

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عنوان المذكرة

دور سند الشحن في تنفيذ عقد النقل البحري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

من تقديم الطالب(ة)

الدكتور: مناجلي أحمد لمين

عرقوب نهاد

بلمكر خولة

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
قليل علاء الدين	أستاذ محاضر	رئيسا
مناجلي أحمد الأمين	أستاذ محاضر	مشرفا و مقرا
بودينار طارق	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جويلية 2021

شكر و تقدير

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم و المعرفة و وهبنا القوة و المقدره و البحث و يسر لنا طريق النجاح على أداء هذا الواجب و وفقنا في انجازه

و اعترافا منا بالفضل و حفظ الجميل لابد من التقدم بخالص الشكر و التقدير و الامتتان للأستاذ الفاضل **مناجلي أحمد لمين** لقبوله الإشراف على هذه المذكرة ولم يبخل علينا بتوجيهاته و زودنا بالنصائح و الإرشادات التي أضاءت لنا سبيل البحث فجزاه الله كل خير

كما نتوجه بخالص التحية و الاحترام للأساتذة أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم لتقييم هذا العمل

كما لا يفوتنا أن ننوه بالشكر و العرفان لعميدة كلية الحقوق و العلوم سياسية الدكتورة **عتيق نضيرة** لعملها الدؤوب و حرصها الدائم على أوضاع الكلية و الأستاذة رئيسة قسم الحقوق **شعابنة إيمان**

وفي الأخير نتقدم بأسمى آيات الشكر و التقدير و المحبة للذين حملوا أقدس رسالة في الحياة إلى جميع أساتذتنا الذي سهروا على تدريسنا

خولة

نهاد

الهداء



الحمد والشكر لله أولا و أخيرا على فضله و امتنانه و نسأله ان يباركنا .

اهدي ثمرة جهدي هذا :

*إلى من قال في حقهما تعالى : { وقل ربي أرحمها كما ربياني صغيرا } .

إلى من أعطاني الاستقرار ، ورمز القوة والكفاح الذي غرس في نفسي حب العلم و النجاح

أبي أدامه الله تاجا على رأسي

إلى من أعطيتها لقب الملكة والتي لم أجد لها وصف لان كل الأوصاف لا تكفي
إلى أعظم إنسان ساندني في الحياة إلى نبع الحنان

أمي الغالية

إلى أخي العزيز "مهند" أدامه الله سندا لي

إلى غاليتي الصغيرة " ملاك " حفظها الله ورعاها

إلى كل من ساندني من قريب أو بعيد وكانوا سبب في نجاحي

إلى كل الذين تعلمت على أيديهم حرفا

إلى كل عمال ، موظفي وأساتذة كلية الحقوق بجامعة سكيكدة

* إلى كل من كان لهم اثر على حياتي *

والى كل من أحبهم قلبي ولم يذكرهم قلبي

نهاد

إهداء



أشكر الله تبارك و تعالى أعانني وو فقني لإنجاز هذا العمل و إتمامه

فالحمد لله رب العالمين .

أما بعد :

أهدي ثمرة جهدي بحثي المتواضع ، إلى أعز الناس ، إلى من قال في حقهما تعالى : " وقل ربي أرحمهما كما ربياني صغيرا " .

إلى رمز القوة و الكفاح الذي غرس في نفسي حب العلم و وقف بجانبني أبي الغالي .

إلى من أعطيها لقب جلالتك و مالكتي و التي لم أجد لها وصف لأن كل الأوصاف لا تكفي إلى نبع الحنان إلى أعظم إنسان ساندني في هذه الحياة أُمي الغالية .

إلى أخي العزيز سفيان أدامه الله و حفظه ، إلى أخواتي وفاء ، كريمة ، أمال إلى زوجت أخي وسيلة ، أدامهن الله سندا لي و فرحتي في الحياة

إلى أزواج أخواتي عبد الحميد ، عبد الغاني ، يوسف حفظكم الله .

وتحية خاصة إلى براعم العائلة ميار ، ميرال ، إلين ، إسلام ، رفيف ، فرح ، جوري ، عبد الرحمان ، محمد خليل ، تاليا .

إلى أعز صديقة شهيناز عقبال تخرجك.

خولة

ق ب ج : القانون البحري الجزائري .

ق م : القانون المدني .

ج ر : الجريدة الرسمية .

م : المادة .

ص : الصفحة .

ط : الطبعة .

مقدمة

يشكل البحر أهمية حيوية في حياة الإنسان و الشعوب، إذ أنه كان منذ القدم أداة الإتصال بين الأمم أي حلقة الإتقاء الحضاري بين الشعوب.

حيث يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة البشرية، لاسيما أن البحار و المحيطات تمثل حوالي 71 % من مجموع السطح الكلي للكرة الأرضية، لهذا تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم و الأكبر، و هذا بسبب إنخفاض تكاليفها و سهولتها مقارنة بصعوبات أنواع النقل الأخرى، الذي يتم بواسطة السكك الحديدية و الشاحنات و الطائرات.

لنقل البحري أهمية من الوجهتين الإقتصادية و التجارية، وذلك لإعتماد الدول بصفة عامة عليه، و الجزائر كغيرها من الدول، وبحكم إمتدادها الجغرافي على البحر، أولت أهمية كبرى لمجال النقل البحري بصفة عامة، و نقل البضائع بصفة خاصة، وزاد الإهتمام بالنقل البحري بعد التحولات الإقتصادية و الإنفتاح على المستوى الدولي، و الدخول في إتفاقيات من أجل توحيد أحكام النقل البحري بصفة موحدة قانونا، و أصبحت الدول المهتمة بالتجارة البحرية منقسمة بين معاهدة بروكسل و إتفاقية هامبورغ لعام 1978، و هذا الإنقسام أدى إلى عدم إستقرار المعاملات التجارية البحرية، و إلى فقدان أحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني المنشود خاصة أن الظروف التجارية و الإقتصادية و التكنولوجية التي أبرمت في ظلها تلك القواعد قد تغيرت.

إن عقد النقل البحري لا يختلف في جوهره عن غيره من عقود نقل البضائع الأخرى، إلا فيما يتعلق بإستخدام وسيلة تنفيذه، ألا وهي السفينة، بحيث هذه الأخيرة تكون معرضة لمخاطر في عرض البحر، لذا تعين على المشرع عند تنظيمه للنقل البحري للبضائع أن يحاول التوفيق بين تشجيع الإستثمارات في مجال التجارة البحرية، و كذلك وجوب توفير الحماية لمتلقي خدمة النقل البحري وهم شاحنوا البضائع، غير أن تحقيق التوفيق و التوازن بين هذين الإعتبارين هو عماد التنظيم القانوني لعقد نقل البضائع بحرا.

نشير أيضا إلى أن عقد النقل البحري للبضائع قد يتم بمقتضى مشاركة إيجار أو بمقتضى وثيقة الشحن فإن مشاركة الإيجار هو العقد المبرم بين مالك السفينة و الشاحن بمقتضاه يؤجر المجهز للشاحن السفينة كلها أو بعضها لرحلة أو لرحلات معينة أو خلال مدة معينة.

سند الشحن لم ينشأ بالشكل الذي هو عليه الآن مباشرة و إنما إستغرق مئات السنين، وعلى كل حال فليس هناك إتفاق حتى الآن على التاريخ الذي ظهر فيه سند الشحن البحري، بحيث لم يكن معروفا في العصور القديمة، بل لم تكن هناك الحاجة إليه، لأن التجار في السابق لم يكونوا يستعملونه حيث كان التجار يقومون في نفس الوقت بدور المجهزين، أو على الأقل كانوا يرافقون البضائع بأنفسهم أثناء الرحلة البحرية حتى ميناء الوصول، و يقومون بإستلامها.

في القرنين الثاني عشر ميلادي و الثالث عشر ميلادي، بدأت العناصر الأولى لسند الشحن البحري في الظهور، ثم شاع إستعماله قبل نهاية القرن السادس عشر ميلادي و خاصة في أوروبا الغربية، إلا أنه في نشأته الأولى كان مجرد إيصال من الناقل يفيد إتمام عملية شحن البضاعة، ثم تطورت وظيفته بحيث أصبح أداة لتمثيل البضاعة و لإستلامها وإثبات عقد النقل البحري، و كان سند الشحن في تطوره هذا محكوما بالعرف، ولما رأَت الدول أن ترك تنظيم سند الشحن البحري للعرف لايفي بإحتياجات التجارة البحرية فاتجهت إلى التشريع، و أول تنظيم تشريعي هو لائحة الملاحه الفرنسية لسنة 1671 م التي عالجت في بعض موادها سند الشحن، و التي تعد المصدر التاريخي لأحكام عقد النقل البحري في قانون التجارة البحرية الملغى، وفي بداية القرن الثامن عشر أصبح سند الشحن قابل للتداول و شائع الإستعمال.

جاء تنظيم سند الشحن البحري في معاهدة بروكسل، و إتفاقية هامبورغ، لأهميته في النقل البحري فنظمته إتفاقية هامبورغ في الجزء الرابع منها و المعنون ب " وثائق النقل "، و ذلك من حيث إصداره في المادة 14، و الضمانات من قبل الشاحن في المادة 17، كما تم تنظيم سند الشحن مؤخرا بموجب إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو

جزئياً، وهي ما يعرف بقواعد روتردام، و جاءت قواعد روتردام بوثيقة لنقل البضائع أطلقت عليها تسمية " مستند النقل "، و ذلك في المادة 14 كما كرسث وثيقة النقل الإلكترونية، و ذلك بتسميتها " سجل النقل الإلكتروني " في المادة 18 منها.

تناول أيضا المشرع الجزائري سند الشحن البحري في القانون البحري وذلك في الفصل الثاني المعنون ب " سند الشحن " من الباب الثالث المعنون ب " نقل البضائع " من الكتاب الثالث و الذي يحمل عنوان " الإستغلال التجاري للسفينة "، إذ لم يعرف سند الشحن البحري صراحة، لكن من خلال تحليل نص المادة 749 يمكننا إستخلاص تعريف سند الشحن البحري، و ذلك بالنظر إلى وظائفه.

أهمية الموضوع

تتجلى أهمية سند الشحن البحري في أنه أحد أهم وثائق النقل البحري، فهو يعد دليلا على إبرام عقد النقل البحري، بالإضافة إلى أنه الوثيقة الوحيدة التي تمثل البضاعة بحرا، و يساعد الحامل القانوني له في التصرف بالبضاعة رغم أنه لم يستلمها بعد.

أسباب إختيار الموضوع

الموضوع كان من بين المواضيع المتبقية المقترحة من طرف الكلية كوننا غيرنا موضوع المذكرة بسبب التبرص في المؤسسة المينائية سكيكدة، و من بين تلك المواضيع لفت إنتباهنا هذا الموضوع " دور سند الشحن في تنفيذ عقد النقل البحري " لأسباب منها:

أسباب موضوعية

1 / كون سند الشحن البحري من أهم الوثائق التي تثبت عقد النقل البحري و دليلا على إبرامه.

2 / كما أن الموضوع يعد من أهم المسائل التي عالجها القانون البحري و المعاهدات و الإتفاقيات الدولية من حيث الإلتزامات المترتبة في ذمة طرفيه.

أسباب ذاتية

الرغبة الذاتية في معرفة الوثائق و المستندات التي تنشأ ضمن البيئة البحرية، و فضولنا لمعرفة خبايا الموضوع و حقائقه.

كلها عوامل كانت دوافع وأسباب جعلتنا نختار البحث في هذا الموضوع لإنهاء هذه المرحلة من تكويننا العلمي.

الهدف من الدراسة :

ان الهدف من الدراسة يتحدد أساسا في التعرف على وثيقة الشحن أملا في أن يكون هذا العمل اضافة جديدة للمكتبة والجامعة الجزائرية من خلال دراسة مختلف الجوانب المتعلقة بالنظام القانوني لسند الشحن و الوقوف على أهم النقاط التي تميزه.

الصعوبات

لايخلو أي بحث كان من عراقيل مهما إختلفت حيث واجهتنا أثناء دراستنا لهذا الموضوع جملة من الصعوبات تكمن في:

1 / قلة المراجع.

2 / ضيق الوقت نظرا لتغيير عنوان مذكرتنا قبل شهر و نصف من تاريخ آخر أجل لدفع المذكرات، و ذلك لعدم تطابق الموضوع السابق مع الجانب التطبيقي في المؤسسة المينائية سكيكدة، ما فرض علينا من قبلها ومن قبل كلية الجامعة تغيير الموضوع، ليتماشى مع

الجانب التطبيقي، كون تخصصنا ذو طابع مهني، وهذا ما أدى بنا إلى عدم الإلمام و جمع المعلومات الكافية حول الموضوع.

3 / من بين الصعوبات أيضا: مايشهده العالم في الآونة الأخيرة من تغيير في النمط المعيشي و الدراسي... نتيجة فيروس كورونا الذي حل بالبشرية جمعاء، و التدابير الوقائية المطبقة من قبل الدولة فلم يتسنى لنا التنقل و البحث للحصول على المراجع.

المنهج المتبع

لدراسة هذا الموضوع إعتدنا على المنهج الوصفي و التحليلي، لأننا نقوم بوصف ماهو موجود في النصوص التشريعية بما يتعلق بوثيقة سند الشحن، و تحليل أهم الأحكام الواردة فيها.

من خلال ماسبق سنتناول موضوع بحثنا هذا وفق الإشكالية التالية:

- ماهو الدور الذي يقوم به سند الشحن في تنفيذ عقد النقل البحري ؟

هذه الإشكالية الرئيسية تندرج تحتها إشكاليات فرعية هي:

- ماهو سند الشحن البحري ؟

- ماهي إلتزامات الناقل و الشاحن في سند الشحن البحري ؟

سنحاول على هذه الإشكالية من خلال الخطة التالية:

الفصل الأول: ماهية سند الشحن.

المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري.

المبحث الثاني: أنواع سند الشحن من ناحية التداول و التحفظات.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة على سند الشحن.

المبحث الأول: إلتزامات الناقل.

المبحث الثاني: إلتزامات الشاحن.

الفصل الاول:
ماهية سند الشحن البحري (وثيقة الشحن)

مقدمة الفصل:

يعتبر سند الشحن البحري من أهم وثائق عقد النقل البحري حيث يلعب دورا هاما في عمليات النقل البحري ويعد دليلا على إبرامه، بل يتجاوز دوره مجرد الإثبات فقط إذ تدور أحكام العقد و تنفيذه حول هذا السند إذ يمثل البضائع فيجوز تداولها بتداوله، و يقرر لحامله الشرعي حق استلام البضائع من الناقل البحري في ميناء الوصول.

فهناك علاقة بين من يرسل البضاعة (الشاحن) و بين من يستلمها (المرسل إليه) ويبقى السند الذي يقوم بإصداره الناقل هو أداة لإثبات عقد النقل البحري، و الذي يكون ذا فعالية كبيرة في مواجهة طرفي العقد كما تعتبر مسألة الإثبات هذه من ابرز المسائل التي أثارت جدلا كبيرا في الفقه و القضاء كون أن المرسل إليه ليس طرفا في العقد، و مع ذلك يعتبر سند الشحن هذا حجة له في الإثبات كونه يكسبه حقوقا.

فمن المنطقي جدا تحديد البيانات المتعلقة بالبضائع وذكر حالتها الظاهرة في سند

الشحن، على إعتبار أن مسؤولية الناقل اتجاه البضائع لا تثار إلا في حالة الهلاك أو التلف الذي يكن أن يلحقها أثناء النقل أو التأخير في نقلها، وفي المقابل يعتبر الشاحن هو المسؤول عن صحة البيانات، كونه من أدلى بها للناقل الذي يقوم بقيدها في سند الشحن الذي له الحق في إبداء تحفظات بشأن المعلومات المقدمة له إن كان لديه شك في صحتها أو لم يتوافر على الوسائل اللازمة للتأكد من صحتها مع ذكر أسباب التحفظات.

وسنخصص الفصل الأول لدراسة ماهية سند الشحن البحري، حيث قسمناه إلى مبحثين:

(المبحث الأول) مفهوم سند الشحن البحري، و (المبحث الثاني) أنواع سند الشحن.

المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري

الوثيقة الأساسية في النقل البحري للبضائع هي العقد الذي يبرم بين الشاحن و الناقل، فتتولد عنه الإلتزامات التي يتعهد كل منهما بتنفيذها.

و لدراسة ماهية سند الشحن البحري لابد أن نتعرف على ما طرح من تعريفات لهذا السند في اللغة و الإصطلاح و الفقه وفي التشريعات الوطنية و العربية وفي الإتفاقيات الدولية.

لذلك تم تخصيص (المطلب الأول) تعريف سند الشحن البحري و خصائصه (المطلب الثاني) بيانات سند الشحن و كيفية إصداره.

المطلب الأول: تعريف سند الشحن البحري و خصائصه

حيث سنتطرق في هذا المطلب إلى فرعين و هما: (الفرع الأول) تعريف سند الشحن البحري و (الفرع الثاني) خصائص سند الشحن البحري.

الفرع الأول: تعريف سند الشحن البحري**أولاً: تعريفه لغة**

السند لغة ما ارتفع من قبل الجبل أو الواد، وما يسند إليه الشيء يسمى مسندا و جمعه مساند، و يقال فلان سند أي معتمد و سند إلى الشيء من باب دخل و استند إليه بمعنى وساند غيره.

و الشحن لغة هو ملء السفينة و إتمام جهازها قال تعالى: { وآية لهم أنا حملنا ذريتهم في الفلك المشحون } . (41) سورة يس¹

ثانياً: تعريفه اصطلاحاً

تم إشتقاق إصطلاح سند الشحن البحري من كلمة إنجليزية Bill of lading و هي تعني (مستند رسمي) كذلك من فعل مهجور و هو يعني (يشحن أو يحمل) .

¹ سورة يس، الاية 41 .

1 _ التعريف الفقهي لسند الشحن البحري

و لقد أورد الفقه عدة تعريفات لبيان المقصود بسند الشحن، وقد اختلف الفقهاء في تعريفهم لسند الشحن البحري و هذا ما سنتناوله في ما يلي:

عرفه محمد الفقي بأنه: " وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول باستلام بضاعة الثاني بغية نقلها إلى ميناء محدد ".¹

و عرفه محمد عبد الفتاح ترك بأنه: " الوثيقة المثبتة لعقد النقل البحري للبضائع ".²

كما عرفه محمود سمير الشرقاوي بأنه: " وثيقة عقد النقل البحري ذاته الذي يبرم بين الناقل و الشاحن ".³

ويلاحظ من خلال التعاريف السابقة المتقدمة بأن الفقه يركز على إبراز الوظيفة التقليدية لسند الشحن البحري و التي تتجسد بإثبات العقد و شروطه و إثبات واقعة الشحن، في حين يهمل ذكر الوظيفة الأساسية لسند الشحن البحري، وهي أداة لتمثيل البضاعة المنقولة بحيث تعد حيازة السند المذكور حيازة لتلك البضائع في ذات الوقت.

¹ - عاطف الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر ، القاهرة ، 2007 ، ص 286 .

² - أحمد البعداني ، 23 يونيو 2020 ، سندات الشحن البحري ، دراسة مقارنة بين القانون اليمني والمصري

www.moeen.net

³ - محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993 ، ص 336.

2 _ تعريف سند الشحن البحري في الإتفاقيات الدولية:

أ / تعريف إتفاقية بروكسل لسنة 1924 م:

معاهدة بروكسل 1924 م الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن و تعديلها كما هو موضح من إسمها جاءت هذه الإتفاقية لتنظيم عقود النقل البحري المثبتة بسند الشحن أو بأي وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع البحرية، نراها قد خلت من تعريف سند الشحن البحري، و لم تتطرق إلى تعريف هذه الوثيقة التي تكتسب أهمية كبيرة في التجارة البحرية، و إنما نظمتها في المادة (1) فقرة (ب) ضمن مفهوم إتفاقية النقل البحري و التي تنص على أنه " تطبق فقط على إتفاقية النقل المثبتة بموجب بوليصة الشحن أو وثيقة مماثلة تشكل مستندا لنقل البضائع بحرا تطبق أيضا على بوليصة الشحن أو أي مستند مماثل لها أعطي بموجب عقد، و ذلك منذ أن تصبح العلاقات بين الناقل و حامل بوليصة الشحن مسيرة بهذا العقد "

و يتضح لنا من خلال نص المادة أن الإتفاقية لم تعط تعريفا واضحا و محددًا لسند الشحن البحري.¹

ب / تعريف إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 م:

عرفت سند الشحن البحري في المادة (1) ف (7) حيث نصت على أنه " وثيقة تثبت إنعقاد عقد النقل وتلقي الناقل البضائع أو شحنه لها، و يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة، و ينشئ هذا التعهد عند وجود نص في الوثيقة يقتضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحامله ".²

ج / تعريف إتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 م:

جاءت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 م بنظام متكامل للنقل يحكمه نظام قانوني خاص، و قد عرفت سند الشحن في المادة (1) ف (4) بأنها " وثيقة

¹ - بوشخوشة بلقاسم ، دور الموانئ في تطوير النقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، سنة 2017 - 2018 ، ص 15 .

² - بو شخوشة بلقاسم ، المرجع نفسه ، ص 15 .

تثبت عقد نقل متعدد الوسائط و أخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته، وتعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور " .¹

د / تعريف سند الشحن البحري و فقا لاتفاقية روتردام:2008

طبقا للمادة (1) ف (18) نجدها تنص بأن "سجل النقل الالكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الالكترونية بمقتضى عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الالكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الالكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزء من سجل النقل الإلكتروني".²

3/ التعريف القانوني لسند الشحن:

اختلفت التشريعات الوطنية و العربية بشأن النص على تعريف سند الشحن البحري، فإننا نجد أن بعض التشريعات لم تعرف هذا السند و في المقابل نجد بعض التشريعات أوردت تعريفات مختصرة لسند الشحن البحري.

أ - تعريف سند الشحن طبقا لقانون التجارة البحرية الأردني:

القانون رقم (12) لسنة 1972 م حيث تم تعديله بالقانون رقم (35) لسنة 1983 حيث نصت المادة على أن: "وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة (المنقولة) يعطيه الربان وهي تنظم على ثلاث نسخ.....".³

ب - تعريف سند الشحن البحري طبقا للقانون البحري العراقي:

¹ - أحمد البعداني ، 23 يونيو 2020 ، سندات الشحن البحري ، دراسة مقارنة بين القانون اليمني والمصري ، المرجع السابق .

² - أحمد البعداني ، 23 يونيو 2020 ، سندات الشحن البحري ، دراسة مقارنة بين القانون اليمني والمصري ، المرجع نفسه .

³ - أحمد البعداني ، 23 يونيو 2020 ، المرجع السابق .

القانون رقم (80) لسنة 1983 م في مادته (72) و التي تنص على أن: " وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل و قرينة على تسلم الناقل للشيء المنقول بالحالة التي ذكرت فيه و يعطي حامله المخول قانونا الحق في تسلم الشيء " .¹

ج - تعريف سند الشحن البحري طبقا للقانون البحري القطري:

القانون رقم (15) لسنة 1980 م في مادته (145) و التي تنص على أنه " عبارة عن وثيقة أو إيصال يصدر من الناقل أو الربان إلى الشاحن، بتسلمه البضائع على ظهر السفينة " .²

د - تعريف سند الشحن البحري طبقا للقانون البحري الجزائري:

طبقا للمادة (748) من القانون البحري الجزائري جاء سند الشحن كمايلي " بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن ويتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة الواجب دفعها " .³

أما الشحن نجد المادة (749) من القانون البحري الجزائري أيضا نصت على سند الشحن البحري حيث جاء فيها بأنه " تمثل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و كذلك يعتبر أيضا كسند لحيازة البضاعة و استلامها " .

الفرع الثاني: خصائص سند الشحن البحري:

يتميز سند الشحن البحري بمجموعة من الخصائص نستخلصها في مايلي:

- 1 - يجب أن يكون قابل للتداول بالطرق التجارية حتى يمكن تداوله عن طريق التظهير.
- 2 - يجب أن يمثل البضاعة.
- 3 - يجب أن يكون الحق العيني الذي يمثله معين المقدار بشكل دقيق.

¹ - أحمد البعداني ، 23 يونيو 2020 ، المرجع نفسه .

² - أحمد البعداني ، 23 يونيو 2020 ، المرجع نفسه .

³ - الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم ، ج ر ، العدد 29 ، المؤرخة في 10 أفريل 1977 .

- 4 - وسيلة من وسائل إثبات عملية النقل.
- 5 - لا ينتقل بالتظهير للغير من دون وجود إشارة إلى ذلك كونها قابلة للتداول لحساب الغير.
- 6 - يجب أن يكون سند الشحن مستحق الوفاء في أجل قصير.
- 7 - العناصر التي يحتويها سند الشحن مختلفة عن باقي المستندات.
- 8 - يتمتع بخاصية الأوراق التجارية في الحالة التي يتم تظهيره فيها.

المطلب الثاني: بيانات سند الشحن البحري و كيفية إصداره:

وسنتناول في هذا المطلب بيانات سند الشحن في (الفرع الأول) و كيفية إصداره في (الفرع الثاني)

الفرع الأول: بيانات سند الشحن البحري:

لم تضع النصوص الدولية و لا القوانين الداخلية بيانات محددة يجب ذكرها في سند الشحن، هذا ما يفيد أنه يمكن للطرفين أن يدرجا فيها كل ما يريانه من بيانات مناسبة .
و قد نص المشرع الجزائري في المادة 752 ق ب ج أنه: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

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

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

ج -الحالة و التكيف الظاهران للبضاعة "

وبعدما يتم استلام البضاعة يلتزم الناقل¹ أو ممثله بناء على طلب الشاحن² بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف البضاعة الواجب نقلها و عناصر الرحلة و أجره الحمولة، لذلك فإن الناقل لا يكون ملزما بإصدار وثيقة الشحن إلا إذا طلب منه ذلك من قبل الشاحن. و على ضوء ما تقدم سنحاول تسليط الضوء على أهم البيانات التي يجب أن تذكر في السند من خلال:

أولاً: (أطراف العقد)، ثانياً: (الرحلة البحرية)، ثالثاً: (تاريخ و إصدار وثيقة الشحن و توقيعها) .

أولاً: أطراف العقد:

لا بد أن تتضمن وثيقة الشحن هوية أطراف العقد، أي تحتوي على اسم و عنوان المتعاقدين³، حيث يجب ذكر اسم الناقل بشكل واضح، و غالباً ما يدرج اسم الناقل و عنوانه في أعلى الوثيقة من جهة اليمين، أما هوية الشاحن فتكون في جهة اليسار من وثيقة الشحن، و في حالة ما إذا كانت وثيقة الشحن اسمية يدرج اسم المرسل إليه إذا كان غير الشاحن، و عندما لا يكون اسم المرسل إليه بجانب عبارة لأمر أو كانت هذه العبارة لأمر عليها، تصبح وثيقة الشحن في هذه الحالة سند اسمي أي لشخص مسمى، و بالتالي فإن سند الشحن يحمل اسم شخص معين سواء كان الشخص نفسه أو المرسل إليه، غير أن هذا الشكل من وثائق الشحن يفتقد إلى أية مرونة في التداول، فهي غير قابلة لأي تحويل⁴ .

¹ - الناقل البحري: كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه و مستغلة منه ، إذ يقع عليه تنفيذ عملية النقل البحري .

² - الشاحن البحري: هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر فالشاحن قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً ، خاصاً أو عاماً ، ويمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أو مع موكله الذي يكون مسؤولاً أمامه عن تنفيذ العقد و هو ما يعرف بوكيل الشحننة .

³ - فتاحي محمد ، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري ، مجلة الحقيقة ، جامعة أدرار ، العدد 32 ، ص 8 .

⁴ - مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، بيروت 2006 ، ص 205 .

أما من الناحية القانونية فهي مثل كل حق قابل للتنازل عنه، أو تحويله، و ذلك حسب شروط ق م المنصوص عليها في حوالة الحق حسب نص المادة 239 ق م ج، و إذا خالفت شروط القانون المدني لا يمكن أن يحتج بها في مواجهة الناقل¹.

و هذا الشكل من وثائق الشحن يلائم في النقل الذي يرسل فيه الشاحن البضاعة لنفسه و المرسل إليه، في وثيقة الشحن الإسمية عليه إثبات هويته من أجل تسليم البضائع عند الوصول، فالناقل لا يسلم البضائع إلا بإظهار أصل وثيقة الشحن، و تثور مسؤوليته حتى في هذه الحالة إذا تسلم البضائع نتيجة تسليمه خطاب الضمان و بدون وثيقة الشحن و في المقابل فإن وثيقة الشحن الاسمية لها جميع وظائف وثيقة الشحن وخاصة تمثيلها للبضائع أما وثيقة الشحن لأمر فهي الأكثر إستعمالاً، و يكفي إضافة لأمر أمام المرسل إليه حتى يتم تداول الشحن لحامله و التي هي في الأصل تحمل عبارة لحاملها، غير أن الواقع العلمي عكس ذلك، فالغالب أن وثيقة الشحن لحاملها تأخذ شكل وثيقة الشحن لأمر، لكن لا تحمل أية إشارة لاسم المرسل إليه، و في هذه الحالة تكون لأمر لكن على بياض، و هذه الوثيقة يتم تداولها بالمناولة العادية من اليد إلى اليد، و حامل أصل الوثيقة هو صاحب الحقوق التي يمنحها السند².

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

ثانياً: الرحلة البحرية:

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

1- السفينة:

¹ - تنص المادة 239 من ق م ج: " يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون ، أو إتفاق

المتعاقدين ، أو طبيعة الإلتزام ، و تتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين ."

² - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 206 .

تعتبر أداة للملاحة البحرية¹ فهي من البيانات الجوهرية التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن، والأهمية تظهر بالنظر لوثيقة التأمين، مع العلم أن شركات التأمين عادة ما تقصي بعض السفن من التأمين خاصة القديمة.

والتعيين يمكن أن يكون خلافاً للحقيقة حيث يحتوي على إسم سفينة غير حقيقي أو غش.

2 - تعيين مينائي الشحن و التفريغ:

و تكمن أهمية هذا التعيين في تحديد نطاق عقد النقل البحري، فيتم استلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن، و في ميناء التفريغ يتم تسليمها للمرسل إليه ، و عليه يتعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، و مسؤوليته محدودة منذ تسلمه البضائع إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه، و عدم تنفيذه لعملية النقل تثير مسؤوليته².

3 - قيمة أجرة النقل (الحمولة):

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن أجرة الحمولة الواجب دفعها، و توضيح ما إذا كانت مستحقة الأداء عند الوصول³، ولقد نصت المادة 748 من ق ب ج على ذلك.

ثالثاً: تاريخ إصدار وثيقة الشحن و توقيعها:

1 - تاريخ إصدار وثيقة الشحن:

إن إصدار تاريخ لسند الشحن يفيد في حالة البيوع البحرية و الإعتمادات المستندية، و ذلك بغية التحقق من تسليم البضاعة من طرف البائع في الميعاد المتفق عليه، أو إذا ما تم إعطاء مهلة محددة للناقل تسري من تاريخ الشحن، بحيث يكون سند الشحن مشحون، بمعنى يفيد إتمام الشحن⁴ و كذلك من خلال الرجوع إلى المادة 760 من القانون البحري الجزائري، فقد أوجبت أن

¹ - تنص المادة 13 من ق ب ج على أنه " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أ والية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة " .

² - وهيب الأسبر ، القانون البحري ، السفينة ، أشخاصها ، عقد النقل البحري ، طرابلس لبنان ، 2008 ، ص 184

³ - كمال حمدي ، القانون البحري ، الطبعة الرابعة ، ص 519 .

⁴ - كمال حمدي ، المرجع نفسه ، ص 520 .

يذكر في وثيقة الشحن تاريخ و مكان إصدارها، و ذلك كون ذكر التاريخ يفيد في تحديد تاريخ انتقال البضائع إلى الناقل و مدى مسؤوليته عن سلامتها¹.
 فيجب أن تكون وثيقة الشحن مؤرخة و حتى جميع نسخ سند الشحن تكون مؤرخة، و تكون مطابقة لتاريخ الشحن الفعلي للبضائع على ظهر السفينة.

2- التوقيع على وثيقة الشحن

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

أ - توقيع الناقل:

يجب أن يتضمن سند الشحن توقيع الناقل أو ممثله من الريان أو الوكيل، وذلك خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه موعد مغادرة السفينة².
 و كذلك تجدر الإشارة إلى حالة عدم إمضاء الناقل أو ممثله لسند الشحن و هذا ما يجعلها لا تشكل إلا بداية إثبات فقط، حيث تعتبر مشروع وثيقة شحن و هنا تترك لقاضي الموضوع الذي يملك السلطة التقديرية، و لا بد أن نشير في حالة احتفاظ وثيقة الشحن على وظيفتها كدليل إثبات فإنها لا يمكن أن تحافظ على الوظائف الخاصة لوثيقة الشحن الثلاث و هي:

- أداة إثبات شحن البضاعة:

- أداة إثبات عقد النقل و شروطه.

- أداة تمثل البضاعة التي تتعلق بها¹.

¹ - تنص المادة 760 من الأمر 80/76 و المتضمن القانون البحري الجزائري على أنه: " يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية و يبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ ... و يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ و مكان إصدارها . "

² - بودان نسرين ، بودان خديجة ، سند الشحن البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون ، قانون خاص ، جامعة أكلي محند أولحاج ، البويرة ، سنة 2016 م ، ص 30 .

و توقيع الناقل يعتبر تعبير عن إرادة الناقل و إقراره بمضمون الوثيقة و بأن البضاعة المذكورة فيه أنها بحوزته و تحت مسؤوليته، و يلتزم بتسليمها كاملة بنفس النوعية التي سلمت له. و إمضاء وثيقة الشحن يبرز هوية الناقل أو ممثله أو الريان أو وكيل السفينة، و الملاحظ هو أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تتضمن أية إشارة حول وجود إمضاء الناقل من عدمه، إلا أن هذا الالتزام يجد سنده في المادة² 760 من ق ب ج. و المادة 15 من قواعد إتفاقية هامبورغ لسنة 1978³.

ب - توقيع الشاحن:

وعليه يشترط أيضا أن يوقع الشاحن سند الشحن، و ذلك بغية تبين موافقته على الشروط الخاصة التي يتضمنها العقد، و بالتالي لا يمنع الناقل من الإحتجاج على شروطه التي أوردها فيه، و ذلك أن الشاحن يعلم بكل شروط التي أدرجها الناقل في سند الشحن⁴. وهناك ما يعرف بإمضاء الشاحن للتظهير و هي حالة خاصة، فعندما تكون وثيقة الشحن لحاملها يعني أن الشاحن يظهر على بياض هذه الوثيقة فهنا يمكن للشاحن أن يؤكد أن هذه الوثيقة لحاملها و أن يظهر هذه الوثيقة بصفته شاحن لكن مع تركها على البياض لتعيين المستفيد من التظهير.

الفرع الثاني: كيفية إصداره:

يصدر سند الشحن البحري من قبل الناقل البحري أو من يمثله أثناء أو بعد استلامه البضائع من الشاحن، بطلب من الشاحن و هذا ما أكدته المادة 748 من ق ب ج السالفة الذكر.

1 - كمال حمدي ، المرجع السابق . ص 510 .

2 - تنص المادة 760 من الأمر 80 /76 و المتضمن القانون البحري الجزائري في الفقرة الثالثة على أنه " يجب أن ترفق

البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن ، و توقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أن من يمثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل و في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة " .

3 - نصت المادة 15 من إتفاقية هامبورغ 1978 على أنه: " يجب أن يتضمن سند الشحن ما يلي: توقيع الناقل او توقيع شخص آخر ينوب عنه ' .

4 - محمد فريد العريفي / محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، ص 314 .

يكتب من سندات المشحونات نسختين أصلية على الأقل، تسلم إحداها إلى الشاحن و تبقى الأخرى لدى الناقل و يذكر فيها غير قابلة للتداول، يطلب الشاحن من الناقل تسلمه أكثر من نسخة أصلية موقعة يشترط أن يذكر على كل نسخة عدد النسخ التي حررت، و يحدث ذلك عندما يخشى الشاحن من فقد إحدى النسخ فيرسل للمرسل إليه، عندما يحصل الشاحن على أكثر من نسخة من سند الشحن فإن كل نسخة تقوم مقام الأخرى، بمعنى إذا تقدم الحامل الشرعي لإحدى هذه النسخ و تسلم البضائع بموجبها فإن النسخ تعتبر ملغاة بالنسبة للناقل، ولا يكون لحاملي النسخ إلا الرجوع على من نقلها إليهم.¹

المبحث الثاني: أنواع سند الشحن

سند الشحن البحري يمكن تصنيفه إلى عدة أنواع: من حيث التداول ينقسم إلى سند الشحن الاسمي، سند الشحن لأمر، وسند الشحن لحامله. ومن حيث التحفظات: ينقسم إلى سند شحن النظيف، وسند شحن غير النظيف.

وحقيقة الأمر لا يوجد في اتفاقية بروكسل أو معاهدة هامبورغ ما يحدد الأشكال التي ممكن أن يتخذها سند الشحن، فنصوصها لا تنص على صور وثيقة الشحن.

لذا لا بد من الرجوع إلى القواعد العامة المتعلقة بالسندات التجارية لتحديد هذه الصور والأشكال.

ومن جهة أخرى نجد أن المشرع الجزائري نص على أنواع سندات الشحن في المادة 758 ق ب ج بالقول: يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية،

ب_ لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،

ج _ لحاملها، إذ لم يعين الشخص في وثيقة الشحن لأمر عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن.

ونظرا للتطورات الحاصلة في المجال المعلوماتي أخذت التجارة البحرية نوعا آخر من السندات، وهي سندات الشحن الإلكترونية، وذلك لتسهيل عملية المبادلات نظرا للسرعة وسهولة التداول التي تتميز بها.

¹ - بودان نسرين ، بودان خديجة ، سند الشحن البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون ، قانون خاص ، جامعة أكلي محند أولحاج ، البويرة ، سنة 2016 م ، ص 30 .

لذا سنتناول أنواع سند الشحن من حيث التداول والتحفظات (المطلب الأول) وسن الشحن البحري الالكتروني (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أنواع سند الشحن من حيث التداول والتحفظات

سندات الشحن البحري يمكن تصنيفها إلى عدة أنواع من حيث التداول (الفرع الأول) ومن حيث التحفظات المدرجة في سند الشحن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أنواع سند الشحن من حيث التداول

طبقا للمادة 758 من القانون البحري الجزائري فان وثيقة الشحن تحرر في الأشكال التالية: وثيقة الشحن الاسمية، وثيقة الشحن لأمر، وثيقة الشحن لحامله.

أولاً: سند الشحن الاسمي

هو ذلك السند الذي يصدر باسم شخص معين ولا يمكن تداوله بالطرق التجارية ولا تنتقل ملكيته إلى الغير إلا وفقا لإجراءات حوالة الحق المدنية كما هي مقررة في المادة 239 من ق م ج¹، ولا يجوز للربان تسليم البضاعة إلا للشخص المعين في سند الشحن أو الشخص الذي انتقلت إليه ملكية البضاعة عن طريق حوالة الحق² فإذا حدث و أن سلمها للغير نشأة مسؤوليته، وإذا خالفت شروط القانون المدني لا يمكن أن يحتج بها في مواجهة الناقل.

ووثيقة الشحن الاسمية لها جميع وظائف وثيقة الشحن، وبالأخص تمثيلها للبضائع، على عكس القانون الانجليزي الذي يرفض إعطاء وصف وثيقة شحن بحري للوثيقة الاسمية straight bill (of lading) ، ويصفها بأنها تذكرة نقل، هذه الأخيرة طبقا للقانون الانجليزي غير خاضعة لاتفاقية بروكسل 1924³.

ثانياً: سند الشحن لحامله

¹ نصت المادة 239 ق م ج على أنه " يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر ، إلا إذا منع ذلك نص القانون أو اتفاق المتعاقدين أو طبيعة الالتزام . وتتم الحوالة دون الحاجة إلى رضا المدين .

² محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2007 ، ص 323 .

³ المنظمة البحرية أيضا CMI اعتبرت كذلك أن اتفاقية بروكسل لا تطبق على النقل المغطى بموجب تذكرة النقل ، وأصدرت القواعد الموحدة المتعلقة بتذاكر النقل البحري ، بباريس ، سنة 1990 ، ولكن لم تطبق هذه القواعد الاختيارية وأصبحت في طي النسيان .

هو السند الذي يتم تداوله بالتسليم ويدون عليه لحامله أي يصدر هذا السند دون أن يحمل اسم المرسل إليه، وتداوله يكون بالمناولة أي بالتسليم اليدوي¹.

وعلى ربان السفينة أن يسلم البضاعة لمن يحمل هذه الوثيقة على حساب ما جاء في نص وثيقة الشحن لحامله بتسليم وثيقة الشحن، حيث تنص المادة 759 ق ب ج على أنه: " يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر، أي:

أ_ وثيقة الشحن الاسمية بالتخلي عن دين،

ب_ وثيقة الشحن لأمر بالتظهير،

ج_ وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن.

ومن النادران يكون سند الشحن لحامله، وهذا نظرا لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع و السرقة.....الخ².

أما عن الحالات التي يعتبر فيها سند الشحن لحامله فتتمثل فيمايلي:

*** الحالة الأولى:** عدم احتواء سند الشحن على شرط الإذن أو اسم المرسل إليه ومن هنا نفهم بان سند الشحن في هذه الحالة ليس لأمر وليس اسمي إذن فهو لحامله.

*** الحالة الثانية:** إذا حرر لأمر ولكن ظهره المستفيد على بياض ففي هذه الحالة يصبح السند اعتبارا من هذا التظهير الأخير لحامله.

*** الحالة الثالثة:** إذا لم يعين الشخص في سند الشحن لأمر فانه يعتبر لحامله. ومتى حرر سند الشحن لحامله اندمج الحق في الصك، ويعتبر حامل السند الشخص صاحب الحق في تسلم البضاعة³، وهذا الشكل نادر في الحياة العملية نظرا للخطر الذي يمكن أن يتعرض له صاحبه، حيث قد لا يتمكن حاملها الشرعي من اثبات ملكيته لها بالنظر لكونه لا يحمل اسمه وكذلك الربان يكون ملزم بتسليمه البضاعة في ميناء الوصول إلى الشخص الذي يبرز له سند الشحن ويعتبر صاحب السند هو صاحب الحق بتسلم البضاعة

ثالثا: سند الشحن لأمر

¹ كمال حمدي القانون البحري ، ط3 ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2008 ، ص 242 .

² علي البارودي، هاني محمد دويدار: القانون البحري ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، مصر ، ص 233 .

³ محمود سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، ص 341 .

هو السند الذي يصدر لأمر شخص معين (لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله) حسب نص المادة 758 ق ب ج فقرة ب ، وهو قابل للتداول عن طريق التظهير¹. ويجب أن تذكر عبارة أمر أو إذن صراحة في وثيقة الشحن ، إذ أن هذا الأخير يشبه الأوراق التجارية فيطبق عليها الأحكام المتعلقة بتظهير السفتجة طبقاً للمواد 396 إلى 402 ق ت ج وبذلك ينتقل الحق الذي يمثل السند إلى المظهر إليه، ولكن إن لم يعين الشخص الذي يصدر الأمر لأجله في هذه الحالة يعد سند الشحن لأمر الشاحن، وهذا الحل تبناه المشرع الجزائري في المادة 758 ق ب ج، وبذلك يجوز أن يقتصر التظهير على مجرد توقيع المظهر على ظهر سند الشحن.

وليس لربان السفينة أن يسلم البضاعة إلا لحامل السند حتى وان كان التظهير على بياض².

كما أن آخر مظهر له هو من لديه صفة رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل، ولكن ممكن له أن يقتسم هذه الصفة مع الشاحن عندما يصيب هذا الأخير ضرر بسبب التنفيذ الخاطئ للنقل.

الفرع الثاني: أنواع سند الشحن من ناحية التحفظات

أولاً: سند الشحن النظيف

هو السند الذي يحتوي على جميع المعلومات التي تم الاتفاق عليها فيما بين الناقل والشاحن، بمعنى أن كافة البيانات التي وردت في سند الشحن المتعلقة بالبضاعة

صحيحة وخالية من التحفظات³، وفي حالة وصول البضاعة متضررة أو ناقصة يكون الناقل هو المسؤول عن الأضرار و النواقص، وعليه تيسيراً لتداول سند الشحن يلجأ الشاحن عادة إلى الاتفاق مع الناقل ويصدر السند نظيف أي خالي من التحفظات، بأن البضاعة تم شحنها بحالة جيدة ويتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن عجز أو تلف⁴.

¹ التظهير: هو عبارة عن طريقة تجارية لتداول الأوراق التجارية وتتم بوضع بيان مختصر على ظهر الورقة التجارية قصد نقل الحق الثابت فيها بشكل سريع يستجيب لمقتضيات التجارة ، بحيث يسمح لحامل الورقة التجارية من الحصول على قيمتها قبل تاريخ الاستحقاق وهذا عن طريق التنازل عنها لشخص آخر من الغير يسمى المظهر له أو الحامل الأصلي للورقة يسمى المظهر . انظر: نادية فوضيل، الاوراق التجارية في القانون الجزائري، دار هومة، ط11، الجزائر، 2006، ص 38.

² محمد فريد العريفي محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص 318

³ التحفظ: هو تصرف قانوني انفرادي صادر من جانب الناقل يعبر فيه عن الكمية الحقيقية والعلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضاعة كما سلمت له من طرف الشاحن بهدف نقل عبء الاثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن على عاتق الشاحن او المرسل اليه .انظر: محمد فريد العريفي ومحمد السيد الفقي :المرجع السابق، ص 310_311.

⁴ محمد فريد العريفي محمد السيد الفقي: المرجع السابق ، ص 310_311 .

بالمقابل يحصل الناقل على خطاب الضمان¹، ويذكر فيه تحفظات وبيانات سند الشحن، ويقتصر أثره على تعطيل فعالية سند الشحن النظيف بالنسبة للشاحن والناقل، ولا يجوز الاحتجاج في مواجهة الغير "المرسل إليه" واعتبرت اتفاقية هامبورغ خطاب الضمان باطلا لا اثر له في مواجهة الغير، أما بالنسبة للشاحن والمرسل فيعد صحيحا إلا إذا غش الناقل الغير أي المرسل إليه، فيعوض الناقل الغير عن الضرر الذي لحق به.

ثانيا: سند الشحن غير النظيف

هو السند الذي يحتوي على المعلومات المقدمة من قبل الشاحن للناقل غير مطابقة للواقع، مثل الاختلاف في الأوزان و الأحجام و الأنواع والكميات، وقد تستدعي قيام الناقل بكتابة تحفظات عليه.

وأعطى القانون الحق للناقل أن يدون أسبابه إذا ما قام الشك في صحة البيانات، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه التفاصيل، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا في سند الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل أو الأسباب التي حملته إلى الاشتباه أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة².

وهذه التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن قد تسبب بعض العراقيل للشاحن، منها عرقلة بيع البضائع وهي في البحر بموجب سند الشحن غير النظيف.

المطلب الثاني: سند الشحن الالكتروني

التطور التكنولوجي في مجال المعلومات والاتصالات دفن المهنيين والمتعاملين إلى التأثير بها في عملية النقل البحري، مما أدى إلى التفكير في نظام الكتروني لتبادل المعلومات والاستغناء عن التعامل الورقي، وهذا ما سنشير إليه في هذا المطلب، حيث نتناول تعريف سند الشحن الالكتروني (الفرع الأول) و مميزات و عيوب هذا السند (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف سند الشحن الالكتروني

¹ خطاب الضمان: هي الاوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل ادراجها في سند الشحن ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن. انظر: عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الاردن 2009، ص

² محمود شحماط ،الموجز في القانون البحري الجزائري ، دار بلقيس ، الجزائر، ص 220

يمكن تعريف سند الشحن الإلكتروني بأنه: " نظام يتم من خلاله تبادل بيانات سند الشحن عن طريق حواسيب مرتبطة فيما بينها عبر شبكات الاتصال عن بعد باستعمال نموذج متفق عليه لنقل أو تحويل البيانات"¹، وبذلك يتجرد هذا السند من أي تجسيد مادي بالمقارنة مع سند الشحن التقليدي

وعرف سند الشحن الإلكتروني عدة أنظمة متعلقة بإصداره والتي يمكن ذكرها فيما يلي:

1_ سند الشحن الإلكتروني وفقا لنظام اللجنة البحرية الدولية CMI:

جوهر هذا النظام هو وجوب تشابه البيانات التي يتم ادراجها بسندات الشحن الإلكترونية لتلك الواردة بسند الشحن الورقي، حيث ترسل البيانات بواسطة الناقل إلى عنوان الكتروني يحدده الشاحن فضلا عن مفتاح خاص (كلمة السر) ترسل للشاحن لاستخدامها في المعاملات اللاحقة، ولا يعرفها أحد سوى الناقل والشاحن، إلا انه قد يتعرض هذا النظام الى التنصت والقرصنة، لذا فهو لايعطي الحماية للشفرة السرية مما يجعله أقل أماناً².

وهذا النظام متاح لكل من يملك التقنية المطلوبة لتشغيله، فكل مايتطلبه وجود اتصال هاتفي بالاسلكي يربط مستخدم النظام بالناقل، وأن يكون له حاسب الآلي ووحدة الخدمة (مودم).

2_ نظام بولييرو bolero:

يستلزم تشغيل النظام توفير مايلي: توفير حاسب آلي مركزي الذي يتم من خلاله تسجيل كافة الأطراف التجارية كمستخدمين له وتحفظ بياناتهم في السجل المركزي كما يستطيع هؤلاء الأطراف أن يتصلوا بالحاسب الآلي المركزي من أماكن عملهم³، ويمكن للناقل معرفة هوية المتسلم النهائي من ميناء التفريغ (الوصول)، وان كان ذلك ليس ضروريا أثناء الرحلة البحرية، ويتم تسجيل جميع العمليات مركزيا في الحاسب المركزي.

3_ نظام شركة سيدوكس لسند الشحن:

تقوم هذه الفكرة على محاولة منع تأخير تداول سند الشحن من خلال نظام يجمع بين التوثيق الورقي التقليدي والنظام الإلكتروني الكامل، فيتم إيداع وثيقة الشحن التقليدية بسجل مركزي لا يتم

¹ رشيد الغزراوي: دور سند الشحن الإلكتروني في تنفيذ عقد البيع البحري ، مجلة القضاء التجاري ، المركز الوطني للدراسات والعلوم القانونية بالرباط ، العدد 2 ، 2013 ، ص 101 .

² هشام صادق القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الإلكترونية ، مجلة الدراسات القانونية كلية الحقوق جامعة بيروت العربية العدد الاول سنة 2004 ص 9

³ وليد داودي ، عقد النقل البحري ، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر ، قانون أعمال ، جامعة العربي بن مهيدي م البواقي ، كلية الحقوق والعلوم سياسية ، سنة 2014-2015 ، ص 32 .

نقلها منه بعد ذلك أبداً، ثم يتم الإخطار بنقل الملكية إلى كل مشتري الكرتونيا، ورغم نجاح هذا النظام في الحد نظرياً من التأخيرات في تناول السند إلا أن حظه في النجاح عملياً كان معدوماً الأمر الذي أدى تركه تماماً سنة 1998¹.

الفرع الثاني: مزايا وعيوب سند الشحن الإلكتروني

أولاً: مزايا سند الشحن الإلكتروني

أمكن سند الشحن الإلكتروني من تحقيق العديد من المزايا ومن أهمها:

1_ سرعة انتقال السند أي بمعنى آخر سرعة إيصال السند إلى المرسل إليه، وتلافي احتمال ضياعه أو تأخره لدى مصالح البريد.

2_ التخلص من الورقيات التي تتطلبها سندات الشحن التقليدية، وتقليل تكلفتها المالية وطول إجراءاتها وكثرة تعقيداتها، وبالتالي تسريع عملية تبادل المعلومات، والمحافظة على الأمان وسرية البيانات.

3_ من مزايا استعمال الحاسب الآلي توفير الترجمة الآلية لبيانات سند الشحن لعدة لغات لتسهيل تواصل الأطراف.

4_ تفادي الخسائر و الأضرار التي يمكن أن تنجم عن التأخير في التسليم، إذ به يتم التسليم الفعلي وانتقال الملكية المباشرة، وتجنب الناقل من تحمل أي مسؤولية².

ثانياً: عيوب سند الشحن الإلكتروني

أصبحت السندات الإلكترونية مطلباً ملحا نظراً للمزايا التي تتميز بها، إلا أنها تتخللها بعض السلبيات التي تحد من فعاليتها، بحيث تكون سندات الشحن والبيانات التي يتم تبادلها إلكترونياً عرضة لبعض المخاطر، منها مخاطر الخطأ ومخاطر الغش في نقل وتبادل البيانات.

1_ مخاطر الخطأ: تختلف مصادر الخطأ التي تهدد سلامة وصحة بيانات سند الشحن الإلكتروني، فهناك الخطأ البشري، والخطأ الفني، والخطأ الذي يرجع إلى عوامل خارجية طبيعية:

أ_ الخطأ البشري: ويعتبر الخطر الأكثر وقوعاً لارتباطه بعملية إدخال البيانات أو المعلومات إلى الحاسب الآلي، حيث تعتمد هذه العملية في الغالب على الإدخال اليدوي¹.

¹ وليد داودي ، المرجع نفسه ، ص 31 .

² رشيد الغزراوي: المرجع السابق ، ص 102 .

ب_ الخطأ الفني: ويراد به الخلل الناتج عن خلل الحاسب الآلي، وهو ما يعبر عنه بالعطب التقني الذي ليس لمشغل نظام البيانات الالكترونية دخل فيه ².

ج_ الخطأ الخارجي: ويعود لأسباب مرتبطة بالوسط أو البيئة، بحيث أن الأجهزة و البرامج من الممكن أن تطالها أو تؤثر فيها البيئة المحيطة بها كالحرارة والرطوبة، فضلا عن وجود مؤثرات كهرومغناطيسية أو اهتزازات خارجية، كل هذه العوامل من شأنها أن تؤثر على البيانات أو المعطيات المبرمجة في الحاسب الالكتروني ³.

2 _ مخاطر الغش في نقل البيانات

بالنسبة لنظام تبادل البيانات الالكترونية يمكن للقرصنة التوصل إلى المعلومات أو البيانات الخاصة بسند الشحن الالكتروني، واختراق الخصوصية وسرية البيانات بسهولة، وذلك راجع إلى أن التطور المذهل للحاسب الآلي ونظمه ووسائل الاتصال يصاحبه تقدم أعظم في أساليب التدليس والغش المعلوماتي، سيما وأن مرتكبي هذه الأفعال ليسوا أشخاص عاديين بل هم متخصصين في علوم الكمبيوتر، فان ذلك لا يمنع من استخدام السيئ لمن يملك الدخول إلى هذا النظام، ونقصد بذلك الشاحن بصورة خاصة الذي بإمكانه التلاعب ببيانات سند الشحن الالكتروني قبل إرساله إلى المرسل إليه المشتري إضرارا بهذا الأخير الذي يكتشف بعد تلقي البضاعة أنها غير مطابقة لبنود عقد البيع أو تخفي عيبا، الأمر الذي يؤكد مدى أهمية التنظيم القانوني لمسؤولية أطراف سند الشحن الالكتروني ونظام تبادل المعطيات الالكترونية عموما ⁴.

¹ رشيد الغزراوي . المرجع نفسه ، ص 108 .

² رشيد الغزراوي ، المرجع نفسه، ص 108 .

³ رشيد الغزراوي ، المرجع نفسه ، ص 108 .

⁴ رشيد الغزراوي ، المرجع السابق ، ص 109 .

خلاصة الفصل الأول:

في نهاية هذا الفصل وبعد استعراض الإطار المفاهيمي لسند الشحن البحري في التشريع الجزائري و الاتفاقيات والمعاهدات الدولية نخلص بأن سند الشحن البحري هو عبارة عن وثيقة مبرمة بين الناقل والشاحن البحري.

ويصدر سند الشحن عادة بعد أن يتم شحن البضاعة على السفينة لاثبات واقعة الشحن ذاتها، وأيضا لاثبات عقد النقل البحري.

ولصحة هذا السند يجب أن تتوفر فيه بعض البيانات منها مايتعلق بالناقل والشاحن أو من يمثلهما، وبيانات تخص البضاعة المشحونة.

وباعتبار سند الشحن من الوثائق التجارية فهو يتمتع بنفس خصائصها وكيفية تداولها، حيث أن سند الشحن قد يصدر اسما أو لأمر شخص معين، وقد يصدر للحامل، بالإضافة السند الشحن الالكتروني الذي ظهر نتيجة التقدم التكنولوجي في وسائل الإعلام والاتصال التي اكتسحت جميع المجالات بما فيها النقل البحري.



الفصل الثاني:
الآثار المترتبة على سند الشحن البحري

مقدمة الفصل:

تترتب عن آثار سند الشحن البحري مجموعة من الإلتزامات تقع على عاتق أطرافه أي الناقل من جهة و من جهة أخرى صاحب الحق في البضاعة (الشاحن).

إن تنفيذ عقد النقل البحري، يبدأ منذ وضع البضاعة، وكل الوثائق المتعلقة بها بين يدي الناقل، و ينتهي بتسليمها للمرسل إليهم الشرعيين، بمعنى الشخص المحدد أو المنوه عنه في وثيقة الشحن أو لممثله الشرعي.

توضع هذه الإلتزامات موضع تنفيذ من خلال المراحل الرئيسية التي يقوم بها كل ملتزم، حيث تختلف هذه الإلتزامات حسب مكان تواجد البضاعة، مثلا في ميناء الشحن هناك التزامات مختلفة عن الإلتزامات في ميناء التفريغ.

و سنخصص الفصل الثاني لدراسة الآثار المترتبة على سند الشحن البحري، حيث قسمناه إلى مبحثين: (المبحث الأول) إلتزامات الناقل البحري، و (المبحث الثاني) إلتزامات الشاحن البحري.

المبحث الأول: إلتزامات الناقل البحري

تترتب إلتزامات على عاتق الناقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع، يمكن تصنيفه

بحسب ترتيبات عملية النقل، وهذه الإلتزامات لصالح الشاحن أو المرسل إليه حسب الحالة، سواء كانت في ميناء الشحن، أو أثناء مرحلة الرحلة البحرية، وأخيرا إلتزاماته في ميناء الوصول .

وسنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول نتناول فيه إلتزامات الناقل، و المطلب الثاني يتعلق بإلتزامات الشاحن.

المطلب الأول: الإلتزام بإعداد السفينة و شحن البضائع و رصها

إن أهم الإلتزامات التي تقع على الناقل في المرحلة التمهيديّة لتنفيذ عقد النقل البحري، تشمل ثلاثة إلتزامات حددها المشرع الجزائري وهي الإلتزام بجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية (الفرع الأول)، وتسلم البضاعة من الشاحن (الفرع الثاني)، وكذلك الإلتزام بشحن تلك البضائع في السفينة و رصها (الفرع الثالث).

الفرع الأول: صلاحية السفينة للملاحة البحرية

يترتب على عاتق الناقل، تهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية والتجارية، والمقصود بصلاحية السفينة للملاحة البحرية، خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تشمل وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤونة والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، فهذه السفينة لا يكفي لها أن تكون صالحة ملاحيا، إنما يجب أن تكون مهيأة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة البحرية

أي إعداد العنابر والغرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها، وكذلك وضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه في العقد¹.

تنقسم صلاحية السفينة ، إلى نوعين هما: الصلاحية الملاحية ومعناها إعداد السفينة لكي تكون قادرة على تنفيذ الرحلة المحددة في عقد الناقل البحري، من حيث المتانة وتجهيزها

بالمؤونة والوقود، ويقودها ربان ذو كفاءة في العمل وعلى متنها العدد الكافي من البحارة، وهناك أيضا صلاحية أخرى هي الصلاحية التجارية، والمقصود بها قدرة السفينة على استقبال البضائع و نقلها، من حيث تهيئة العنابر الملائمة، وتهيئة وسائل التبريد المطلوب بما يتناسب مع نوع البضائع.²

والمقصود بالالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة، هو أن تكون ممتازة على درجة من الكفاءة التي يقتضيها جهاز حريص ومنتبه، بالنظر إلى كل الظروف المحتملة، فلا يعني ألا تضعف إلا أمام الخطر غير عادي.

الفرع الثاني: استلام البضاعة من الشاحن

يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه، فيكون الناقل بذلك قد تسلم البضاعة من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، ثم فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن³.

¹ - ياسر تاج السر محمد عثمان، التزامات الناقل البحري بموجب سندات الشحن في القانون المقارن، دراسة مقارنة، MECSJ مجلة الكترونية شاملة متعددة المعرفة لنشر الأبحاث العلمية و التربوية، العدد التاسع عشر، لسنة 2019، ص 4. <http://www.mecsjs.com/ar> 11/ 06/ 2021

² - ولقد نصت المادة 770 ق ب ج " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي: أ - وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة .

ب - تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب .
ج - تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لإستقبالها و نقلها و حفظها .

³ - أنظر المادة 739 الفقرة الأولى من ق ب ج، من القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 .

في الأصل إستلام الناقل للبضاعة في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه، وكذلك يمكن الإتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره، هنا يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء ،وذلك تمهيدا لشحنها في السفينة، بالتالي يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري.¹

نادرا ما يتفق الناقل على إستلام البضائع في خارج الميناء، خاصة إذا كان الأمر يقتضي اتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التي يصعب على الناقل البحري تحمل تبعاتها. في هذه المرحلة يقع على عاتق الناقل وذلك من خلال وكيله أو ربان السفينة، إدراج البضائع المنقولة في قائمة الشحن، وإلا كان مسؤولا اتجاه صاحب البضاعة إذا تمت مصادرتها نتيجة مخالفته .

الفرع الثالث: شحن البضاعة و رصها

أولا: شحن البضاعة

الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، يحصل ذلك بواسطة الرافعات أو الآلات، الأنابيب أو المضخات حسب طبيعة البضائع المشحونة، ويعد شحن البضائع على السفينة من أبرز المشكلات في مجال النقل البحري نظرا للمخاطر البحرية لهذا الشحن بصفة خاصة والرحلة البحرية بصفة عامة.²

يتفق غالبا الناقل مع شركات متخصصة ولهذا الغرض تقوم بعملية الشحن برافعات السفينة Palans du navir، فإذا تعلق الأمر ببضائع سائلة كالبتترول مثلا فإن شحنها يكون بأنابيب خاصة canalisation وكذلك إذا كانت البضاعة عن حبوب فإن عملية الشحن قد تكون بمضخات.

¹ - وليد داودي، عقد النقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي أم

البواقي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، سنة 2014 - 2015، ص 36 .

² - يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع و الحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، العدد الأول، سنة 2016، جامعة الكويت، كلية الحقوق، ص 11 .

الجدير بالذكر أن شحن البضاعة يجب أن يتم في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري للبضائع، وفي حالة خلو هذا العقد من تحديد الميعاد، يجب الرجوع إلى العرف الجاري في الميناء الذي جرى فيه الشحن، والأصل أن ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك.¹

ثانياً: رص البضاعة

الرص هو عبارة عن توزيع البضاعة وترتيبها في عابرة السفينة بطريقة تمنع البضاعة من الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها². بحيث تنص المادة الثالثة من معاهدة بروكسل على أنه : " مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة ".

كما أن الناقل يلتزم برص البضاعة في السفينة في ظروف جيدة، وكذلك هناك شركات متخصصة لها خبرة تقوم بأعمال المناولة والتي تتولى مثل هذه المهام.³ الأصل أن يكون الرص في عابرة السفينة، ويجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك مشمع لوقايتها من ماء البحر.

فإن رص البضائع لا يرتبط بغاية المحافظة عليها فقط، إنما يجب رسها على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام، فإن الأمر يتعلق أيضاً بمصالح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الآخرين.⁴

إن عملية الرص تدخل في إلتزامات الناقل بموجب عقد النقل البحري، كما تدخل في وظائف الريان لأجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، فهي وظيفة لا تنتهي في

¹ - أسماء بوقرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون دولي خاص، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، سنة 2017 - 2018، ص 35 .

² - وليد داودي، عقد، مرجع سابق، ص 36 .

³ - هذا ما نصت عليه المادة 737 ق ب ج .

⁴ - أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 36 .

ميناء الشحن، بل تستمر أثناء الرحلة البحرية، إذ أن رص البضاعة قد يختل بسبب اهتزازات السفينة الناجمة عن أمواج البحر.¹ يثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق، فقد يتوقع الريان منازعة عند الوصول في سلامة الرص إذا لحق بالبضاعة تلف، فعادة الريان يسعى لوصوله إلى الميناء المقصود، و الحصول على شهادة سلامة الرص قبل تفريغ البضاعة، والتي يحررها فنيون أي مختصون يسمون بخبراء التستيف، بحيث لا تكون لها حجية إلا إذا حررت بحضور المرسل إليه أو وكيله، فإن محاضر هؤلاء المختصون تخضع لتقدير قاضي الموضوع، وشأنها شأن كل أعمال الخبرة.

المطلب الثاني: الإلتزام بنقل البضائع و تفريغها و تسليمها

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن، واستلم الناقل البحري البضائع، و شحنها و رصها في العنابر أو على سطحها، أصبحت السفينة متأهبة للسفر، ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية، يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري، حيث قسمنا هذا المطلب إلى ثلاث فروع (الفرع الأول) نقل البضائع، (الفرع الثاني) التفريغ، (الفرع الثالث) تسليمها للمرسل إليه.

الفرع الأول: نقل البضائع

أولاً: تنفيذ عملية النقل البحري

النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري، ومن ثم يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول أي إلى الجهة المقصودة.²

¹ - ياسر تاج السر محمد عثمان، مرجع سابق، ص 6 .

² - وليد داودي، مرجع سابق، ص 37 .

تصبح السفينة مستعدة للسفر، وذلك لا يتحقق إلا بعد تمام إعدادها وتجهيزها في ميناء الشحن واستلام الناقل للبضائع المراد نقلها وشحنها وترتيبها وتستيفها في العنابر أو على سطح السفينة على حسب الحالة، و تبدأ مرحلة الرحلة ليبدأ تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.¹

فهو إلتزام بتحقيق نتيجة إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة حسب الميعاد.² وعليه يجب أن تنتقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي³، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، فالناقل لا يعد مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك، وهذا ما نصت عليه المادة 775 الفقرة 2 من ق ب ج.

كما يتوجب أن يكون سير الناقل مباشر معناه على خط مستقيم en droiture ليس له أن ينحرف في السير⁴، إلا إذا كان هناك ما يببر ذلك وهو ما يعرف بالانحراف المعقول.

وأن يتم النقل بنفس السفينة التي شحنت بها البضائع، فلا يجوز للناقل تغييرها في الطريق إلا في الأحوال التي تصبح فيها السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر، و هنا يجوز له استبدالها بسفينة أخرى لتكتملة الرحلة البحرية بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، بشرط في هذه الحالة أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة، بحيث يتخذ الناقل جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، أثناء عملية تفريغها من السفينة القديمة وإعادة شحنها على السفينة الجديدة وإخطار الشاحن بذلك، أي بحصول النقل على متن سفينة أخرى، ويرسل إليه سند الشحن المسلم من الريان الثاني حتى يتمكن من تسلم بضاعته عند الوصول للتأمين على مخاطر الرحلة على ظهر السفينة الجديدة، فإن مصاريف مسافنة البضاعة تقع

¹ - تطبيقاً لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة."

² - نفس الإلتزام الموجود في الإتفاقيات الدولية، المادة الأولى الفقرة هـ من معاهدة بروكسل 1973، التي حددت معنى مصطلح " نقل البضائع " بأنه: ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها، وكذلك المادة الأولى الفقرة السادسة من إتفاقية هامبورغ 1997 التي نصت على أنه: يقصد بمصطلح " عقد النقل البحري" عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنتقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة .

³ - المادة 775 ف 1 من ق ب ج .

⁴ - أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 38 .

على عاتق الناقل إلا إذا أبعد عنه سبب توقف الرحلة البحرية، وفي كل الأحوال الناقل يحتفظ بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة¹، والمقصود بالمسافنة: هي العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في واسطة نقل أخرى، وذلك في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقرر².

ثانياً: المحافظة على البضائع

معناه اتخاذ كل ما يلزم من الإجراءات المعقولة بالحالة التي شحنت بها البضاعة، بما أن السفينة أداة نقل للبضائع فهي مخزن آمن لحفظها، فالناقل مكلف بالعناية التامة للبضاعة خاصة أثناء عملية نقلها بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب الأعراف، فإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع، فعلى الناقل أن يبلغ الشاحن بذلك وأن يبين ذلك كتابياً إذا أمكن³، أما في حالة عدم إعلام الناقل أو من يمثله (الريان) عن حساسية أو خطورة البضائع وذلك من طرف الشاحن، فإذا تضررت البضاعة المشحونة أو حتى تضرر السفينة بسبب هذه البضائع فالشاحن سوف يتحمل جزءاً من المسؤولية هذا ما نصت عليه المادة 778 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

يعد التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية من أهم الالتزامات التي تشغل ذمته، إذ يكون مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر ا رجعا لسبب أجنبي⁴، وهذا يعني أن الناقل ملزم بالمحافظة على البضاعة، والتي تتم بعدة أساليب حسب طبيعة البضاعة، إذ قد تتطلب هذه الأخيرة تبريدها والمحافظة على درجة حرارة معينة لها طيلة فترة النقل البحري، كما قد تتطلب تهوية من حين لآخر كالفواكه والحيوانات الحية، أو تكون عرضة للتلف إذا تعرضت للشمس، مما يتطلب تغطيتها أو تخزينها في عنابر بعيدة عن حرارة آلات السفينة، والناقل البحري لا يلتزم بالمحافظة على

¹ - المادة 777 ق ب ج .

² - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الج ا زئري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، في القانون الخاص، جامعة تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية سنة 2011 - 2012، ص 137 .

³ - المادة 733 من ق ب ج .

⁴ - وليد داودي، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 38 .

البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفني، إنما يبدأ هذا الإلتزام من لحظة استلامه البضائع من الشاحن، ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، كما يفرض الإلتزام بالمحافظة على البضائع أعباء عديدة على الناقل البحري كإعادة رص أو تستيف السلع إذا ترحضت من مكانها بفعل أي عامل اهتزاز¹.

ثالثاً: الإلتزام بتوصيل البضائع إلى ميناء الوصول

يلتزم الناقل أساساً بأن ينقل البضاعة من ميناء التحميل إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، ويجب على الناقل أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه، فإذا تعذر دخول السفينة لهذا الميناء لسبب أو لآخر كقوة القاهرة، حصار بحري أو إضراب أو بالنظر إلى أبعاد السفينة²، حيث بموجب عقد النقل البحري، التزم الناقل يصل إلى منتهاه وغايته الرئيسية، في توصيل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد وهو ميناء الوصول، الذي يجب على الناقل أن يقود السفينة بوجهته، فلا يشرع في تنفيذ إلتزاماته من تفريغ وتسليم البضاعة، طالما أنه لم يصل إلى مكان الوصول المتفق عليه³.

الجدير بالذكر أن الناقل قد لا يتمكن من الدخول والرسو بميناء الوصول، إنما يمكن أن يرسو بأقرب ميناء أو يرجع إلى ميناء التحميل، وتقع مصاريف إرسال البضاعة ثانية على عاتق الناقل، حتى يثبت أن استحالة الدخول إليه يرجع إلى القوة القاهرة⁴، حينئذ تكون للناقل حرية التصرف بما فيه منفعة للشاحن، إذا لم يكن مزوداً بتعليمات خاصة لمواجهة مثل هذه الحالة، وغالباً ما ينص عقد النقل البحري على حق الناقل بقيادة السفينة في مثل هذه الحالات إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه السفينة بأمان.

أخيراً عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول يصبح الناقل على مشارف نهاية إلتزاماته في تنفيذ عقد النقل البحري، فلا يبقى له سوى تفريغ البضاعة وتسليمها، وهي الإلتزامات

1 - أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 38 .

2 - ياسر تاج السر محمد عثمان، مرجع سابق، ص 8 .

3 - المادة 780 من ق ب ج .

4 - المادة 781 من ق ب ج .

التي ينفذها الناقل عند انتهاء الرحلة.

الفرع الثاني: التفريغ في ميناء الوصول

بعد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ يتوجب على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة، وبعدها تتم عملية التفريغ حيث أن المشرع الجزائري لم ينص صراحة على تعريف عملية التفريغ، بل جاءت نصت المادة 780 من ق ب ج على مايلي : " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك désarrimage وإنزال البضائع بنفس العناية التامة de façon appropriée et soignée "

يتجلى مفهوم هذا النص على أن الناقل بعد وصول السفينة، يبدأ بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص، فإن القضاء الفرنسي عرف عملية التفريغ على أنها: " ذلك العمل المادي المتمثل في إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء، في حالة ما إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه "

والمقصود بالتفريغ: هو العملية المادية التي تتضمن إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول أو في الصنادل التي تنقل إلى الرصيف، إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه، بسبب من الأسباب¹، ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري.

إن عملية التفريغ تتطلب من الناقل اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضائع لتلف أو هلاك، لذا يلتزم الناقل بتفريغ البضاعة ما لم يتفق على غير ذلك، بحيث في الأصل تتم عملية التفريغ على نفقة الناقل البحري وكذا تحت مسؤوليته²، إضافة إلى هذا نصوص القانون البحري جاءت أمره فيما يخص التفريغ، لذلك لا يجوز الاتفاق على مخالفته، بالتالي الشاحن غير ملزم بالتفريغ، وفي جميع الأحوال يظل الناقل مسؤولاً على حفظ البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ، وما يمكن الإتفاق عليه هو أن يجعل مصاريف التفريغ تقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه .

¹ - ياسر تاج السر محمد عثمان، المرجع السابق، ص 9 .

² - المادة 13 الفقرة الثانية من إتفاقية روتردام لسنة 2009 .

من الواضح أن الإلتزام بعمليات فك وتفرغ البضائع تقع على الناقل حسب المادة الثالثة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل والمادة 780 من ق ب ج، إلا أنه يجوز الإتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية، لأن إلتزام الناقل بالتفرغ لا يتعارض مع تحمل أصحاب الحق في البضاعة التكاليف المادية.

إضافة إلى كل هذا فإن سند الشحن يمكن أن يتضمن شرطاً، يدعى بشرط التفرغ التلقائي، الذي بمقتضاه يقوم الناقل بتفرغ تلك البضاعة من تلقاء نفسه وعلى نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، ففي حالة ما إذا لم يتقدم المرسل إليه لتفرغ البضاعة وتسليمها خلال فترة معينة من وصول السفينة، هنا الناقل يودع البضاعة بعد تفرغها مخزناً عمومياً أو لدى أمين لحساب المرسل إليه، وأن إلتزاماته بالمحافظة على البضاعة يظل قائماً حتى تسليمها إلى المرسل إليه 1 .

والملاحظ أن الناقل لا يرخص له بوضع تخالف إلتزاماته، من بداية الشحن إلى غاية نهاية تفرغ البضائع، والمراد من هذا أنه يجوز للناقل وضع شروط التخفيف من المسؤولية في الفترة التي تسبق الشحن، وكذا الفترة التي ينتهي فيها التفرغ، لكن الفترة الواقعة بين بدء الشحن ونهاية التفرغ بما فيها فترة النقل لا يجوز إدراج شروط التحديد أو الإعفاء منها، وهذا ما نصت عليه المادة 812 من ق ب ج أنه " خلافاً للمادة السابقة يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ - عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفرغها ولغاية تسليمها.

ب - في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة ."

إن عمليات الشحن والتفرغ، وإن كانت تقع على عاتق الناقل البحري، إلا أنها في حقيقة الأمر تقوم بها مؤسسات متخصصة. 2

1 - ياسر تاج السر محمد عثمان، مرجع سابق، ص 9 .

2 - إن أعمال الشحن والتفرغ أصبحت توكل إلى شركات خاصة في هذا المجال تشرف عليها سلطات الموانئ أو تقوم بها مؤسسات الموانئ نفسها .

ولا يعتبر إلتزام الناقل بالتفريغ متعلقا بالنظام العام، إذ يجوز للطرفين الإتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه عبء الإلتزام بالتفريغ، كون أن سندات الشحن البحرية غالبا ما تحتوي على شرط نمطي يقضي بتحمل المرسل إليه التفريغ، وهذا بموجب ما يسمى شرط التسليم تحت الروافع، وفي هذه الحالة يتحقق تسليم البضائع إلى المرسل إليه قانونا بمجرد خروجها من عنابر السفينة أو إعلان الريان لتهيئها لتفريغها على سطح السفينة .

كما يجدر الإشارة إلى معنى مصطلح تحت الروافع بأنه وضع البضاعة على الرصيف لكي تتمكن روافع السفينة أو روافع الميناء من تحميلها على ظهر السفينة أو في العنابر إذ على الناقل أن يخرج البضاعة من العنابر ويضعها على الرصيف بجانب السفينة حتى يتسلمها المرسل إليه .

يقترن الشرط المتقدم عادة بتوكيل الناقل البحري في التعاقد مع المقاول البحري، وكما أنه يرتبط ذلك بتكليف وكيل السفينة بإستلام البضائع نيابة عن المرسل إليه، ويترتب عن ذلك أن يقوم وكيل السفينة بإستلام البضائع نيابة عن المرسل إليه، ويستوفي وكيل السفينة من المرسل إليه أجر المقاول البحري، معناه المبالغ المستحقة عن بقاء البضائع في حيازة الوكيل تحت حساب المرسل إليه، إلى اللحظة التي يتسلمها منه بالفعل من الناحية المادية . فإذا تضمن سند الشحن مثل هذا الإتفاق فإن الناقل البحري لا يكون مسؤولاً بوصفه ناقلا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أثناء تفريغها، كون النقل إنقضى قبل البدء في التفريغ، ولا يكون الناقل مسؤولاً إلا بوصفه وكيلاً عن المرسل إليه، لذا يتعين على هذا الأخير بإثبات خطأ الناقل في تنفيذ الوكالة.

الفرع الثالث: تسليم البضاعة إلى المرسل إليه

يلتزم الناقل بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المشحونة عليها إلى المرسل إليه أو من يمثله، والذي يطالب بإستلامها بناءً على وثيقة الشحن ويعد التسليم

الإجراء الأخير الذي يضع حد لعقد النقل البحري للبضائع، إذ بتحقيقه ينقضي تنفيذ عقد النقل البحري بحيث ترتفع مسؤولية الناقل بالمحافظة على البضاعة¹.

وهذا ما نصت عليه المادة 739 الفقرة الأولى من ق ب ج التي جاء فيها مايلي " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني."

والمقصود بالتسليم هي تلك العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري أي وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول².

وعملية التسليم تتميز عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية، وقد يكون التسليم سابقا على التفريغ إذا تحمل المرسل إليه الإلتزام بالتفريغ، وقد يكون لاحقا له إذا كان التفريغ على عاتق الناقل .

وكذلك يقصد به التسليم الفعلي الذي تسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها و وزنها و كيلها ومقاسها وحالتها وعلاماتها مما إذا كان بها هلاك أو عجز أو تلف فإن الفحص ضروري إذا اشترط دفع الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعلا³.
المشرع الجزائري عرف الإلتزام بالتسليم في المادة 739 الفقرة الثانية من ق ب ج⁴ بأنه :
" تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن" ، أما إتفاقية هامبورغ فإنها لم تعرف الإلتزام بالتسليم.

تثبت عملية التسليم إما بإعطاء إيصال إلى الريان يتضمن اعترافا من الشاحن أو المرسل إليه بإستلام البضاعة، أو بالتأشير على نسخة سند الشحن التي يحملها الناقل لذا يتوجب على الريان أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، فإن تسليم البضاعة لشخص

1 - أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 41 .

2 - أسماء بوقرة، المرجع نفسه، ص 41 .

3 - وليد داودي، مرجع سابق، ص 40 .

4 - المعدلة والمتممة بالمادة 45 من القانون 05/98، المعدل و المتمم للقانون البحري، حيث أضافت هذه المادة شرط إبداء المرسل إليه أو ممثله القانوني لقبوله تسلم البضاعة .

ليس له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من إلتزام التسليم¹ تسليم البضاعة للمرسل إليه هو الهدف الأساسي والجوهري للنقل، فهو بسبب وجود هذا الأخير أصلاً، يقول الأستاذ روديير بأن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ إلتزامه الجوهري، المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى نائبه ويفترض ذلك تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه، فإن الناقل يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانوناً تحت تصرف المرسل إليه، وهذا الأخير يعبر عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها².

ويجمع الفقه والقضاء على أن الإلتزام الأساسي والجوهري الذي يقع على عاتق الناقل البحري هو تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، فأعطاء وثيقة الشحن لا يكفي لإثبات التسليم، لأن التسليم الحقيقي ضروري من أجل إنهاء عقد النقل البحري، بهذا الناقل يتخلص من إلتزاماته العقدية.

الجدير بالذكر أن التسليم غالباً ما يتمثل في تفريغ البضاعة من السفينة إلا أنه لا يجب الخلط بينه وبين التسليم، لأن التسليم تصرف قانوني في حين التفريغ عمل مادي، لقد إعتبرت قواعد روتردام الإقرار شرط لتمام عملية التسليم، لذا أجازت للناقل رفض تسليم البضائع إذا رفض المرسل إليه الإقرار بذلك³، هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري والقضاء أيضاً، من أن التسليم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل على القبول من طرفه، لكن هذا يختلف عن التفريغ للبضائع بعد وصول السفينة للميناء.

لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة، ما لم يثبت المطالب أن الهلاك أو التلف نتج عن عدم إتخاذ الناقل ما كان يعقل إتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضاعة، فيجدر على الناقل

¹ - نبات خديجة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير في إطار، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة بومرداس، كلية الحقوق، 2012 - 2013، ص 35 .

² - وليد داودي، عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 39 .

³ - انظر المادة 44 من قواعد روتردام .

العلم الكافي بأن عدم إتخاذ مثل هذه التدابير والإحتياطات ستؤدي إلى هلاكها أو تلفها، إذن الناقل ملزم ببذل العناية في المحافظة عليها قبل التسليم الفعلي إلى صاحبها¹.

المبحث الثاني: التزامات الشاحن

يعتبر الشاحن طرف من أطراف عقد النقل البحري وحسب المادة 1 فقرة 3 من اتفاقية هامبورغ فان الشاحن " كل شخص ابرم مع الناقل عقدا أو ابرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري "

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فانه لم يقدم تعريف للشاحن، لكن يمكن أن نفهم من خلال نص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أن الذي يسلم البضاعة إلى الناقل مقابل حصوله على وثيقة الشحن. والشاحن في عقد النقل البحري قد يكون نفسه المرسل إليه كأن يشتري بضاعة لحسابه ويقوم بإرسالها لنفسه أو لأحد فروع تابعة لشركته.

ويقع على عاتق الشاحن باعتباره طرفا في العقد التزامات وهي: الالتزام بتسليم أو تقديم البضاعة (المطلب الأول) وكذلك يلتزم أيضا بتسديد أجرة الحمولة (المطلب الثاني) وعليه سوف نبين هذه الالتزامات كما يلي:

المطلب الأول: الالتزام بتسليم البضائع إلى الناقل

إن تنفيذ عقد النقل البحري يلقي على عاتق الشاحن الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل، و يتم ذلك في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد، وفي حالة عدم تحديد زمان ومكان التسليم في الاتفاق الجاري بينهما يتم اللجوء في هذه الحالة إلى العرف السائد في ميناء

1 - طبقا لنص المادة 45 الفقرة الخامسة، من قواعد روتردام 2008 .

الشحن لتحديد وقت ومكان التسليم، وفي حالة إخلال الشاحن بهذا الالتزام فإنه يجوز للناقل المطالبة بالتعويض بقدر الخسائر التي

لحقت به على أن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها

إن عملية تسليم البضائع تتطلب القيام بالعديد من الأعمال حفاظا على البضاعة من التلف ورعاية لحقوق الأطراف، وتتمثل هذه العمليات في إعداد البضاعة (الفرع الأول) وتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة (الفرع الثاني) .

الفرع الأول: إعداد البضائع

إن البضائع المعدة للنقل تحتاج إلى عناية خاصة من حيث التعبئة والتحميل أو التغليف، فيلتزم الشاحن بتغليفها تغليفا يتناسب وطبيعتها، حتى تصل سالمة إلى ميناء الوصول دون هلاك أو تلف. والتزام الشاحن هنا ليس فقط لكي تصل البضاعة سالمة، بل لعدم الإضرار بالبضائع الأخرى المملوكة للغير، حيث الغالب أن يشحن عدة شاحنين حمولتهم في سفينة واحدة، كما يمكن لحاوية واحدة أن تحتوي على عدة وحدات لعدة شاحنين.

كما انه على الشاحن الالتزام بتعليم البضائع، وذلك بوضع ختم العلامات الرئيسية على كل قطعة من البضائع أو على غلافها لتعريفها¹.

¹ لقد عرف المشرع الجزائري العلامة التجارية في المادة 02 من الأمر 03_06 بأنها كل الرموز القابلة للتمثيل الخطي لاسيما الكلمات بما فيها أسماء الأشخاص والأحرف و الأرقام والرسومات أو الصور و الأشكال المميزة للسلع وتوضيبيها والألوان بمفردها التي تستعمل كلها لتميز سلع أو خدمات شخص طبيعي أو معنوي عن سلع او خدمات غيره . على انه يجب التفرقة بين العلامة التجارية والبيانات التجارية، فيقصد بالبيانات التجارية التعريف بالبضاعة من حيث بيان عددها أو قيمتها أو مقياسها أو حجمها أو وزنها أو مصدرها أو عناصر تركيبها وغيرها من البيانات وعادة تكتب أو تطبع على البضائع، والهدف منها هو حماية المستهلكين من الغش فضلا عن تشجيع المنافسة المشروعة وهي تتشابه مع العلامة التجارية في وظيفتها إلا أن البيانات التجارية لاتعد من الحقوق الفكرية اذ يجوز للغير ان يستعملها على خلاف العلامة التي لايمكن استغلالها الا بإذن من صاحبها

والملاحظ أن النصوص القانونية لا تنص على هذا الالتزام صراحة وإنما يستتبط من خلال حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، وهي الحالات المعفاة التي تضمنها سواء القانون الجزائري في المادة 803 الفقرة ح¹ أو معاهدة بروكسل 1924 في المادة الرابعة الفقرة الثانية².

وكما لوضع العلامات الصحيحة، دور وأهمية في مجال النقل البحري فان التعليم و التحريم الناقص أو الخطأ في التغليف وتعليم البضائع يعفي الناقل من المسؤولية.

و الجدير بالتوضيح هنا انه وفقا للقانون الجزائري فانه يجب أن تتضمن وثيقة الشحن على العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع إذا كان طبع وختم هذه

العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة او تحزيمها، والحالة والتكليف الظاهران للبضاعة. وتدرج هاته البيانات ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن ويعد ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يخص العلامات.

غير انه يجوز للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بالنسبة لعدد الطرود، القطع، الكمية وزن البضائع عندما تتوفر لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو في حالة عدم توفر الوسائل الكافية لديه للتحقيق منها كما يجوز له رفض تسجيل علامة التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مختومة وهذا ما عبرت عنه نص المادة 755 ق ب ج³

¹ طبقا للمادة 803 من القانون البحري يعفى الناقل البحري من المسؤولية، اذا كانت الأضرار اللاحقة بالبضاعة سببها أخطاء الشاحن في التحريم أو التكليف أو التعليم

² نصت المادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل على انه لايسأل الناقل عن الهلاك الناتج او الناشئ عن عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله، وكذلك في حالتي عدم كفاية التغليف أو عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات

³ نصت المادة 755 ق ب ج على أنه " يمكن للناقل ان يرفض تسجيل تصريحات الناقل على وثيقة الشحن والتي تتعلق بمايلي:

على العموم لابد أن يعلم كل طرد بحروف مقروءة على الأقل 10 سم ارتفاعا وكذلك تعيين الجهة العليا من السفلى للطرد وذلك لتسهيل معرفة الطرود سواء في ميناء الشحن او ميناء التفريغ وتقادي الأخطاء التي قد تكون في وثائق الشحن، فتعليم البضائع يقتضي أن يكون واضحا ويسهل التعرف على البضاعة.

الفرع الثاني: تقديم بيانات صحيحة عن البضائع

على الشاحن تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة ويتم ذلك بتحريرها في سند (وثيقة) الشحن ويعد الشاحن ضامنا لصحة تلك البيانات فيما يخص العلامات والعدد وكمية وزن البضائع، ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي وذلك حسب المادة 753 ق ب ج¹ كما ان الشاحن مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالسفينة و البضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه وفقا للمادة 799 ق ب ج.

وجزاء تقديم الشاحن لتصريحات كاذبة بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن هو إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها المادة 810 ق ب ج².

أ_ عدد الطرود او القطع ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جديّة للشك في صحتها او اذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها
ب_ علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لاتكون مدموغة او مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة

¹ تنص المادة 753 من القانون البحري الجزائري على انه " تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك امام الناقل عن كل خسارة و مصاريف ناشئة او ناتجة عن الاخطاء المتعلقة بهذه النواحي . و ان مسؤولية الشاحن هذه لاتجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه اي شخص اخر غير الشاحن
² تنص المادة 810 من القانون البحري الجزائري على انه " لايعد الناقل مسؤولا عن الخسارة او الضرر المسبب للبضائع أو مايتبعها اذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل "

وبمعنى أوسع، الناقل قد يتضرر اقتصاديا نتيجة التصريح الكاذب حول طبيعة البضائع، خاصة إذا تم تحديد أجرة الحمولة على أساس طبيعة البضائع وليس على أساس الوزن أو الحجم، أو الحاوية.

المطلب الثاني: الالتزام بدفع الأجرة

الأجرة هي عبارة عن المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل في مقابل نقل البضاعة عن طريق البحر، ولأطراف عقد النقل البحري مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل. وحسب المادة 797 ق ب ج مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعها هو محدد باتفاق الطرفين¹، وبالتالي هناك حرية في تحديد الأجرة، بشرط احترام القواعد المتعلقة بالنظام العام فيما يخص المنافسة وتحديد الثمن.

الفرع الأول: تحديد أجرة الحمولة

تحدد أجرة الحمولة اما بمبلغ شامل او على اساس الوزن او الحجم، كما قد تحدد بالعدد، ومثالهم على التوالي: السوائل أو الخشب أو السيارات أو على أساس التصريح بقيمة البضاعة كما في المجوهرات.

ويتم تثبيت الأجرة في العقد وفي حالة انعدامها يتم الرجوع الى العرف في ميناء الشحن²، وبالرجوع الى التشريع نجد أن المشرع قد نص على التزام الشاحن بدفع الأجرة في نص المادة 738 من ق ب ج بقوله " يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة ".

3 تنص المادة 797 من القانون البحري الجزائري على انه " تترتب على الشاحن أجرة الشحن او الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف . وفي حالة وجوب دفع الاجرة في مكان الوصول، عد المرسل اليه مدينا بذلك اذا قبل استلام البضائع

² طالب حسن موسى، القانون البحري، ط3، مرجع سابق، ص 159 .

وبالرجوع إلى القوانين الداخلية ، والاتفاقيات الدولية نجد ان الأجرة لم تحظ بتعريف لها الا في المادة الأولى فقرة 28 من قواعد روتردام والتي عرفتها كما يلي: " الأجر المستحق دفعه الى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل "، ويتم تحديد مقدار الأجرة وكيفية تحديدها وفقا لاتفاق الاطراف، وهو ما بينته المادة 797 فقرة 01 من ق ب ج بقولها: " تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف".

اولا: أنظمة تسعير الحاويات

ان تحديد أجرة النقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات الذي اخذ يسيطر على صناعة النقل البحري، يتم على اساس اجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي اجرة النقل، وذلك حسب وزن البضاعة ونوعها وطول مسافة الرحلة.

وقد افرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع انواع البضائع التي تشحن بالحاويات، بحيث يتقاضى بموجبها الناقل مبلغ ثابت عن كل حاوية دون النظر الى محتواها، كما انها مختلفة من ناقل الى اخر لذا توجد ثلاث حالات:

الحالة الاولى: الحاوية مقدمة من طرف الناقل

اذا تم تقديم الحاوية من طرف الناقل فالاسعار تكون محددة حسب الشروط الموضوعة للزيائن في اخذ الحاويات، وكذلك شروط ارجاعها بعد النقل، بحيث توجد مدد لاستخدام الحاوية ولشحنها¹.

الحالة الثانية: الحاويات المقدمة من طرف الشاحن.

¹ بوجمعة فاطمة، الجانب الاقتصادي لتحديد أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،، العدد الاول، جامعة تلمسان، سنة 2014، ص 177

يستطيع الشاحن ان يقدم للناقل حاويات مملوكة له أو تم تأجيرها بمعرفته، وهي من المفروض معتمدة من طرف المجهزين¹، فالحاويات غير المعتمدة من طرف الناقلين تعتبر كوحداث طرد عادية تحدد أجرتها اتفاقيا.

الحالة الثالثة: حاويات التجميع

هي حاوية يجمع فيها مختلف البضائع من طرف شخص يسمى groupeur هذا المجمع يجمعها في المخازن و المستودعات الخاصة بها و في مستودعات مينائية خاصة، وتوجه الى وكيل العبور في ميناء الوصول الذي بدوره مكلف بعملية تجزأة وتفرقة الشحنات المعبئة في الحاوية وتسليم كل حصة الى صاحبها².

ووثيقة الشحن الممثلة لحاوية لابد الزاميا ان تتضمن على قائمة مفصلة عن الشحن وتكون مؤشر عليها من طرف وكيل المجهز³.

ثانيا: مصاريف المناولة

مصاريف المناولة هي المصاريف المتعلقة بالشحن أو التفريغ المحسوبة في مبلغ أجرة الحمولة التي تحدد المصروفات والتكلفة التي يتحملها كلا الطرفين في موانئ الشحن والتفريغ، وتوزيع هذه التكاليف محدد على ضوء الشرط الذي تم على أساسه التعاقد.

تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها في ميناء القيام و اثناء التفريغ تشمل عمليات فك البضائع وانزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية وفي المخازن و أخذها، وهذا حسب نص المادة 912 ق ب ج . وتتمثل مصاريف المناولة كالاتي:

¹ محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2007 ص 51 .

² بوجمعة فاطمة، المرجع السابق، ص 177-178 .

³ بن حمو فتح الدين، أثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، العدد الخامس، ص 04 .

أ/ من الحافة الى الحافة:

في ميناء الشحن يقع على عاتق الشاحن مصاريف التقريب ووضعتها تحت الروافع، و الربط تم الرفع ووضعتها على ظهر السفينة، اما الناقل فيقع على عاتقه مصاريف الرص، مالم يتفق على خلاف ذلك. و في التفريغ تكون على عاتق الناقل كل مصاريف الفك ما لم يتفق على خلاف ذلك¹.

ب / من الحافة إلى تحت الروافع:

في الشحن يكون على عاتق الشاحن جميع مصاريف التقريب ووضع البضائع تحت الروافع، الربط، التثبيت، الرفع، ويكون على عاتق الناقل مصاريف الرص ما لم يكون هناك اتفاق على خلاف ذلك. اما في التفريغ يكون على عاتق الناقل، الفك و حل الحبال، ثم الرفع من على ظهر السفينة وإنزال البضائع على الرصيف بطول السفينة².

ج / من تحت الروافع إلى تحت الروافع

في الشحن تكون مصاريف التقريب، الوضع على الروافع، مصاريف الربط، الحزم على عاتق الشاحن. اما مصاريف ربط البضائع مع الروافع و الرفع و الإنزال في السفينة و رصها، تكون على عاتق الناقل³.

د/ من تحت الروافع إلى الرصيف

أثناء عمليات الشحن، تكون على عاتق الشاحن مصاريف التقريب، الوضع تحت الروافع، الربط مع الروافع، أما في التفريغ على عاتق الناقل، مصاريف الفك، الربط، الرفع، ترتيبها على الرصيف، التخزين، التغليف والحراسة في المواعيد المقررة في وثيقة الشحن¹.

¹ بوجمعة فاطمة، المرجع السابق، ص 180 .

² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قانون خاص، سنة 2018_2019 ص 185 .

³ بوجمعة فاطمة، المرجع السابق، ص 182 .

ح / من الرصيف إلى الرصيف

في عملية الشحن، من المفروض ليس على الشاحن أية مصاريف، والتزامه الوحيد هو تسليم البضائع في الرصيف من أجل شحنها. ويكون على عاتق الناقل كل المصاريف المتعلقة بعملية الشحن والتفريغ (المناولة)².

الفرع الثاني: مكان الوفاء بالأجرة

الغالب أن يدفع الشاحن أجرة النقل مقدما إلى الناقل عند القيام في ميناء الشحن، لكنه قد يتفق على استحقاق الاجرة كلها أو بعضها عند الوصول في ميناء التفريغ، فيشترط صراحة في سند الشحن وفاء المرسل اليه بها في ميناء الوصول، وقد يتضمن شروط وثيقة الشحن اية اشارة لهذه المسألة، لذا سوف نتناول هذه الحالات كالتالي:

اولا: الوفاء بأجرة الحمولة في ميناء الشحن

كقاعدة عامة فان الشاحن هو المدين الاصلي بالوفاء الأجرة³، باعتبارها أحد الالتزامات الجوهرية الناشئة عن عقد النقل الذي قام بإبرامه مع الناقل⁴. ومع ذلك فان هذه القاعدة لا تقوم على اطلاقها في الواقع العملي⁵. فالشاحن يستطيع ان يقرر ما اذا كانت الاجرة مستحقة في بداية الرحلة أو في نهايتها وفقا للشروط المتفق عليها في عقد النقل والتي تتضمنها وثيقة الشحن المسلمة الى المرسل اليه، لاجل استيلاء البضائع في ميناء الوصول⁶.

1 بوجمة فاطمة، المرجع السابق، ص 183 ،

2 بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 188 .

3 هذا ما نصت عليه المادة 738 بنصها على انه: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بايصال بضاعة معينة من ميناء الى ميناء اخر ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة والمسماة أجرة الحمولة " .

4 محمد فهد العريفي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 325 .

5 عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، سنة 2002، ص 215.

6 مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 328 .

الا ان الغالب في الحياة العملية أن تكون الاجرة مستحقة في ميناء التفريغ، اي المرسل اليه من يدفعها، خاصة اذا تم الاتفاق على حساب اجرة النقل وفقا للكميات المسلمة فعلا، وهذا التحديد لا يمكن الا بعد وزن أو قياس البضاعة المسلمة في ميناء التفريغ¹.

والمشرع الجزائري في المادة 797 من ق ب ج نص على انه " تترتب على الشاحن اجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الاطراف , وفي حالة وجوب دفع الاجرة في مكان الوصول، عد المرسل اليه مدينا بذلك اذا قبل استلام البضائع".

ثانيا: الوفاء بالاجرة في ميناء التفريغ.

قد تتضمن شروط سند الشحن شرطا يضع الوفاء بالاجرة على عاتق المرسل اليه في ميناء الوصول. الا ان التزام المرسل اليه باحترام هذا الشرط، لا يكون الا اذا قبل استلام البضائع². لذا فان مطالبة الناقل للمرسل اليه بأجرة النقل في ميناء التفريغ هي من منطلق احترام الشروط الواردة في وثيقة الشحن وليس مصدره عقد النقل وانما نفاذ هذا العقد، ونفس الامر بالنسبة للمرسل اليه الذي له ان يدفع مطالبة الناقل له بالوفاء بالاجرة بإلزام الناقل باحترام شروط وثيقة الشحن المتضمنة للمواصفات والكمية التي ينبغي تسليمها³.

أما عندما تتضمن وثيقة الشحن شرطا مفاده استحقاق الأجر في ميناء الوصول فان الناقل يلتزم وفقا لشروط عقد النقل الذي يربط بينه وبين الشاحن بطلب الوفاء بهذه الأجرة من المرسل اليه قبل تسليمه البضاعة فإذا اخل الناقل بهذا الالتزام، وقام بتسليم البضاعة

¹ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 216 .

² درويش مريم، ثر الحوادث البحرية على اجرة النقل ن المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 01 .

³ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 245 وما بعدها .

للمرسل اليه دون الحصول منه على أجرة النقل فإنه لا يستطيع في هذه الحالة الرجوع على الشاحن لمطالبة الوفاء بها¹.

¹ كمال ابو سريع، الحوادث البحرية و أثرها على الوفاء بدين الأجرة في عقد النقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1984، ص 236 .

خلاصة الفصل الثاني

في نهاية هذا الفصل وبعد استعراض الآثار المترتبة على سند الشحن البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات الدولية. نخلص بأن لسند الشحن طرفين في تنفيذه الناقل من جهة و الشاحن من جهة اخرى.

كما انه ينشئ التزامات في ذمة اطرافه حيث تتمثل اهم التزامات الناقل في: الالتزام باعداد السفينة وشحن البضائع ورصها و نقل البضائع وتفريغها وتسليمها للمرسل اليه. كما يقع على عاتق الشاحن عدة التزامات تتمثل في: الالتزام بتسليم البضائع الى الناقل، و الالتزام بدفع أجرة الحمولة.

ونلاحظ ايضا انه يرتب التزامات على عاتق المرسل اليه رغم انه ليس طرفا في العقد وينشأ التزامه في ميناء الوصول عند استلام البضائع من الناقل البحري.

خاتمة

خاتمة

يتجلى لنا بعد الانتهاء من دراسة موضوع دور سند الشحن في تنفيذ عقد النقل البحري، إن له أهمية بالغة، كون هذا السند يعتبر أهم وثيقة في التجارة البحرية، ودليلا على إبرام عقد النقل البحري .

سند الشحن هو الإيصال الذي يوقع عليه الناقل أو من يمثله بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة، اي هو دليل لاثبات واقعة الشحن ومصدر لحماية حامله القانوني، حيث لاينازعه في هذه الخاصية أي وثيقة أخرى، وهذا مامكنه من القيام بوظيفته التجارية .

وباعتبار سند الشحن من الوثائق التجارية و تتمتع بنفس خصائصها في كيفية إظهارها وتداولها ، فهو يصدر لأمر أو اسما أو لحامله، المتعارف عليهم منذ القدم بالإضافة إلى سند الشحن الالكتروني الذي أنشئ نتيجة التطورات الحاصلة في مجال المعلوماتية لتسهيل عملية المبادلات بوتيرة أسرع من سندات الشحن الورقية في تمثيل البضاعة . اما التحفظات التي يبديها الناقل في ميناء الشحن على بيانات البضاعة ، وجدت لحماية الناقل ، الا أنها أيضا تحقق حماية للمرسل اليه ، فتجعله على بينة واطلاع بحقيقة البضاعة التي هو في انتظارها ليتخذ جميع التدابير اللازمة، خاصة اذا كان معتمد عليها في تسيير أموره التجارية .

و يرتب سند الشحن على عاتق طرفيه، الشاحن والناقل مجموعة من الالتزامات توضع هذه الالتزامات موضع تنفيذ من خلال المراحل الرئيسية التي يقوم بها كل ملتزم حيث تختلف هذه الالتزامات حسب مكان تواجد لبضاعة .

وتتمثل أهم النتائج التي توصلنا اليها من خلال هاته الدراسة فيمايلي :

- أن سند الشحن البحري هو أهم وثيقة تثبت عقد النقل البحري .
- سند الشحن البحري يعد دليلا على إبرام عقد النقل البحري .
- سند الشحن قابل للتداول بالطرق التجارية عن طريق التطهير .
- يتضمن هذا السند مجموعة من البيانات تكون حجة قانونية فيما بين طرفيه أو الغير الذي يصل اليه هذا السند بطرق مشروعة وقانونية .
- ان المشرع الجزائري تبني أحكام معاهدة بروكسل وسار على دربها وصادق عليها ، ونستشف ذلك من خلال تضمينه لجل أحكامها في التقنين البحري .

- ان اتفاقية هامبورغ لها أثر ايجابي ، مما أدى الى زيادة الحركة التجارية وإزدهارها أفضل من معاهدة بروكسل .
- مسألة عدم قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول والأمان القانوني ، من أهم المشاكل التي عملت اللجان الدولية المختصة على حلها .
- يعتبر الناقل في سند الشحن البحري أقوى مركزا من الشاحن ، فهو الأقدر على إملاء شروطه وفرض بنوده التي يرغب بافراغها في سند الشحن ، وبصفة خاصة ما يتعلق منها بأجرة النقل . كما تترتب عليه التزامات تتمثل أهمها في : إلتزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة، الإلتزام باستلام البضائع ورسها ، ونقلها ، والمحافظة عليها ، بالإضافة إلى إلتزامه بتسليم البضاعة للمرسل إليه في ميناء الوصول .
- يعتبر الشاحن البحري طرفا من أطراف سند الشحن، لذلك فهو يلتزم بما جاء في هذا العقد، ومن أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق الشاحن : الإلتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل مع إتخاذه كافة الاجراءات اللازمة من أجل إيصال البضاعة سالمة الى الناقل ، بالإضافة إلى إلتزام الشاحن بدفع أجرة الحمولة مع إحتفاظ الناقل بكافة الضمانات التي تسمح له ، بأن يستفي حقه من الشاحن في حالة عدم إمتثاله لإلتزاماته اتجاهه .

من خلال النتائج توصلت الدراسة الى التوصيات و الإقتراحات التالية :

- كان على المشرع إعطاء تعريف دقيق لسند الشحن البحري، بالإضافة الى أطراف العقد، حيث نلاحظ خلو القانون البحري من تعريف الناقل والشاحن ، وهو الأمر الذي دفعنا إلى تحليل نصوص بعض المواد من أجل الوصول إلى التعاريف الدقيقة .
- عدم النص على إلتزامات الشاحن في شكل مواد مرتبة وجامعة، لذا كان يلزم البحث عنها و استخلاصها من نصوص أخرى ، وعلى المشرع أن يعيد ترتيبها وجمعها في القانون البحري .
- على المشرع الجزائري أن يوازي بين مصلحة الشاحنين والناقلين .
- على المشرع إضافة مواد تنص على سند الشحن الإلكتروني بدل الاعتماد على القواعد العامة في تطبيق أحكامه .
- على المشرع الجزائري التدخل لتعديل بعض النصوص وتدارك النقائص، وسن قوانين ، تتماشى والحركة الاقتصادية التي تجري على المستوى

الدولي ، خاصة و أن الجزائر تسعى و تطمح لدخول التجارة الدولية و الإنفتاح على الاسواق العالمية . والمصادقة على الإتفاقيات الدولية الأخرى الأكثر تطورا ، كإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا (معاهدة هامبورغ) لأنه وبالرغم من ما حققته معاهدة بروكسل إلا أنها لم تكسب رضا الجميع إضافة الى أن الجزائر لم تصادق بعد على بروتوكول التعديل لسنة 1987 الخاص بها .

- يجب تطوير مديريات الشحن والتفريغ على مستوى الموانئ الجزائرية وتزويدهم بالوسائل المتطورة ، والاهتمام بالجانب التكويني والتدريبي للعمال.



قائمة المراجع

1 _ القران الكريم

2- الكتب :

- 1 - عاطف الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر ، القاهرة ، 2007 .
- 2 - محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1993 .
- 3 - مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، دراسة مقارنة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط 1 ، بيروت 2006 .
- 4 - وهيب الأسبر ، القانون البحري ، السفينة ، أشخاصها ، عقد النقل البحري ، طرابلس ، لبنان ، 2008 .
- 5 - كمال حمدي ، القانون البحري ، ط 4 ، نشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2008 .
- 6 - محمد فريد العريفي ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي
- 7 - محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، 2007 .
- 8 - علي البارودي ، هاني محمد دويدر ، القانون البحري ، دار الجامعة للطباعة و النشر مصر .
- 9 - محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، دار بلقيس الجزائر
- 10 - طالب حسن موسى ، القانون البحري ، ط 3 .
- 11 _ محمد السيد الفقي ، تطور قواعد النقل البحري ، تحت تأثير إستخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديدة ، 2009 .

12 - كمال أبو سريع ، الحوادث البحرية و آثارها على الوفاء بدين الأجرة في عقد النقل البحري ، دار النهضة العربية ، 1984 .

3 - الرسائل و المذكرات الجامعية :

أ - الرسائل :

1 - سعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة تلمسان ، سنة 2011 .
2012 .

2 - نبات خديجة ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام (دراسة مقارنة) لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة دكتوراه ، تخصص عقود و مسؤولية ، 2017 .
2018 .

ب - المذكرات الجامعية :

1 - وليد داودي ، عقد النقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون الأعمال جامعة العربي بن مهدي ، أم البواقي ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم الحقوق ، سنة 2014 - 2015 .

2 - أسماء بوقرة ، عقد النقل البحري ، للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، تخصص قانون دولي خاص ، جامعة العربي بن مهدي أم البواقي ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، قسم الحقوق ، سنة 2017 - 2018 .

3 - بوشخشوخة بلقاسم ، دور الموانئ في تطوير النقل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم ، كلية العلوم الإقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، 2017 - 2018 .

4 - بودان سيرين ، بودان خديجة ، سند الشحن البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، قانون خاص ، جامعة أكلي محند أولحاج ، البويرة ، سنة 2016 .

4_المقالات العلمية :

1 - ياسر تاج السر محمد عثمان ، التزامات الناقل البحري بموجب سندات الشحن في القانون المقارن ، دراسة مقارنة ، مجلة الكترونية شاملة متعددة المعرفة لنشر الأبحاث العلمية و التربوية MECSJ، العدد التاسع عشر ، لسنة 2019 .

2 - يعقوب يوسف صرخوه ، الوضع القانوني لرص البضائع و الحاويات على سطح السفينة ، مجلة الحقوق ، العدد الأول ، سنة 2016 ، جامعة الكويت ، كلية الحقوق .

3 - أحمد البعداني ، 23 يونيو 2020 ، سندات الشحن البحري ، دراسة مقارنة بين القانون اليمني والمصري .

5 - النصوص التشريعية :

1 - الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم ، ج ر ، العدد 29 ، المؤرخة في 10 أبريل 1977 .

6 - مواقع إلكترونية :

www.moeen.net



فهرس الموضوعات

الصفحة	الفهرس:
1	مقدمة
8	الفصل الأول: ماهية سند الشحن البحري
8	المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري
8	المطلب الأول: تعريف سند الشحن البحري وخصائصه
8	الفرع الأول: تعريف سند الشحن البحري
12	الفرع الثاني: خصائص سند الشحن البحري
13	المطلب الثاني: بيانات سند الشحن البحري وكيفية إصداره
14	الفرع الأول: بيانات سند الشحن البحري
18	الفرع الثاني: كيفية إصداره
19	المبحث الثاني: أنواع سند الشحن البحري
20	المطلب الأول: أنواع سند الشحن من حيث التداول والتحفظات
20	الفرع الأول: أنواع سند الشحن من حيث التداول
22	الفرع الثاني: أنواع سند الشحن من حيث التحفظات
23	المطلب الثاني: سند الشحن الالكتروني
24	الفرع الأول: تعريف سند الشحن الالكتروني
25	الفرع الثاني: مزايا وعيوب سند الشحن الالكتروني
31	الفصل الثاني: الآثار المترتبة على سند الشحن البحري

31	المبحث الأول: التزامات الناقل البحري
31	المطلب الأول: الالتزام بإعداد السفينة و شحن البضائع و رصها
31	الفرع الأول: صلاحية السفينة للملاحة البحرية
32	الفرع الثاني: استلام البضاعة من الشاحن
33	الفرع الثالث: شحن البضاعة و رصها
35	المطلب الثاني: الالتزام بنقل البضائع و تفريغها و تسليمها
35	الفرع الأول: نقل البضائع
39	الفرع الثاني: التفريغ في ميناء الوصول
41	الفرع الثالث: تسليم البضاعة إلى المرسل إليه
44	المبحث الثاني: التزامات الشاحن البحري
44	المطلب الأول: الالتزام بتسليم البضائع إلى الناقل
45	الفرع الأول: إعداد البضاعة
47	الفرع الثاني: تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة
48	المطلب الثاني: الالتزام بدفع الأجرة
48	الفرع الأول: تحديد أجرة الحمولة
52	الفرع الثاني: مكان الوفاء بالأجرة
58	الخاتمة
62	قائمة المراجع