



جامعة مولود معمري تيزي وزو
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



أهمية وثيقة الشحن في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذة:

د/ القبي حفيظة

من إعداد الطالبة:

- مزابر سيهام

لجنة المناقشة

- عباشي كريمة، أستاذة محاضر "ب"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسا
- د/القبي حفيظة، أستاذة محاضرة "أ"،.....مشرفا ومقررا
- أعراب كميلا، أستاذة محاضرة "ب"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2024/06/26

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر واحتراف

الحمد والشكر لله تعالى الذي وفقني على إتمام هذا العمل المتواضع
كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى:

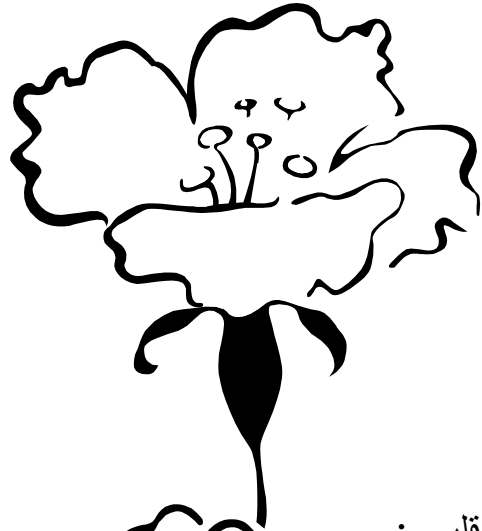
- أستاذتي المشرفة الأستاذة القبي حفيظة على قبولها الإشراف
على مذكرتي وعلى توجيهها وحرصها على إنجاز ونجاح هذه
المذكرة.

كل الشكر والتقدير إلى لجنة المناقشة التي قبلت مناقشة هذه
المذكرة، راجيا أن يكون بحثي هذا على مستوى يرضي أساتذتي
الكرام.

وكل الشكر إلى جميع من ساهم في إتمام هذا العمل، من قريب
أو بعيد.


مزاير سيهام





إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى أعز الناس وأقربهم إلى قلبي :
قال تعالى: "واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل ربّ
وارحمهما كما ربياني صغيراً"
أمي و أبي أعز وأغلى مخلوقين لي في هذه الدنيا سند حياتي
حفضهما الله و أطال في عمرهما.
أختي وإخواني ليتيسيا، أغيلاس، سماعيل حفضهم الله.
إبنة خالي وأحبتني.
إلى كل هؤلاء اهدي هذا العمل.

مزايير سيهام 

مقدمة

يعتبر النقل البحري للبضائع أحد أقدم وأهم وسائل النقل، حيث يمثل البحر طريقاً رئيسياً لنقل البضائع عبر الحدود الدولية، يتبع النقل البحري نقل كميات هائلة من البضائع، كفاءة وبتكلفة منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، مما يجعله خياراً مفضلاً للشركات والتجار في جميع أنحاء العالم.

تتميز عمليات النقل البحري بالمرونة والاستدامة، مما يجعلها خياراً مفضلاً لنقل مجموعة متنوعة من البضائع، يمكن للسفن نقل السلع الجافة مثل الحبوب والأخشاب والمواد السائلة مثل الكيماويات، والبضائع المعدنية والسيارات وحاويات الشحن، يتم ذلك بطريقة آمنة وفعالة مع الالتزام بمعايير السلامة والجودة¹.

بالإضافة إلى تنوع البضائع التي يمكن نقلها بحراً، يوفر النقل البحري شبكة واسعة من الموانئ البحرية حول العالم، مما يتيح للشحنات الوصول إلى وجهاتها المختلفة بسهولة وفعالية، هذه الشبكة العالمية من الموانئ تسهل التجارة الدولية وتعزز من السرعة وكفاءة عمليات الشحن، مما يجعلها خياراً اقتصادياً ومستداماً لنقل البضائع على نطاق واسع².

يشكل النقل البحري عموداً أساسياً في النظام الاقتصادي العالمي والتجاري الدولي، وذلك لعدة أسباب تتعلق بالجوانب الاقتصادية والتجارية فمن، الناحية الاقتصادية يعتبر النقل البحري واحداً من أكثر وسائل النقل فعالية من حيث التكلفة، حيث تكون تكاليف الشحن البحري عادة أقل مقارنة بالنقل الجوي أو البري، يقوم هذا الأمر بتوفير تكاليف منخفضة للشركات والتجار مما يساهم في تحقيق النمو الاقتصادي العالمي.

أما من الناحية التجارية يفتح النقل البحري أسواقاً جديدة ويوسع نطاق الوصول للشركات والمنتجين، بحيث يمكن لسفن البحرية الوصول إلى موانئ في جميع أنحاء العالم،

1- محمود محمد عيابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (د. ب.ن)، سنة 2015، ص 23.

2- مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهيم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن)، ص 1.

بفضل هذه القدرة الوصول إلى الأسواق العالمية يمكن للشركات زيادة مبيعاتها وتوسيع نطاق عملياتها بشكل كبير¹.

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع بتصرف قانوني يتمثل في عقد النقل البحري الذي يبرم بين الناقل والشاحن مقابل أجر متفق عليه، ينشأ عن هذا العقد التزامات متبادلة على عاتق طرفيه، حيث يلتزم الشاحن بتقديم البضاعة ودفع الأجر المتفق عليه، بينما يلتزم الناقل بنقل البضاعة وتسليمها في الوجهة المحددة بسلام، في حال إخلال أحد الطرفين بالتزاماته تنشأ المسؤولية القانونية وفقاً لشروط العقد وقوانين النقل البحري، كما أن الرحلة البحرية تواجه العديد من المخاطر مثل العواصف والحرائق، بالإضافة إلى عقبات أخرى قد تعترض السفينة والبضائع²، يتم عقد النقل البحري بموجب وثيقة تسمى "وثيقة الشحن البحري" والتي تتضمن جميع الشروط المتفق عليها بين الطرفين لنقل البضاعة من مكان إلى آخر، في هذه الوثيقة يعهد الشاحن ببضاعته إلى وكيل شركة الملاحة الذي يتولى مسؤولية نقلها بسلامة وأمان إلى الوجهة المحددة.

لم تكن وثيقة الشحن موجودة في البداية، حيث كان يتم الإتفاق شفهيًا أو بإتفاقات بسيطة على نقل البضائع. مع مرور الزمن وظهور الحاجة لتنظيم عمليات الشحن، برزت وثيقة الشحن كوثيقة رسمية لتوثيق الشحنات وخاصة مع تطور التجارة البحرية وتوسعها بدأ استخدام وثيقة الشحن في القرنين الثاني والثالث ميلادي، ومع مرور الزمن، تطورت لتصبح أداة رئيسية لإثبات عقد النقل البحري وشروطه. بجانب دورها كوثيقة للنقل، ترتبط بشكل وثيق بالمسؤولية المدنية للناقل البحري، حيث يحمل الناقل مسؤولية سلامة البضائع ونقلها وفق الشروط المحددة. تضمن هذه الأخيرة حقوق الشاحنين وتحدد التزامات الناقل، وقد عززت القوانين الحديثة، مثل إتفاقية هامبورغ وقواعد روتردام، هذه الحماية من خلال وضع

1- مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهم، أساسيات القانون التجاري، مرجع سابق، 01.

2- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأ المعارف، مطبعة الانتصار، كوم الدكة، الإسكندرية،

مصر، (د.س.ن)، ص 47

معايير واضحة لحقوق والتزامات الأطراف مما يساهم في تقوية الثقة في عمليات النقل البحري وضمان تعويض الشحنين عن أي أضرار أو فقدان للبضائع¹.

إختياري لموضوع " أهمية وثيقة الشحن في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري " لان يعتبر قطاع الشحن البحري من أهم القطاعات في التجارة العالمية، وتوثيق العقود البحرية وتحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري يمثل جزءا حيويا في تشكيل هذا القطاع. من خلال دراستي أردت فهم التعقيدات القانونية والإقتصادية التي تحيط بوثيقة الشحن، وكيفية تأثيرها على تحديد المسؤوليات. بالإضافة إلى ذلك يعتبر هذا الموضوع فرصة لاستكشاف التطورات القانونية الجديدة التي تؤثر على هذا القطاع الحيوي.

لذلك أقترح الإشكال التالي:

ما دور وثيقة الشحن في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري؟

أي دراسة مهما كان نوعها تتعرض لصعوبات وعراقيل، والصعوبة التي واجهتها خلال دراستي لهذا الموضوع هي فهم القوانين الدولية والوطنية المتعلقة بوثيقة الشحن وتحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري، نظرا لتعقيدها وتنوعها.

إعتمدت في دراستي لهذا الموضوع على المنهج التحليلي الوصفي والمقارن، نظرا لملائمته لطبيعة الموضوع ولتمكيني من فهم أعمق لدور لوثيقة الشحن في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري.

خصصت دراستي في هذا الموضوع إلى وثيقة الشحن والمسؤولية المدنية للناقل البحري لذا تطرقت لطرح إشكالية تتمحور أساسا حول الإطار المفاهيمي لوثيقة الشحن (الفصل الأول)، وتحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري وفقا لهذه الوثيقة (الفصل الثاني).

1- بودان نسرين، بودان خديجة، سند الشحن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند والحاج، البويرة، 2016، ص ص 1-1.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لوثيقة الشحن

يُعدّ النقل البحري أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي على المستوى الدولي والوطني، وذلك بمناسبة إبرام عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن ويعرف عقد النقل بصفة عامة أنه: " عقد يلتزم بمقتضاه شخص بأن ينقل شخص أو شيئاً من مكان إلى مكان مقابل أجرة"¹.

ما يهمّ في هذه الدراسة هو عقد النقل البحري للبضائع أو الأشياء سواء كان داخلياً، أي داخل الحدود الإقليمية للدولة أو دولياً، ونظراً لأهمية النقل البحري في الحياة الاقتصادية للمجتمعات، فقد أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية محاولة تنظيمه وإعطائه صبغة قانونية، ومن بين هذه الاتفاقيات نجد إتفاقية بروكسل سنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن².

فبما أنّ سندات الشحن أبرمت من أجله إتفاقية كاملة فهي وثيقة مهمة في عقد النقل البحري، ولها قوة ثبوتية في تحديد المسؤوليات.

تاريخياً، يعود استخدام وثيقة الشحن إلى القرن الرابع عشر بالتقريب، وذلك عند استخدامها كإيصال يؤكد إستلام البضائع، حيث يصدرها الناقل البحري إلى الشاحن، والأخير يدمجها مع عقد النقل ليتمكن من استخدامها عند الحاجة، فهي تُعدّ بمثابة إقرار من الناقل البحري بإستلامه للبضائع الموصوفة فيها.

1- البقيرات عبد القادر، القانون التجاري الجزائري، السندات التجارية الشيك، السفتجة، السند لأمر، سند الخزن، سند النقل، عقد تحويل الفاتورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مكتبة قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2022، ص 301.

2- إتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، دخلت حيز التنفيذ عام 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-70، المؤرخ في 07 أبريل 1964، ج.ر.ج. عدد 29، الصادرة بتاريخ 07 أبريل 1964.

بما أن وثيقة الشحن أساسية في عقد النقل البحري، سنتطرق لمفهومها (المبحث الأول)، وتبيان أحكامها القانونية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مفهوم وثيقة الشحن

تمثل وثيقة الشحن دليل إثبات حاسم لعقد النقل البحري للبضائع، مع أنها لا تمثل العقد نفسه، وتعظم أهمية وثيقة الشحن عند إختلاف الشحن الذي يرسل البضائع وهو الشاحن عن الشخص الذي يتسلمها من الناقل البحري بعد تمام النقل ويسمى في هذا الغرض بالمرسل إليه.

هناك دائما علاقة أصلية سابقة عن عقد النقل البحري للبضائع تربط بين الشاحن والمرسل إليه، غالبا ما تكون ناشئة عن البيوع البحرية، تلك العلاقة التي تبرز إرسال الشاحن البضاعة إلى المرسل إليه¹.

إزاء تدخل المرسل إليه على هذا النحو وتزداد أهمية وثيقة الشحن، ما يتوجب تحديد المقصود من هذه الوثيقة (المطلب الأول)، وتبيان بياناتها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المقصود بوثيقة الشحن

تعتبر وثيقة الشحن أهم وثيقة يثبت بها عقد النقل البحري الذي يتم تنفيذه بموجبها، وعليه فقد رافق هذه أهمية ضرورة إيجاد تعريف لهذه الوثيقة على ضوء الاتفاقيات الدولية (الفرع لأول)، وفي بعض التشريعات المقارنة (الفرع الثاني)، مع تبيان مكانتها في التشريع الجزائري (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تعريف وثيقة الشحن في إطار الاتفاقيات الدولية

بسبب تشابه وثيقة الشحن وعقد النقل فإن مختلف الاتفاقيات الدولية لم تعرف وثيقة الشحن في حين قامت معظم هذه الاتفاقيات بتعريف عقد النقل، ويمكن الإشارة إلى

1- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2014، ص 210.

بعضهما:

حيث عرّفت "إتفاقية روتردام" لسنة 2008 (قواعد روتردام) عقد النقل تعريفا شاملا، بموجب الفقرة الأولى (01) من المادة الأولى كما يلي: " يتعهد الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرًا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري"¹.

مع ذلك هناك إتفاقيات أشارت ضمناً لوثيقة الشحن منها معاهدة وثيقة الشحن في معاهدة بروكسل لعام 1294 (أولاً)، إتفاقية هامبورغ لعام 1978 (ثانياً)، إتفاقية الأمم المتحدة، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر (ثالثاً).

أولاً: تعريف وثيقة الشحن في معاهدة بروكسل لعام 1924

تعتبر معاهدة بروكسل لعام 1924، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن من المعاهدات التي أشارت إلى وثيقة الشحن مشابهة لعقد النقل البحري، فقامت المعاهدة بتعريف عقد النقل بموجب الفقرة "ب" من المادة الأولى (01) منها، على أنه: "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحرًا، وكذلك ينطبق على كل سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة إبتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن"².

لا تعد معاهدة بروكسل تقنياً شاملاً للنقل البحري، تنظم كل أنواعه وصوره، وإنما هي كما يبين ذلك إسمها تتعلق بسندات الشحن فقط، وتستهدف معاهدة بروكسل لسنة 1924 أساساً مسؤولية الناقل البحري بقواعد أمره لا يجوز الاتفاق على مخالفتها³، حيث

1- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون الجديد، الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، الإسكندرية، (د.س.ن)، ص 21.

2- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأ المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن)، ص 55.

3- مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص القانون الإقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، 2015-2016، ص 9.

نصت المعاهدة في الفقرة الثالثة (03) من المادة الثالثة (03) منها على إلزام الناقل بتسليم سند الشحن يتضمن بيان بعلامات البضائع وعددها أو وزنها وحالتها¹.

ثانيا: تعريف وثيقة الشحن في إتفاقية هامبورغ لعام 1978².

لقد أبرمت إتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي تعرف بـ " إتفاقية الأمم المتحدة لنقل الدولي للبضائع"، خصيصا لتحل محل إتفاقية بروكسل لعام 1924، ذلك أن هذه الأخيرة تقتصر عبارة عقد النقل في العقد المثبت بوثيقة شحن، أو أي وثيقة أخرى مماثلة، بينما جاءت قواعد هامبورغ منجذبة بمجرد الإشارة إلى عبارة وثيقة الشحن³.

ثالثا: وثيقة الشحن في إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008

عينت المادة الأولى (01) من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا " المعروفة بإتفاقية روتردام"⁴ بوضع تعاريف لعدد من المصطلحات القانونية التي ورد ذكرها في النصوص بشكل أوسع وأكثر وضوحا، مما قدّمته سابقتها (معاهدة بروكسل لعام 1924، وقواعد هامبورغ لعام 1978).

حيث يبلغ عدد المصطلحات التي عرفت قواعدها روتردام ثلاثين مصطلحا، في حين عرفت معاهدة بروكسل لعام 1924 خمسة مصطلحات فقط، وقواعد هامبورغ لعام 1978 عرفت ثمانية مصطلحات⁵.

1- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 30.

2- إتفاقية هامبورغ، إتفاقية الأمم المتحدة لنقل الدولي للبضائع، موقع عليها بهامبورغ في 31 مارس 1978، والتي لم تصادق عليها الجزائر لم تأخذت الكثير من أحكامها بل اخذت من إتفاقية بروكسل التي صادقت عليها.

3- عزوز رزيقة، أمحمد مسعودة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص الإدارة والأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2014-2015، ص 09.

4- إتفاقية روتردام، إتفاقية الأمم المتحدة، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الموقع في 11 ديسمبر 2008، لم تدخل حيز النفاذ، لم تصادق عليها الجزائر.

5- مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 10.

تناولت الفقرة الأولى (01) من المادة الأولى (01) من قواعد روتردام لسنة 2008، تعريف عقد النقل على أنه: " عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان لآخر مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرًا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى، ويمكن أن يتضمن عمليات النقل متعددة الوسائط أو النقل المختلط"¹.

يلاحظ أن هذا التعريف لا يحتوي على تعريف وثيقة الشحن ولا حتى الإشارة إليها، إنما هو تعريف لعقد النقل البحري، وهذا ما استدعى البحث عن تعريف لها في التشريعات البحرية المقارنة.

الفرع الثاني

تعريف وثيقة الشحن في بعض التشريعات البحرية المقارنة

نظرا لأهمية وثيقة الشحن في عملية النقل البحري للبضائع، فقد أولت لها الدول أهمية بالغة سواءً على المستوى الدولي أو الداخلي، فنجد معظم الدول أشارت إليها إما بتعريفها تشريعيًا أو فقهيًا أو قضائيًا، أو قامت فقط بذكر معلومات عنها مثل (بياناتها، وظيفاتها....)، تعريف وثيقة الشحن في التشريع الفرنسي (أولاً)، وتعريفها في بعض التشريعات العربية (ثانياً).

أولاً: تعريف وثيقة الشحن في التشريع الفرنسي

من بين التشريعات التي عرفت وثيقة الشحن نجد التشريع الفرنسي وذلك من خلال القانون رقم 66-420 الصادر في 18 جوان 1966 في فصله الثاني ضمن المادة 18 منه التي تنص على أنه: " يجب على الناقل أو ممثله إصدار سند الشحن بناءً على طلب من

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري وإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص 21.

الشاحن، وجب عليه إصدار له وثيقة الشحن"¹.

ثانياً: تعريف وثيقة الشحن في بعض التشريعات العربية

1- تعريف وثيقة الشحن في التشريع البحري المصري:

إعترف القانون المصري الجديد رقم 8 لسنة 1990 بالسند الشحن بنصه في الفقرة الأولى(01) من المادة 199 منه، على أنه: "يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عقد تسلم البضائع سند الشحن"².

كما نصت الفقرة الرابعة (04) من المادة ذاتها على طريقة تحويل سند الشحن إلى سند "مشحون" بمعنى أن البضاعة سُحنت فعلا على ظهر السفينة وبالتالي يصدر سند مشحون، وذلك بنصها على أنه: " للشاحن أن يطلب من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على سند الشحن يقيد حصول الشحن فعلا على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن"³.

إن القانون المصري ، شأنه شأن معاهدة بروكسل لعام 1924 لسندات الشحن، فإذا ملك يطلب الشاحن من الناقل وضع بيان على هذا السند يقيد حصول الشحن فعلا على سفينة أو سفن معينة، فإن عقد النقل البحري يبقى محكوما بسند الشحن ، وهو سند من أجل الشحن كما أسلفنا⁴.

1- BONNASSIES (Pierre), SCAPEL (Christiant), Traité de droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, EJA, (LGDJ), Paris, 2006, p 601.

Loi N° 66-420 du 18/06/1966, journal officielle de la république français N° 5206 du 24/06/1966, chapitre II, Art : « le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissance ».

2- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، مرجع سابق، ص 30.

3- مرجع نفسه، ص 30.

4- مرجع نفسه، الصفحة نفسها.

2- وثيقة الشحن في التشريع البحري الأردني:

كغيرها من التعريفات الأخرى التي لم تخرج عن مضمون ما جاء به تعريف المشرع الأردني لسند الشحن، حيث قام بتعريفه في قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

وضع المشرع الأردني التعريف القانوني لسند الشحن تحت مسمى "وثيقة الشحن" بصدور نص المادة 200 منه ، والتي جاء فيها: " إن وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الريان وهي تنظم على نسخ ثلاث: نسخة للواسق وثانية للمرسل إليه وثالثة للريان..."¹.

الملاحظ أن المشرع الأردني إهتم كثيرا بوثيقة الشحن، بحيث أنه فصل فيها جيدا وذلك بذكر تعريف قانوني لها كما سبق وأن أشرنا، كما عدّد بياناتها بالتفصيل، ولم يفوت ذكر حالات إستخدامها كإثبات والحالات التي لا تصلح فيه أن تكون وثيقة الشحن من أدلة إثبات....الخ.

الفرع الثالث

وثيقة الشحن في التشريع البحري الجزائري

خصص المشرع الجزائري فصلا كاملا لوثيقة الشحن وهو الفصل الثاني من القانون البحري الجزائري رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، وتبدأ مواد من المادة 748 إلى غاية 769 منه، لكن لم يعط أي تعريف واضح ودقيق لوثيقة الشحن، بل ركز أكثر على أهمية ووظيفة وثيقة الشحن إلى جانب تبيان بياناتها وشرح طريقة استغلالها.

غير أنه من خلال المادتين 748 و749 من القانون البحري رقم 98-05، يمكن القول أن وثيقة الشحن إيصال أو محرر يقوم الناقل أو ممثله بالتوقيع عليه وتسليمه إلى

1- القانون رقم 12 لسنة 1972، المتضمن قانون التجارة البحرية الأردني المتواجد على الموقع الإلكتروني التالي: Maritime commerce law.fr تم الإطلاع عليه يوم 2024/03/02، على الساعة 10:00.

الشاحن، وذلك عند تمام عملية شحن ووضع البضاعة على ظهر السفينة¹.
يوجب المشرع الجزائري من خلال الفقرتين الأولى (01) و الثانية (02) من المادة 760 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أن "يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ". أن توقع نسخ وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن، خلال أربع وعشرون ساعة (24سا) من تحميل البضاعة، وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة، كما يجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة من هذه الوثيقة.
كما يجب تبيان عدد النسخ الصادرة وترقم كل النسخ، كما بين عليها تاريخ ومكان إصدارها، حيث تخول النسخة الموقعة من قبل الناقل والشاحن الحامل الشرعي لها، الحق في تسلم البضاعة والتصرف فيها².

الفرع الرابع

وثيقة الشحن الإلكترونية

لقد عرف عالم التجارة تطورا تكنولوجيا طيبيرا، فالتجارة أصبحت اليوم تجارة إلكترونية، والمستندات التجارية أصبحت بيانات إلكترونية بما فيها وثيقة الشحن البحرية، ظهرت هذه الأخيرة ابتداء من القرن الواحد والعشرون (21)، وذلك نظرا لوجود وسائل نقل معلومات متطورة تختصر الزمن والمسافات، أصبح يمكن إبرام عقود مثل النقل باستخدام الأنترنت، الحاسوب أي عدة طرق إتصالات متنوعة، هذا ما أدى إلى تطور وثيقة الشحن من الورقية إلى الإلكترونية. (أولا) تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية، (ثانيا) موقف المشرع الجزائري من وثيقة الشحن الإلكترونية، (ثالثا) خصائصها.

1- بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000، ص 26.

2- أنظر الفقرتين الأولى (01) والثانية (02) من المادة 760 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر.

أولاً: تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية

تكتب وثيقة الشحن بطريقتين إما كتابة تقليدية أي على ورقة كما تكتب كتابة إلكترونية فتقدم على شكل بيانات واردة في رسالة، يمكن القول أن وثيقة الشحن الإلكترونية هي رسالة واحدة أو أكثر تتضمن مجموعة من المعلومات موقّعة من الناقل تقيد إستلامه البضاعة من الشاحن، أو هو عبارة عن رسالة بيانات، تتضمن مجموعة من المعلومات موقّعة من الناقل تقيد إستلامه البضائع¹.

لقد أوردت الفقرة 18 من المادة الأولى (01) من إتفاقية الأمم المتحدة، السالفة الذكر، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً²، تعريفاً لوثيقة الشحن الإلكترونية " يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة إتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أحر يسجل النقل الإلكتروني إيان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني والتي:

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

- تثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه"³.

ثانياً: موقف المشرع الجزائري من وثيقة الشحن الإلكترونية

لم يعرف المشرع الجزائري وثيقة الشحن الإلكترونية، بل، إعترف بالكتابة الإلكترونية في المادة 323 مكرر من القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم، السالف الذكر، ممّا يوحي إعترافه بهذه الوثيقة.

1- مولاي بلقاسم، "وثيقة الشحن الإلكترونية ونظام التبادل البيانات الإلكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، 2014، ص 99.

2- إتفاقية روتردام، إتفاقية الأمم المتحدة، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، سالفة الذكر.

3- مولاي بلقاسم، "وثيقة الشحن الإلكترونية ونظام التبادل البيانات الإلكتروني"، مرجع سابق، ص 100.

إعتمادا على المصطلحات المستعملة من طرف المشرع الجزائري بيانات وثيقة الشحن التقليدي تصلح جميعا لإيرادها في وثيقة الشحن الإلكتروني، غير أنه يثور إشكال بخصوص إضافة بيان مشحون في وثيقة الشحن الإلكتروني، حيث يمكن مطالبة الشاحن إضافة بيان مشحون في وثيقة الشحن بعد وثيقة الشحن الإلكتروني واستلام الشاحن له عبر الحاسب الآلي، الأمر الذي جعل البعض يعتقد أن النسخة التي تحمل هذا البيان نسخة ثانية من وثيقة الشحن تختلف عن الشحنة الأولى، مما يترتب عنه تجزئة وثيقة الشحن وهو ما رفضه جانب من القضاء الفرنسي¹.

ثالثا: خصائص وثيقة الشحن الإلكترونية

تتميز وثيقة الشحن الإلكترونية بثلاثة خصائص تتمثل في: إبرامها عن بعد وبوسائط إلكترونية (1)، جمعها بين خاصيتي الدولي والداخلي (2)، تمييزها بخصوصية من حيث آثاره ووفائه (3).

1- إبرامها عن بعد وبوسائط إلكترونية :

لا يوجد إختلاف بين وثيقة الشحن التقليدية ووثيقة الشحن الإلكترونية من حيث البيانات يختلفان من حيث طريقة إبرامها ، فوثيقة الشحن الإلكترونية يتم إبرامها باستخدام الوسائط الإلكترونية التي تعتبر بمثابة الأرضية التي يعتمد في الوجود عليها، كما يتم عن بعد حيث أن الإيجاب والقبول يتم فيه دون تلاقي الشاحن والناقل في مجلس واحد، بل، عن طريق وسيلة من وسائل الإتصال الحديثة وهو يعد بمثابة مجلس افتراضي، أي عدم الحضور المادي المتعاصر لأطرافه في لحظة تبادل الرضا بينهم، فهو يتم عبر وسيلة أو أكثر من وسائل الاتصال عن بعد، وعلى ذلك لا يمكن التأكد من مجموع العناصر القانونية التي يتطلبها العقد المبرم بالطرق التقليدية، كالتحقق من أهلية الأطراف ومكان إبرام العقد وتاريخ الوثائق وصفة المتعاقد.

1- بورطال أمينة، "وثيقة الشحن الإلكتروني"، المجلة الجزائرية لقانون الأعمال، المجلد 02، العدد 01، سبتمبر 2021، ص 233.

2- جمعها بين خاصيتي الدولي والداخلي:

يعتبر عقد النقل البحري الإلكتروني داخليا متى كان التعامل الإلكتروني تم تداول البيانات بالوسائط الإلكترونية داخل الدول ذاتها، ويكون دوليا عند إعمال المعيارين الإقتصادي والقانوني، وذلك لما يكون المتعامل بالوسائط الإلكترونية في دولة ومورد الخدمة في دولة ثانية ومقر الشركة التي تعالج البيانات في دولة ثالثة¹.

3- تمييزها بخصوصية من حيث آثارها ووفائها:

نتجت عن استعمال وثيقة الشحن الإلكترونية آثار مهمة من حيث الإثبات من جهة ومن حيث الوفاء من جهة أخرى، فيما يخص الإثبات تعتبر الكتابة بالطريقة التقليدية على الورق هي الأساس بينما أصبحت تتم في هذا النوع من الوثائق بالكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، وبالتالي بات يُعترف به في النطاق العملي كوثيقة قانونية لإثبات عقد النقل البحري، أما فيما يخص الوفاء حلتّ النقود الإلكترونية محلّ النقود العادية من خلال وسائل الدفع الحديثة كالبطاقات البنكية وغيرها².

المطلب الثاني

بيانات وثيقة الشحن

تعتبر وثيقة الشحن كإيصال بإستلام البضائع، وهو الدور الأبرز لها، فالناقل البحري هو من يتولى إصداره محددًا فيها حالة البضاعة التي يستلمها من الشاحن أو وكيله، ومظهرها الخارجي.

فضلا عن أنها تتضمن بيانات تخص العلامات والبيانات الرئيسية للبضاعة (الفرع الأول)، وباعتباره أن للناقل تحفظات فحتوي وثيقة الشحن أيضا على بيانات ثانوية (الفرع الثاني).

1- مولاي بلقاسم، وثيقة الشحن الإلكترونية ونظام تبادل البيانات الإلكتروني، مرجع سابق، ص 101.

2- مرجع نفسه، ص ص 101-102.

الفرع الأول

البيانات الرئيسية لوثيقة الشحن

لم تتوصل النصوص الدولية ولا الداخلية لوضع قائمة نهائية محددة للبيانات الواجب ذكرها في وثيقة الشحن، هذا ما يفيد أنه يمكن للأطراف أن يدرج فيها كل البيانات التي يرونها مناسبة¹.

طبقا للفقرة الثالثة (03) من المادة الثالثة (03) من معاهدة بروكسل لعام 1924، يلتزم الناقل بأن يثبت في سند الشحن مع البيانات المعتادة التي يثبتها فيه البيانات الثلاثة الآتية: العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة (أولا)، وعدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن (ثانيا)، حالة البضاعة وشكلها الظاهر (ثالثا).

أولا: العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة

يدرج الناقل البحري هذه البيانات في سند الشحن طبقا لما يقدمه الشاحن كتابة قبل البدء في الشحن، على أن تكون البيانات واضحة وتظل قراءتها ميسورة طول الرحلة². إذا لم يقم الشاحن بوضع العلامات أو البيانات بشكل واضح، فإن الناقل البحري يثبت تحفظا على سند الشحن وذلك يستفيد هذا الأخير في ميناء الوصول من حلة الإعفاء من المسؤولية

ثانيا: عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن

يلتزم الناقل البحري بذكر إما العدد أو الكمية أو الوزن حسب نوعية البضاعة، إعمالا بالمعاهدة فلا يجوز للشاحن أن يطالب الناقل بإثبات كل هذه البيانات، أما إذا قبل الناقل البحري إثباتها جميعا فإنه يلتزم بتسليم الضائع طبقا لجميع البيانات التي ذكرها في السند بوضوح.

1- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 510.

2- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، ص ص 142-143.

ثالثا: حالة البضاعة وشكلها الظاهر

لا يلتزم الناقل أو الریان طبقا للمعاهدة إلا بذكر المظهر الخارجي للبضاعة في سند الشحن، أما حالة البضائع الداخلية وكل ما يتعلق بنوعها وجودتها فلا شأن له به، فالناقل غير مسؤول إلا عن الحالة الخارجية للبضائع وأنه غير ملزم إلا بالتحقق من هذه الحالة¹. أدرج المشرع الجزائري في المادة 752 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، سالف الذكر².

البيانات الواجب توفرها في وثيقة الشحن كالتالي:

أ- 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 أو تخزينها.

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة.

ج- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة³.

لم تشترط المادة 752 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر، في وثيقة الشحن إسم كل من الناقل البحري والشاحن والغرض من ذلك أن المشرع يعتبر مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على مدتها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح⁴.

1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، ص 144.

2- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج. عدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، ج.ر.ج. عدد 46، الصادر بتاريخ 18 غشت 2010.

3- أنظر المادة 752 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر.

4- أنظر المادة 754 من القانون نفسه.

يُفهم من صياغة البيانات الواردة في المادة 752 من القانون البحري الجزائري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر، أنها بيانات واردة على سبيل المثال لا الحصر¹، مما يعني أن بإمكان الأطراف إضافة أي بيانات أخرى يرونها مناسبة.

كما نصت المادة 760 من القانون ذاته المذكور أعلاه، على أنه: " يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، ويبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ"².

نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يحدد عدد النسخ التي يجب إصدارها، وإنما ترك ذلك لحرية الأطراف وحسب ما يحتاجه الشاحن.

تظهر الحكمة من إصدار نسخ لوثيقة الشحن أن عقد النقل البحري لا يمكن إثباته إلا بالكتابة.

تعد وثيقة الشحن دليل الإثبات الكتابي الجوهري في مجال نقل البضائع بحرًا، لهذا يجب توفر هذا الدليل لدى طرفي العقد ومن له مصلحة في تنفيذ النقل. كما تتجلى الفائدة من وجود نسخ ووثيقة الشحن في تفادي مخاطر الضياع والسرقة وبوجه خاص أوقات الحروب والأزمات الدولية³.

الفرع الثاني

البيانات الثانوية لوثيقة الشحن (التحفظات)

مما سبق، يتبين أنّ المشرع الجزائري إشتراط بيانات يقدمها الشاحن عن البضاعة، وهذه البيانات لها أهمية كبيرة فعادة ما يتم حساب أجرة النقل على أساس هذه البيانات، وعلى الأساس نفس أيضا يقدر المرسل إليه قيمة التعويضات المطلوبة من الناقل بسبب

1- بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 26.

2- أنظر المادة 760 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر.

3- فتاحي محمد، " دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري"، مجلة الحقيقة، العدد 32، جامعة أدرار، (د.س.ن)، ص 10.

هالك البضاعة أو تلفها¹.

تُدون البيانات الخاصة بالبضائع في وثيقة الشحن على أساس تصريح الشاحن، وتكون كتابة بحيث يقدمها الشاحن إلى الناقل.

بما أن البضاعة يجب أن تشحن بسرعة حتى لا تظل على الرصيف فترة طويلة، وحتى لا تتعطل السفينة عن السفر، فإن الناقل لا يملك الوقت الكافي للتحقق من البيانات المقدمة من طرف الشاحن والخاصة بالبضائع.

ذلك للتأكد ما إذا كانت البيانات المقدمة صحيحة إن كانت البضاعة مجهولة الوزن أو مجهولة الكمية أو المقاس، أو المحتويات أو الحالة أو القيمة، ولما كان لوثيقة الشحن حجية الإثبات بما ورد فيها من بيانات، وليتمكن الناقل من إثبات العكس عند الضرورة، فله الحق في إدراج تحفظات في وثيقة الشحن تجاه البيانات الواردة فيها، حتى لا يكون لهذه الأخيرة حجية في الإثبات في حالة تمسك الشاحن بها لإثبات أي تلف في البضاعة.

على هذا، فإذا اكتُشف عجز أو تلف في البضاعة عند الوصول، فلا تكون وثيقة الشحن دليل على أن الناقل قد تسلم البضاعة كما هي موصوفة فيها².

لقد قضى القانون البحري الجزائري، وكذا معاهدة بروكسل لعام 1924، السالفا الذكر يبطلان هذا النوع من التحفظات كقاعدة عامة، إلا أنه يرد على هذه الأخيرة استثناءات وهي:

1- إذا كانت لدى الناقل أسباب جدية للشك في صحة هذه البيانات (المقدمة من طرف الشاحن).

2- إذا لم تكن للناقل الوسائل المعقولة للتحقق منها.

1- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002، ص 311.

2- مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 24.

وفقا لنص المادتين 755 و756 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر، والفقرة الثالثة (03) من المادة الثالثة (03) من معاهدة بروكسل لعام 1924، السالفة الذكر فإن هذه التحفظات تخص برفض تسجيل بيانات معينة على وثيقة الشحن، أو إدراج بيانات ملائمة وفقا للحالتين لنفس، كذلك إذا كان الناقل قد تسلم البضائع محزومة لأجل نقلها يجوز له أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه لا علم له بمحتواها¹.

إنّ التحفظات التي تدرج في وثيقة الشحن، إذا كانت صحيحة بأن توافرت الأسباب تعمل على الشك في صحة البيانات المقدمة من طرف الشاحن، أو لم تتوافر لدى الناقل الوسائل لتحقيق منها، لا يترتب عنه عدم مسؤولية الناقل عن كل عجز أو تلف يثبت في البضاعة عند الوصول، بل أنها تفرض حجية وثيقة الشحن فيما يتعلق بوزن البضاعة أو عددها أو كميتها أو حالتها، وتقييم قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف، إنما لاحق البضاعة قبل الشحن، على أنّ هذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه دحضها بالدليل العكسي، وذلك بإثبات الوزن الحقيقي للبضاعة أو عددها، أو حالتها عند الشحن، والتأكيد أن العجز أو التلف الذي حلّ بالبضاعة ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعه، وللمرسل إليه ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن².

1- بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 30.

2- مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مرجع سابق، ص 24.

المبحث الثاني

أحكام وثيقة الشحن

وثيقة الشحن البحري وثيقة قانونية أساسية في عمليات نقل البضائع عبر البحر، وتؤدي وظائف متعددة منها إستلام البضائع كما تنتوع أنواع هذه الوثيقة لتشمل القابلة للتداول، غير قابلة للتداول ومن حيث التحفظات (المطلب الأول).

تفرض هذه الوثيقة إلتزامات معينة على كل من الشاحن والناقل حيث يلتزم الشاحن بتقديم البضائع بشكل صحيح ودفع التكاليف المتفق عليها بينما يلتزم الناقل بنقل البضائع بأمان وتسليمها في الوجهة المحددة، مما يضمن حقوق جميع الأطراف ويسهل العمليات التجارية الدولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

وظائف وأنواع وثيقة الشحن

وظائف وثيقة الشحن متعددة وهامة (الفرع الأول)، ولها أنواع عديدة (الفرع الثاني)، حيث كل نوع منها يؤدي دورا حيويا في تسهيل التجارة البحرية وضمان حقوق الناقل والشاحن.

الفرع الأول

وظائف وثيقة الشحن

يمكن إستخلاص ثلاث وظائف أساسية لوثيقة الشحن هي أداة لإثبات شروط وعقد النقل (أولا) ، هي دليل إثبات على ملكية البضاعة (ثانيا)، هي أداة إستلام البضاعة لنقلها للبحر (ثالثا).

أولا: وثيقة الشحن أداة لإثبات شروط وعقد النقل

من خصائص عقد النقل البحري هو أنه عقد رضائي ينعقد بناء على إرادة الشاحن والناقل، فجواه هو نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى المرسل إليه أو الجهة أو الهيئة المخولة بتفريغ البضائع، ولا تعدّ الكتابة المنصوص عليها بالمادة 198 شرطا لإنعقاد، بل، هي

متطلب لإثبات الوثيقة في الإيجاب أو القبول، كما لا يلزم إثبات الإيجاب والقبول بمحرر واحد، وإنما تكفي مثل المحاكمات والإقرار الصادر بين الطرفين¹.

تعتبر حجية وثيقة الشحن حجية كاملة في الإثبات فيما بين طرفيه الشاحن والناقل كما هو منصوص عليه المادة 761 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، كما تكون له حجية على الغير بالبيانات الموجودة فيه كالمرسل إليه والمؤمن على البضائع، إلا أن الغير يستطيع إقامة دليل على ما يخالف الوثيقة بجميع طرق الإثبات لأنه لم يكن طرفاً في الوثيقة وذلك تطبيقاً للقواعد العامة، واشترط القانون بتحرير وثيقة الشحن وتضمينها نوع البضاعة ووزنها وحالتها عند تحميلها.

ومن غاية تحرير وثيقة الشحن هو إثبات عقد النقل بوسيلة إثبات قاطعة لا مجال للطعن بها، أو بشروطها إلا بالتزوير وتعني لمن تمسك بها عن أية وسيلة إثبات أخرى، وتحرير وثيقة الشحن قد يؤدي للمستوردين والمصدرين دوراً آخر في عمليات فتح الاعتماد المستندي وإجراءات تسديد ثمن البضاعة².

ثانياً: وثيقة الشحن دليل إثبات على ملكية البضاعة

تمثل وثيقة الشحن البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حاملها بمثابة حائز للبضاعة³، ويترتب عن إعتبار وثيقة الشحن كدليل لملكية للبضاعة، إمكانية بيع البضاعة أو رهنها وهي في البحر، إذ أن بإمكانية الحامل الوثيقة الشحن بيع البضاعة للمشتري أو رهنها عن طريق تسليم وثيقة الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن، وعلى هذا الأساس فإنّ البضاعة لا تُسَلَّم إلاّ لمن كانت لديه حيازة وثيقة الشحن⁴.

1- محمود، محمد عيابنة، مرجع سابق، ص 80.

2- محمود، محمد عيابنة، مرجع نفسه، صفحة نفسها.

3- كمال حمدي، القانون البحري، منشأ المعارف، مصر، 1997، ص 25.

4- عادل على المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، د.س.ن، ص 100.

ثالثاً: وثيقة الشحن أداة إستلام البضاعة لنقلها للبحر

تمثل وثيقة الشحن إيصالاً بإستلام البضاعة من الناقل وفي بعض الحالات يتم إستلام البضاعة قبل شحنها على متن السفينة، فيتم إثبات واقعة الإستلام ودخول البضاعة في عهدة الناقل وإذا كانت بمراحل الشحن فيتم إثبات واقعة التسليم والشحن أيضاً، وفي الحقيقة فإنّ وصل الاستلام يثبت ثلاثة أمور مهمة تتعلق بالشحنة وهي كمية البضائع المسلمة للناقل وحجمها، وبيان علامات البضائع المسلمة وحالة البضاعة المسلمة وحالة البضاعة ويقع عبء الإثبات على عاتقه¹.

الفرع الثاني

أنواع وثيقة الشحن

يمكن تصنيف وثيقة الشحن إلى نوعان من حيث طرق تداولها (أولاً)، من حيث التحفظات الواردة فيها (ثانياً).

أولاً: أنواع وثيقة الشحن من حيث طرق تداولها

نصت المادة 758 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، على أنه: " يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية،

ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله لوثيقة شحن لأمر،

ج- لحاملها.

إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن".

حسب نص المادة 758 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف

الذكر، تصدر وثيقة الشحن إما في شكل إسمي (1)، أو تصدر لأمر شخص (2)، أو تكون

للحامل (3)، وهناك أيضاً وثيقة الشحن الإلكترونية(4)

1- محمود، محمد عيابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، مرجع سابق، ص 81.

1-وثيقة الشحن الإسمية:

تأتي وثيقة الشحن الإسمية في حالة عدم وجود إسم المرسل إليه بجانب عبارة لأمر أو في حالة إذا كانت عبارة لأمر مشطب عليها فهنا تصيح وثيقة الشحن لشخص مسمى. تكون وثيقة الشحن الإسمية غير قابلة للتداول ولا تسلم البضاعة من قبل الريان إلا للشخص الذي صدرت الوثيقة بإسمه، في حال عدم النص على خطر تداوله أو حوالته قد ينتقل للغير عن طريق حوالة الحق¹، وهذا ما نصت عليه المادة 239 من القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم²، إذ جاء فيها أنه: " يجوز للدائن أن يحول حقه لشخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون، أو إتفقا المتعاقدين، أو طبيعة الإلتزام وتتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين".

2-وثيقة الشحن لأمر:

تعتبر وثيقة الشحن لأمر الأكثر إستعمالا فتكون قابلة للتداول بالتظهير، ونص القانون على إشتراط ذكر عبارة قابل للتداول، وتوقيع حامل السند هو تظهير ناقل الملكية وإذا تم تظهيره على بياض فيعتبر أنه مظهرا للحامل، وهذا النوع من الوثائق أكثر ملائمة لحاجات التجار أصحاب البضائع، حيث يستطيع بيع البضاعة قبل وصولها، وبمجرد تظهيرها ينتقل حق الملكية للمظهر إليه من وقت توقيعها من المظهر وتسلم البضاعة لحامل الوثيقة الذي يجوزه بحكم التظهير.

كما تنتقل المصلحة التأمينية للمظهر إليه بمجرد التوقيع له من المظهر المالك الأصلي، على أنه لا تضامن بين الموقعين على وثيقة الشحن لأن البضائع المشحونة تنتقل من يد إلى أخرى بسرعة وفي أماكن مختلفة، كما لا يجوز للريان الإحتجاج في مواجهة المظهر إليه بالدفع التي له قبل الشاحن المظهر، إذ قاعدة عدم جواز الإحتجاج بالدفع

1- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 323.

2- أمر 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج. عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل و متمم.

على الحامل حسن النية تتطبق على إنتقال وثيقة الشحن بطريق التظهير كما هو الحال في الأوراق التجارية¹.

3- وثيقة الشحن لحاملها:

هذا الشكل نادر في الحياة العملية نظرا للخطر الذي يمكن أن يتعرض له صاحبه حالة فقدان أو سرقة حيث أن هذا الشكل يصدر دون أن يحمل إسم المرسل إليه². إذا أصدرت وثيقة الشحن لحاملها فيتم تداولها عن طريق التسليم أو المناولة (من يد إلى يد) دون كتابة أي بيان إضافي، ويعتبر حاملا شرعيا للوثيقة الشخص الذي يجوز الوثيقة وهو الذي يكتسب في مواجهة الناقل البحري صفة المرسل إليه، فيجوز له تسليم البضاعة³.

ثانيا: أنواع وثيقة الشحن من حيث التحفظات الواردة فيها

هناك نوعان لوثيقة الشحن من حيث التحفظات: وثيقة الشحن النظيفة (1) ووثيقة الشحن غير النظيفة (2).

1- وثيقة الشحن النظيفة:

وثيقة الشحن النظيفة هي الوثيقة التي تحتوي على جميع المعلومات التي تم الإتفاق عليها بينما بين الناقل والشاحن ، بمعنى أن كافة البيانات التي وردت في وثيقة الشحن المتعلقة بالبضاعة صحيحة وخالية من لتحفظات، فإن دون الريان البيانات المتعلقة بالبضاعة في وثيقة الشحن دون أن يدرج أية ملاحظات أو تحفظات عن البضاعة، وذلك طبقا لما صرّح بها من قبل الشاحن فهنا تعتبر وثيقة الشحن نظيفة بمعنى أن كافة البيانات التي وردت فيها متعلقة بالبضاعة صحيحة⁴.

1- محمود، محمد عيابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، مرجع سابق، ص ص 78-79.

2- المرجع نفسه، ص 79.

3- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأ المعارف، القاهرة، 1983، ص 127.

4- بودان نسرين، بودان خديجة، مرجع سابق، ص 15.

2- وثيقة الشحن غير النظيفة:

وثيقة الشحن غير النظيفة هي الوثيقة التي تحتوي على عدّة من التحفظات يدون فيها الناقل ما شاهده من عيوب تخصّ حالة البضاعة كتدوين حالة التغليف السيئة أو الإشارة إلى الصدأ على قضبان الحديد المنقولة، فإذا ثبت للربّان أنّ هناك نقصاً في الوزن البضاعة أو حالتها أو في عددها أو تلف جزء منها أو أن تعبئتها أو تغليفها معيباً، فله أن تُسجّل هذه التحفظات صراحة وذكر الوزن أو العدد الحقيقي أو الإشارة إلى سوء التغليف والتعبئة، وإذا لم يكن العيب أو النقص أو التلف واضحاً للربّان ولديه أسباب وجيهة للشك بحالة البضاعة فله أن يفرض ما يدلي به الشاحن، وقد سمح له القانون بتضمين الوثيقة تحفظاً عاماً كالقبول أن البضاعة حسب ما قيل إنّها بحالة جيدة، أو أن العدد والوزن والحالة مجهولة، هذه العبارة تفقد وثيقة الشحن قوتها، ولا تعتبر نظيفة.

يقع على الناقل البحري ذكر أسباب وجيهة للشك ومبررة للتحفظات كعدم وجود وقت كاف نتيجة التأخر للشاحن بإحضار البضاعة لفحصها والإضرار إلى الإبحار أو عدم توفر الخبرة الكافية للكشف عن البضاعة، إلا أن الشاحن قد يصّر على إصدار وثيقة الشحن نظيفة لما لذلك أهمية إئتمانية، أو أنّ عقد البيع تضمن شرطاً بان يكون من أوراق الإعتماد المستندي وثيقة شحن نظيفة¹.

المطلب الثاني

التزامات الناقل والشاحن في وثيقة الشحن

يعتبر عقد النقل البحري عقد ملزم للجانبين، وبمجرد إنعقاده تتولد التزامات متبادلة لكلا الطرفين الناقل البحري من جهة والشاحن من جهة أخرى .

تعتبر التزامات الناقل والشاحن المنبثقة عن وثيقة الشحن من المحاور الرئيسية التي تُبنى عليها هذه العلاقة القانونية. يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع إلى الوجهة المحددة

1- محمود، محمد عيابة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، مرجع سابق، ص ص 82-83.

وتسليمها في حالة سليمة، متحملاً مسؤولية أي تلف أو فقدان قد يحدث أثناء النقل، ما لم يكن هناك استثناءات مذكورة في وثيقة الشحن (الفرع الأول). بالمقابل، يقوم الشاحن بتسليم البضائع للناقل ويُفترض أن تكون البضائع في حالة جيدة ومتوافقة مع الوصف المحدد في الوثيقة. بالمقابل، يلتزم الناقل بنقل البضائع إلى الوجهة المحددة وتسليمها في حالة سليمة، متحملاً مسؤولية أي تلف أو فقدان قد يحدث أثناء النقل، ما لم يكن هناك استثناءات مذكورة في وثيقة الشحن (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التزامات الناقل البحري

تقع على عاتق الناقل البحري عدة التزامات يمكن لنا تصنيفها بحسب ترتيبات عملية النقل إلى التزامات قبل الرحلة البحرية (أولاً)، أثناءها (ثانياً)، وأخيراً بعد قيامها (ثالثاً).

أولاً: التزامات الناقل البحري قبل بدأ الرحلة البحرية

تتمثل التزامات الناقل البحري قبل بدء الرحلة بتقديم سفينة صالحة للملاحة (1)، وشحن البضاعة ورسها (2)

1- تقديم سفينة صالحة للملاحة:

من التزامات الناقل البحري تهيئة سفينة تكون صالحة للملاحة البحرية والتجارية، ويقصد من عبارة صالحة خلوها من العيوب التي تمنعها من مواجهة أخطار البحر المتوقعة، وكذلك تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤن والأدوات وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة، ولا يكفي أن تكون هذه السفينة صالحة ملاحياً فقط، بل، يجب أن تكون أيضاً مهيئة بالوسائل اللازمة لجعلها صالحة للملاحة التجارية، لذا يتطلب من الناقل إعداد العنابر والعرف المبردة لحفظ البضائع المتفق على نقلها، ويُسأل الناقل عن أي ضرر يصيب البضاعة يعود إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية أو التجارية¹.

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 82-83.

إضافة إلى هذا، هناك الصلاحية القانونية التي تتمثل في تزويد السفينة بكل الوثائق الخاصة هذا ما نصت عليه المادة 189 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم السالف الذكر، إذ جاء فيها أنه: " كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية، وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي: شهادة الجنسية، دفتر البحارة ، رخصة أو بطاقات المرور"¹.

2-الإلتزام بشحن البضاعة:

شحن البضاعة، عملية مادية يُقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه تمهيدا لنقلها إلى ميناء الوصول.

الأصل تعود عملية شحن البضائع على متن السفينة للشاحن البحري، إلا أنه عادة ما يتولاها الناقل لمعرفته و دراسته وخبرته بهذه العمليات، إما إذا كانت سوانل كالبتروول مثلا فيكون شحنا بأنايبب خاصة، وقد تجري عملية الشحن بمضخات إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب، وعندما تكون السفينة بعيدة في رصيف التحميل، فإن عملية شحنها بالبضائع تكون بواسطة المواعين².

3-الإلتزام برصّ البضاعة:

يُقصد برصّ ترتيب البضاعة وتنظيمها في عناصر السفينة بطريقة فنية معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية، ويدخل في مفهوم الرصّ إقامة فواصل بين البضائع أو وضع قماش سميك عليها لوقايتها من إهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر³.

1- أنظر المادة 189 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر .

2- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 118-119.

3- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 335.

يقع على الناقل البحري مسؤولية التعويض عن الإضرار الناجمة عن الخطأ في عملية الرص، ولا يعفيه من هذه المسؤولية، إذا كانت عملية الرص قد قامت بها شركات إنتدبها الناقل البحري لهذا الغرض تحت أو تابعوه، لأنه في الحالتين يجب أن تكون عملية الرص تحت إشرافه¹.

ثانياً: إلتزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

تتمثل إلتزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية في: الإلتزام بنقل البضاعة (1)، الإلتزام بإيصال البضاعة بأمان (2)،

1- الإلتزام بنقل البضاعة:

لاشك أنّ جوهر عقد النقل البحري يكمن في تحريك البضائع من مكان إلى مكان آخر، لذلك فعلى الناقل البحري أن يلتزم بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه².

على الناقل البحري، إستناداً إلى هذا الإلتزام، أن لا يغير خط سير الملاحة بقصد الوصول بأسرع وقت، قد يعرض السفينة إلى مخاطر البحر لذا يمتنع على الرّبان القيام بذلك، وبعبارة أخرى سيحمل الأضرار الناجمة عن هذا التغيير ولا يعفيه من المسؤولية، سوى بعض الحالات التي يتوجب عليه إتيانها كحالة وجود عاصفة شديدة أو وجود جبل من الثلج أو محاولة إنقاذ أرواح بشرية، وهذه الحالات تبرّر ما يُعرف "بالإنحراف المعقول".

يتوجب على الناقل، أن يقوم بعملية النقل على متن بالسفينة نفسها التي شحنت بها البضائع ولا يحق له تغييرها في الطريق، إلا أنه في الأحوال التي تصبح فيها السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر ولأبي سبب كان، يجوز له استبدالها بسفينة أخرى لتكملة الرحلة البحرية، بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، ويشترط في هذه الحالة أن تكون السفينة

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 120.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 335.

الثانية صالحة للملاحة، وان يتخذ الناقل جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، أثناء عملية التفريغ من السفينة القديمة إلى السفينة الجديدة وإخطار الشاحن بذلك.

2- الإلتزام بإيصال البضاعة بأمان:

يقع على الناقل البحري، أثناء قيامه بواجب الإيصال البضاعة إلى الميناء المقصود، التزام المحافظة على البضاعة يلزم الناقل بتغطية البضاعة لإبعادها عن مياه البحر، وكذلك المحافظة عليها من مخاطر السرقة.

مطلوب من الناقل البحري، إيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه، إلا أنه إذا لم يتمكن من ذلك بسبب قوة قاهرة، كما لو كان هناك حصار بحري أو حجر صحي أو إضراب، فعليه في مثل الحالات، إيصالها إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه بأمان¹.

ثالثاً: التزامات الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية

يقوم الناقل في هذه المرحلة بتفريغ البضاعة إلى رصيف الميناء (1) وتسليمها إلى المرسل إليه أو الشاحن (2)

1- الإلتزام بتفريغ البضاعة إلى رصيف الميناء:

يُقصد بتفريغ البضاعة إنزالها من على السفينة إلى رصيف الميناء وهي عمل مادي يتم تحت إشراف الرّبان ولكن ذلك ليس من النظام العام، إذ يجوز أن يتم الاتفاق على أن يكون التفريغ من ضمن إلتزامات الشاحن أو المرسل إليه، إلا أنّ ذلك نادراً الحدوث، ويجب أن يتم خلال مدة معينة كما حددها العقد، وإلا حسب الأعراف البحرية في الميناء، ويتم إخطار المرسل إليه بوصول البضاعة إلى الميناء ويجب أن تتم عملية التفريغ بعناية فائقة لأنها جزء من عملية النقل².

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ص 120-122.

2- محمود، محمد عيابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، مرجع سابق، ص 90.

تتطلب عملية التفريغ من الناقل البحري، اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تعرض البضاعة لأي تلف أو هلاك، ويخلاف ذلك ستجعله مسؤولاً أمام الشاحن أو المرسل إليه عن كل ضرر يصيب البضاعة ناجم عن عملية التفريغ¹.

2- الالتزام بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه

يلتزم الناقل البحري بمجرد رسو السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة المستحوذة عليها إلى المرسل إليه أو الشاحن، والتسليم عملية قانونية ينتهي بتمامها تنفيذ عقد النقل البحري، وهو يختلف عن التفريغ الذي هو مجرد عملية مادية والتسليم قد يكون سابقاً على التفريغ إذا كان هذا الأخير على عاتق المرسل إليه، أما إذا كان التفريغ على عاتق الناقل البحري فيكون التسليم لاحقاً عليه، وتبرز أهمية التسليم في أنه يترتب عنه تغييراً جوهرياً في مركز أطراف عقد النقل، إذا تنتقل به مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل البحري إلى المرسل إليه².

يتوجب على الناقل البحري أن يتحقق من شخصية مستلم البضاعة، إذا أن تسليم البضاعة لشخص له الحق في استلامها لا يبرئ ذمته من التزام التسليم. والتسليم عادة يجري لمن كان حائزاً على وثيقة الشحن، فإذا كانت هذه الوثيقة اسمية يتوجب تسليم البضاعة لمن كان وارداً اسمه فيها أو لمن انتقلت إليه بطريق حوالة الحق، أما إذا كانت وثيقة الشحن لأمر فتسلم البضاعة لمن صدرت الوثيقة باسمه مقترناً بشرط الأمر أو إلى المظهر إليه، أما لو كانت وثيقة الشحن لحاملها إلتم الناقل بتسليم البضاعة إلى من يتقدم إليه ويبيده وثيقة الشحن لحاملها.

من ذلك يستطيع الناقل البحري أو نائبه أمين السفينة بتسليم البضاعة إلى أمين الحمولة، إذا كان مفوضاً من قبل الشاحن، وقد يحصل أحياناً أن يكون أمين السفينة ممثلاً

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 122.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 338.

للسفن البحري وبالوقت نفسه ممثلاً للشاحن، فيجري التسليم إليه ويكون مثل هذا التسليم صحيحاً¹.

الفرع الثاني

التزامات الشاحن

تتمثل التزامات الشاحن في تسليم البضاعة إلى الناقل البحري لأجل شحنها في السفينة (أولاً)، ودفع أجرة النقل المتفق عليها بموجب عقد النقل البحري (ثانياً).

أولاً: الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري

لقد جاء في نص المادة 772 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر أنه: " يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والمكان المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها".

يتضح من خلال المادة المذكورة أعلاه أن إلتزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل البحري يكون في المكان والزمان المتفق عليه بين الطرفين أو حسب العرف في ميناء التحميل، ويترتب عن إخلال الشاحن بهذا الإلتزام وجوب التعويض إن كان له مقتضى، وقد ترك المشرع البحري مسألة تقدير هذا التعويض لإتفاق الطرفين أو لحكم القواعد العامة عند عدم الاتفاق، ومع ذلك فقد اشترط ألا تزيد قيمة التعويض في كل الأحوال على مقدار الأجرة².

ثانياً: الإلتزام بدفع أجرة النقل

أجرة النقل هي عبارة عن المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه، في

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 123.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 325

مقابل نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول¹، بعد تحديدها (1)، وأثر الحوادث البحرية عليها (2)، و ضمانات الوفاء بها (3).

1- تحديد أجره النقل:

إن تحديد أجره النقل يخضع للاتفاق الجاري بين الناقل البحري والشاحن في عقد النقل البحري، ولأطراف مطلق الحرية في تحديدها، على أن عدم تحديدها لا يؤدي إلى إعفاء الشاحن منها، وإنما في هذه الحالة يتم الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن وفي عقد النقل البحري، جرت العادة على تحديد أجره النقل، إما بمبلغ شامل عن البضاعة المنقولة، أو على أساس وزن البضاعة أو مقدارها أو حجمها².

2- أثر الحوادث البحرية على التزام دفع أجره النقل:

هناك ثلاثة حوادث بحرية تؤثر على التزام الشاحن بدفع أجره النقل هي: القوة القاهرة (أ)، إهمال الناقل البحري (ب)، هلاك البضاعة (ج).

أ- القوة القاهرة:

إذا هلكت البضاعة بسبب قوة القاهرة أو حريق أو أعمال الحرب، فلا تستحق أجره النقل، هذا ما نصت عليه المادة 798 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، وهذا الحكم مخصص لتطبيق للقواعد العامة التي تقضي بأنه إذا استحال على أحد الطرفين تنفيذ التزامه، وانقضى التزامه في الوقت نفسه التزام الطرف الآخر نظرا للتقابل والارتباط بين الالتزامين³.

لكن هناك استثناءات ترد عليها في المادة 798 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، والتي تنص على أنه: " لا تستحق أية أجره حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 113.

2- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع نفسه، ص 114.

3- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010، ص 321.

جراء عمل منسوب إلى الشاحن"¹.

ب- إهمال الناقل البحري:

طبقا لما جاء في المواد 770، 772، 775 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، في حالة عدم قيام الناقل البحري بالتزاماته الملقاه على عاتقه من بداية استلام البضائع إلى غاية تسليمها فإن حقه يسقط².

ج- هلاك البضاعة:

إذا وصلت البضاعة أخيرا بسبب القوة القاهرة أو أصابها نقص في كميتها أو قيمتها أثناء السفر، التزم الشاحن بدفع أجره النقل كاملة، فطالما أوفى الناقل البحري بالتزاماته بنقل البضاعة فإنه يستحق أجره النقل كلها، وليس بإمكان الشاحن أن يدرأ التزاماته بأداء أجره النقل بالتخلي عن البضاعة للناقل البحري³.

ثالثا: ضمانات الوفاء بأجرة النقل

أقر المشرع الجزائري ضمانات في حالة عدم الوفاء بأجرة النقل تتمثل في حق الإمتياز (1)، وحق حبس البضاعة(2).

1- حق الإمتياز:

للناقل البحري امتياز على البضائع، ضمانا لديون أجره الحمولة أو المكافحات الأخرى الناتجة عن عقد النقل البحري و مصاريف التفريغ و كذلك التعويض من جراء البضاعة من قبل المرسل إليه وكذا مصاريف إيداعها في المستودعات¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 201.

2- حق حبس البضاعة:

إذ تنص المادة 792 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر،

1- أنظر المادة 798 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر.

2- أنظر المواد 770، 772، 775 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، سالف الذكر.

3- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 329.

على أنه: " يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق في نقل هذه البضاعة وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف...."¹

منح المشرع الجزائري للناقل البحري الحق في رفض تسليم البضائع إلى المرسل إليه حتى يتم دفع تكاليف النقل والمساهمة في الخسائر المشتركة، وذلك لحماية حقوق الناقل.

1- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، سالف الذكر

الفصل الثاني

المسؤولية المدنية للناقل البحري بموجب وثيقة الشحن

تعدّ وثيقة الشحن أحد الوثائق الأساسية في صناعة الشحن البحري، حيث تؤدي دوراً حيوياً في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، تمتاز هذه الوثيقة بحجية كبيرة في الإثبات حيث تحتوي على شروط وأحكام تنظم العلاقة بين الناقل والشاحن وتوفر توثيقاً رسمياً للتعاقد والاتفاقيات المبرمة بين الأطراف.

بالإضافة إلى ذلك، تعتبر وثيقة الشحن أساساً لتحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري، حيث تحدد الشروط والضوابط التي يجب أن يلتزم بها الناقل البحري أثناء عملية النقل، ومن خلال هذه الوثيقة يتم تحديد نطاق المسؤولية المدنية للناقل البحري في حاله وقوع أضرار أو خسائر للبضائع خلال النقل.

في هذا الفصل سنتناول قيام المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، وحجية وثيقة الشحن في الإثبات (المبحث الثاني).

المبحث الأول

قيام المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

تتحدد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع بناءً على أساس قانوني مستمد من الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى تنظيم عمليات النقل البحري وحماية حقوق الأطراف المعنية تشمل هذه الاتفاقيات اتفاقية بروكسل لعام 1924 (قواعد لاهاي)، اتفاقية هامبورغ لعام 1978، واتفاقية روتردام لعام 2009. وفقاً لهذه الاتفاقيات، يكون الناقل البحري مسؤولاً عن سلامة البضائع ونقلها بأمان، ويشمل ذلك تعويض التلف، الهلاك، أو التأخير في التسليم. ومع ذلك، فإن هناك حالات يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية المدنية إذا كان الضرر ناتجاً عن أسباب خارجة عن إرادته (المطلب الأول).

يتم تحديد التعويض القانوني في المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري وفقاً لنصوص قانونية تهدف إلى تحقيق توازن عادل بين حقوق الناقل وأصحاب البضائع. يحدد القانون الجزائري مقدار التعويض بناءً على قيمة البضائع المصرح بها في وثيقة الشحن والأضرار الفعلية التي لحقت بالبضائع. بالإضافة إلى ذلك، يراعي القانون الجزائري الفترات الزمنية للتأخير في التسليم (المطلب الثاني).

المطلب الأول

المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

تعتبر مسؤولية الناقل البحري للبضائع أحد المفاهيم الأساسية في القانون البحري الدولي، حيث تهدف إلى حماية مصالح الشحنة ومالكيها خلال عملية النقل البحري يتم تحديد مسؤولية الناقل البحري وحدودها بموجب الاتفاقيات الدولية مثل إتفاقية هامبورغ وغيرها (الفرع الأول). وترتب على الناقل البحري التزامات محدودة هو إيصال البضاعة سالمة وتسليمها في الوقت المحدد فإن لم تتحقق إحدى هذه النقاط فالناقل يعتبر مسئولاً ووجب عليه التعويض (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أساس المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

تنشأ المسؤولية المدنية الناقل البحري للبضائع بموجب عقد النقل الذي أبرمه مع الشاحن، حيث يعرض عليه هذا العقد نقل بضاعة معينة في مدة زمنية محددة من ميناء إلى آخر. فان مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية تستند على عقد النقل الذي أبرمه مع الشاحن، فبمجرد إخلاله بأحد التزاماته التي يحددها عليه العقد إلا أن الشاحن غير ملزم بإقامة دليل على خطأ الناقل يكفي منه إثبات الضرر الذي لحقه، سنتطرق لدراسة أساس المسؤولية المدنية للناقل البحري وفقا لاتفاقيات الدولية اتفاقية بروكسل (أولا) اتفاقيه هامبورج (ثانيا) واتفاقيه روتتدام (ثالثا)

أولا: أساس المسؤولية المدنية وفقا اتفاقية بروكسل

يعتبر الناقل البحري مسئولا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف دون التعرض للضرر الناجم عن التأخير، إلا إذا نسب هذا الضرر إلى واحد من الحالات التي تعفيه منها، فالشاحن ما عليه سوى إثبات وجود الضرر وبالتالي تترتب على الناقل البحري مسؤولية لا يمكنه درؤها إلا إذا اثبت أن الضرر يعود نتيجة لسبب من أسباب الإعفاء التي أوردتها الاتفاقية في فقرة (02) من المادة الرابعة (04) وإذا ظل سبب الضرر مجهولا فلا إعفاء للناقل الذي يقع على عاتقه التزام بتحقيق نتيجة، تتمثل في نقل البضاعة من ميناء الانطلاق وتسليمها سالمة في ميناء الوصول، وعليه ولما تقدم يتضح أننا بصدد مسؤولية مفترضة¹.

ثانيا: أساس المسؤولية المدنية وفقا لاتفاقيه هامبورغ

1- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2010، ص60.

تنص الفقرة الأولى (01) من المادة الخامسة (05) من اتفاقية هامبورغ على أن "يكون الناقل مسئولاً عن الأضرار الناشئة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير في تسليمها إذا كان الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير قد وضع أثناء وجود البضائع في عهده الناقل على النحو المشار إليه في المادة الرابعة 04 ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو وتابعوه وكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر"¹.

وفقاً لهذا النص فإن اتفاقية هامبورغ تقيم المسؤولية المدنية للناقل البحري على أساس الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المضرور إلا إلى إثبات الضرر. ومع ذلك يجوز للناقل البحري نفي قرينة الخطأ ودفع المسؤولية عن نفسه بإثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. وعليه فإن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة².

ثالثاً: أساس المسؤولية المدنية وفقاً لاتفاقية روتندام

أسست إتفاقية روتندام مسؤولية الناقل البحري المدنية على الخطأ المفترض ولكن يقع على الشاحن أو المرسل إليه إثبات أن الخسارة وقعت أثناء مده سريان مسؤولية الناقل البحري بمعنى أن الإثبات ينصب على النطاق الزمني³. إلا أنها أعطت عدة خيارات للناقل للتخلص من المسؤولية نصت عليها في الفقرة الثانية (02) من المادة 17 و المادة 18 منها وتتمثل في:

أ- إثبات عدم ارتكابه هو أو مستخدمه أو أي طرف منفذ أو ريان السفينة أو موظفين النقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص يؤدي واجبات لمصلحة الناقل أي خطأ يؤدي لوقوع الخسارة

ب- إثبات أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير قد حصل لسبب من الأسباب التالية:

1- إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ سالفه الذكر.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 345.

3- محمود محمد عبانية، أحكام عقد النقل (النقل البحري النقل البري النقل الجوي)، مرجع سابق، ص 177

- القضاء والقدر
- مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها.
- وجوب عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة.
- إنقاذ الأرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها¹

الفرع الثاني

صور المسؤولية المدنية الناقل البحري للبضائع

التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، وذلك حسب المادة 738 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، على أنه "الممول والمتمم السالف الذكر على أنه يتعهد الناقل وجب عقد النقل عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمستأجرة الحمولة"⁴.

يتمثل في إيصال البضائع إلى الميناء الوصول، ويكون الناقل البحري قد أخل بالتزاماته إذا لم تصل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، أي هلكت كلياً أو جزئياً أو أتلفت أو وصلت متأخرة ومنه فإن المسؤولية المدنية الناقل البحري تقوم حسب ما جاء في نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري، المعدل و المتمم، سالف الذكر⁵، في حالة الهلاك (أولاً) أو التلف (ثانياً) أو التأخير في التسليم (ثالثاً).

أولاً: المسؤولية المدنية الناقل البحري المدنية في حالة هلاك البضاعة

يقصد بهلاك البضاعة هو زوالها أو تلاشيها وبحلق الضياع بالهلاك من حيث الناقل يمتنع عليه في الحالتين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، غير أن الضياع هي فقدان الشيء دون التأكد من مصيره، فقد يكون بسبب الهلاك أو بسبب آخر دون حدوث التمكن

1- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً الموقعة في 11 ديسمبر 2008 المسماة بقواعد روتتدام، السالفة الذكر.

4- القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر.

5- إذ تنص المادة 802 لقانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، أعلى أنه "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع".

من استرداده، الهلاك يتضمن فقدان البضاعة والذي يحول دون القدرة على تسليمها إلى

المرسل إليه مهما كان السبب¹.

ينقسم هلاك البضاعة إلى نوعان هلاك كلي (1) وهلاك جزئي (2)

1- الهلاك الكلي للبضاعة:

يكون الهلاك الكلي للبضاعة في الحالات التي يصل فيها الناقل البحري إلى ميناء الوصول ولا يقوم بتسليم أي جزء من البضاعة التي استلمها من الشاحن وتعد بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى من له الحق في استلامها. يتحقق الهلاك الكلي عندما تختفي البضاعة بشكل تام أو تفنى تماماً. كما يُعد الهلاك كلياً إذا أصابت البضاعة المنقولة أضرار جسيمة تجعل مالكيها غير قادر على استخدامها أو بيعها للغرض الذي كانت مخصصة له².

2- الهلاك الجزئي للبضاعة:

يحدث الهلاك الجزئي للبضاعة عند عقد مقارنة بين الكمية المسلمة في ميناء الشحن من البضاعة وكميتها عند وصولها إلى ميناء التفريغ مع الأخذ في الحسبان عجز الطريق وهو مقدر حسب القوانين المعمول بها والأعراف والعادات الممارسة في ميناء الوصول، لكنه لا يحمل الناقل البحري أي مسؤولية، الهلاك الجزئي يتحقق عند تسليم الناقل وزناً أو عدد أقل مما جاء في وثيقة الشحن³.

المشرع الجزائري لم يفرق بين الهلاك الكلي أو الجزئي للبضاعة حيث جاء في المادة 802 من قانون البحري الجزائري أنه "يعد الناقل مسئولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه"⁴

1- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 74.

2- أعراب كميلية، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحراً "دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون حقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020، ص 374.

3- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 76.

4- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، 2015، ص 207.

ثانيا: المسؤولية الناقل البحري المدنية في حالة تلف البضاعة

يقصد بتلف البضاعة وصولها كاملة من حيث وزنها ومقدارها إلا أنها تالفة أو معنية، مثل أجهزه وصلت محطة أو فاكهة وتضررت¹، أو بضاعة تتمثل في زجاج فيصل هذا الأخير مكسورا. وبالتالي يعتبر الناقل البحري مسئولا عن هذا التلف.

لقد أشار المشرع البحري الجزائري في المادة 802 من القانون نفسه عن الخسائر والأضرار، وبالتالي تدخل في دائرتها التلف أو العيب الذي يصيب البضاعة².

لا يسأل الناقل البحري عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان هذا العيب قد ثبته في وثيقة الشحن أما إذا كانت وثيقة الشحن نظيفة خالية من التحفظات فإنه يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة، إذ يفترض أنه قد تسلمها بحاله جيدة³.

ثالثا: المسؤولية الناقل البحري المدنية في حالة التأخير في تسليم البضاعة

التأخير يعني عدم تمكن الناقل البحري من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري. أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت تسليم البضاعة⁴.

لقد تناولت قواعد روتتدام تعريفا للتأخير في المادة 21 منه عرفته بأنه "يحدث التأخر

في التسليم عندما لا يسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها"⁵.

يتضح من ذلك أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، وإنما يجب عليه نقلها في موعد

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 130.

2- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، مرجع السابق، ص 208.

3- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 130.

4- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع نفسه، ص 130.

5- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، سألقة الذكر.

معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه تحولا يضر بمصالحه¹.

يؤدي التأخير من جهة أخرى إلى فوات كسب أو وقوع خسارة بالنسبة للشاحن، إذا ما تأخر الناقل البحري عن تسليم البضاعة في ميعادها المقرر الأمر الذي يلحق الضرر بالشاحن. مثل آلات أو أدوات كان قد استوردها المنشأة وتأخر الناقل البحري في تسليمها مما يؤدي إلى تعطيل العمل في منشأة الشاحن².

الفرع الثاني

حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

- تناول المشرع الجزائري حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية المدنية في المادة 803 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، التي تتمثل في:
- حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته.
 - الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن النقل.
 - الحريق إلا إذا كان مسببا عن فعل أو خطأ الناقل.
 - إحضار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.
 - القوة القاهرة.
 - الاضطرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل وإعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب.
 - عيب خفي لم يظهر على السفينة بالرغم من الاهتمام الكافي.
 - إنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.
 - الأفعال المسببة لحادثة لا يتسبب فيها الناقل.

1- هاني دويدار، قانون النقل، مرجع سابق، ص 235.

2- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 131.

- أي سبب آخر لا يمكن للناقل البحري أو من ينوب عنه مسئولاً عنه، وذلك عندما يقدم الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه الشخصي أو بسبب مندوبيه أو أنهم لم يساهموا في الخسارة أو الأضرار¹ .

يمكن تصنيف هذه الإعفاءات القانونية في القانون البحري الجزائري إلى أسباب عامة (أولاً)، وأسباب خاصة (ثانياً).

أولاً: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية المدنية

تتمثل الأسباب العامة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية

في عدم صلاحية السفينة للملاحة (01) الأخطاء الملاحية (02) العيوب الخفية (03) خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها (04) القوة القاهرة (05) إنقاذ الأرواح والأموال (06) الحريق (07) الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً مهما كانت الأسباب (08)

1- عدم صلاحية السفينة للملاحة:

عدم صلاحية السفينة تعني أن السفينة غير قادرة على الإبحار والنقل بشكل آمن أو سليم. وذلك التزام الناقل البحري بوضع سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة وحتى يتحرك الناقل البحري من المسؤولية المدنية عليه إثبات أنه يدل عناية كافية لتوفير سفينة نقل صالحة قبل بداية الرحلة وأيضاً أن عدم صلاحية السفينة للملاحة ظهر أثناء الرحلة وليس قبل².

2- الأخطاء الملاحية:

واضح من ذلك بأن الناقل البحري يستطيع أن يدري عنه المسؤولية إذا استطاع إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة نجم عن خطأ في الملاحة أي من طرف طاقم السفينة يجب على الناقل إثبات أنه لم يكن قادراً على تجنب الضرر رغم اتخاذ جميع

1- أمر رقم 76-80 يتضمن القانون البحري، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 277.

الاحتياطات¹.

3- العيوب الخفية:

العيوب الخفية تعني وجود عيوب في السفينة تؤدي إلى حصول هلاك أو تلف للبضاعة، حتى يمكن للناقل البحري الحصول على إعفاء عن المسؤولية المدنية ولا يعتبر العيب خفياً إلا إذا تعذر اكتشافه بتمحيص واف ودقيق².

4- خطأ الشاحن و عيب في البضاعة ذاتها:

إذا كان الضرر الذي يلحق البضائع راجعاً إلى خطأ ارتكبه الشاحن لا يكون الناقل البحري مسؤولاً عن تعويضه. والمثال على ذلك عدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تغليفها أو التأخير في تسليمها للناقل البحري عن الميعاد المتفق عليه. كذلك إذا لم يوضع على البضائع علامات كافية لتعبئتها يترتب على ذلك فقدانها لا يسأل الناقل البحري عن الضرر الذي يلحق المرسل إليه³.

5- القوة القاهرة:

القوة القاهرة هي الحادث المفاجئ الذي لا يمكن توقعه أو يستحيل دفعه⁴، وبالتالي يمكن للناقل البحري إثبات أنها هلاك البضائع مثلاً كان نتيجة حادث لم يكن في إمكانه توقعه ولم يتسبب بسلوك منه في إحداثه ولا يستطيع تفادي آثاره⁵، مثال عن ذلك هيجان البحر والعواصف الشديدة.

6- إنقاذ الأرواح والأموال:

يمكن للناقل البحري الحصول على إعفاء من المسؤولية المدنية إذا اثبت أن الضرر نشأ عن قيامه بالتزام قانوني المفروض كالتأخر لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو إنقاذ

1- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 133.

2- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 95.

3- هاني دويدار، قانون النقل، مرجع سابق، ص 239.

4- محمود محمد عبانية، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، مرجع سابق، ص 107.

5- هاني دويدار، قانون النقل، مرجع سابق، ص 239.

أرواح بشرية، فالمسؤولية المدنية تسقط بمجرد توفر إحدى هذه الأسباب¹.

7- الحريق:

من الناحية الكيميائية يعرف الحريق بأنه اشتعال ينتج عن تأليف بين وقود مثل الكربون أو الهيدروجين، ومن أوكسجين الهواء، ومن طاقة إشعال. في حالة وقوع حريق على متن السفينة يمكن للنقل البحري الحصول على إعفاء من المسؤولية المدنية إذا اثبت أنه لم يقع من فعله ولا من خطئه².

8- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً أو جزئياً
مهما كانت الأسباب:

لا تخلو الأوضاع الاجتماعية للعمال في الموانئ أو على ظهر السفينة من حدوث اضطرابات تصعب على الناقل البحري إتمام مهامه بالشكل المناسب ويتعلق الأمر بالغلق والإضراب.

الإضراب عبارة عن توقف جماعي عن العمل لفترة محددة بهدف الضغط على رب العمل لتحقيق مطالب عمالية ذات مصلحة جماعية أما الغلق نادراً ما يحدث حيث يؤدي إلى توقف نشاط مؤسسة أو في طاقم السفينة مما يجعل الناقل البحري عاجز عن تأديته التزاماته على النحو المطلوب³.

ثانياً: الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية

تتمثل الأسباب الخاصة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية في المسؤولية النسبية (01) ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن (02) التصريح الكاذب للشاحن (03) نقل البضاعة على سطح السفينة (04) نقل الحيوانات الحية (05).

1- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، مرجع السابق، ص 210.

2- سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 284.

3- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 120.

1- المسؤولية النسبية:

تنص المادة 804 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، على أن " في حالة تلاقي أخطاء الناقل أو مندوبيه مع سبب آخر مساعد على الخسائر أو الأضرار للبضائع يكون الناقل مسؤولاً نسبياً عن خطأ مندوبيه والذي ساعد على هذه الأخطاء أو الأضرار، ويجب على الناقل أن يثبت بأنه مسؤولاً عن بقية الخسائر والأضرار"¹.

إذا تسببت أخطاء الناقل البحري أو مندوبيه أضرار للبضائع، فإن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الجزء المتعلق بخطأه، يجب على الناقل البحري أيضاً إثبات أن بقية الأضرار نتجت عن أسباب أخرى لا علاقة لها بخطأه.

2- ذكر بيانات غير صحيحة من طرف الشاحن:

تنص المادة 805 من القانون ذاته على أنه "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع".

عندما يقدم الشاحن معلومات غير صحيحة عن البضائع التي ينقلها الناقل البحري فإن هذا الأخير يعتبر غير مسؤولاً عن أي ضرر يحدث للبضائع بسبب هذه المعلومة الخاطئة.

3- التصريح الكاذب للشاحن:

تنص المادة 810 من القانون ذاته على أنه "لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن يتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها أو في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل".

1- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، مرجع سابق، ص 211.

عندما يقدم الشاحن تصريحاً كاذباً بشأن البضائع المرسلّة، فإن ذلك يمثل حالة من حالات الإعفاء لمسؤولية الناقل البحري المدنية، أي إذا حدث أي مشكل أو ضرر يسبب تصريح كاذب من طرف الشاحن فالناقل غير مسؤولاً عن تلك الأضرار.

4- نقل البضاعة على سطح السفينة:

استثناء في عدم جواز نقل البضاعة على سطح السفينة، فإنه يمكن عدم مسألة الناقل البحري عن الضرر الذي ينتج عن نقل البضاعة على سطح في حالة ما إذا تم التحميل ووقع الاتفاق مع الشاحن¹. وهذا ما جاء في الفقرة الثانية (02) من المادة 744 من قانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر التي تنص على أنه " وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"².

5- نقل الحيوانات الحية:

لم يتم ذكر هذه الحالة في القانون البحري الجزائري إلا أن من خلال شروط وثيقة الشحن نجد عدم مسؤولية الناقل البحري المدنية في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر. وهذا جاء في شرط 21 منه "تطبيقاً للمادة 30 من قانون 18 جوان 1966 الناقل وقائد السفينة لا يتعرضون لأية مسؤولية لعملية نقل الحيوانات الحية ولا يسألون عن الأمراض أو الحوادث ولا عن مقتل إحداها أثناء الرحلة ومهما كانت الأسباب وليسو ملزمين بإعطائها الماء ولا الغذاء ولا شيء آخر إلا في حدود المعقول"³.

1- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، مرجع سابق، ص 212.

2- الأمر رقم، 76-80، متضمن القانون البحري، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، مرجع سابق، ص 212.

المطلب الثاني

تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع

تنص المادة 805 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، التي على أنه أن "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بمبلغ يزيد عن 10,000 دينار وحدة حسابية بين كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من نقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبارة في الحساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري. وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من 65 مليجراما والنصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم¹.

بناء على ما جاء في هذه المادة في المشرع الجزائري قد وضع شروطاً معينة إذا تحققت تحدد مسؤولية الناقل البحري وهذا التحديد يختلف باختلاف صور مسؤولية الناقل

1- الأمر رقم، 76-80، متضمن القانون البحري، معدل ومتمم، سالف الذكر.

البحري أي الهلاك والتلف (الفرع الأول)، أو التأخير (الفرع الثاني)، أو حالة النقل بالحاويات (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تحديد التعويض القانوني عن هلاك والتلف البضاعة

في حالة تعويض الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة فمسؤولية الناقل البحري المدنية تحدد بالنظر إلى وزن البضاعة أو عدد الظروف أو وحدات الشحن لا تتجاوز مسؤولية النقل البحري 10,000 وحده حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أما فيما يخص وزن البضاعة فتحدد المسؤولية ب 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضائع¹.

يقصد بالوحدة الحسابية وحدة الحساب متشكلة من 65.5 ملغرام من الذهب على أساس تسعة مائة من الألف في النهاية. ويمكن تحويل العملة الوطنية بأرقام مضبوطة² اعتمد المشرع الجزائري في تحديده لقيمة الوحدة الحسابية على الذهب، فربط حدود المسؤولية بقيمة الذهب الخاضع سعره للانخفاض والارتفاع بحسم مؤشرات البورصة الدولية وهو ما يكون له تأثيرا كبيرا على الحالة الواقعية نتيجة تعرض الذهب للتقلبات الاقتصادية عديدة، خاصة أنه يتم تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية بتاريخ النطق بالحكم³.

الفرع الثاني

تحديد التعويض القانوني عن التأخر في تسليم البضاعة

في حالة التعويض عن التأخير في تسليم البضاعة فإن المشرع البحري الجزائري لم يعتمد على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى على العكس تعويض عن التلف أو الهلاك وإنما اعتمد على أجرة النقل ففي حالة تأخر الناقل البحري عن تسليم البضائع في

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 295.

2- مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 215.

3- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 295-

الوقت المتفق، عليه فإن الناقل يعرض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض بمجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

إلا أن المشرع البحري الجزائري وضع قيودا على تعيين الحد الأقصى للتعويض يمثل في عدم تجاوز هذا المبلغ أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري. كونه هنا يفترض أن مسؤولية الناقل البحري المدنية، عن تأخير في تسليم جزء من البضائع فحسب ففي هذه الحالة لا يجوز أن يزيد بمقدار التعويض على أجره النقل مستحقة عن جميع البضائع إذ تجاوز مرتين ونصف الأجره المستحقة عن النقل البضائع المتأخرة إجمالي الأجره¹.

الفرع الثالث

تحديد التعويض القانوني في حالة النقل بالحاويات

الحاويات هي أوعية وصناديق ضخمة تستعمل في تجميع البضائع بداخلها سواء كانت سائلة أو مغلقة أم طرود كما أن الحاوية بحد ذاتها تعتبر طردا أو وحدة نقل مستقلة عما بداخلها من وحدات الشحن².

يشترط المشرع البحري من خلال نص المادة 805 السابقة الذكر من قانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، يشترط لاحتساب كل طرد أو وحدة شحن كوحدة مستقلة عن تعيين الحد الأقصى للبضاعة أن يكون عددها مذكورا في وثيقة الشحن أي بمعنى آخر أن البضاعة لا تحسب إلا باعتبارها وحدة واحدة في حالة عدم ذكر الطرود أو الوحدات التي يتم ردها في الحاوية³.

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفق للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 300.

2- محمود محمد عبانية، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، مرجع سابق، ص 158.

3- مدني أحمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 217.

المبحث الثاني

حجية وثيقة الشحن في الإثبات

تتمتع وثيقة الشحن بقوة ثبوتية عالية، حيث تثبت وجود البضائع وحقوق الأطراف المعنية بها. تعتبر هذه الوثيقة بمثابة دليل قانوني يؤكد أن البضائع تم شحنها، وتوفر معلومات تفصيلية عن الشحنة، مثل الوزن، النوع، الكمية، وجهة الوصول، والشروط المرتبطة بعملية النقل. هذه البيانات تسهل عمليات التجارة الدولية، حيث توفر للأطراف المعنية (الشاحن، الناقل) معلومات دقيقة وموثوقة تساعد في تجنب النزاعات (المطلب الأول). مع التقدم التكنولوجي، ظهرت وثيقة الشحن الإلكترونية كبديل حديث للوثيقة التقليدية الورقية. هذه الوثيقة الإلكترونية تحتفظ بنفس القوة الثبوتية للوثيقة التقليدية، حيث تعتمد على معايير تقنية وقانونية تضمن صحتها وسلامتها. تساهم وثيقة الشحن الإلكترونية في تحسين الكفاءة وتقليل الوقت والتكاليف المرتبطة بعمليات الشحن (المطلب الثاني).

المطلب الأول

حجية وثيقة الشحن في الإثبات بين أطرافها

تعتبر وثيقة الشحن دليلاً في الإثبات على ما ورد فيها من بيانات، فهي حجية في لإثبات بين طرفيها الناقل والشاحن من جهة (الفرع الأول)، وبالنسبة للغير من جهة أخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حجية وثيقة الشحن في الإثبات بين الناقل البحري والشاحن

تعتبر وثيقة الشحن دليلاً كاملاً في الإثبات فيما بين طرفيه الناقل البحري والشاحن، إذ تكون لبياناتها حجية في إثبات عقد النقل سواء من حيث شروطه¹، أو عملية شحن

1- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 321.

البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة في الوثيقة، هذا ما نصت المادة 761 من القانون البحري الجزائري¹.

فمن المهم جدا تحديد أوصاف البضائع وذكر بيان حالتها الظاهرة في وثيقة الشحن على أساس أن مسؤولية الناقل تجاه البضائع لا تثار إلا في حالة الهلاك أو لتلف، الذي يلحقها أثناء النقل أو التأخير في نقلها، كما أن الشاحن يعتبر مسؤولا عن صحة البيانات الخاصة بهذه البضائع، فتدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن، ويعد هذا الخير ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولا عن كل خسارة ومصايف ناشئة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي².

على الناقل البحري إبداء تحفظات إذا كان لديه أسباب جدية للشك فيها أو لم تكن له وسائل كافية للتأكد وفي حالة وثيقة الشحن التي تحمل تحفظات ليس للشاحن الاحتجاج في مواجهة الناقل البحري³، بالبيانات المتحفظ عليها وما على الشاحن إذا ادعى صحة تلك البيانات إلا إثبات ذلك، وينتقل عبء إثبات من الناقل البحري إلى الشاحن ومما لاشك فيه أن التحفظات التي ترد في وثيقة الشحن بخصوص البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة التي تعيق تداولها وتضعف من قوة وثيقة الشحن لذلك قد يتفق الشاحن والناقل على إصدار وثيقة الشحن خالية من التحفظات هذا ما يعرف بوثيقة شحن نظيفة⁴.

لا تجعل وثيقة الشحن الخالية من التحفظات الناقل البحري في مأمن من رجوع الغير عليه، خاصة المرسل إليه، لذلك يشترط الناقل البحري الحصول على خطاب الضمان، وهو يتضمن إتفاقا على تعويض الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق به من جراء إصدار

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 81.

2- أنظر المادة 761 من قانون رقم 76-80، سالف الذكر.

3- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 81.

4- بودان نسرين، بودان خديجة، سند الشحن البحري، مرجع سابق، ص 40.

وثيقة شحن نظيفة¹، هذا ما نصت عليه المادة 757 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، التي جاء فيها أنه: "تعتبر باطلة وعديمة أكثر تجاه الغير، جميع الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حيث يتعهد هذا الأخيرة أو ممثله لإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن"².

تعتبر حجية وثيقة الشحن في الإثبات بين الناقل والشاحن حجية نسبية وليست مطلقة، هذا ما جاء في المادة 761 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، التي جاء فيها أنه: "تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لأحكام هذا الفعل، ثابتة القرينة بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة، إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك". وهو الأمر الذي يتيح للأطراف تفويضها وإثبات عكس ما جاء في الوثيقة.

يجوز للشاحن إثبات أن البضاعة المشحونة كانت أكثر عدداً أو أحسن حالاً مما صرح به في وثيقة الشحن، وفي المقابل يمكن للناقل البحري إثبات أن البضاعة كانت في الحالة التي هي عليها وبهذا العدد ولم يلحقها ضرر³.

الفرع الثاني

حجية وثيقة الشحن في الإثبات بالنسبة للغير

حجية وثيقة الشحن ليس فيما بين طرفيه فقط وإنما بالنسبة للغير أيضاً، ويقصد بالغير كل شخص له حقوق مرتبطة بتنفيذ عقد النقل دون أن يكون طرفاً فيه، كالمرسل إليه إذا كان شخصاً آخر غير الشاحن والمؤمن على البضاعة⁴، والشاحنين الآخرين بصدد

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 83.

2- أنظر المادة 757 من قانون البحري رقم 76-80، معدل ومتمم، سالف الذكر.

3- بشوش يوسف، "القوة الثبوتية لوثيقة الشحن البحري في القانون الجزائري"، المجلة النقدية، بدون عدد، بدون سنة، ص 423.

4- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 321.

المساهمات في الخسارة المشتركة¹.

وفقا لما جاء في الفقرة الثانية(02) من المادة 761 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، على أنه: " ولا يقبل ما يخالفها إذا إنتقلت الوثيقة لحاملها من الغير بحسن النية"².

وأیضا ما جاء في الفقرة الثالثة (03) من المادة 19 من إتفاقية هامبورغ التي تنص على أنه: " لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى الطرف الثالث بما ذلك المرسل إليه يكون قد تصرف بحسن نية إعتامادا على الوصف الوارد للبضائع في السند"³.

تعني حجية وثيقة الشحن من خلال المادتين السلف ذكرهما أعلاه أمرين هما: أولا: أن يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة الشحن تتفق ومصطلحاته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة طرفي العقد (الناقل البحري والشاحن)، ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الإدعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها⁴.

حسب نص المادة 761 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، فإن وثيقة الشحن حجية مطلقة في مواجهة الغير إلا أن الفقرة الثانية (02) من المادة ذاتها إشتراطت شرطا وهو أن يكون الغير حسن النية⁵.

يترتب على هذه الحجية المطلقة لوثيقة الشحن لصالح الغير حسن النية أنه يجوز للمرسل إليه إذا إكتشف إختلافا بين البضائع المسلمة له والمذكورة في وثيقة الشحن من حيث حالتها أو عددها أو قيمتها، أن يرجع على الناقل البحري بالتعويض، ولا يجوز للناقل

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 83.

2- المادة 761 من القانون المذكور أعلاه.

3- المادة 19 من الاتفاقية الدولية لسنة 1979 حول البحث والإنقاذ في البحر المبرمة في 27 أبريل سنة 1979 بهامبورغ، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 82-340 المؤرخ في 13 نوفمبر سنة 1982، ج.ر.ج. عدد 46، الصادرة سنة 1982.

4- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 85.

5- بشوش يوسف، القوة الثبوتية لوثيقة الشحن البحري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 423.

البحري أن يدفع لما جاء ورقة الضمان، أو الرسائل أو الاتفاقيات المحررة بينه وبين الشاحن، فهي تعتبر باطلة وعديمة الإثر تجاه الغير، غير أن يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن¹.

ثانياً: يجوز للغير الذي له مصلحة في إثبات عكس ما هو مذكور في وثيقة الشحن أن يقدم الأدلة على ذلك بالنسبة للغير تعتبر وثيقة الشحن واقعة مادية يمكن إثبات عكسها بجميع الطرق المتاحة.⁽²⁾

يهدف القانون البحري إلى تسهيل تداول وثيقة الشحن وتعزيز قوتها الائتمانية بمنع الناقل والشاحن من نقص قوة للوثيقة في مواجهة الغير حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بياناتها المادة 761 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، تدعم هذا المبدأ حيث يتعين على الناقل تحرير الوثيقة بناء على البيانات الكتابية من الشاحن ومراقبتها، وإذا توفرت له أسباب جدية للشك فيها يجب أن يثبت تحفظاته في الوثيقة إذا لم يفعل لا يقبل منه الاعتراض على صحة البيانات أمام الغير حسن النية، بالمقابل يمكن للغير إثبات عكس ما هو في الوثيقة بكافة الطرق، إذا كان الشاحن والمرسل إليه نفس الشخص، تطبيق أحكام إثبات الوثيقة في العلاقة بين الناقل والشاحن⁽³⁾.

المطلب الثاني

حجية وثيقة الشحن الإلكترونية في الإثبات

مع التطور التكنولوجي والتحول نحو الرقمنة في العديد من القطاعات، أصبحت الوثائق الإلكترونية، ومنها وثيقة الشحن الإلكتروني البحري، جزءاً لا يتجزأ من العمليات التجارية الدولية. ولضمان فعالية هذه الوثائق، يجب أن تتمتع بحجية قانونية في الإثبات تعادل الوثائق الورقية التقليدية. حجية وثيقة الشحن الإلكترونية تتعلق بمدى قبولها كدليل

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 85.

2- بسعيد مراد، المرجع نفسه، ص 85.

3- بسعيد مراد، المرجع نفسه، ص 86.

قانوني معترف به (الفرع الأول)، أما القانون الجزائري يعترف بها من خلال تعديلاته الحديثة بالقوة الثبوتية للوثيقة الإلكترونية مساويا لها بالوثائق التقليدية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

القوة الثبوتية لوثيقة الشحن الإلكترونية

بالرغم من أن الكتابة الإلكترونية توفر مزايا تتعلق بصحة وسلامة وثيقة الشحن، إلا أن إضفاء قوة ثبوتية على هذه الوثيقة الإلكترونية يظل تحدياً نظراً لإمكانية تعرضها للتحريف والتبديل والتزوير، بالإضافة إلى إمكانية الاطلاع غير المصرح به على بياناتها. لذلك، من الضروري وضع ضمانات للتحقق من صحة الرسالة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، مثل تعيين موثق إلكتروني لمراقبة وفحص محتوى الوثائق والبيانات، وضمان دقة المعلومات المتعلقة بعقد النقل البحري وسلامتها¹.

هناك صعوبة أيضاً في إثبات البيانات المدرجة في وثيقة الشحن الإلكترونية عند نقلها عبر عدة رسائل، وهذا ما أكده القضاء الفرنسي، الذي أشار إلى أن الوثائق غير المنقولة لا تتمتع بنفس الحجية القانونية مثل وثيقة الشحن الورقية. لذا، كوثيقة إيجار السفينة، يصعب استخدامها للاحتجاج بها أمام أطراف غير حاملة لوثيقة الشحن الإلكترونية².

الفرع الثاني

القوة الثبوتية لوثيقة الشحن الإلكترونية في القانون الجزائري

يعتبر المشرع الجزائري التوقيع الإلكتروني حجية قانونية مشابهة للتوقيع الكتابي وفقاً للمادة 323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، السالف الذكر، التي تنص على أنه: " يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات بالكتابة على الورق

1- بورطال أمينة، "وثيقة الشحن الإلكترونية"، المجلة الجزائرية لقانون الأعمال، مرجع سابق، ص 236.

2- بورطال أمينة، مرجع نفسه، ص 236.

بشروط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها أو أن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها".

وفي المادة 327 من القانون ذاته التي تنص على أنه: "ويعتبر بالتوقيع الإلكتروني وفقاً لشعور المذكورة في المادة 323 مكرر¹"، يعترف المشرع الجزائري بالتوقيع الإلكتروني كإثبات قانوني في المعاملات المدنية والتجارية بشرط التأكد من هوية المصدر وسلامة المستند. كما تم تعديل القانون التجاري ليهتف بوسائل التبادل الإلكتروني للوثائق التجارية. إلا أن المشرع الجزائري لم يحدد بعد أحكام خاصة بالإثبات الإلكتروني لعقود النقل البحري للبضائع ما يستدعي تحديث التشريعات لمواكبة التطورات الرقمية².

1- أمر رقم 75-58، يتضمن القانون المدني الجزائري، معدل ومتمم، سالف الذكر.

2- بوقادة عبد الكريم، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، د.س.ن، ص ص 180-181.

خاتمة:

تمثل وثيقة الشحن أداة قانونية أساسية في تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حيث تحتوي على شروط وأحكام تنظم علاقة النقل بين الناقل والشاحن، فهي توفر إطار قانونيا واضحا يحدد حقوق والتزامات الطرفين، تحدد المسؤولية والتحفظات التي ترتبط بنقل البضائع.

بفضل وثيقة الشحن، يمكن للشاحن تحديد الشروط والضمانات المطلوبة للناقل البحري، مثل الظروف التي يجب أن تتوفر للبضائع أثناء النقل، والحماية اللازمة ضد الأضرار والخسائر المحتملة، كما تمنع وثيقة الشحن الناقل البحري حقوقا وحماية، مما يضمن له الالتزام بالشروط المحددة بوثيقة الشحن.

بالإضافة إلى ذلك، تساهم وثيقة الشحن في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري في حالة حدوث خسائر أو أضرار للبضائع خلال النقل، حيث يتم تحديد المعايير والشروط التي يجب أن يلتزم بها الناقل البحري لتقديم التعويضات المناسبة في حالة وقوع الأضرار. بهذه الطريقة، فإن وثيقة الشحن تعتبر أداة أساسية لضمان الالتزام بالتعهدات وتحديد المسؤوليات، وبالتالي تساهم في تعزيز الثقة بين الأطراف المتعاملة وتعزيز استقرار العلاقات التجارية في قطاع النقل البحري للبضائع.

النتائج:

بعد الإنتهاء من دراسة موضوع أهمية وثيقة الشحن في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع تم التوصل إلى النتائج التالية:

- **توضيح الحقوق والالتزامات:** تساهم وثيقة الشحن في توضيح حقوق والتزامات كل من الشاحن والناقل البحري، بما فيها المسؤوليات المالية والقانونية لكل طرف.

- **تقليل المخاطر والنزاعات:** تساهم وثيقة الشحن في تقليل المخاطر والنزاعات بين الأطراف المتعاملة في عمليات الشحن البحري، حيث يتم تحديد المسؤوليات بشكل واضح ومحدد.

- **توفير الحماية القانونية:** توفر وثيقة الشحن حماية قانونية للأطراف، حيث يمكن استخدامها كدليل قانوني في حالة وقوع خلافات أو نزاعات بين الناقل والشاحن.

- **الشفافية:** تعزز وثيقة الشحن الشفافية في عمليات الشحن البحري، حيث يتم توثيق جميع الشروط والتفاصيل المتعلقة بشكل دقيق وواضح.

- **الثقة بين الأطراف:** يعزز استخدام وثيقة الشحن الثقة بين الشاحن والناقل، حيث يمكن لكل طرف الاعتماد على الشروط والبنود المحددة في العقد.

النقائص:

- عدم توافق كامل للقانون الجزائري مع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري مثل قواعد روتتدام أو قواعد هومبورغ مما يجعل الإطار القانوني الجزائري أقل تماشيا مع المعايير الدولية ويصعب التعاون التجاري الدولي.

- رغم أن القانون الجزائري يعترف بالتوقيع الإلكتروني كوسيلة إثبات إلا أن على وثيقة الشحن الإلكترونية غير واضحة بشكل كاف

- عدم وجود تعريف دقيق وشامل لوثيقة الشحن في القانون الجزائري مما يخلق غموضا في تحديد حقوق والتزامات الأطراف المعنية ولا تتماشى وثائق الشحن الجزائري بشكل كامل مع المعايير الدولية مثل قواعد روتتدام أو قواعد هومبورغ مما يعيق أيضا التعاون التجاري الدولي.

التوصيات:

- بناء على أهمية وثيقة الشحن في تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري وعلى ما درست أقدم التوصيات التالية:
- **ضرورة توثيق كافة التفاصيل:** يجب على الأطراف المتعاملة للناقل والشاحن في عمليات الشحن البحري توثيق كافة التفاصيل المتعلقة بالشحن بما في ذلك نوع البضائع، الكمية، الحالة الفعلية للبضائع، والشروط والبنود المتعلقة بالشحن.
 - **الالتزام بشروط وثيقة الشحن:** يجب على الأطراف الالتزام بكافة الشروط والبنود المنصوص عليها في وثيقة الشحن، والتي تحدد المسؤوليات والحقوق لكل طرف خلال عملية الشحن.
 - **التأكد من الإطلاع على التشريعات القانونية:** الإطلاع على التشريعات والقوانين المحلية والدولية المتعلقة بعمليات الشحن البحري، وذلك للتأكد من الامتثال القانوني وفهم المسؤوليات المدنية للناقل البحري.
 - **التواصل والتعاون:** تعزيز التواصل والتعاون بين الناقل والشاحن لتوضيح الشروط والتفاصيل المتعلقة بعملية الشحن وتحديد المسؤوليات بشكل دقيق.

قائمة المراجع والمصادر

1. باللغة العربية:

أولاً: الكتب

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأ المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن).
- 2- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون الجديد، الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، معهد العلوم القانونية والإدارية، جامعة تيزي وزو، مكتبة المعهد، (د.س.ن).
- 3- البقيرات عبد القادر، القانون التجاري الجزائري، السندات التجارية الشيك، السفتجة، السند لأمر، سند الخزن، سند النقل، عقد تحويل الفاتورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مكتبة قسم الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2022.
- 4- عادل على المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، د.س.ن.
- 5- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأ المعارف، مطبعة الانتصار، كوم الدكة، الإسكندرية، مصر، (د.س.ن).
- 6- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأ المعارف، القاهرة، 1983.
- 7- كمال حمدي، القانون البحري، منشأ المعارف، مصر، 1995.
- 8- كمال حمدي، القانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997.
- 9- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 10- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002.
- 11- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (د. ب.ن)، سنة 2015.
- 12- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010.
- 13- مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهيم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، (د.س.ن)،

14- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2014.

ثانيا: الأطروحات والمذكرات الجامعية

أ- أطروحات الدكتوراه:

1- أعراب كميلية، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا "دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2020، ص 374.

2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري وإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.

3- شتوان حياة، مسؤولية الناقل البحري دراسة في إطار القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.

ب- المذكرات الجامعية:

-المذكرات الماستر:

1- بودان نسرين، بودان خديجة، سند الشحن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند والحاج، البويرة، 2016.

2- بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون ، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999-2000.

3- عزوز رزيقة، أمحمد مسعودة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص الإدارة والأعمال ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي بونعامة، خميس مليانة، 2014-2015.

4-مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص: القانون الإقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2015-2016.

ثالثا: المقالات

- 1-مولاي بلقاسم، "وثيقة الشحن الإلكترونية ونظام التبادل البيانات الإلكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 08، 2014، ص ص 97-108.
- 2- أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 2، العدد 1، 2015، ص ص 205-220.
- 3- بشوش يوسف، "القوة الثبوتية لوثيقة الشحن البحري في القانون الجزائري"، المجلة النقدية، بدون عدد، بدون سنة، ص ص 440-435.
- 4- بورطال أمينة، "وثيقة الشحن الإلكتروني"، المجلة الجزائرية لقانون الأعمال، المجلد 02، العدد 01، سبتمبر 2021، ص ص 226-243.
- 5- بوقادة عبد الكريم، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، ص ص 161-189.
- 6- فتاحي محمد، " دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري"، مجلة الحقيقة، العدد 32، جامعة أدرار، (د.س.ن)، ص ص 1-20.

رابعا: النصوص القانونية

أ- الاتفاقيات الدولية:

1-الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

- 1- إتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، دخلت حيز التنفيذ عام 1931، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-70، المؤرخ في 07 أبريل 1964، ج.ر.ج. عدد 29، الصادرة بتاريخ 07 أبريل 1964.

2-الاتفاقية الدولية لسنة 1979 حول البحث والإنقاذ في البحر المبرمة في 27 أبريل سنة 1979 بهامبورغ، صادقت عليها من الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 82-340 المؤرخ في 13 نوفمبر سنة 1982، ج.ر.ج.ج عدد 46، لسنة 1982.

2- الإتفاقيات الدولية للتي لم تصادق عليها الجزائر:

- 1-إتفاقية هامبورغ، إتفاقية الأمم المتحدة لنقل الدولي للبضائع، موقع عليها بهامبورغ في 31 مارس 1978، والتي لم تصادق عليها الجزائر
- 2-إتفاقية روتردام، إتفاقية الأمم المتحدة، المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الموقعة في 11 ديسمبر 2008 ، والتي لم تصادق عليها الجزائر.

ب- النصوص التشريعية:

- 1-أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر.ج.ج عدد 78، صادرة بتاريخ في 30 سبتمبر 1975، (معدل ومتمم).
- 2-أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج عدد 29 ، صادرة بتاريخ 10 أبريل 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 غشت 2010، ج.ر.ج.ج عدد 46، الصادرة بتاريخ 18 غشت 2010.

خامسا: المواقع الإلكترونية

- 1-القانون رقم 12 لسنة 1972، المتضمن قانون التجارة البحرية الأردني المتواجد على الموقع الإلكتروني التالي: [Maritime commerce law.fr](http://Maritime.commerce.law.fr) تم الإطلاع عليه يوم 2024/03/02، على الساعة 10:00.

II. باللغة الفرنسية:

1. Ouvrage :

1-BONNASSIES (Pierre), SCAPEL (Christiant), Traité de droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, EJA, (LGDJ), Paris, 2006.

2. Loi :

1-Loi N° 66-420 du 18/06/1966, journal officielle de la république
français N° 5206 du 24/06/1966, chapitre II.

01.....	مقدمة.....
04.....	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لوثيقة الشحن.....
06.....	المبحث الأول: مفهوم وثيقة الشحن.....
06.....	المطلب الأول: المقصود بوثيقة الشحن.....
06.....	الفرع الأول: تعريف وثيقة الشحن في إطار الاتفاقيات الدولية.....
07.....	أولا: تعريف وثيقة الشحن في معاهدة بروكسل لعام 1924.....
08.....	ثانيا: تعريف وثيقة الشحن في إتفاقية هامبورغ لعام 1978.....
	ثالثا: وثيقة الشحن في إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع
08.....	عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008.....
09.....	الفرع الثاني: تعريف وثيقة الشحن في بعض التشريعات البحرية المقارنة.....
09.....	أولا: تعريف وثيقة الشحن في التشريع الفرنسي.....
10.....	ثانيا: تعريف وثيقة الشحن في بعض التشريعات العربية.....
11.....	الفرع الثالث: وثيقة الشحن في التشريع البحري الجزائري.....
12.....	الفرع الرابع: وثيقة الشحن الإلكترونية.....
13.....	أولا: تعريف وثيقة الشحن الإلكترونية.....
13.....	ثانيا: موقف المشرع الجزائري من وثيقة الشحن الإلكترونية.....
14.....	ثالثا: خصائص وثيقة الشحن الإلكترونية.....
15.....	المطلب الثاني: بيانات وثيقة الشحن.....
16.....	الفرع الأول: البيانات الرئيسية لوثيقة الشحن.....
16.....	أولا: العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضاعة.....
16.....	ثانيا: عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن.....
17.....	ثالثا: حالة البضاعة وشكلها الظاهر.....
18.....	الفرع الثاني: البيانات الثانوية لوثيقة الشحن(التحفظات).....

21.....	المبحث الثاني: أحكام وثيقة الشحن
21.....	المطلب الأول: وظائف وأنواع وثيقة الشحن
21.....	الفرع الأول: وظائف وثيقة الشحن
21.....	أولاً: وثيقة الشحن أداة لإثبات شروط وعقد النقل
22.....	ثانياً: وثيقة الشحن دليل إثبات على ملكية البضاعة
23.....	ثالثاً: وثيقة الشحن أداة إستلام البضاعة لنقلها للبحر
23.....	الفرع الثاني: أنواع وثيقة الشحن
23.....	أولاً: أنواع وثيقة الشحن من حيث طرق تداولها
25.....	ثانياً: أنواع وثيقة الشحن من حيث التحفظات الواردة فيها
26.....	المطلب الثاني: إلتزامات الناقل والشاحن في وثيقة الشحن
27.....	الفرع الأول: إلتزامات الناقل البحري
27.....	أولاً: إلتزامات الناقل البحري قبل بدأ الرحلة البحرية
29.....	ثانياً: إلتزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية
30.....	ثالثاً: إلتزامات الناقل البحري بعد انتهاء الرحلة البحرية
32.....	الفرع الثاني: إلتزامات الشاحن
32.....	أولاً: الإلتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل البحري
32.....	ثانياً: الإلتزام بدفع أجرة النقل
34.....	ثالثاً: ضمانات الوفاء بأجرة النقل
36.....	الفصل الثاني: المسؤولية المدنية للناقل البحري بموجب وثيقة الشحن
37.....	المبحث الأول: قيام المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
37.....	المطلب الأول: المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
38.....	الفرع الأول: أساس المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع
38.....	أولاً: أساس المسؤولية المدنية وفقاً لاتفاقية بروكسل
38.....	ثانياً: أساس المسؤولية المدنية وفقاً لاتفاقية هامبورغ

39.....	ثالثا: أساس المسؤولية المدنية وفقا لاتفاقية روتتدام.....
40.....	الفرع الثاني: صور المسؤولية المدنية الناقل البحري للبضائع.....
40.....	أولا: المسؤولية الناقل البحري المدنية في حالة هلاك البضاعة.....
42.....	ثانيا: المسؤولية الناقل البحري المدنية في حالة تلف البضاعة.....
42.....	ثالثا: المسؤولية الناقل البحري المدنية في حالة التأخير في تسليم البضاعة.....
43.....	الفرع الثاني: حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المدنية.....
44.....	أولا: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية المدنية.....
46.....	ثانيا: الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية.....
49.....	المطلب الثاني: تحديد المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع.....
50.....	الفرع الأول: تحديد التعويض القانوني عن هلاك والتلف البضاعة.....
50.....	الفرع الثاني: تحديد التعويض القانوني عن التأخر في تسليم البضاعة.....
51.....	الفرع الثالث: تحديد التعويض القانوني في حالة النقل بالحاويات.....
52.....	المبحث الثاني: حجية وثيقة الشحن في الإثبات.....
52.....	المطلب الأول: حجية وثيقة الشحن في الإثبات بين أطرافها.....
52.....	الفرع الأول: حجية وثيقة الشحن في الإثبات بين الناقل البحري والشاحن.....
54.....	الفرع الثاني: حجية وثيقة الشحن في الإثبات بالنسبة للغير.....
56.....	المطلب الثاني: حجية وثيقة الشحن الإلكترونية في الإثبات.....
57.....	الفرع الأول: القوة الثبوتية لوثيقة الشحن الإلكترونية.....
57.....	الفرع الثاني: القوة الثبوتية لوثيقة الشحن الإلكترونية في القانون الجزائري.....
59.....	خاتمة.....
62.....	قائمة المراجع.....
68.....	الفهرس.....

المخلص:

وثيقة الشحن هي مستند قانوني في النقل البحري يعبر عن عقد بين الشاحن والناقل تحتوي على تفاصيل البضائع والشروط المتفق عليها، تضمن هذه الوثيقة حقوق والتزامات الأطراف وفقا للإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، تشمل بيانات أساسية مثل أسماء الأطراف ووصف البضائع، وتؤدي وظائف متعددة، منها إثبات الملكية وتداولها، مع وجود أنواع قابلة للتداول وأخرى غير قابلة.

تقع مسؤولية مدنية على الناقل البحري للبضائع حيث يتم تحديد هذه المسؤولية وفقا للإتفاقيات الدولية، الناقل البحري مسؤول عن تسليم البضائع سليمة، ويلزم بالتعويض في حالات هلاك البضائع أو تقلها إلا إذا كان هناك سبب لإعفاء مثل القوة القاهرة، كما يتحمل المسؤولية عن التأخير في التسليم، ما لم يثبت وجود ظروف قهرية تبرر التأخير، تعد وثيقة الشحن دليلا قانونيا في النقل البحري حيث تثبت العقد بين الناقل والشاحن.

الكلمات المفتاحية:

وثيقة الشحن؛ الناقل البحري؛ المسؤولية المدنية؛ إلتزامات الناقل البحري؛ حجية الوثيقة؛ القوة الثبوتية