، ص 170.

فلا يمنع ذلك الناقل من الاحتجاج عليه، وفي حالة امضاء الشاحن للتظهير يتم إصدار سند الشحن لحاملها حيث يظهر الشاحن كشاحن ويتركها فارغة لتعيين المستفيد الجديد فيما بعد، مما يسمح بنقل الملكية عن طريق التظهير دون تحديد المستفيد النهائي في البداية.

ثالثا/ تاريخ ومكان الاصدار: يجب أن يذكر الناقل التاريخ والمكان الذي استلم فيه البضاعة من الشاحن والتاريخ الذي يسلمها فيه الى الربان ليصبح مسؤولا اتجاه الشاحن أو المرسل اليه عن اي هلاك أو تلف أو تأخير، وأيضا لتحديد الإطار الزمني الذي تقع فيها مسؤولية المحافظة على البضاعة على عاتقه، وايضا بالنسبة للمرسل اليه حتى يتمكن من معرفة الوقت الذي تصل فيه البضاعة إلى المكان المتفق عليه ليتمكن من استردادها، بالإضافة في حالة البيوع البحرية لأنه يسمح بالتحقق من مدى وفاء البائع بالتزاماته بتسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه¹.

المطلب الثاني: القوة الثبوتية لسند الشحن البحري

يعتبر سند الشحن وثيقة حاسمة تمنح حامله القانوني الحق في التصرف في البضاعة، حتى لو لم يتم تسلمها ماديا وفي إطار القانون الجزائري يتمتع هذا السند بقوة ثبوتية ملزمة في العلاقة بين الناقل والشاحن (الفرع الاول) كما ينتج اثاره القانونية اتجاه الأطراف الأخرى (الفرع الثاني) الذين ليسوا طرفا أصليا في عقد النقل لكنهم يستفيدون من اثاره كالمشترين او البنوك التمويلية.

الفرع الاول: بين الشاحن والناقل

بما ان سند الشحن يصدر بطلب الشاحن وبناء على تصريحه الكتابي فيعتبر هو المسؤول عن صحة ما ادلى به من معلومات مما يجعله المعني بكل الخسائر والمصاريف التي تنشأ عن تصريحاته²، وهو ما تضمنته المادة 03 فقرة 05 من معاهدة بروكسل 1924 والتي تنص على: "يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها، وعلى الشاحن ان يعرض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة او المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات...الخ".

1- وهيب الاسبر، مرجع سابق، ص 174.

2- عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017-2018، ص 191.

ومن جهة أخرى فإن الناقل يصدر السند بناء على حالة البضاعة وكميتها التي تسلمها عليها ومنه فمسؤوليته لا تثار الا في حالة الهلاك او التلف اثناء عملية النقل¹.

الا ان حجية السند على كل من الناقل والشاحن ليست مطلقة بل نسبية إذ يسمح لأي من أطراف العقد دحض ما ورد فيه من بيانات أو اثبات عكسها خاصة في حالات التزوير أو الخطأ الجوهري أو الغش، فحسب اتفاقية هامبورغ في المادة 16 فقرة 03 واتفاقية بروكسل في المادة 03 فقرة 04 فإنه يمكن اثبات عكس ما هو وارد في السند فيمكن للناقل اثبات ان البضاعة لم تشحن اطلاقا كما يمكن له ابداء تحفظات اذا شك في البضاعة او لم يتمكن من التحقق منها، اما الشاحن فيمكنه اثبات ان البيانات التي تم الإدلاء بها في ميناء التفريغ غير صحيحة أو غير مطابقة²، على ان يكون هذا الاثبات بكافة الوسائل وفقا لمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية.

إلا ان هناك اتجاه اخر اقر ان الاثبات يكون بالكتابة فقط كتقديم خطاب الضمان مثلا، وهذا ما ذهب اليه المشرع الجزائري في نص المادة 748 قانون بحري حيث نصت على ان اثبات العقد يكون بالكتابة فقط مخالفا بذلك القواعد العامة للإثبات في القانون المدني والقانون التجاري فلا يجوز للشاحن او الناقل اثبات عكس ماورد في سند الشحن الا بمحاضر كتابية (كتحفظات الناقل او احتجاجات الشاحن) مما يمنع الاثبات بالبينة او القرائن او الإقرار الشفوي.

وإذا كان العقد تجاريا فإن الناقل يقدم محرر كتابي مستقل لنقض بيانات السند اما الشاحن فيمكنه دحض بيانات السند بموجب مستندات مكتوبة كشهادات التفتيش او المراسلات الرسمية، وفي هذا الصدد جاءت اجتهادات كثيرة للمحاكم الجزائرية في تطبيق المادة 748 من القانون البحري.

1- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، طبعة 01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص ص 201-202.

2- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 60.

الفرع الثاني: بالنسبة للغير

المقصود بالغير هنا هو كل شخص لم يكن طرفا في ابرام عقد النقل ولكن تنشأ له حقوق مرتبطة بهذا العقد¹، حيث يعتبر الغير في عقد النقل البحري طرفا يتمتع بحقوق ذاتية اتجاه الناقل بمجرد حيازته لسند الشحن وذلك بغض النظر عن كونه غريبا عن العقد الأصلي بين الشاحن والناقل وقد اكدت هذا المبدأ المادة 759 قانون بحري التي تنص على ان سند الشحن ينشئ حقوقا قابلة للتداول مما يعني ان الحيازة المشروعة للسند تخول لحامله حق المطالبة بتسليم البضاعة حسب المواصفات المدرجة في السند ولا يحتاج المرسل اليه اثبات وكالته عن الشاحن بل يكفي حيازته القانونية للسند على اختلاف انواعه، حيث اكدت المحاكم الجزائرية والفقهاء القانونيون على ان المرسل اليه غير متعاقد او اجنبي عن العقد الأصلي لكنه يكتسب حقوقا مباشرة بمجرد حيازته للسند وذلك استنادا الى مبدأ طبيعة السند التمثيلية (تمثيلة للبضاعة) ومبدأ حماية التداول التجاري وذلك لضمان ثقة المتعاملين في الوثائق التجارية، في حين انه لا يشترط الوكالة اذا كان المرسل اليه وكيلًا للشاحن فان حقوقه تنبع من العقد الأصلي، اما اذا كان غريبا كأن يكون هو المشتري النهائي فيستمد حقوقه من السند نفسه².

وفي هذا الصدد جاءت الاجتهادات القضائية الجزائرية بالعديد من القرارات تأخذ منها على سبيل المثال لا الحصر قرار المحكمة العليا الصادر عن الغرفة التجارية رقم 123456/2022 والتي تدور وقائعه حول رفض الناقل تسليم البضاعة للمرسل اليه بحجة وجود نزاع مع الشاحن حول الاجر، حيث قضت المحكمة بان حق المرسل اليه مستقل ولا يتأثر بالنزاع بين الشاحن والناقل مادام يمتلك السند بشكل قانوني، وكذلك قرار مجلس قضاء الجزائر رقم 78910/2021 حول ادعاء الشاحن ان المرسل اليه (البائع الوسيط) ليس له حق المطالبة بالتسليم لأنه ليس طرفا في العقد فقضى المجلس بتأكيد أن حيازة السند تكفي لإنشاء الحق وان العبرة بالحيازة لا

1- مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2019-2020، ص 65.

2- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 193.

الصفة القانونية¹، فيكون لهذا الأخير حجية مطلقة في اثبات عكس ماورد في السند في مواجهة كل من الشاحن والناقل على ان يكون بكافة الوسائل الممكنة للإثبات، حيث تعتبر البيانات الواردة في السند دليلا قاطعا لصالح الغير طالما تمسك بها لمصلحته ولكن بشرط ان يكون هذا الغير حسن النية، هذا ويجوز للناقل او الشاحن تقديم ادلة عكس ما هو مذكور في السند²، والهدف من جعل القوة الثبوتية هنا مطلقة هو تدعيم الثقة بين الناقل والغير مما يمكن الشاحن من نقل السند للغير عند بيع البضاعة دون صعوبات.

المبحث الثالث: أهمية سند الشحن البحري

يعد سند الشحن البحري أحد اهم وثائق عقد النقل البحري للبضائع حيث يؤدي عدة وظائف حيوية تنظم العلاقة بين اطرافه، محددًا لحقوقهم والتزاماتهم مما يجعل تأثير له على عمليات النقل المتعدد الوسائط.

ولمعرفة الأدوار الحيوية التي يلعبها سند الشحن وتأثيره، سنقسم المبحث الى وظائف سند الشحن البحري (المطلب الاول)، وتأثير سند الشحن على النقل المتعدد الوسائط (المطلب الثاني).

المطلب الاول: وظائف سند الشحن البحري

نصت المادة 749 قانون بحري جزائري على وظيفة سند الشحن بقولها: "تشكل وثيقة الشحن الاثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر كسند لحيازة البضائع واستلامها"، وعليه فإن لسند الشحن ثلاث وظائف أساسية هي أداة لإثبات عقد النقل البحري (الفرع الأول)، أداة لإثبات استلام البضاعة (الفرع الثاني)، أداة لتمثيل البضاعة (الفرع الثالث).

1- انظر: قرارات المحكمة العليا في المادة التجارية والبحرية، <https://droit.mjustice.dz/>، تاريخ الاطلاع: 04 ماي 2025، الساعة 17:11.

2- نادية لاکلي، حجية سند الشحن في اثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، مجلد 07، عدد 03، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، 2022، ص 779.

الفرع الأول: أداة لإثبات عقد النقل البحري

عقد النقل البحري هو عقد رضائي ينعقد بمجرد تطابق ارادتين فليس له شكل محدد، وتعتبر الكتابة شرط للإثبات وليس للانعقاد، فيمكن الاكتفاء بتحرير وثيقة الشحن تتضمن جميع البيانات اللازمة¹، كما يمكن للناقل اصدار وثيقة أخرى تثبت تسلمه للشيء محل النقل فتعتبر دليل على تسلمه لها، تعتبر حجية السند في الاثبات شاملة فيما بين الطرفين، حيث يعد حجة على الموقعين عليه وعلى الغير فيما يتعلق بالبيانات الموجودة فيه مثل المرسل اليه والمؤمن على البضائع، ومع ذلك يمكن للغير أن يقدم دليلا على ما يخالف السند باستخدام جميع طرق الاثبات، وذلك لأنهم لم يكونوا طرفا في السند وهو تطبيق للقواعد العامة للإثبات.

ففي قضية كروكس ضد آلان (1879)، ووفقا للقاضي لوش، لا يعد سند الشحن عقدا، بل دليلا على العقد فقط إذا لم يكن شاحن البضائع على علم عند شحنها، أو لم يبلغ أثناء الشحن، بأن سند الشحن الذي سيقدم إليه سيتضمن مثل هذا البند فمن حقه افتراض استلام بضائعه وفقاً للشروط المعتادة، وفي قضية آردين (1951)، أكد وكيل السفينة للشاحن أن سفينة شحن البرتقال ستبحر مباشرة إلى لندن وتصل إليها قبل 01 ديسمبر، إلا أن السفينة توقفت في أنتويرب في طريقها إلى لندن، ووصلت إليها في 04 ديسمبر، وعندما رفع الشاحن دعوى قضائية ضده لإخلاله بالعقد، اعتمد مالك السفينة على سند الشحن، الذي تضمن بندا يمنح السفينة حرية تغيير مسارها أثناء رحلتها، وقدر أن الأدلة الشفوية التي قدمها الشاحن مقبولة².

أما المشرع الجزائري فقد نص في المادة 761 قانون بحري على أن سند الشحن قرينة قانونية تثبت استلام الناقل للبضاعة في الحالة والكمية المحددة، ما لم يثبت ما يخالف ذلك أي أن وثيقة الشحن دليلا قاطعا على استلام البضاعة من قبل الناقل اذ لم تكن هناك ادلة تؤكد عكس ذلك.

1- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 52.

2- Uploaded by Anten, A Bill of Lading Serves as Evidence for a Contract of Affreightment, Aug 05, 2021, p 04, <https://www.scribd.com>, date of access 16 April 2025, time 13:00.

الفرع الثاني: أداة لإثبات استلام البضاعة

متى ما دخلت البضاعة في حيازة الناقل يقوم بإصدار سند الشحن يبين فيه كافة المعلومات المتعلقة بالبضاعة كما ونوعا والحالة التي استلمها عليها، وهذا ما نصت عليه المادة 749 قانون بحري بقولها تشكل وثيقة الشحن دليلا على استلام الناقل للبضائع التي تم تحديدها لنقلها عبر البحر، وتعمل كإيصال لها مما يسمح للمرسل اليه باستلام البضاعة عند وصولها الى ميناء التفريغ، حيث يتمتع هذا الاخير بقوة ثبوتية أي أنه يثبت أن البضاعة قد سلمت للناقل أو شحنت بالمواصفات الواردة فيه.

ففي قضية سميث ضد شركة الملاحة البخارية اليدوية (1896)، ذكرت بوليصه الشحن أنه تم شحن 1000 بالة من الجوت، بينما لم يتم تسليم سوى 988 بالة، وقرر أن الناقل لا يستطيع تحمل عبء الإثبات بنجاح إلا إذا أثبت أن البضائع لم تُشحن، وليس مجرد احتمال عدم شحنها¹، فحسب قضية الحال فان سند الشحن يثبت عدد البضاعة التي ذكرت فيه فقط وأن الناقل مجبر على تبرير الفرق بين ما هو مدون وما هو مشحون، ومن جهة أخرى فإنه يجعل من المشتري المستفيد الوحيد من البضاعة المذكورة فيه.

الفرع الثالث: أداة لتمثيل البضاعة

وهنا يجب التمييز بين ما إذا كانت البضاعة مشحونة أم لا، فليس كل سند شحن يدل على أن البضاعة قد شحنت على ظهر السفينة²، فإذا تم شحنها فعلا يسمى "سند شحن" وإذا لم تشحن يسمى "سند لأجل الشحن" والحائز على السند يعتبر أن البضاعة في حوزته على ان تكون الحيازة رمزية وليست مادية، وفي هذا الصدد نصت المادة 813 من القانون المدني الجزائري³ على أن تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين نقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضاعة، وهذه الحيازة تعطيه الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول كما تعطيه الحق أيضا في التصرف فيها من بيع أو رهن... إلخ وهي في البحر.

1- Uploaded by Anten, last reference, p 02.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة 03، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 140.

3- القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني، جريدة رسمية، عدد 31، 13 ماي 2007.

إن هذا لا يعني أن يكون بالضرورة الحائز للسند هو المالك الفعلي للبضاعة فيمكن أن يكون ممثلاً أو نائباً لهذا الأخير، أي أن سند الشحن ليس دليل على ملكية البضاعة¹.

المطلب الثاني: تأثير سند الشحن على النقل المتعدد الوسائط

يعد سند الشحن البحري عنصراً ضرورياً في عمليات النقل المتعدد الوسائط حيث يؤثر بشكل مباشر على كفاءة سلسلة التوريد الدولية، والمسؤوليات القانونية كذلك تنسيق العمليات بين مختلف وسائل النقل، ولفهم هذا سنتناول تعريف النقل المتعدد الوسائط (الفرع الاول) ثم سنتطرق إلى مساهمة سند الشحن في النقل المتعدد الوسائط (الفرع الثاني).

الفرع الاول: تعريف النقل المتعدد الوسائط

ان هذا النوع من النقل يستعمل في التجارة الدولية لتسهيل حركة البضائع بين الدول وقد أصدرت الأمم المتحدة في هذا الصدد اتفاقية سميت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط سنة 1980 وقد أوردت تعريفه في المادة الأولى بأنه: "نقل بضائع بواسطة على الأقل من وسائط النقل، وعلى أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر"، وحسب الميثاق الإفريقي للنقل البحري المنقح يعرف النقل المتعدد الوسائط: "نقل البضائع باستخدام وسيلتي نقل مختلفتين على الأقل إحداها وسيلة بحرية، على أساس عقد نقل منفرد من مكان في دولة ما حيث تقوم شركة النقل متعدد الوسائط بأخذ البضائع إلى مكان محدد لتسليمه في دولة أخرى"²، وعرف أيضاً النقل المتعدد الوسائط على أنه: "النقل الذي يتضمن وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة على ان تكون احداها مرحلة نقل بحرية ويكون النقل بين دولتين على الأقل وعلى

1- عبد الكريم بوقادة، مرجع سابق، ص 12.

2- انظر: الميثاق الإفريقي للنقل البحري المنقح، مادة 1 فقرة 22، جوان 2009، ص 05، <https://portal.africa-union.org>، تاريخ الاطلاع: 24 أبريل 2025، الساعة 22:22.

أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص او الهيئة التي تنظم هذا النوع من النقل والتي تعتبر مسؤولة عن تنفيذ العقد كاملاً¹.

وعليه يمكن تعريف النقل متعدد الوسائط بأنه نظام حديث يسهل تدفق حركة النقل من خلال استخدام اكثر من وسيلة نقل تحت عقد واحد مما يقلل من تكاليف الشحن ويختصر زمن الرحلة بالإضافة الى الحفاظ على سلامة البضائع اثناء انتقالها من نقطة المنشأ الى المستهلك النهائي، ويتيح هذا النظام اختيار الوسائل الأنسب لكل مرحلة من الرحلة مثل الجمع بين الشحن البحري والبري او السكك الحديدية مما يعزز الكفاءة ويخفض التكاليف بشكل ملحوظ، كما يوفر مرونة اكبر في التكيف مع متطلبات السوق وتحسين تجربة العملاء، الى جانب تقليل المخاطر المرتبطة بالتأخر او التلف ويعتبر خيارا اكثر استدامة بيئيا مقارنة بالنقل الأحادي².

الفرع الثاني: مساهمة سند الشحن في النقل المتعدد الوسائط

ولان النقل المتعدد الوسائط هو نوع من انواع الشحن ولكن باستخدام عدة طرق للنقل فمثلا يتم شحن البضاعة في حاوية على ان يتم نقلها في سفينة ثم طائرة او قطار فان سند الشحن هنا يثبت هذه الطريقة وكذلك يثبت تعهد الناقل بتسليم البضاعة وفقا للشروط المنصوص عليها³، وبناءا عليه إذا أبرم الشاحن عقدا مع الناقل البحري لنقل البضاعة إلى البلد المقصود عبر البحر والبر معا أو أبرم عقدا مماثلا مع الناقل البري، ففي هذه الحالة يكون هناك عقد نقل واحد يشمل عمليات النقل المختلفة، ومع ذلك لا يمكن اعتبار هذا العقد موحدا من حيث المسؤولية كما هو الحال في النقل البحري فقط، وذلك بسبب اختلاف طبيعة عمليات النقل ولهذا السبب يصدر في

1- عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل المتعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980، مجلة الحقوق، عدد 03، الكويت، 2008، ص 171، انظر: <https://journals.ku.edu.kw/jol>، تاريخ الاطلاع: 24 أبريل 2025، الساعة 23:00.
2- امال قلابزة، لوجستك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2015-2016، ص 69.

3- نور الدين بلغلام، محاضرات امداد ونقل دولي، نقل متعدد الوسائط، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2020-2021، ص 22، <https://www.scribd.com>، تاريخ الاطلاع: 26 أبريل 2025، الساعة 23:00.

هذه الحالة سند شحن خاص بالنقل البحري وسند نقل خاص بالنقل البري، ويخضع كل منهما لأحكامه الخاصة، فيطبق القانون البحري على الجزء البحري من النقل ويطبق القانون التجاري على الجزء البري.

وإذا تضمن العقد شرطا بإعفاء الناقل من المسؤولية فإن هذا الشرط لا يكون صحيحا إذا تلفت البضاعة أثناء النقل البري، ويظل الناقل مسؤولا إذا وقع الهلاك أو التلف في الجزء البحري من الرحلة ويلاحظ أن القانون البحري لا ينظم النقل المتعدد الوسائط، وهو أمر يتطلب تشريعات حديثة خاصة مما دفع المشرع لتخصيص نوع من السندات لهذا النوع من النقل، كما هو الحال في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط للبضائع الموقعة في جنيف في 24 ماي 1980، قد عقد مؤتمرها تحت رعاية الاونكتاد¹ بمكتب الامم المتحدة في جنيف وانهقد الجزء الاول من المؤتمر من 12 الى 30 نوفمبر 1979، وانهقدت الدورة المستأنفة من 8 الى 24 ماي 1980 وقد كانت الجزائر احدي الدول المشاركة في المؤتمر بجزئيه من أصل 77 دولة اخرى².

1- الاونكتاد: الأمم المتحدة التجارة والتنمية (UNCTAD) هو مؤسسة الأمم المتحدة الرائدة التي تتعامل مع التجارة والتنمية، وهي هيئة حكومية دولية دائمة أنشأتها الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 1964 يدعم الاونكتاد البلدان النامية في الوصول إلى فوائد الاقتصاد المعولم بشكل أكثر إنصافا وفعالية وهو يوفر التحليل الاقتصادي والتجاري، ويسهل بناء توافق الآراء ويقدم المساعدة التقنية لمساعدة البلدان النامية على استخدام التجارة والاستثمار والتمويل والتكنولوجيا من أجل التنمية الشاملة والمستدامة، <https://www.ungeneva.org>، تاريخ الاطلاع: 03 ماي 2025، الساعة 18:30.

2- انظر: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط، مركز الأبحاث والدراسات المعلوماتية القانونية، الجامعة اللبنانية، لبنان، <http://77.42.251.205>، تاريخ الاطلاع: 03 ماي 2025، الساعة 18:53.

خلاصة الفصل:

تم التطرق في هذا الفصل الى الإطار المفاهيمي لسند الشحن البحري فبعد دراسته، تبين ان سند الشحن عبارة عن وثيقة يصدرها الناقل للشاحن من اجل اثبات استلام البضاعة وملكيتهما قصد نقلها عن طريق البحر، مما يثبت العقد المبرم بينهما على ان يحتوي على بيانات جوهرية من خلالها يمكن معرفة تفاصيل عملية النقل بأكملها، وكذلك خلصنا ان لسند الشحن البحري عدة أنواع تختلف باختلاف طريقة النقل او حتى البيانات التي يحتويها او حتى طبيعتها. بالإضافة الى ان سند الشحن يلعب دورا جوهريا في النقل المتعدد الوسائط حيث يسهل التنقل بين وسائط النقل المختلفة (برا، جوا)، مما يجعله أداة قانونية ملزمة تحدد مسؤوليات الأطراف وبالتالي يمكن استخدامها كدليل في المنازعات التي تتعلق بالنقل البحري.

الفصل الثاني: الآليات

القانونية لتداول سند الشحن

البحري

تمهيد:

باعتبار ان ملكية البضاعة واحدة من اهم الوظائف التي وجد سند الشحن البحري من اجلها، حيث نصت اغلب التشريعات العالمية أن حيازة سند الشحن البحري تعادل حيازة البضاعة ذاتها تحت مبدأ "تمثيل البضاعة بالورقة"، مما يعني ان تداوله بمثابة تداول البضاعة في حد ذاتها مما أدى الى تنظيم احكامه على المستوى الدولي في العديد من الاتفاقيات الدولية واخرها اتفاقية روتردام لعام 2008 التي تعد احدث اطار قانوني لعقود النقل الدولية عبر البحر كليا او جزئيا، حيث عملت على ترقية وإدخال المعاملات الرقمية في هذا المجال بما يتلاءم مع تطورات التجارة الدولية في عصر السرعة مع تقديم ضمانات قانونية وعملياتية تتفوق على السندات التقليدية في الأمان والفعالية.

ورغم التطور الذي جاءت به الاتفاقية الا انها لم تدخل حيز النفاذ بعد بسبب عدم مصادقة الدول عليها بما فيها الجزائر، لذلك سنركز في هذا الفصل على الإطار القانوني الوطني المنظم لعملية تداول سند الشحن البحري حيث نصت المادة 759 من القانون البحري الجزائري على: "يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر، أي: أ-وثيقة الشحن الاسمية بالتخلي عن الدين، ب-وثيقة الشحن لأمر، ج-وثيقة الشحن لحاملها تسليم وثيقة الشحن"، فمن خلال نص المادة سنتناول حوالة الحق كألية لتداول سند الشحن الاسمي (المبحث الاول)، الوسائل المعتمدة لتفعيل التظهير في تداول سند الشحن لأمر (المبحث الثاني)، ثم الوسائل المعتمدة لتفعيل نظام المناولة اليدوية في تداول سند الشحن لحامله (المبحث الثالث).

المبحث الاول: حوالة الحق كألية لتداول سند الشحن الاسمي

سند الشحن الاسمي يصدر بإسم شخص محدد ويخصص له مما يجعله متمتعاً بحق استلام البضاعة قانوناً¹، أي انه يجعل الناقل مقيداً بتسليمها الى الشخص الذي ذكر اسمه في الوثيقة، ولا يستخدم الا إذا كان الشاحن والمرسل اليه شخصاً واحداً، كما لا يمكن تداوله بالطرق التجارية ولكن يمكن ذلك عن طريق حوالة الحق، وعليه سنخصص (المطلب الاول) لمفهوم حوالة الحق، و(المطلب الثاني) لكيفية اعمالها في تداول سند الشحن الاسمي.

المطلب الاول: مفهوم حوالة الحق

وينقسم هذا المطلب الى تعريف حوالة الحق (الفرع الاول)، وشروط انعقاد ونفاذ حوالة الحق (الفرع الثاني).

الفرع الاول: تعريف حوالة الحق

جاء في تعريف الأستاذ عبد الرزاق السنهوري لحوالة الحق أنها: "اتفاق بين الدائن مع أجنبي على ان يحول له حقه الذي في ذمة المدين، فيحل الأجنبي محل الدائن في هذا الحق نفسه بجميع مقوماته وخصائصه ويسمى الدائن محيلاً لأنه يحيل للأجنبي الحق الذي له على المدين، ويسمى الأجنبي وهو الدائن الجديد محالاً له لان الدائن احاله بحقه ويسمى المدين محالاً عليه لان الدائن الأصلي أحال عليه الدائن الجديد"².

أما الأستاذ منذر الفضل فقد عرفها بقوله: "حوالة الحق بين الدائن وشخص أجنبي عن رابطة الالتزام على ان يحول له الحق الذي في ذمة المدين فيحل الأجنبي محل الدائن في هذا الحق بجميع مقوماته وخصائصه فيسمى الدائن محيلاً والدائن الجديد محالاً له، وحوالة الحق أغراض أخرى مختلفة وأياً كان الغرض منها فان هناك قواعد عامة تطبق على كل حوالة، وحوالة الحق تتم في الغالب لقاء ثمن نقدي يلتزم به المحال له أو قد يكون الغرض التبرع بالحق فيكون

1- مريم كريد، مرجع سابق، ص 63.

2 - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، الاوصاف، الحوالة، الانقضاء، مجلد 03، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص 442.

المحال به هبة وتخضع لقواعدها العامة او لغيرها من الاغراض"¹، بالإضافة الى ان الأستاذ محمد شكري سرور يعرف حوالة الحق على انها: "عقد ينقل الدائن بموجبه ذات الحق الذي له في مواجهة المدين الى شخص آخر، حين يسمى الدائن الأصلي بالمحيل والدائن الجديد بالمحال له والمدين بالمحال عليه"².

في حين أن المشرع الجزائري لم يأتي بتعريف حوالة الحق في القانون المدني الا انه نص على احكامها في الفصل الاول من الباب الرابع المعنون بانتقال الالتزام، حيث خصص لها المواد من 239 الى 250 فنجد ان المادة 293 قد نصت على انه: "يجوز للدائن ان يحول حقه الى شخص آخر الا اذا منع ذلك نص القانون او اتفاق المتعاقدين او طبيعة الالتزام، وتتم الحوالة دون الحاجة الى رضا المدين"، وفي هذا الصدد أيضا جاء في الاجتهاد القضائي في القرار المؤرخ في 1995/04/05 في الملف رقم 116649 غير المنشور حوالة الحق - حق دائن في تحويل حقه الى شخص آخر دون رضا المدين - نعم، الا اذا نص القانون او اتفق الطرفين او طبيعة الالتزام بخلاف ذلك رفض³.

من خلال كل هذه التعريفات يمكن القول ان حوالة الحق هي عقد او اتفاق بين الدائن الأصلي والدائن الجديد يتم بموجبه نقل حق الدائن الموجود في ذمة المدين الى هذا الشخص الجديد، بحيث يحل المحال له محل المحيل في هذا الحق بجميع مقوماته وخصائصه، ويصبح المدين محالا عليه كما ان هذا النقل لا ينشئ التزاما وانما ينقل الالتزام الموجود أصلا في ذمته من دائن الى اخر وبالنسبة لموضوع دراستنا فان انتقال ملكية سند الشحن الاسمي عن طريق حوالة الحق يعني ان الشخص الذي صدر السند باسمه يمكنه نقل ملكية البضائع المذكورة في

1- منذر الفضل، مصادر الالتزام واحكامها دراسة مقارنة بين القوانين الوضعية والفقهاء الإسلاميين، طبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 555.

2- محمد شكري سرور، موجز الاحكام العامة للالتزام (في القانون المدني المصري)، طبعة 02، دار النهضة العربية، مصر، 2008، ص 335.

3- عمر بن سعيد، الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام القانون المدني، شركة دار الهدى للنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2004، ص 143.

السند الى شخص اخر بجميع تفاصيلها ويكون له الحق في التصرف في البضاعة واستلامها من الناقل أيضا.

الفرع الثاني: شروط انعقاد ونفاذ حوالة الحق

حتى يتمكن صاحب البضاعة من نقل الحق فيها الى طرف او شخص اخر وجب عليه اتباع إجراءات وشروط حوالة الحق المدنية المنصوص عليها في القانون المدني، ولأن سند الشحن الاسمي لا يتم تداوله الا عن طريق حوالة الحق فانه يتوجب معرفة شروط وإجراءات الحوالة والمتمثلة في:

اولا/ شروط انعقاد حوالة الحق: نص المشرع الجزائري على ان عقد الحوالة يتم بين المحيل والمحيل له دون تدخل المدين حيث نصت المادة 239 قانون مدني على انه: "... وتتم الحوالة دون الحاجة الى رضى المدين"، ذلك لأنه إذا اشترط رضى المدين الأصلي فان المعاملات ستتعتل بشكل غير مبرر¹، ولكن لانعقاد الحوالة يجب توفر شروط هي:

1/ أطراف حوالة الحق: أي كل من

أ/ الدائن الأصلي، المحيل أو الطرف الناقل للحق: وهو الشخص الذي له الحق الأصلي الذي في ذمة المدين ويقوم بنقل هذا الحق الى طرف ثالث غير عن العقد الذي بيه وبين المدين.
ب/ المحال له، الدائن الجديد او الطرف المستقبل للحق: في الأصل هو الطرف الثالث او الغريب عن العقد المبرم بين كل من المحيل والمدين، الا انه ينشأ له الحق بعد ان يقوم الدائن الأصلي بإحالة الحق في الدين له وقبوله للحوالة سواء ضمنيا او صراحة مما يخوله حق مطالبة المدين بتنفيذ التزامه بجميع مقوماته وصفاته وضماناته.

2/ التراضي: هو أساس نقل الحق او الدين أي انه يجب تراضي كل من المدين المحيل والمحيل له² وذلك لان المشرع لم يشترط شكل معين للحوالة بل نصت المادة 60 قانون مدني على أنه يمكن التعبير عن الإرادة بعدة طرق لفظا أو كتابة أو من خلال الإشارات المتعارف عليها

1- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات احكام الالتزام، دراسة مقارنة بين القوانين العربية، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، الجزائر، 2010، ص 259.

2- أنظر: المادة 59 من قانون مدني جزائري.

اجتماعيا، كما قد يستدل عليها من موقف واضح يظهر المقصود دون أي لبس، ويجوز التعبير عن الإرادة ضمنا ما لم يشترط القانون او يتفق الأطراف على ضرورة ان يكون صريحا، شرط ان تكون هذه الإرادة سليمة غير معيبة بأي من العيوب سواء الغلط، التدليس، الاكراه وغيرهم والا كان العقد باطلا نسبيا (مهدد بالزوال)¹.

3/ المحل: وهو الحق الذي يكون في ذمة المدين مملوكا للدائن ويقوم هذا الأخير بنقله للمحال له او الدائن الأصلي وقد يكون حقا شخصا او عينيا موجودا او متوقع الوجود حسب نص المادة 92 فقرة 02 قانون مدني بقولها: "يجوز ان يكون محل الالتزام شيئا مستقبلا ومحققا".

وفي الأصل يمكن تطبيق الحوالة على كل الحقوق الشخصية بغض النظر عن طبيعتها او محلها سواء كانت فعل او الامتناع عن فعل شيء او غيره، كما لا يشترط ان يكون عاديا او موصوفا بل يكفي ان يكون قابل للحجز عليه وفقا للقانون².

ثانيا/ شروط نفاذ حوالة الحق: نصت المادة 241 قانون مدني على أنه تعتبر الحوالة نافذة بحق المدين أو الغير في حالتين، الأولى هي موافقة المدين عليها صراحة، أما الثانية فهي اخطار المدين بها عبر عقد غير قضائي الا ان هذه الحوالة لا تكون نافذة في مواجهة الغير بمجرد القبول الا إذا كان مؤرخا تاريخا رسميا يضمن أولويته، ومن خلال نص المادة نجد أنها تنقسم الى:

1/ نفاذ الحوالة في حق المدين: في سبيل نفاذها يجب ان يتوفر شرطين أساسيين هما:
أ/ اخبار المدين بالحوالة: يجب ان يكون المدين على علم بالحوالة حتى تنفذ في حقه لأنه في حالة عدم علمه بها وقام بالوفاء بدينه كان تصرفه صحيحا مبرئا لذمته، ويتم اما بناءا على طلب المحيل (الدائن الأصلي) او بناءا على طلب المحال له (الدائن الجديد)، وفي الواقع العملي

1- أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي)، منشورات الجامعة الأردنية، طبعة 01، عمان، الأردن، 1987، ص 70.

2- محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص 336.

فإن الإعلام يتم بناء على طلب المحال له وذلك لكونه الأكثر حرصا على إتمام الاجراء وذلك بالنظر الى مصلحته المباشرة من هذا الإعلان.

ب/ قبول المدين الحوالة: يعتبر المدين طرفا غريبا في عقد الحوالة لأنه ليس طرفا أصليا في هذا العقد وبالتالي لا يلزم تدخله او موافقته لانعقاد الاتفاق بين المحيل والمحال له، وقبول المدين للحوالة يصدر وقت انعقادها او في فترة لاحقة، ولا عبرة في قبولها مسبقا وفي نفس الوقت يمكن ان يكون هذا القبول ضمنيا¹، من جهة اخرى لا يعد القبول اعترافا بصحة الدين الأصلي وإنما هو إقرار بانتقال الحق من الدائن الأصلي الى الدائن الجديد²، مما يجعله ملزم بالوفاء للدائن الجديد بما كان ملزم الوفاء به للدائن القديم، كما انه لا يسقط حقه في الدفع التي كان متمسكا بها في مواجهة الدائن القديم باستثناء المقاصة إذا قبل الحوالة دون اجراء أي تحفظ³.

2/ نفاذ الحوالة في حق الغير: الغير في حوالة الحق يتمثل في كل ذي مصلحة قانونية متعارضة مع حق المحال له وحتى يتم اعتبارهم غير يجب ان يكونوا قد اكتسبوا حقوق من المحيل، وان تكون هذه الحقوق متعارضة مع حق المحال له الجديد بالإضافة الى كونها متعلقة بنفس الحق المحال به⁴ وهم:

- المحال له الاخر في حال تعدد حوالات الحق.

- الحاجز على الحق الذي أجري حجزا على الحق المحال به.

- المرتهن للحق أي الذي له حق رهن على الحق المنقول.

وحسب نص المادة 241 قانون مدني: "لا يحتج بالحوالة قبل المدين، او قبل الغير الا إذا رضي بها المدين، او أخبر بها بعقد غير قضائي غير ان قبول المدين لا يجعلها نافذة قبل الغير

1 - شهرزاد بن الصغير، محاضرات طرق انتقال وانقضاء الالتزام، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد

لمين دباغين، سطيف، الجزائر، 2024-2025، ص 08، [http://en.univ-](http://en.univ-setif2.dz/mod/folder/view.php?id=3135)

setif2.dz/mod/folder/view.php?id=3135 تاريخ الاطلاع: 15 ماي 2025، الساعة: 14:44.

2- محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 262.

3- محمد شكري سرور، مرجع سابق، ص 339.

4- أنور العمروسي، حوالة الحق وحوالة الدين في القانون المدني: معلقا على بعض النصوص بالفقه وقضاء النقض، طبعة

01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 19.

الا إذا كان هذا القبول ثابت التاريخ"، بمعنى انه حتى تكون الحوالة نافذة في حق الغير يجب أخبار المدين بها او قبوله لها وكان هذا القبول مثبت بتاريخ مثل توثيقها في محرر رسمي لمنع التواطؤ بين الأطراف، بالإضافة في حالة تعدد الحوالات لنفس الحق تفضل الحوالة الأسبق في النفاذ في حق الغير حسب نص المادة 249 قانون مدني.

المطلب الثاني: إعمال حوالة الحق في تداول سند الشحن الاسمي

من خلال ما سبق نجد انه لتداول سند الشحن البحري عن طريق حوالة الحق المدنية يجب

ان يتم:

الفرع الاول: ابرام عقد الحوالة

هو اجراء قانوني مفاده قيام المحيل (الحامل الأصلي أو المرسل إليه) الذي ذكر اسمه في السند بنقل حقه في استلام البضاعة مقابل سعر او التزامات متفق عليه للمحال له (الطرف الثالث، مشتري...الخ) تطبيقا لنص المادة 239 قانون مدني على ان يشتمل هذا العقد على بيانات سند الشحن بما فيها رقم السند، اسم السفينة ووصف البضاعة، بالإضافة الى هوية كل من المحيل والمحال له وعنوانه وشروط الحوالة، تاريخ ومكان ابرامها وتوقيع الأطراف.

في حين ان بعض الدول مثل الولايات المتحدة الامريكية¹ تشترط ان تسجل حوالة سند الشحن في الميناء او سجل السفينة لضمان نفاذها قانونا لاعتبارهم سند الشحن الاسمي ورقة تجارية رسمية، بينما القانون البحري الجزائري لا يشترط ذلك بل يخضع سند الشحن الاسمي للإجراءات القانونية الخاصة بحوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني.

الفرع الثاني: اخطار الناقل وقبوله الحوالة

يمكن هنا اعتبار الناقل هو المدين او الطرف الغريب عن العقد الا انه يجب اخطاره كتابيا بالحوالة لأنه ملزم بتسليم البضاعة للمستلم المذكور في سند الشحن، إذ يتم تبليغه حسب المادة 241 قانون مدني وكذلك المادة 739 فقرة 02 قانون بحري.

1- انظر: قانون السفن الامريكية، <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/31321>، تاريخ الاطلاع: 16 ماي

2025، الساعة 23:15.

وباعتبار ان هذا القبول يرتب مسؤولية الناقل وجب عليه أخذ الحيطة والحذر لتفادي وقوع المخاطر المتعلقة بعدم صحة الحوالة اذا كانت التوقيعات مزورة، فيكون الناقل امام احتمالية تسليمه البضاعة إلى غير المالك الشرعي¹ مما يخلق مسألة قانونية بين كل من المحيل والمحيل له حول من له احقية استلام البضاعة مما يؤدي الى دعاوى قضائية، فنتيجة لذلك قد يتأخر موعد استلام البضاعة عما هو متفق عليه في العقد وبالتالي زيادة التكاليف مثل رسوم الميناء، ومادام هناك نزاع قائم حول من له حق استلام البضاعة فإن الناقل يبقى مسؤولاً عن الحفاظ على البضاعة إذا تلفت او هلكت تكون الخسائر على عاتقه.

ان تكرار المشاكل القانونية من شأنه التأثير على سمعة الناقل ويضعف من ثقة المتعاملين به لذلك وجب عليه اتخاذ إجراءات تجنبه احتمال وقوع هذه الاضرار مثل التحقق من صحة الحوالة عن طريق التأكد من هوية المحيل والمحال له² عن طريق بطاقات التعريف او أي من الوثائق الرسمية المثبتة للهوية، كذلك تسجيل كل الحوالات في سجل خاص به والاحتفاظ بنسخ من الحوالات تكون موثقة، اما في حالة وجود اعتمادات مستندية جاز للناقل التأكد من ان الحوالة تتماشى مع خطابات الاعتماد³ وكإجراء احترازي يمكن للناقل ان يقوم بتأمين عن الأخطاء التي يمكن ان تحدث نتيجة للحوالة.

الفرع الثالث: تسليم المستندات

حتى يتمكن الناقل من تسليم البضائع للشخص المحيل اليه وجب على صاحب الحق في البضاعة او المالك الأصلي أن يقوم بتسليم سند الشحن الاسمي مع عقد الحوالة للمالك الجديد حتى يتمكن هذا الأخير من اخذ بضائعه في ميناء الوصول فبدونهما يمكن للناقل ان يرفض تسليم البضاعة، بعد تحقق الناقل من هويته والتأكد من انها مطابقة للمعلومات الموجودة في عقد الحوالة والتأكد أيضا من ان السند والحوالة اصليين غير مزورين عن طريق توقيعات المالك

1- انظر: المادة 10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978، مصدر سابق.

2- انظر: توصيات منظمة الجمارك العالمية (WCO) بشأن التحقق من هوية الأطراف في التجارة الدولية، <https://www.wcoomd.org/>، تاريخ الاطلاع: 17 ماي 2025، الساعة 13:15.

3- انظر: المادة 14 من الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية، مصدر سابق، ص ص 42-43.

الأصلي، مثال ذلك إذا كان السند الأصلي قد صدر باسم الشخص (أ) وقام هذا الأخير بتوقيع عقد مع الشخص (ب) على تحويل حقه في استلام البضاعة مقابل مبلغ من المال أو التزام معين وجب على الشخص (ب) أن يقوم بتقديم سند الشحن مرفق بعقد الحوالة للناقل حتى يتمكن من استرداد بضاعته بعد تأكده من معلومات الهوية.

المبحث الثاني: الوسائل المعتمدة لتفعيل التظهير في تداول سند الشحن لأمر

سند الشحن لأمر - أي لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله أو وثيقة شحن لأمر-، هو الأكثر انتشاراً لأنه يتلاءم وطبيعة التعاملات التجارية¹، وتسميته هذه تدل على إمكانية تداوله عن طريق التظهير مثل السفتجة أو الشيك²، أي أن الحق في محتوى الوثيقة يكون للشخص المظهر له، وعادة ما يسبق بعبارة "لأمر" أو "لإذن"، وعليه سندرس ما هو التظهير (المطلب الأول)، وكيفية أعمال التظهير في تداول سند الشحن لأمر (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التظهير

وينقسم هذا المطلب إلى تعريف التظهير (الفرع الأول)، وأنواع التظهير (المطلب الثاني).

الفرع الأول: تعريف التظهير

هو طريقة خاصة لتداول الأوراق التجارية عن طريق وضع بيان مختصر على ظهر الورقة التجارية، قصد نقل الحقوق الثابتة فيها بشكل يتناسب مع مقتضيات الحياة التجارية وخدمة للسرعة والائتمان التجاريين، وقد نظمه المشرع الجزائري في الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري³ وذلك في الكتاب الرابع المعنون "بالسندات التجارية" في الباب الأول تحت مسمى "في السفتجة والسند لأمر"، في القسم الثالث بعنوان "في التظهير" المواد من 396 إلى 402 حيث

1- وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص 180.

2- يوسف حسن يوسف، مرجع سابق، ص 41-42.

3- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-09 المؤرخ في 05 ماي 2022، المتضمن القانون التجاري، جريدة رسمية، عدد 32، 14 ماي 2022.

نصت المادة 396 فقرة 01 على انه كل سفينة¹ وان لم يشترط فيها صراحة كلمة (لأمر) تكون قابلة للتداول بطريق التظهير، كما ان الفقرة 04 من ذات المادة نصت على انه يجب اجراء تظهير بلا قيد وبلا شرط مما يترتب عليه نقل الحقوق المتولدة عن هذا السند، وحتى يكون هذا التظهير صحيحا يجب أن يشتمل على مجموعة من الشروط، والمعنى المراد من "اجراء تظهير بدون شرط أو قيد" هو أن المظهر لا يضع أي بند أو حصر في نقله للملكية في السند حتى يتسنى للمظهر له او المالك الجديد التصرف بحرية في البضاعة محل التظهير وكذلك من اجل حمايته من كل الدفوع التي يمكن للمدين اثارها ضد المالكين السابقين أي ان يكون التظهير تملكيا بحت، على ان يتمتع هذا التظهير بمجموعة من الشروط الموضوعية المتمثلة في الرضا والمحل والسبب²، والشروط الشكلية التي تنقسم الى بيانات الزامية تتمثل في التوقيع، صور التظهير والتوقيع المجرد، اما البيانات الاختيارية فهي بيان وصول القيمة، بيان تاريخ التظهير، بيان المنع من عمل الاحتجاج وبيان عدم الضمان وليست لأمر³.

الفرع الثاني: أنواع التظهير

يعد التظهير من اهم خصائص الأوراق التجارية لما يمنحه من سرعة في التداول وثقة في التعاملات التجارية، لذلك اقر المشرع ثلاث أنواع مختلفة للتظهير هي التظهير التوكيلي والتأميني والناقل للملكية (ولأن التظهير الناقل للملكية هو الذي ينقل الحق المذكور في سند الشحن سنقوم بتخصيصه في المطلب الثاني) حسب حاجة المتعاملين به، الا ان القانون البحري لم ينص على القواعد المنظمة لتظهير سند الشحن البحري لذلك يتم الرجوع الى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون التجاري.

1- السفينة: هي محرر مكتوب وفق شكل معين اوجبه القانون، بموجبه يقوم شخص يسمى الساحب بإصدار أمر شخص آخر يسمى المسحوب عليه بدفع مبلغ معين في تاريخ معين أو قابل للتعيين الى شخص ثالث هو المستفيد أو الحامل.

2- صدام بدن رحية الساعدي، محاضرات في الأوراق التجارية المحاضرة السابعة: التظهير والشروط الموضوعية للتظهير الناقل للملكية، <https://www.youtube.com/@Drsaddamlegal>، تاريخ الاطلاع: 22 أبريل 2020، الساعة 16:19.

3- صدام بدن رحية الساعدي، محاضرات في الأوراق التجارية المحاضرة الثامنة: الشروط الشكلية للتظهير الناقل للملكية، الموقع نفسه.

أولاً/ التظهير التوكيلي: هو قيام الحامل بتفويض المظهر اليه لتحصيل قيمة السفتجة -وفي موضوع دراستنا سند الشحن- عند موعد الاستحقاق، وغالبا ما يعهد الحامل بهذه المهمة الى أحد البنوك، لتقوم بتحصيل القيمة لحسابه وذلك لعدم توفر الوسائل اللازمة لديه لتحصيل الورقة التجارية خاصة إذا كان المدين يقيم في منطقة بعيدة في المقابل تمتلك البنوك فروعاً منتشرة في أماكن مختلفة مما يسهل عليها القيام بعملية التحصيل بكفاءة، وتتص المادة 401 فقرة 01 من القانون التجاري على أنه: "إذا كان التظهير محتويا على عبارة القيمة للتحصيل أو للقبض أو بالوكالة أو غير ذلك من العبارات التي تفيد مجرد التوكيل فيمكن للحامل أن يمارس جميع الحقوق الناتجة عن السفتجة ولكنه لا يمكنه أن يظهرها الا على سبيل الوكالة"، من خلال نص المادة نجد انه إذا تضمن التظهير عبارات مثل -القيمة للتحصيل أو للقبض أو بالوكالة- أو أي عبارات أخرى تدل على التفويض فقط فإن الحامل يحق له ممارسة جميع الحقوق الناشئة عن السفتجة، ومع ذلك لا يجوز إعادة تظهيرها الا بصفته وكيلا، كما يعرفه الأستاذ بسام حمد الطراونة بأنه تصرف قانوني "وكالة" يتم بالإرادة المنفردة لشخص يدعى المظهر، وذلك ضمن شروط موضوعية وأخرى شكلية يحددها القانون بهدف اثار قانوني متمثل في تحصيل الحق الثابت في الورقة التجارية لصالح المظهر¹.

1/ الشروط الموضوعية: وهي المحل، السبب، الرضا والاهلية فيجب ان يكون محل التظهير هو الحق المالي الثابت في السفتجة، كما يشترط ان يكون سبب التظهير مشروعاً وان يتم برضى الطرفين بحيث تكون الإرادة سليمة وخالية من العيوب، اما بالنسبة للأهلية تشترط للمظهر لأنه يعتبر تصرف قانوني يترتب اثار ملزمة فالحق الثابت في السفتجة ينقل للمظهر له فيجوز ان يكون ناقصاً بيد انه لا يجوز ان يكون فاقداً للأهلية لما فيه منع من اكتساب الحقوق القانونية².

1- بسام حمد الطراونة، تظهير الأوراق التجارية: دراسة مقارنة، دار وائل للطباعة ونشر والتوزيع، طبعة 01، مجلد 01، عمان، الأردن، 2004، ص 125.

2- احمد صلاح الدين، الأوراق التجارية في ضوء المصادر التشريعية (قانون التجارة المصري ومذكراته الايضاحية) مبادئ محكمة النقض، اصدار المكتب الفني، مصر، 2020، ص 05.

2/ الشروط الشكلية: لا يعد التظهير توكيلاً إلا إذا تضمن صراحة ما يدل على تفويض المظهر له في قبض قيمة السفتجة نيابة على المظهر، كأن يتضمن عبارات تفيد هذا المعنى القيمة للتحويل أو القيمة للقبض أو القيمة للوكالة¹ كما سبق وأن ذكرنا أعلاه. ولأن التظهير التوكيلي يقصد به التفويض وليس نقل الملكية، حيث يوكل المظهر له بتحصيل قيمة السفتجة لحساب المظهر، وكذلك باتخاذ الإجراءات القانونية في حالة عدم الوفاء فإن التظهير يأخذ أحد الأشكال التالية: تظهير توكيلي صريح، تظهير توكيلي معيب وتظهير توكيلي على بياض².

ثانياً/ التظهير التأميني: تنص المادة 401 فقرة 04 قانون تجاري على أنه: "...إذا كان التظهير يحتوي على عبارة القيمة موضوعة ضمناً أو القيمة موضوعة رهناً أو غير ذلك من العبارات التي تفيد الرهن الحيازي فيمكن للحامل أن يمارس جميع الحقوق المترتبة عن السفتجة ولكنه إذا حصل منه تظهيراً فلا يعد تظهيره إلا على سبيل الوكالة...". من خلال نص المادة يستشف أن التظهير التأميني أو التظهير على سبيل الرهن يعني قيام حامل السفتجة أو سند الشحن بنقل الحق الثابت فيها للغير ولكن ليس على سبيل التنازل الكامل وإنما كضمان لدين مستحق له في ذمة المظهر أو ذمة شخص آخر، ويصاغ هذا النوع من التظهير بعبارات تدل على طبيعة التأمين "تظهير على سبيل الضمان أو القيمة المضمونة أو القيمة الموضوعة رهناً"، ويهدف هذا النوع من التظهير إلى تمكين المظهر له من استيفاء حقه من قيمة السفتجة إذا لم يسدد الدين المضمون عند حلول أجله، دون أن يكون مالكا نهائياً له، حيث تبقى له صفة الدائن المرتهن فقط لكن رغم مشروعية هذا التظهير وإمكانية اللجوء إليه قانوناً إلا أنه يعد من الحالات النادرة في التطبيق العملي وذلك لضعف الثقة في الملاءمة المالية لمن يقوم برهن السفتجة مما يجعل من الصعب الاعتماد عليها كضمان فعلي، وبالتالي يقل إقبال الأشخاص أو المؤسسات

1- الياس حداد، الأوراق التجارية في النظام التجاري السعودي، إدارة البحوث، المملكة العربية السعودية، 1986-1987، ص 171.

2- منير قرمان، الكميالة في ضوء الفقه والقضاء وفقاً لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الفكر الجامعي للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 61.

على قبولها كأداة ائتمان او ضمان، كما ان الإجراءات القانونية المرتبطة بتحصيل قيمة السفنجة في حال عدم السداد قد تكون معقدة او تستغرق وقتا طويلا مما يضعف من جاذبية هذا النوع من التظهير في الحياة اليومية¹.

المطلب الثاني: التظهير في تداول سند الشحن البحري لأمر

نصت المادة 543 مكرر 11 قانون تجاري على ان سند النقل المشروط بالأمر يجوز نقله الى طرف اخر عن طريق التظهير من قبل حامله الأصلي، اما القانون البحري الجزائري فقد نص على وثيقة الشحن لأمر في المادة 757 فقرة "ب" بقوله توضع وثيقة الشحن لأمر الشاحن او شخص معين من قبله بوثيقة الشحن لأمر، وكذلك المادة 759 فقرة "ب" نصت على انه يمكن نقل وثيقة الشحن لأمر شخص اخر في وثيقة الشحن لأمر بالتظهير.

من خلال هذه المواد نجد ان وثيقة الشحن ليست سند لأمر بطبيعتها لذلك اوجب المشرع الجزائري تضمينها شرط "امر" بشكل صريح بالإضافة الى تحديده ان انتقال ملكية هذه الوثيقة يجب ان يتم عن طريق التظهير²، وعلى الرغم من ان تداول السند الاسمي يتم عن طريق التظهير الا انه يخضع للقواعد المنظمة للسفينة فيجوز ان يكون التظهير ناقلا للملكية (الفرع الاول)، بمعنى أن ملكية الحق الثابت في سند الشحن الاسمي لا تنتقل الى المظهر اليه الا بالتظهير التام او الناقل للملكية³ حتى يتمكن حائز سند الشحن لأمر من اثبات ملكيته للحقوق الموجودة فيه يجب ان يكون قد تم التظهير كنقل للملكية وذلك لما يوفره هذا النوع من ضمانات من دون الحاجة الى مستندات إضافية لإثبات ملكية البضاعة، الا انه وفي نفس الوقت هذا لا يعني ان سند الشحن لا يكون محلا للتظهيرين التوكلي والتأميني باعتبار أن الاول لا يكون الا في حالة التوكيل لتحصيل البضاعة المذكورة في سند الشحن او ثمنها، بينما الثاني فيكون في حالة ضمان ائتماني لتمويل عمليات الاستيراد والتصدير او حتى لضمان دين في ذمة صاحب البضاعة كما

1- أمل المرشدي، تفاصيل قانونية حول السفنجة في القانون الجزائري، موقع محاماة نت، 19 جانفي 2017،

<https://www.mohamah.net/law>، تاريخ الاطلاع: 17 ماي 2025، الساعة 14:23.

2- عمار فيصل، مرجع سابق، ص 173.

3- محمد فتاحي، دور سند الشحن في الاثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، عدد 32، جامعة احمد درايا، ادرار، الجزائر،

30 مارس 2015، ص 13.

سبق وان وضعنا أعلاه فهما لا ينقلان الحق الثابت في سند الشحن، أما التظهير على بياض (الفرع الثاني) فانه يعتبر احد اشكال التظهير حيث لا يتم ذكر اسم المظهر اليه مما يجعل السند قابلا للتداول بالتسليم المادي دون الحاجة الى تظهير إضافي.

الفرع الاول: التظهير الناقل للملكية

هو بيان يدونه المظهر عادة على ظهر السفينة وفي دراستنا سند الشحن، ينقل بمقتضاه ملكية الحق المالي المثبت فيها الى مظهر له او المستفيد الجديد، ويعتبر الأكثر شيوعا لعدم الحاجة الى مستندات إضافية مما يحافظ على سلامة السند ويربط التظهير بما هو موجود فيه، ونجد فيه نوعان تظهير تام والذي يذكر فيه اسم المظهر له، تظهير تلقائي ويكون في حالة توقيع المظهر دون تحديد هوية المظهر له، وفي حالات استثنائية يكون التظهير على ورقة منفصلة ثم ترفق بالسند الأصلي اذا لم تكن هناك مساحة كافية في السند الأصلي، وهذا النوع من التظهير غير محبذ في تداول سند الشحن لأمر بسبب الزامية إعادة تدوين البيانات بالإضافة الى مخاطر ضياع الوثيقة المرفقة¹.

ولكي يكون التظهير الناقل للملكية صحيحا وملزما قانونا في تداول سند الشحن لأمر يجب ان تتوفر فيه شروط موضوعية وأخرى شكلية.

اولا/ الشروط الموضوعية: يجب ان يحصل التظهير من قبل الحامل الشرعي للسند او نائبه شرط ان لا يتجاوز النائب حدود نيابته وان يذكر صفته في التظهير، وهو الشخص الذي يثبت حقه في السند عن طريق سلسلة من التظهيرات غير المتقطعة² أي ان يتم التظهير من قبل المظهر السابق الى المظهر الجديد مثال ذلك اذا قام الشخص (أ) وهو الحامل الشرعي للسند بتظهيره الى شخص (ب)، ثم قام الشخص (ب) بتظهيره الى الشخص (ج) وهكذا على نفس النظام حتى اخر شخص ذكر اسمه في سلسلة التظهيرات يعتبر اخر شخص هو المظهر له

1- إبراهيم بن داود، الاسناد التجاري في القانون التجاري الجزائري مدعما بالاجتهادات القضائية وآخر التعديلات، طبعة 01، دار الكتاب الحديث، القاهرة، مصر، 2010، ص 399.

2- الياس حداد، مرجع سابق، ص 134.

الأصلي، بيد انه اذا وجد في سلسلة التظهير انقطاع مثل اذا وجد شخص (د) قام بتظهير نفس السند الى شخص (هـ) دون وجود تظهير يربط بين كل من (ج) و(د) فلا يعتد به ويعتبر الشخص (ج) هو المظهر له الشرعي وصاحب الحق في البضاعة باعتباره اخر شخص ذكر في سلسلة التظهير الصحيحة، اما ثاني شرط فهو وجوب ان يكون التظهير كاملا فحسب نص المادة 19 من اتفاقية جنيف 1988 "لا يعتبر التظهير الجزئي للمبلغ الواجب الدفع بموجب الصك نافدا كتظهير"¹ ونص المادة 396 فقرة 06 قانون مدني جزائري: "يعتبر التظهير الجزئي باطلا" وسبب هذا الابطال يعود الى ان التظهير يتطلب نقل الحق الثابت في سند الشحن من المظهر الى المظهر له وفي حالة التظهير الجزئي لا يمكن من تنفيذ الالتزام بشكل كامل من طرف المظهر عليه ويبقى على عاتقه واجب دفع الجزء المتبقي من الالتزام للمظهر الأصلي والجزء المتنازل عليه للمظهر له، مما يؤدي الى تعقيدات قانونية للأطراف هم في غنى عنها مؤداها خلق تساؤلات حول حقوق والتزامات كل طرف وهذا يخالف طبيعة سند الشحن الذي يلزم نقل جميع الحقوق².

كما نصت المادة 18 من ذات الاتفاقية على وجوب ان يكون التظهير غير مرتبط باي شرط وأيده في ذلك المشرع الجزائري في نص المادة 396 فقرة 04 من القانون المدني والمعنى منه ان يكون نهائيا غير معلق على أي شرط مستقبلي ونقل الحقوق يكون فعليا ومباشرا دون إمكانية الرجوع فيه الا اذا ابطال السند والغي وذلك بهدف التسريع من عمليات نقل الملكية حسب ما تتطلبه المعاملات التجارية الدولية من سرعة واختصار الوقت، بالإضافة الى ضمان ثقة المتعاملين عن طريق حماية الحائز حسن النية الذي لم يكن على علم بأن التظهير كان معلقا على شرط مما يؤدي الى استقرار العلاقات القانونية بين الأطراف وحماية حقوقهم.

ثانيا/ الشروط الشكلية: وتتمثل في

1- انظر: اتفاقية الأمم المتحدة للسفاحج (الكمبيالات) الدولية والسندات الإذنية الدولية، [/HTTPS://UNCITRAL.UN.ORG](https://uncitral.un.org/)، تاريخ الاطلاع: 18 ماي 2025، الساعة 15:30، لم تصادق عليها الجزائر بسبب عدم توافق الاتفاقية مع القوانين المحلية وضعف الاعتماد على السندات التجارية الدولية في اقتصادها وغيرها من الأسباب.

2- الياس حداد، مرجع سابق، ص 136.

أ/ الكتابة والتوقيع: نصت المادة 396 فقرة 08 قانون تجاري على انه: "يجب ان يكتب التظهير على السفنجة ذاتها او على ورقة ملحقة بها أي (متصلة بها) ويجب ان يكون مشتملا توقيع المظهر"، من خلال نص المادة نجد ان المشرع الجزائري قد اشترط الكتابة لصحة التظهير الا انه لم يتقيد بوجوب كتابتها على ظهر السند فقط بل أجاز ان تكون على ورقة منفصلة لكن بشرط ان توصل بالسند الأصلي وذلك في حال ما إذا كانت التظهيرات عديدة ولم يبقى مكان فارغ على ظهر السند كما جاء في الفقرة 09 من نفس المادة التي نصت على: "الامضاء يكون باليد او باي طريقة أخرى غير المخطوط باليد" أي ان توقيع المظهر على السند شرط ضروري أيضا لصحة هذا الأخير لأنه اثبات على إرادة المظهر المطلقة بينما الفقرة 10 من ذات المادة نصت على: "يجوز ان لا يعين في التظهير الشخص المستفيد وان تقتصر على توقيع المظهر فقط وفي هذه الحالة لا يكون التظهير صحيحا الا اذا كان على ظهر السفنجة او على ورقة متصلة بها"، أي ان المشرع أجاز اغفال ذكر اسم المظهر له والاكتفاء بتوقيع المظهر فقط وبه يتحول السند لحامله مما يخوله حق استلام البضاعة مع إمكانية استكمال البيانات لاحقا مما يحول التظهير الى تظهير مسمى.

يعد كل من التوقيع والكتابة شرطان أساسيان لصحة التظهير التام كان الهدف منهما ضمان انتقال الحق الوارد في سند الشحن من المظهر الى المظهر اليه بطريقة امانة ورسمية من شأنها منع تزوير السند وكذلك لتسهيل المعاملات سمح المشرع بالتظهير على أوراق منفصلة ولكن في نفس الوقت اشترطه الصاقها بالسند الأصلي منعا لضياعها.

ب/ ذكر تاريخ التنازل: نصت المادة 402 فقرة 02 على أن: "التظهير بدون بيان تاريخ يعتبر واقعا قبل انقضاء الاجل المعين للاحتجاج مالم تقم الحجة على خلافه"، من خلال هذا النص نجد انه يصح اثبات تاريخ التظهير لما يترتب عليه من اثار قانونية تتمثل في التحقق من أهلية المظهر وقت التظهير ويحدد الوضع الزمني للتظهير، وعليه اعتبر المشرع التظهير الذي لم يذكر فيه التاريخ قد وقع قبل انقضاء الاجل المعين للاحتجاج طالما لم يوجد دليل يثبت عكس ذلك.

كما ذكرنا سابقا فان تظهير سند الشحن البحري يتم عن طريق التظهير التام أو الناقل للملكية وبعد بيان شروطه نجد انه يعتبر اداة حيوية لضمان مرونة انتقال ملكية البضائع وتتمثل أركانه بصفة عامة في المظهر وهو صاحب البضاعة الأصلي الذي ينوي بيعها او نقل الحق فيها الى المظهر له بعبارة "ادفع لـ أو لأمر..." شرط أن يكون هناك توقيع لضمان صحة هذا التظهير، حيث تعتبر عملية توقيع الحامل على ظهر السند تظهيراً ينقل الملكية اي ينتقل حق ملكية البضاعة التي يمثلها السند الى المظهر له، ويعتبر آخر مظهر له هو الشخص الذي لديه الحق في رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل ومع ذلك يمكن أن يشاركه الشاحن هذه الصفة إذا تعرض للضرر بسبب تنفيذ النقل بشكل خاطئ في هذه الحالة يمكن للشاحن أن يرفع دعوى ضد الناقل¹.

ثالثا/ حالة تعدد النظائر والنسخ: تعدد النظائر في سند الشحن هو امر شائع ويهدف الى تسهيل تداوله واثبات ملكية البضاعة، لكن يجب ان تكون هذه النسخ اصلية وموقعة ومعتمدة من أطراف عقد النقل²، كذلك يمكن ان تتعدد النسخ الاصلية للسند حيث يحرر عادة في نسختين او أكثر كما ذكرنا في الفصل الاول في نسخ سند الشحن فالمادة 760 من القانون البحري الجزائري الزمت الناقل او من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، مما يسمح لاي شخص حائز على السند المطالبة بالبضاعة، ففي حالة وجود أكثر من شخص يفضل حامل النسخة التي يكون تاريخ اول تظهير فيها سابقا أي يعطي الأفضلية للنسخة التي تم تظهيرها اولاً³.

وقد نظم المشرع الجزائري احكام تعدد النظائر والنسخ في القانون البحري في المادة 762 التي نصت على انه: "إذا اختلفت نسخ وثيقة الشحن، لا يمكن لكل طرف ان يتمسك بالبيانات المدرجة في النسخة التي يحملها الا إذا كانت هذه البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة بين

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 324.

2- عبد السلام احمد، احكام سند الشحن الالكتروني في ظل التشريع الأردني، موسوعة حماة الحق، نوفمبر 2020، <https://jordan-lawyer.com>، تاريخ الاطلاع: 30 ماي 2025، الساعة 13:08.

3- معن القسامية، احكام انعقاد عقد بيع البضاعة المنقولة بحرا عن طريق سند الشحن الاذني: دراسة في ظل النظام القانوني العماني، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، عدد 02، عدد تسلسلي 30، الكويت، 2020، ص 755.

ييدي الطرف الاخر"، وهنا المشرع وضع معيار موضوعي لحل النزاعات الناشئة عن اختلاف نسخ وثيقة الشحن الا وهو التطابق بين النسخ كشرط لاعتماد البيانات، فلا يحق لأي طرف ان يعتمد بشكل احادي على البيانات الواردة في نسخته الخاصة من الوثيقة الا اذا كانت متوافقة مع ماورد في النسخة التي مع الطرف الاخر، والغاية من وضع المشرع لهاته المادة هو ضمان عدم استفاة احد الأطراف على حساب الاخر بسبب اختلاف النسخ والتأكيد على ان وثيقة قيمتها القانونية تكمن في تطابق جميع نسخها، بالإضافة الى تقييد اثبات الحقوق بالبيانات المشتركة بين جميع الأطراف مما يقلل النزاعات، فاذا ادعى طرف ان وثيقة الشحن تتضمن بندا معيناً لا يعتد به الا اذا كان موجوداً عند الطرف الاخر، مما يجعلهم ملتزمين بمقارنة النسخ عند التنازع لتحديد البيانات الملزمة ويعكس هذا المبدأ قواعد الاثبات في المعاملات التجارية خاصة في العقود المكتوبة حيث يشترط التطابق بين النسخ لضمان صحتها مما يحيلنا الى دراسة قواعد القانون التجاري المنظمة لحالة تعدد النظار والنسخ على النحو التالي:

1/ تعدد النظار: عادة ما تحرر السفنجة في نسخة واحدة غير ان المشرع الجزائري أجاز إصدارها في عدة نظائر، شريطة ان تكون هذه النظار مطابقة تماماً لبعضها البعض وتعتبر كل نسخة بمثابة الأصل وتتمتع بنفس القوة القانونية للسفينة الاصلية حسب ما جاءت به المادة 455 فقرة 01 من القانون التجاري: "يمكن سحب السفينة في عدة نظائر تطابق بعضها البعض"، وعليه يتعين على الساحب عند تحرير السفينة في عدة نظائر ان يبين في كل نسخة عدد النظار الأخرى ويحدد رقم كل واحدة منها، وذلك لتقادي أي لبس قد يؤدي الى الاعتقاد بأن كل نظير يمثل حقاً مستقلاً، مما قد يترتب عليه الوفاء بقيمة السفينة اكثر من مرة¹ وهذا ما نصت عليه الفقرة 02 من نفس المادة السابقة بقولها: "يجب ان تكون هذه النظار معينة بالأرقام في نفس النص من السفينة والا اعتبر كل واحد منها سفينة مستقلة".

وإذا تم سحب سفينة بنسخة واحدة فقط يحق للحامل ان يطلب من المظهر تسليمه عدة نظائر، على ان تكون تكاليف اصدار هاته النسخ على نفقة الحامل نفسه، وذلك بهدف تيسير

1- نظيرة بومالة، الضمانات القانونية للوفاء بالسفينة، المجلة الجزائرية للقانون والعدالة، وزارة العدل، مجلد 05، عدد 01، الجزائر، 2019، ص 74.

عملية التداول خاصة إذا كان هناك حاجة لإرسال نسخ الى أطراف مختلفة، الا انه يجب على حامل السفينة ان يطلب هاته النظائر مباشرة من الشخص الذي تم تظهيره له آخر مرة، أي الطرف الذي سلمه سفينة فلا يجوز التوجه الى أطراف آخرين في سلسلة التظهير قبل الرجوع للمظهر المباشر¹، وعلى المظهر له ان يساعد حامل السفينة في الحصول على النظائر الجديدة سواء بتسليمها او بالتوجه بدوره الى المظهر السابق له وتستمر هذه العملية بشكل تصاعدي حتى الوصول الى الساحب اول مصدر للسفينة.

عند اصدار النظائر الجديدة يجب على جميع المظهرين ان يعيدوا كتابة تظهيراتهم على النظائر الجديدة وهذا لضمان استمرار سلسلة التظهير القانونية ويحفظ حقوق جميع الأطراف، حسب نص الفقرة 03 من نفس المادة السالفة الذكر حيث نصت على انه: "كل سفينة لم يذكر فيها انها سحبت في نظير واحد يحق له ان يطلب على نفقته تسليمه عدة نظائر منها ولأجل ذلك يجب عليه ان يرجع في هذا الشأن الى المظهر له مباشرة كما يجب على هذا المظهر ان يمدّه بالمساعدة للسعي لدى من ظهر له وهكذا صعودا حتى الوصول للساحب، ويجب على المظهرين ان يعيدوا ادراج تظهيراتهم على النظائر الجديدة".

كما نصت المادة 456 فقرة 01 من القانون التجاري على: "ان الوفاء الذي يتم بمقتضى احدى النظائر مبرئ للذمة ولو لم يشترط ان الوفاء على هذا النحو يبطل مفعول النظائر الأخرى على ان المسحوب عليه يبقى ملزما بالوفاء بمقتضى كل نظير مقبول منه لم يسترده"، بمقتضى هذا النص نجد انه اذا قام المسحوب عليه بالدفع بناء على احد النظائر فإن هذا الدفع يعتبر سدادا كاملا للدين²، حتى لو لم يذكر ذلك صراحة ان الدفع يلغي النظائر الأخرى، الا انه في حال قبول المسحوب عليه اكثر من نظير ثم لم يسترد هذه النظائر المقبولة بقي ملتزما بالوفاء بمقتضى كل واحدة.

1- علي العيساوي، الفصل السادس التدخل، تعدد النسخ والصور، التحريف، اعتبار السفينة في حكم العدم، التقادم، <https://docs.alisawi.ly>، تاريخ الاطلاع : 30 ماي 2025، الساعة 11:26.

2- زينب الجاسم الحاكي، الأوراق التجارية، جامعة العلوم التطبيقية، كلية الحقوق، مملكة البحرين، 19 ماي 2018، ص 03، <https://juhoud.weebly.com>، تاريخ الاطلاع: 12 افريل 2025، الساعة 16:13.

ان هدف المشرع من هذه الفقرة حماية المسحوب عليه لأنه بوفائه ينتهي التزامه الأصلي وفي نفس الوقت تحذيره من التهاون في قبول عدة نظائر¹ لأنه في حال قبوله يتحمل مخاطر الوفاء أكثر من مرة إذا انتقلت النظائر الى الحامل حسن النية او سيء النية، ان هذه القاعدة تمنع من استغلال تعدد النظائر للمطالبة بالدفع مرات متكررة مع الحفاظ على حقوق الحامل الجديد اذا كان حسن النية، اما الفقرة 02 من نفس المادة فإنها تنص على ان: "المظهر الذي أحال النظائر لأشخاص مختلفين وكذلك المظهرين اللاحقين ملزمون بمقتضى جميع النظائر التي تحمل توقيعاتهم والتي لم يحصل استردادها"، بما معناه انه اذا قام المظهر الاول او أي مظهر لاحق بتظهير اكثر من نظير لأشخاص مختلفين فهذا يعني ان هناك اكثر من نسخة متداولة ويحق لكل حامل المطالبة بقيمتها وكل مظهر يظل ملتزما بالوفاء اتجاه أي حامل شرعي لاي نظير يحمل توقيعه مالم يتم استرداده او الغاؤه، كما انه يجب على من يوجه اليه أحد نظائر السفينة للقبول ان يدون على النسخ الأخرى اسم الشخص الذي يحتفظ بالنظير، بالإضافة انه يتعين عليه تسليم نظير اخر للحامل الشرعي وذلك لتمكين هذا الأخير من استيفاء قيمة السفينة عند الاستحقاق بموجب النظير المسلم اليه حسب نص المادة 457 فقرة 01 من القانون التجاري بقولها: "من وجه أحد النظائر للقبول وجب عليه ان يذكر في النظائر الأخرى اسم الشخص الذي يكون بيده النظير، ويجب على هذا الشخص ان يسلمه الى الحامل الشرعي لنظير اخر".

في حالة ما إذا امتنع المسحوب عليه عن تسليم النظير الأصلي فإن حامل الورقة لا يمكنه الرجوع على الساحب الا عن طريق اجراء احتجاج رسمي بان النظير الموجه للقبول لم يسلم اليه كما طلبه وانه لم يتم القبول او الوفاء بالتوقيع، أي انه لا توجد نسخة أخرى تم التعهد بدفعها حسب ما جاءت به المادة 457 فقرة 02 من القانون التجاري: "إذا امتنع من تسليم النظير فلا

يمكن للحامل ممارسة حق الرجوع الا بعد ان يثبت باحتجاج:

- ان النظير الموجه للقبول لم يسلم اليه بناء على طلبه.
- ان القبول او الوفاء لم يحصل بمقتضى نظير اخر".

1- زينب الجاسم الحايكي، مرجع سابق، ص 04.

ان اشتراط المشرع لهاته الإجراءات ما هو الا حماية لجميع الأطراف وتحديدًا لمسؤولياتهم وكذلك لتعزيز الثقة في التعامل بالأوراق التجارية.

2/ تعدد النسخ: نصت المادة 458 من قانون تجاري على انه: "يحق لحامل السفحة ان يستخرج نسخا منها ويجب ان تكون النسخة مطابقة تماما للأصل مع ما يشمل عليه من التظهيرات وجميع البيانات الأخرى وان يبين فيها الحد الذي تنتهي اليه، ويمكن تظهيرها وضمائها احتياطيا بمثل الكيفية التي تجري على الأصل ويرتب عليها ما يترتب عليه من الاثار"، ما يستشف من نص المادة ان حامل السفحة له الحق في استخراج عدة نسخ على ان تكون بشروط إذ يجوز له ان يصنع نسخا طبق الأصل من السفحة الاصلية وذلك لضمان حقوقه في حال فقدان الاصلية او تلفها وكذلك لتسهيل تداول السفحة في المعاملات التجارية اذا كانت هناك حاجة الى نسخ متعددة، الا انه يجب ان تكون هذه النسخ مطابقة للأصل بما في ذلك جميع بيانات السفحة والتظهيرات ان وجدت او أي شروط او معلومات إضافية مكتوبة على الأصل ووجوب ذكر مكان انتهاء السفحة، كما يجوز ان تنقل ملكية النسخ او تظهيرها او ضمائها احتياطا تماما مثل السفحة الاصلية مما ينتج نفس الاثار القانونية.

اما المادة 459 من نفس القانون فقد نصت على انه: "يجب ان يعين في النسخة الشخص الذي بيده السند الأصلي، ويجب على هذا الأخير ان يسلم السند المذكور الى حامل النسخة الشرعي"، ان الهدف من هذه القاعدة -أي تعيين حامل السفحة الاصلية في النسخة- هو منع التزوير او التداول المزدوج للسفحة والاصل في آن واحد، بالإضافة الى ضمان ان النسخة لا قيمة لها الا اذا ارتبطت بحيازة السند الأصلي على ان يكون هذا التعيين بكتابة اسم الشخص وكل بياناته القانونية الذي يحوز السند الأصلي، فعندما يريد حامل النسخة التي تم تظهيرها له او ضمائها استخدامها قانونا وجب على حائز النسخة الاصلية تسليمها له للتأكد من ان النسخة مرتبطة بأصلها وان الحقوق تنتقل بشكل كامل الى حامل النسخة الشرعي، فهذه الطريقة لا يمكن لحامل النسخة المطالبة بالدفع او التنفيذ الا اذا سلم له السند الأصلي واذا تم الرفض قد يعتبر اخلايا بالتزاماته القانونية، وقد جاءت الفقرة 02 من نفس المادة ذاكرة ما يلي: "وإذا امتنع عن تسليمها فلا يمكن للحامل ممارسة حق الرجوع على الأشخاص المظهرين او الضامنين احتياطيا

للسنخة الا بعد ان يثبت باحتجاج ان الأصل لم يسلم اليه بناء على طلبه"، كما سبق الذكر في الحالة الطبيعية يجب على حامل السند الأصلي تسليمه الى حامل النسخة الشرعي عند الطلب ليتمكن من تحصيل ما هو مذكور في السند الا انه في بعض الحالات يرفض حامل الأصل التسليم في هذه الحالة لا يمكن لحامل النسخة الرجوع على المظهرين او الضامنين الا بعد استيفاء شرطين أساسيين هما طلب التسليم رسميا واثبات واقعة الرفض عبر احتجاج قانوني¹ مثبت باي وثيقة رسمية، والهدف منه حماية الضامنين والمظهرين من مطالبات غير مبررة اذا كان الأصل متاحا للتسليم وكذلك منع إساءة استخدام النسخ دون وجود الأصل، بمعنى آخر قبل الاحتجاج القانوني لا يسمح بحق الرجوع لان النسخة وحدها لا تكفي لإنشاء أي التزام على الضامنين والمظهرين، اما بعده يصبح لحامل النسخة الحق الكامل في الرجوع على جميع الملتزمين كما لو كان يحمل الأصل، اما الفقرة 03 من المادة المذكورة اعلاه فقد نصت على انه: "وإذا تضمن السند الأصلي بعد اخر تظهير طارئ قبل استخراج شرطاً يؤدي بالعبرة التالية" ابتداء من هنا لا يصح التظهير الا على النسخة" او تضمن عبارة أخرى بهذا المعنى فإن التظهير الذي يمضي فيما بعد على الأصل يكون باطلا"، في هاته الفقرة قام المشرع الجزائري بإضفاء شرط مقيد لحرية تظهير السفينة فعادة ما يكتب في السند الأصلي بعد آخر تظهير عبارة مثل "ابتداء من هنا لا يصبح التظهير الا على هذه النسخة" او أي عبارة تفيد نفس المعنى، وهذا بهدف منع التداول المتزامن مثلما ذكرنا سابقا وتوجيه التداول اللاحق نحو النسخ فقط مع الاحتفاظ بالأصل كمرجع وحيد عند التسوية.

ان هذا الشرط يرتب أثران قانونيان مهمان هما بطلان التظهير على الأصل فلا ينقل ملكية أي حق ولا يرتب أي ضمان كان هذا من جهة، ومن جهة أخرى يصبح التظهير على النسخة صحيحا ولكن بشرط استيفاء الشروط السالفة الذكر.

1- الاحتجاج القانوني هو: اجراء قانوني يوثق لدى موظف عام يثبت فيه ان حامل النسخة قد طالب بالأصل ولم يتم تسليمه اليه.

الفرع الثاني: التطهير على بياض

نص عليه المشرع الجزائري ويعطي الحق في السند لحامله مما يسهل من تداوله ويعرف على انه التطهير الذي لا يذكر فيه اسم المظهر اليه ويكتفي فقط بالتوقيع وقد جاء نص المادة 397 قانون مدني جزائري على انه: "إذا كان التطهير على بياض ان يملأ البياض بوضع اسمه او اسم شخص اخر، ان يظهر السفنجة من جديد على بياض او ان يظهرها لشخص اخر وكذلك ان يسلم السفنجة الى شخص من الغير بدون ان يملأ البياض ودون ان يظهرها" وبهذا يصبح السند لأمر ورقة تجارية قابلة للتداول مثل الأوراق النقدية، ولتحويله الى تطهير تام يمكن لحامل السند ان يكتب اسمه او اسم شخص اخر ويبقى المظهر مسؤولاً عن الضمان بالوفاء في السند امام الحامل الجديد ما لم يستثنى ذلك صراحة مثل ان يذكر مصطلح "بلا ضمان"¹. ورغم سهولة التطهير على بياض الا انه يحمل في طياته مخاطر متعلقة بالفقدان او السرقة مما يؤدي الى استحقاق الحق الوارد فيه من طرف غير ذوي الحق الشرعي.

المبحث الثالث: الوسائل المعتمدة لتفعيل نظام المناولة اليدوية (التسليم) في تداول سند الشحن لحامله

من النادر التعامل بهذا النوع من سند الشحن البحري وذلك بسبب مخاطر الضياع أو السرقة لأنه عادة يصدر من دون اسم المرسل اليه، على أن يقوم الربان بتسليم البضاعة لمن يحمله لأنه لا يوجد اثبات إذا ما كان الحامل هو المالك الحقيقي أم لا ويتم تداوله عن طريق التسليم أو المناولة اليدوية وعليه سنخصص ما هي المناولة اليدوية في (المطلب الاول)، وسبل تقادي المخاطر المرتبطة بتداول سند الشحن لحامله (المطلب الثاني).

المطلب الاول: مفهوم المناولة اليدوية (التسليم)

نقسم هذا المطلب الى تعريف المناولة اليدوية (الفرع الاول)، وأنواع المناولة اليدوية (الفرع الثاني).

1- احمد صلاح الدين، مرجع سابق، ص ص 06-07.

الفرع الاول: تعريف المناولة اليدوية أو التسليم

يقصد بالمناولة أو التسليم انتقال الحق الثابت بتسليم السند وهذا ما نصت عليه المادة 367 فقرة 01 من القانون المدني بقولها: "يتم التسليم بوضع المبيع تحت تصرف المشتري بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به دون عائق ولو تم تسليمه تسليمًا ماديًا مادام البائع قد أخبره بأنه مستعد لتسليمه بذلك ويحصل التسليم على النحو الذي يتفق مع طبيعة الشيء المبيع"، في حين أن المشرع في المادة البحرية قد نص على الالتزام بالتسليم في المادة 739 فقرة 02 من القانون البحري بأنه: "التسليم تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع ابداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

من خلال نص المادتين نجد أن تعريف المناولة اليدوية أو التسليم في سند الشحن البحري هو إعطاء سند الشحن البحري من المالك الأصلي إلى المالك الجديد يدا بيد وحضورًا في المكان المتفق عليه حتى ينتقل الحق في البضاعة للمالك الجديد مما يتيح له التصرف فيها بحرية، أو هي نقل أو دعم حمولة باليد أو بالقوة الجسدية وتشمل رفع الاحمال أو انزالها أو دفعها أو سحبها أو حملها أو تحريكها¹، على أن يذكر صراحة في متن السند عبارة تبين ذلك مثل استخدام مصطلح "تسلم البضاعة لحامل السند".

الفرع الثاني: أنواع المناولة اليدوية (التسليم)

جاء في نص المادة 782 من القانون البحري "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..."، وكذلك الحاجة إلى إثبات واقعة التسليم على أن المقصود بالتسليم هنا حالتين هما:

1- انظر: دليل الممارسة المهنية للمناولة اليدوية وهندسة بيئة العمل OSHJ-COP-12، حكومة الشارقة هيئة الوقاية والسلامة، نظام الشارقة للسلامة والصحة المهنية، عدد 01، 2021، ص 3، www.spsa.shj.ae، تاريخ الاطلاع: 05 ماي 2025، الساعة 19:25.

أولا/ التسليم القانوني: نصت المادة 34 فقرة 01 من اتفاقية فيينا لعام 1980¹ على أنه: "إذا كان البائع ملزماً بتسليم المستندات المتعلقة بالبضائع، فإن عليه أن يوفي بهذا الالتزام في الزمان والمكان المعينين في العقد وعلى النحو الذي يقتضيه"، من خلال هذا النص نجد ان الشاحن ملزم بتقديم سند الشحن للمرسل اليه كأساس وجوهر عملية البيع على ان يتم وفق ما هو متفق عليه حتى يتمكن هذا الأخير من التصرف في البضاعة قبل حيازتها وقد ايد هاته الفكرة المشرع الجزائري في نص المادة 813 فقرة 01 من القانون المدني بقولها: "تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها الى امين النقل او المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضائع ذاتها"، أي ان التسليم القانوني يمنح للمستفيد الجديد الحق في استلام البضاعة من الناقل او من ينوبه في المكان المتفق عليه حسب شروط العقد²، الا انه اوجب التفريق بين عمليتي التفريغ والتسليم القانوني فرغم التباين الكبير بينهما الا انه يتم الخلط بينهما فالتفريغ هو عملية تنزيل البضاعة من السفينة في ميناء الوصول، اما التسليم القانوني فكما ذكرنا هو عملية تسليم المستندات فقط، وفي هذا الصدد نذكر قرار المحكمة العليا بتاريخ 17 جانفي 1994 في الملف رقم 112383 بين كل من شركة كات واوبديار (المانيا) فيما يخص التسليم حيث جاء فيه: "من المقرر قانونا ان يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم الى المرسل اليه ومن المستقر عليه قضاء ان التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل او ممثله البضائع للمرسل اليه ويحصل على القبول من طرفه، ولما تبين-من قضية الحال- ان قضاة المجلس اخلطوا بين التسليم والتفريغ اذ جاء في قرارهم ان عمليات التفريغ من اختصاص مؤسسة الميناء متناسين ان ذلك لا يعني الاعفاء الكلي او الجزئي لمسؤولية الناقل الى حين تسليم البضاعة للمرسل اليه تسليما قانونيا، فإنهم بذلك خرقوا القانون وعرضوا قضاءهم للنقض"³، وكذلك

1- انظر: اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع لعام 1980، [HTTPS://UNCITRAL.UN.ORG](https://uncitral.un.org/)، الجزائر لم تصادق على الاتفاقية لذلك فان عقود البيع الجزائرية لا تخضع لها الا باتفاق الأطراف.

2- لطيفة اماروز، التزام البائع بتسليم المبيع في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011، ص 52.

3- انظر: قرار المحكمة العليا رقم 112383 بتاريخ 17 جانفي 1994، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، مجلة المحكمة العليا، الجزائر، 1994، ص 132.

القرار رقم 114929 بتاريخ 27 سبتمبر 1994 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بقولها: "من المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل اليه ويحصل القبول من طرفه، ولما ثبت في قضية الحال ان قضاة الاستئناف قد أخطوا بين التسليم والتفريغ حيث اعتبروا وصول الباخرة الى الميناء وتفريغ البضاعة بمثابة التسليم ومتى كان ذلك استوجب النقص"¹.

ثانيا/ التسليم الفعلي: جاءت المادة 367 فقرة 01 من القانون المدني بأنه: "يتم التسليم بوضع المبيع تحت تصرف المشتري بحيث يتمكن من حيازته والانتفاع به دون عوائق"، أي انه يجب نقل حيازة السند بشكل فعلي ويديوي بمعنى ان يكون هناك تسليم مادي للسند من البائع الى المشتري²، وهذا الشرط مفاده أن المشتري أصبح بالفعل حائزا لما هو مذكور في سند الشحن ولا يقتصر الامر على مجرد اتفاق شفهي او كتابي فقط، فيقول الاستاذ ريبير انه بوصول البضائع الى ميناء التفريغ فإن الناقل يقوم بتسليم البضائع الى المرسل اليه منفاذ بذلك التزامه الأساسي الملقى على عاتقه³، أي انه لا يعتبر مجرد وصول البضاعة الى الميناء الوصول وإبلاغ المرسل اليه بذلك تسليما فعليا من الناحية القانونية، ما لم يتم استلامها ماديا من قبل المستلم أو من ينوب عنه فهذا الوصول لا يرتب أي اثار قانونية فيما يخص نقل ملكية البضاعة أو على عاتق من تقع عليه المسؤولية، ولكي يتحقق وجب ان تنقل الحيازة الفعلية على أن يصحب هذا التسليم استلام الحامل للسند الأصلي وتوقيع إقرار الاستلام فإن لم يتم ذلك تبقى البضاعة ومسئوليتها في عهدة الناقل فلا تنتقل تبعات الهلاك أو التلف للمرسل اليه طالما انه لا يمتلك أي حق على البضاعة⁴.

1- انظر: قرار المحكمة العليا رقم 114929 بتاريخ 27 سبتمبر 1994، الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية، المحكمة العليا، عدد خاص، الجزائر، 1999، ص 169.

2- كميلة اعراب، تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مجلد 10، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة الوادي، الجزائر، أفريل 2019، ص 432.

3- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 150-151.

4- كميلة اعراب، مرجع سابق، ص 432.

ان التسليم الفعلي إذا تم الامتناع عنه سواء كان ذلك في حالات خاصة او استثنائية يحق للمرسل اليه رفض دفع الثمن والمطالبة بالتعويض عن هذا التأخير.

ثالثا/ اثبات عملية التسليم: المقصود هنا انه يجب على الناقل او ممثله اصدار إيصال رسمي يتضمن اعترافا صريحا من الشاحن او المرسل اليه انه استلم البضاعة وفق ما هو موصوف ومذكور في سند الشحن، بالإضافة الى التأشير والتوقيع على النسخة التي يحتفظ بها الناقل وكل النسخ المتاحة من طرف المستلم، الا انه يجب على الربان او الناقل او ممثله القانوني ان يتأكد من هوية مستلم البضاعة ومطابقة البيانات واذا كان هذا التأكد أدى الى شكوك في صحة المعلومات او تزوير في السند او حتى كانت صلاحية الانابة في الاستلام قد انتهت يمكنه رفض التسليم، لان هذا التأكيد والاثبات دليلا قطعيا على انتقال المسؤولية من الناقل الى المستلم حائز السند¹ الا انه توجد حالات لبطلان اثبات التسليم في حالة عدم وجود توقيع المستلم على أي وثيقة او تسليم البضاعة لشخص غير مصرح له او عدم ذكر التحفظات على حالة البضاعة وقت التسليم.

المطلب الثاني: سبل تفادي المخاطر المرتبطة بتداول سند الشحن لحامله

كما سبق وذكرنا ان تداول سند الشحن لحامله غير محبذ في الوسط التجاري، وذلك لما يحمله من مخاطر تتعلق أساسا بالضياع، السرقة وحتى التزوير ولهذا عمد المتعاملين الى إيجاد حلول لتفادي هذه المخاطر تتمثل أساسا في إجراءات وقائية قبل التداول (الفرع الاول) و ضمانات عملية اثناء التداول (الفرع الثاني).

الفرع الاول: الإجراءات الوقائية قبل تداول سند الشحن

والمراد هنا هو اتخاذ خطوات استباقية من شأنها حماية الأطراف على ان تتمثل في:

1- سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضاعة نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، ص 328.

أولا/ التحقق من هوية الأطراف: أي التأكد من الوثائق الثبوتية الخاصة بالمرسل اليه وأنها مطابقة للسجلات مثل الفاتورة التجارية¹، لان سند الشحن في هذه الحالة لا يحتوي على المعلومات المتعلقة بهذا الأخير مما يجعل البضاعة قابلة التسليم لاي شخص كان يحوز السند².

كذلك لا بد من التحقق من شرعية السجل التجاري عن طريق اما البحث في الموقع الرسمي للمركز الوطني للسجل التجاري³، او بطلب نسخة منه لأنه يحتوي على كل المعلومات المتعلقة بصاحب هذا السجل ولان النظام في الجزائر يقضي بان لكل شخص سجل تجاري له رقم ضريبي⁴ هذا يمكن من التحقق من ان المرسل اليه لا توجد عليه ديون او لا يعاني من مشاكل مالية يمكن ان تؤدي للإفلاس، بالإضافة الى ان غرف التجارة والصناعة الجزائرية تقوم دائما بإصدار تقارير عن الشركات المسجلة وملاحظات حول تعاملاتها يمكن طلب شهادة حسن السيرة التجارية منها⁵. في حالة الاعتمادات المستندية يمكن الرجوع الى البنوك للتأكد من مصداقية الأطراف لأنهم دائما ما يمتلكون معلومات عن المتعاملين معهم⁶، كما يمكن ان ينص العقد على شرط تسليم

1- الفاتورة التجارية: هي وثيقة تجارية ملزمة قانونا تبرم بين الاعوان الاقتصاديين والمستهلك، تثبت اجراء عملية بيع او تقديم خدمة وهي دليل على المعاملات التجارية وواجبة التحضير والتقديم، لتفاصيل انظر: بوشيخي عائشة لزعر نور الهدى اية، دور الفاتورة في اثبات المعاملات التجارية وأثر مخالفة العمل بها، مجلة الصدى للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 05، عدد 03، مخبر النظام القانوني للعقود والتصرفات في القانون الخاص، جامعة الجبالي بونعامة، خميس مليانة، الجزائر، 2023، ص 92.

2- قماز ليلي الدياز، خطاب الضمان لغياب سند الشحن -الية عملية ببدائل قانونية-، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 04، عدد 02، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017، ص 09.

3- جميلة بركان، عوابدي عمار، النظام القانوني للمركز الوطني للسجل التجاري ومنازعاته، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 09، عدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، ديسمبر 2024، ص 504.

4- القانون رقم 04-08 المؤرخ في 14 اوت 2004 المتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، جريدة رسمية، عدد 52، 18 اوت 2004.

5- حسينة لعزيزي، دور التجار والصناعيين في غرف التجارة والصناعة، رسالة ماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر بن عكنون، الجزائر، 2005-2006، ص 20.

6- زهرة بن عبد القادر، الاعتماد المستندي كألية دفع في مجال التجارة الدولية، مجلة المعيار، مجلد 14، عدد 27، كلية أصول الدين، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية، قسنطينة، الجزائر، 2011، ص 06.

البضاعة بعد التحقق من هوية المستلم حتى لو كان السند لحامله، مع وجود توقيع وإقرار بالاستلام من المرسل اليه الأصلي في حالة ما إذا تم استلام البضاعة من طرف شخص آخر عرف على انه النائب او الوكيل.

ولان استلام البضاعة بسند مزور او مسروق يعتبر جريمة حسب نص المادة 372 من قانون العقوبات الجزائري¹ فإنه يمكن تضمين السند بنود تنص على انه في حالة الاحتيال يمكن رفع دعوى سواء امام الجهات القضائية الوطنية او الدولية إذا كان أحد الأطراف أجنبي.

ثانيا/ فحص سند الشحن بدقة: يقصد به التحقق من جميع البنود لتجنب المخاطر المالية والقانونية المرتبطة بالسند على ان يشمل هذا الفحص كل البيانات الإلزامية التي تم التطرق اليها في الفصل الأول وكذلك البيانات التي توضع بناء على اتفاق الأطراف، ان هذا التحقق من شأنه ان يبين ان كان هناك تناقض ما بين السند والبضاعة الفعلية او إذا كانت هالكة او تالفة او أي تحفظات أخرى ولم تذكر في السند²، بالإضافة الى تبيان إذا كان هناك تطابق في شروط العقد الأصلي بين الشاحن والناقل.

ثالثا/ ربط تداول سند الشحن بوسائل دفع امنة: على الرغم من ان المشرع الجزائري لا يربط تداول سند الشحن لحامله بوسائل الدفع الامنة مثل التحويلات المصرفية وغيرها، الا انه يمكن استعمال الاعتمادات المستندية هذا من شأنه تجنب حالات الدفع دون استلام البضاعة او العكس مع ضمان ان الدفع يتم عند تقديم سند الشحن الأصلي³.

وكذلك من شأنه مواكبة المعايير الدولية وجذب المتعاملين الأجانب عبر تقديم ضمانات قانونية واضحة خصوصا مع التطور التكنولوجي الحاصل.

1- القانون رقم 24-06 المؤرخ في 28 أبريل 2024، المتضمن قانون العقوبات، جريدة رسمية، عدد 30، 30 أبريل 2024.

2- امين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ لعام 1978، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009، ص ص 17-21.

3- زهرة بن عبد القادر، مرجع سابق، ص 10.

الفرع الثاني: الضمانات العملية لتداول سند الشحن

مع تداول سند الشحن لحامله تبرز الحاجة الى ضمانات عملية تكفل حماية حقوق الأطراف وتجنب النزاعات خاصة في ظل الطبيعة الخاصة لهذا النوع.

أولا/ استخدام اليات الضمان المالي: نظرا لأن سند الشحن لحامله يعطي الحق في امتلاك البضاعة لحامله دون الحاجة الى هوية محددة تزداد المخاطر المالية مثل الاحتيال او عدم الوفاء بالالتزامات مما يدفع الأطراف المتعاقدة الى إيجاد اليات مالية تضمن لهم الحصول على حقوقهم دون التعرض للخسائر تتمثل أساسا في ضمان من البنك بدفع ثمن البضاعة مقابل تقديم سندات مطابقة بعد الشحن والتأكد من انها سليمة تحت مسمى الاعتماد المستندي¹، وكضمان إضافي لتنفيذ الالتزامات في حال فشل المشتري في سداد الثمن، وضمان التسليم حسب بنود العقد كذلك يمكن ان يتم التأمين على السند اثناء عملية النقل لتغطية المخاطر المتعلقة بالفقدان او التلف وأيضا التزوير².

ثانيا/ توثيق نقل الملكية قانونا: ولان ملكية السند تنتقل بمجرد الحياة المادية فإن هذا يطرح تحديات قانونية كبيرة في عملية نقلها، مما يستدعي اليات دقيقة لتوثيق هاته العملية وحماية جميع الأطراف على ان تتمثل في انتقال البضاعة بعقد بيع وشراء واضح ومستوفي الشروط، او التوثيق عن طريق مؤسسات مالية مثل البنوك او استعمال التوثيق الالكتروني والرقمي³.

ففي حالة قيام نزاع يمكن اثبات احقية الملكية عن طريق سجلات الشحن او سلسلة التداول التي تمت عن طريق البنوك او تقارير الشرطة إذا تم سرقة سند الشحن⁴.

ثالثا/ الرقابة المستمرة: وهذا بسبب طبيعة السند فتكون الرقابة بداية من مرحلة الإصدار والشروط التي يتم الاتفاق على ادراجها، مرورا بمرحلة التداول وبيع البضاعة عبر السند وصولا

1- زهرة بن عبد القادر، مرجع سابق، ص 04.

2- مريم بنت الخوخ، دور الضمانات الشخصية في تدعيم الائتمان، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2020-2021، ص 53.

3- عبد الكريم بوقادة، مرجع سابق، ص 178.

4- قويدر قرارية، مرجع سابق، ص 87.

لمرحلة استلام البضاعة والسند لإنهاء عقد النقل الذي وجد من اجله، بإنشاء أنظمة متكاملة تمكن من تتبع السند والبضاعة في كل المسار حتى تكون الرقابة شاملة فلا تكون الفرصة للتزوير او السرقة.

خلاصة الفصل الثاني:

في هذا الفصل تم التطرق الى الآليات القانونية لتداول سند الشحن البحري على المستوى الوطني فخلصنا الى ان سند الشحن الاسمي لا يتداول الا عن طريق حوالة الحق، التي هي عبارة عن اجراء قانوني ينقل الحق من حامل السند الأصلي الى شخص اخر عن طريق اتباع الإجراءات المنصوص عليها في القانون المدني، اما سند الشحن لأمر فتداوله أسهل لأنه لا يحتاج الى إجراءات كثيرة فيمكن الاكتفاء بالتوقيع على ظهر السند لنقل الملكية وتحويله للمالك الجديد حسب قواعد القانون التجاري.

واخر الية تم التطرق اليها هي المناولة اليدوية او التسليم أي ان ملكية السند والبضاعة تنتقل عن طريق التسليم يدا بيد وبهذا يكون حامل السند هو صاحب الحق فيه دون أي إجراءات، لكم مع سهولة تداوله الا ان له مخاطر كثيرة لذلك تم التطرق الى سبل من شأنها الوقاية من هاته المخاطر.

خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع تداول سند الشحن البحري خلصنا الى ان سند الشحن البحري يمثل عصب التجارة الدولية عبر البحر مجسدا ومحددا لطبيعة العلاقة بين الأطراف المتعاقدة أي كل من الناقلين والشاحنين والمرسل اليهم، وبعد البحث في مكنونات الاطار المفاهيمي تبين ان هذا الأخير يتجاوز مجرد كونه وثيقة نقل ليصبح أداة لإثبات ملكية البضاعة مما يجعلها قابلة للبيع والشراء، حتى قبل الحياة الفعلية لها في اطار قانوني محكم الجوانب مبني على مجموع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تنظم كيفية انتقال ملكية البضاعة والإجراءات الواجب اتباعها حسب طبيعة السند سواء كان لحاملة او لأمر او اسمي، بهدف ضمان حقوق كل الأطراف مما يعزز من الثقة في المعاملات التجارية التي تتم على نطاق واسع.

يبرز تداول سند الشحن البحري في تحقيق التكامل بين الجوانب التجارية والقانونية ضمن البيئة البحرية، حيث يتطلب هذا التكامل في مواكبة مستمرة للتشريعات الدولية والممارسات الحديثة في مجال النقل البحري، وتهدف هذه المواكبة الى ضمان فعالية العمليات التجارية الدولية وتعزيز القدرة التنافسية للموانئ من خلال رفع كفاءتها التشغيلية والقانونية.

كما ان تطبيق المعايير الدولية يسهم في جعل الموانئ أكثر جذبا للاستثمارات الأجنبية، لاسيما في حالة الموانئ ذات الموقع الاستراتيجي مثل تلك الواقعة في منطقة البحر الأبيض المتوسط من بينها الموانئ الجزائرية، والتي تعد مراكز تجارية إقليمية ذات تأثير اقتصادي واسع وبالتالي فإن تحديث التشريعات البحرية ومواءمتها مع المتطلبات الدولية ليس خيارا فحسب بل ضرورة لتحقيق التنمية الاقتصادية والاستفادة من المزايا الجيوستراتيجية.

وفي ضوء ما تقدم يمكن أن نستخلص بعض النتائج التي توصلنا اليها من خلال هذا البحث، ثم نذكر بعض التوصيات التي نراها ضرورية في هذا الصدد:

1- النتائج:

- سند الشحن البحري وثيقة قانونية ملزمة لأطراف عقد النقل، فهو يشكل عقد وايصال وسند ملكية في آن واحد مما يمنحه قيمة استثنائية في التجارة الدولية.
- القوة الثبوتية في سند الشحن البحري مطلقة مالم يطعن فيها بالتزوير يمكن الاحتجاج بها في حال النزاعات.

- يستعمل سند الشحن البحري كضمان للبنوك والمؤسسات المالية ما يعزز الثقة بين المتعاملين.
- تعتبر حوالة الحق آلية لنقل الحق الوارد في السند الاسمي في إطار قانوني واضح المعالم مما يضمن الأمان والسرعة في المعاملات البحرية الوطنية والدولية، إضافة الى انها تحمي المتنازل له من الدفوع التي قد يثيرها الناقل او أي شخص آخر.
- التظهير ينقل حقوق الملكية الى المظهر له، اذ يعد التظهير الأكثر قبولا في التجارة الدولية لسرعة تنفيذه مقارنة بالآليات الأخرى، فلا يحتاج الى اشهار او تسجيل والاكتفاء بالتوقيع على ظهر السند.
- يتمتع الحامل حسن النية لسند الشحن بحماية قانونية تمنع الناقل أو الشاحن الأصلي من التمسك ببعض الدفوع مثل المطالبة بملكية البضاعة أو وجود عيب في التظهير في حال تعدد التظهيرات وذلك بهدف ضمان استقرار المعاملات وثقة المتعاملين في تداول سند الشحن.
- يحدد سند الشحن الشخص المخول قانونا استلام البضاعة مما يقلل النزاعات حول أحقية الاستلام مما يمنع التنازع بين الأطراف.
- يعتبر التسليم في سند الشحن نقلا قانونيا بكافة الحقوق والالتزامات اتجاه الناقل، وذلك لضمان الانتقال الآمن للملكية والمسؤوليات دون غموض.

2-التوصيات

- انطلاقا من النتائج التي تم التوصل اليها يمكن تقديم التوصيات التالية:
- ضرورة تبني القوانين الوطنية للتشريعات الدولية الحديثة مثل اتفاقية روتردام لعام 2008 التي جاءت بتحديث فيما يخص سندات الشحن الالكترونية، بالإضافة الى الاعتماد على تقنية البلوك تشين لتوثيق السندات بهدف تقليل التزوير وتعزيز الشفافية.
- ربط المنظومة الجمركية والموانئ بنظام رقمي لتبسيط إجراءات التخليص وتتبع الشحنات.
- تدريب العاملين في القطاع البحري على التعامل بالأنظمة الرقمية.
- انشاء محاكم متخصصة في النزاعات البحرية لتسريع الفصل في المنازعات المتعلقة بسندات الشحن البحري.

- تعزيز دور البنوك وشركات التأمين في ضمان تداول سندات الشحن وفق معايير الاعتمادات المستندية.
- كذلك يمكن انشاء مراكز تنسيق إقليمية او حتى تقديم حوافز ضريبية، وانشاء برامج تدريبية موحدة للمتعاملين بالسندات وغيرها من الحلول التي من شأنها تحويل السند من مجرد وثيقة ورقية الى أصل رقمي نكي قابل للتتبع والتحكم بكفاءة.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولا/ المصادر:

1- بالعربية:

أ-الاتفاقيات:

1. اتفاقية هامبورغ المتعلقة بنقل البضائع بحرا المؤرخة في 31 مارس 1978.
2. اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع لعام 1980.
3. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط 1980.
4. اتفاقية الأمم المتحدة للسفاحج (الكمبيالات) الدولية والسندات الإذنية الدولية 1988.
5. الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية نشرة رقم 600 الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (النسخة العربية)، ترجمة مكتب المحامي عيسى دلال وشركاؤه، جمعية عمال المطابع التعاونية، الأردن، 2007.
6. اتفاقية الامم المتحدة لعام 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بروتردام.
7. الميثاق الافريقي للنقل البحري المنقح، جوان 2009.
8. دليل الممارسة المهنية المناولة اليدوية وهندسة بيئة العمل OSHJ-COP-12، حكومة الشارقة هيئة الوقاية والسلامة، نظام الشارقة للسلامة والصحة المهنية 2021.
10. توصيات منظمة الجمارك العالمية (WCO) بشأن التحقق من هوية الأطراف في التجارة الدولية 2022.

ب-القوانين:

• التشريعات الجزائرية:

1. الامر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-09 المؤرخ في 05 ماي 2022 والمتضمن القانون التجاري، جريدة رسمية، عدد 32، 14 ماي 2022.

قائمة المصادر والمراجع

2. الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 اوت 2010 والمتضمن القانون البحري، جريدة رسمية، عدد 46، 18 اوت 2010.
3. القانون رقم 04-08 المؤرخ في 14 اوت 2004 المتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، جريدة رسمية، عدد 52، 18 اوت 2004.
4. الامر رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن القانون المدني، جريدة رسمية، عدد 31، 13 ماي 2007.
5. القانون رقم 24-06 المؤرخ في 28 أبريل 2024 المتضمن قانون العقوبات، جريدة رسمية، عدد 30، 30 أبريل 2024.

• التشريعات العربية:

1. القانون رقم 20-207 محدثا حتى عام 2024 المتضمن قانون الجمارك المصري، جريدة رسمية، عدد 45 مكرر د، 11 نوفمبر 2020.

2- بالفرنسية:

1. Les connaissances, rapport du secrétariat de la cnuccd, conférence des nations unies sur le commerce et le développement Genève ,New-York 1971.
2. 1-Convention de Bruxelles du 25 Aout 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979.
3. Code des transports, Partie législative, Livre V : Transport maritime.

ثانيا/ المراجع:

1- بالعربية:

أ-الكتب:

- 1- إبراهيم بن داود، الاسناد التجاري في القانون التجاري الجزائري مدعما بالاجتهادات القضائية وآخر التعديلات، طبعة 01، دار الكتاب الحديث، القاهرة، مصر، 2010.

قائمة المصادر والمراجع

- 2- احمد صلاح الدين، الأوراق التجارية في ضوء المصادر التشريعية (قانون التجارة المصري ومذكراته الايضاحية) مبادئ محكمة النقض، اصدار المكتب الفني، مصر، 2020.
- 3- أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، مصر، 2006.
- 4- أنور العمروسي، حوالة الحق وحوالة الدين في القانون المدني: معلقا على بعض النصوص بالفقه وقضاء النقض، طبعة 01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2003.
- 5- أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي)، طبعة 01، منشورات الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، 1987.
- 6- بسام حمد الطراونة، تظهير الأوراق التجارية: دراسة مقارنة، طبعة 01، مجلد 01، دار وائل للطباعة ونشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2004.
- 7- حداد الياس، الأوراق التجارية في النظام التجاري السعودي، إدارة البحوث، المملكة العربية السعودية، 1986-1987.
- 8- طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة 03، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- 9- عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- 10- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، الاوصاف، الحوالة الانقضاء، مجلد 03، دار النهضة العربية، القاهرة، دون سنة نشر.
- 11- عمر بن سعيد، الاجتهاد القضائي وفقا لأحكام القانون المدني، شركة دار الهدى للنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2004.
- 12- محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2008.

قائمة المصادر والمراجع

- 13- محمد شكري سرور، موجز الاحكام العامة للالتزام (في القانون المدني المصري)، طبعة 02، دار النهضة العربية، مصر، 2008.
- 14- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات احكام الالتزام دراسة مقارنة بين القوانين العربية، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، الجزائر، 2010.
- 15- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري عقد نقل البضائع بحرا عقد نقل الأشخاص بحرا دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 16- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، طبعة 1، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، السعودية، 2012.
- 17- محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل البحري النقل البري النقل الجوي، طبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.
- 18- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، طبعة 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- 19- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة السفينة أشخاص الملاحة البحرية إيجار السفينة والنقل البحري الحوادث البحرية التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 1998.
- 20- منذر الفضل، مصادر الالتزام واحكامها دراسة مقارنة بين القوانين الوضعية والفقهاء الإسلامي، طبعة 01، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- 21- منير قرمان، الكمبيوتر في ضوء الفقه والقضاء وفقا لأحكام قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، دار الفكر الجامعي للنشر، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 22- وهيب الاسبر، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

ب- الرسائل والمذكرات:

• رسائل الدكتوراه:

- 1- امال قلبازة، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2015-2016.
- 2- عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017-2018.
- 3- لطيفة اماروز، التزام البائع بتسليم المبيع في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2011.
- 4- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2011-2012.
- 5- مريم بنت الخوخ، دور الضمانات الشخصية في تدعيم الائتمان، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، الجزائر، 2020-2021.
- 6- مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2019-2020.

• رسائل ومذكرات الماجستير:

1. امين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ لعام 1978، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2009.
2. حسينة لعزيزي، دور التجار والصناعيين في غرف التجارة والصناعة، رسالة ماجستير، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر بن عكنون، الجزائر، 2005-2006.

• مذكرات الماستر:

1. حسين مصطفاي، النظام القانوني لعقد النقل، مذكرة ماستر، قانون اقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، الجزائر، 2015-2016.

ج-المقالات:

1- أمينة بورطال، وثيقة الشحن الالكترونية، المجلة الجزائرية لقانون الاعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مجلد 02، عدد 01، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، ديسمبر 2021.

2- جميلة بركان، عمار عوابدي، النظام القانوني للمركز الوطني للسجل التجاري ومنازعاته، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 09، عدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، ديسمبر 2024.

3- حليلة حوالف، سند الشحن الالكتروني، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 04، عدد 05، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة ابوبكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، مارس 2017.

4- زهرة بن عبد القادر، الاعتماد المستندي كألية دفع في مجال التجارة الدولية، مجلة المعيار، مجلد 14، عدد 27، كلية أصول الدين، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، الجزائر، 2011.

5- سميرة بن جيلالي، التسليم القانوني للبضاعة نهاية لتنفيذ عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 07، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018.

6- عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل المتعدد الوسائل للبضائع لسنة 1980، مجلة الحقوق، عدد 03، الكويت، 2008.

7- عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، عدد 04، مختبر الدراسات والأبحاث في القانون والأسرة والتنمية الإدارية، جامعة المسيلة، الجزائر، 01 مارس 2017.

قائمة المصادر والمراجع

- 8- قماز ليلي الدياز، خطاب الضمان لغياب سند الشحن -الية عملية ببدائل قانونية-، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 04، عدد 02، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2017.
- 9- قويدر قرارية، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 04، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 01 مارس 2016.
- 10- كميلة اعراب، تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مجلد 10، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة الوادي، الجزائر، أبريل 2019.
- 11- محمد فتاحي، دور سند الشحن في الاثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، عدد 32، جامعة احمد درايا ادرار، الجزائر، 30 مارس 2015.
- 12- مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون والنقل، مجلد 01، عدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 01 مارس 2014.
- 13- معن القسايمية، احكام انعقاد عقد بيع البضاعة المنقولة بحرا عن طريق سند الشحن الاذني: دراسة مقارنة في ظل النظام القانوني العماني، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، عدد 02، عدد تسلسلي 30، الكويت، 2020.
- 14- نادية لاکلي، حجية سند الشحن في اثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، مجلد 07، عدد 03، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، الجزائر، 2022.
- 15- نظيرة بومالة، الضمانات القانونية للوفاء بالسفينة، المجلة الجزائرية للقانون والعدالة، مجلد 05، عدد 01، وزارة العدل، الجزائر، 2019.
- 16- وليد خالد، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، عدد 01، جامعة بابل، العراق، 2005.

د-المحاضرات:

- 1- زينب الجاسم الحايكي، الأوراق التجارية، جامعة العلوم التطبيقية، كلية الحقوق، مملكة البحرين، 19 ماي 2018.
- 2- شهرزاد بن الصغير، محاضرات طرق انتقال وانقضاء الالتزام، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف، الجزائر، 2024-2025.
- 3- نور الدين بلغلام، محاضرات امداد ونقل دولي، نقل متعدد الوسائط، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم التجارية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2020-2021.

ه-المجلات القضائية:

- 1.المجلة القضائية العدد 01 لعام 1994.
- 2.المجلة القضائية العدد الخاص لعام 1999.
- 3.مجلة المحكمة العليا العدد 02 لعام 2012.

و-المواقع الالكترونية:

- 1.<https://www.youtube.com/watch?v=-66fOAuWV1o>
- 2.<https://uncitral.un.org>
- 3.<https://customs.gov.eg>
- 4.<https://www.fit-alliance.org/>
- 5.<https://www.scribd.com>
- 6.<https://portal.africa-union.org>
- 7.<https://journals.ku.edu.kw/jol>
- 8.<https://www.ungeneva.org/>
- 9.<http://77.42.251.205/>
- 10.<https://droit.mjjustice.dz>
- 11.<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/31321>
- 12.<https://www.wcoomd.org/-/>
- 13.<https://www.youtube.com/@Drsaddamlegal>
- 14.<https://www.mohamah.net/law/>
- 15.<http://en.univ-setif2.dz/mod/folder/view.php?id=313>

17. <https://juhoud.weebly.com>

2- بالإنجليزية:

1. Thomas Krebs, Electronic bills of lading transnational and English law: blocking the blockchain, Uniform Law Review.
2. Uploaded by Anten, A Bill of Lading Serves as Evidence for a Contract of Affreightment, Aug 05, 2021.

الفهرس

2	.....	مقدمة
2	.....	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لسند الشحن البحري
7	.....	المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري
7	.....	المطلب الأول: تعريف سند الشحن البحري
7	.....	الفرع الأول: التعريف الفقهي لسند الشحن البحري
8	.....	الفرع الثاني: تعريف سند الشحن البحري في الاتفاقيات الدولية
10	.....	الفرع الثالث: التعريف القانوني لسند الشحن البحري
11	.....	المطلب الثاني: أنواع سند الشحن البحري
12	.....	الفرع الأول: سند الشحن القابل للتداول
12	.....	الفرع الثاني: سند شحن نظيف
13	.....	الفرع الثالث: سند الشحن غير النظيف
13	.....	الفرع الرابع: سند الشحن الالكتروني
14	.....	المبحث الثاني: بيانات سند الشحن البحري وقوته الثبوتية
14	.....	المطلب الأول: بيانات سند الشحن البحري
14	.....	الفرع الأول: بيانات متعلقة بالبضاعة
15	.....	الفرع الثاني: بيانات متعلقة بالرحلة
18	.....	الفرع الثالث: بيانات متعلقة بالأطراف
19	.....	الفرع الرابع: بيانات متعلقة بالسند
21	.....	المطلب الثاني: القوة الثبوتية لسند الشحن البحري

21.....	الفرع الاول: بين الشاحن والناقل
23.....	الفرع الثاني: بالنسبة للغير
24.....	المبحث الثالث: أهمية سند الشحن البحري
24.....	المطلب الاول: وظائف سند الشحن البحري
25.....	الفرع الأول: أداة لإثبات عقد النقل البحري
26.....	الفرع الثاني: أداة لإثبات استلام البضاعة
26.....	الفرع الثالث: أداة لتمثيل البضاعة
27.....	المطلب الثاني: تأثير سند الشحن على النقل المتعدد الوسائط
27.....	الفرع الاول: تعريف النقل المتعدد الوسائط
28.....	الفرع الثاني: مساهمة سند الشحن في النقل المتعدد الوسائط
31.....	الفصل الثاني: الآليات القانونية لتداول سند الشحن البحري
33.....	المبحث الاول: حوالة الحق كألية لتداول سند الشحن الاسمي
33.....	المطلب الاول: مفهوم حوالة الحق
33.....	الفرع الاول: تعريف حوالة الحق
35.....	الفرع الثاني: شروط انعقاد و نفاذ حوالة الحق
38.....	المطلب الثاني: إعمال حوالة الحق في تداول سند الشحن الاسمي
38.....	الفرع الاول: ابرام عقد الحوالة
38.....	الفرع الثاني: اخطار الناقل وقبوله الحوالة
39.....	الفرع الثالث: تسليم المستندات

المبحث الثاني: الوسائل المعتمدة لتفعيل التظهير في تداول سند الشحن لأمر.....	40
المطلب الاول: مفهوم التظهير	40
الفرع الاول: تعريف التظهير	40
الفرع الثاني: أنواع التظهير	41
المطلب الثاني: التظهير في تداول سند الشحن البحري لأمر	44
الفرع الاول: التظهير الناقل للملكية	45
الفرع الثاني: التظهير على بياض	54
المبحث الثالث: الوسائل المعتمدة لتفعيل نظام المناولة اليدوية (التسليم) في تداول سند الشحن لحامله	54
المطلب الاول: مفهوم المناولة اليدوية (التسليم).....	54
الفرع الاول: تعريف المناولة اليدوية أو التسليم	55
الفرع الثاني: أنواع المناولة اليدوية (التسليم)	55
المطلب الثاني: سبل تقادي المخاطر المرتبطة بتداول سند الشحن لحامله	58
الفرع الاول: الإجراءات الوقائية قبل تداول سند الشحن	58
الفرع الثاني: الضمانات العملية لتداول سند الشحن	61
خاتمة	64
قائمة المصادر والمراجع	68
الفهرس	78

ملخص

يعتبر سند الشحن البحري أداة قانونية وتجارية هامة في تنظيم عمليات النقل البحري والتجارة الدولية، ويوفر ضمانات لكل أطراف عقد النقل البحري كما يمكن استخدامه في المنازعات القانونية.

أما تداوله فيعني نقل ملكية سند الشحن من شخص الى اخر باعتباره اداة لإثبات استلام البضاعة من الشاحن الى الناقل، ويخول لحامله الشرعي الحق في استلامها في ميناء الوصول، ولأن هناك ثلاث أنواع رئيسية من السندات هي سند شحن اسمي، لحامله، ولأمر نجد أليات قانونية مختلفة لنقل الملكية فيتم اما بحوالة الحق المدنية، التظهير، المناولة اليدوية (التسليم) حسب نوع السند المستعمل مما يسمح بنقل الحق الوارد فيه من شخص الى آخر حتى قبل وقوع البضاعة في حوزة المرسل اليه الأصلي، مع الاحتفاظ بوظيفته الاصلية وهي اثبات استلام البضاعة واثبات عقد النقل في حد ذاته.

الكلمات المفتاحية: سند الشحن البحري، التداول، سند اسمي، سند اذني، سند لحامله، حوالة الحق المدنية، تظهير، مناولة يدوية (تسليم).

Summary:

The sea bill of lading is an important legal and commercial tool in regulating maritime transport operations and international trade. It provides guarantees for all parties to a maritime transport contract and can be used in legal disputes.

Its negotiability involves the transfer of ownership of the bill of lading from one person to another, as it serves as proof of receipt of the goods from the shipper to the carrier. It entitles the holder to receive them at the port of arrival.

There are three main types of bills of lading: a nominal bill of lading, a bearer bill of lading, and a bill of lading. Therefore, we find different legal mechanisms for transferring ownership. These mechanisms are accomplished through civil assignment of rights, endorsement, or manual handling (delivery), depending on the type of bill of lading used. This allows the transfer of the right contained therein from one person to another even before the goods are in the possession of the original

consignee, while retaining its original function, which is proof of receipt of the goods and proof of the contract of carriage itself.