**جامعة محمد الصديق بن يحي– جيجل–**

**كلية الحقوق والعلوم السياسية**

**قسم الحقوق**

**مذكرة بعنوان:**

# النظام القانوني لسند الشحن البحري

**مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق**

**تخصص: قانون بحري وميناءي**

**إعداد الطلبة:**

**– كريبج صابر**

**– أوذيني مُحَمَّد**

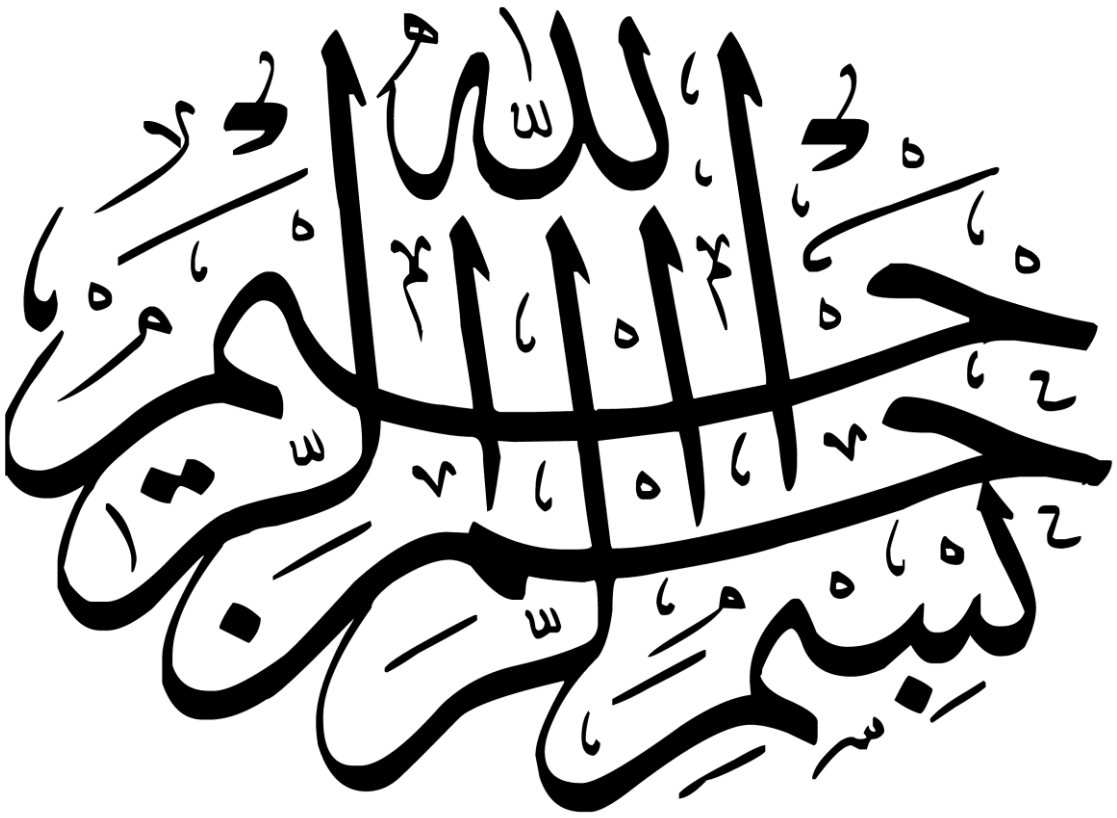
**إشراف الأستاذة:**

**قردوح ليندة**

**لجنة المناقشة:**

| اللقب والاسم | الرتبة | الجامعة | الصفة |
|---|---|---|---|
| بولقرارة زايد | أستاذ محاضر-أ- | جيجل | رئيسا |
| قردوح ليندة | أستاذ مساعد –ب- | جيجل | مشرفا ومقررا |
| قريمس مسعود | خبير ومرشد بحري | جيجل | مشرفا ميدانيا |
| بوقصة إيمان | أستاذ مساعد –ب- | جيجل | ممتحنا |

**السنة الجامعية :** 2023-2024


بسم الله الرحمن الرحيم




الشكر أولا لله عزّ وجلّ الذي

أعاننا على إنجاز هذا البحث.

ثم نتقدم بالشكر الجزيل إلى أستاذتنا التي لم تبخل ولو للحظة في

توجيهنا وإرشادنا طيلة مدة إنجاز هذه المذكرة

الأستاذة: قردوح ليندة

كما نتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاد المشرف الميداني الذي كان

عونا لنا في إعدادنا لهذه المذكرة

الأستاذ : مسعود قريمس

كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى اللجنة المناقشة الموقرة.

ولا يفوتنا أن نتقدم بالشكر والامتنان إلى كل من ساعدنا من بعيد

أو قريب في إنجاز هذه المذكرة.

# إهداء

**إلى من علمني أن النجاح لا يأتي إلا بالصبر والإصرار إلى من بدل الغالي والنفيس واستمديت منه قوتي وإعتزازي**

**أبي العزيز**

**إلى من جعل الجنة تحت أقدامها وسهلت لي الشدائد بدعائها إلى الإنسانة العظيمة التي لطالما تمنت أن تقر عينها في يوم كهذا**

**أمي العزيزة**

**إلى إخوتي ورفقاء السنين ولكل من كان عونا وسندا في هذا الطريق ممتن لكم جميعا ما كنت لأصل لولا فضلكم من بعد الله**

**إليكم جميعا أهدي ثمرة جهدي**

# صابر

# إهداء

**بكل الحب والإمتنان أهدي هذا النجاح إلى سندي وملجئي في هذه الحياة أمي و أبي أطال الله في أعمارهما ومتعهما بالصحة والعافية**

**إلى إخوتي وعائلتي و رفقاء السنين إلى من تمنى لي الحب و النجاح**

**إليكم جميعا أهدي ثمرة جهدي .**

**محمد**

# قائمة المختصرات

**قائمة المختصرات :**

ص .....الصفحة

ج ر.....الجريدة الرسمية

ق ب ج .....القانون البحري الجزائري

د ط.....دون طبعة

د س.....دون سنة

ق ت ج.....القانون التجاري الجزائري

ق م ج.....القانون المدني الجزائري

| | |
|---|---|
| COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION CMMC | CMMC |
| Contrôle technique -Agréage Expertises techniques- Commissaires d'avaries. Consulting -activités annexes au transport maritime | COSEANAV |
| American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association | Sarl BUDD |
| FERTILIZANTES E PRODUTOS AGROPECUARIOS LTDA | FERTITEX AGRO |

# مقدمة

**مقدمة :**

يعد النقل من مرتكزات البيئة الإقتصادية الذي لا غنى للدولة و لا للأفراد عنه، فما من نشاط أو تصرف إلا وهو مرتبط بالنقل، هذا وقد إعتبرت حيوية النقل مند القدم أهم و أول معيار للحكم بتحضر أو تخلف الشعوب.[1]

يشتمل النقل على عدة أنواع ، فيكون إما عن طريق البر بواسطة الشاحنات أو السكك الحديدية فيسمى بالنقل البري، أو يكون عن طريق الجو بإستخدام الطائرات فيسمى بالنقل الجوي، أو عن طريق البحر بواسطة السفن فيسمى بالنقل البحري.

إذ يعتبر النقل البحري من أهم العمليات التي ترتكز عليها دول العالم ، فهو همزة وصل فيما بينهم خاصة فيما يتعلق بالتجارة الدولية، كما تعتبر الجزائر من الدول التي تعتمد على هذا النوع من النقل وخاصة أنها تطل على البحر الأبيض المتوسط وتتميز بإمتداد شريطها الساحلي مما جعلها تخلق عدة موانىء لتطوير علاقتها التجارية الدولية والإقتصادية.

وتتجسد آلية النقل البحري للبضائع في الغالب من خلال قيام الشاحن بالإتفاق مع الناقل على نقل بضاعة معينة مقابل أجر معلوم.[2]

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع ، بإعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني، يعرف بعقد النقل، والذي يكون إما بموجب مشارطة الإيجار، أو بموجب سند الشحن ففي الصورة الأولى، يتم النقل إذا أراد الشاحن أن ينقل البضائع على سفينة كاملة أو على جزء كبير منها، بحيث يحرر الشاحن مع الناقل مشارطة الإيجار وسند الشحن في الوقت نفسه، أما النقل في الصورة الثانية فيقع إذا كان حجم البضاعة محل النقل لا يستغرق جزءا كبيرا من

[1] سعاد شكيمة، النظام القانوني لسند النقل، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015 – 2016، ص1.

[2] محمد فتاحي، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، العدد 32، جامعة أدرار، د س ، ص 2.

السفينة، بحيث ينصب العقد على البضائع لا على السفينة ذاتها، وهو ما يعرف بالصورة الحديثة للنقل و المعروفة بالنقل بسند الشحن البحري.[1]

ونظرًا لأهمية سند الشحن في مجال النقل البحري للبضائع على الصعيد الدولي والوطني نظمته التشريعات (المعاهدات الدولية، القانون البحري) في إطار قانون يحكم وينظم العلاقة بين أطراف هذا العقد، كذلك كان هذا السند موضوع الإهتمام حتى من جانب الفقهاء إذ قدموا له عدة تعريفات.

تعرض المشرع الجزائري لسند الشحن في القانون البحري فقام بتنظيمه من خلال الفصل الثاني من الباب الثالث تحت عنوان "وثيقة الشحن" [2]، من خلال المواد 748 إلى غاية المادة 769 من هذا القانون.[3]

إن دراستنا لهذا الموضوع كانت نتيجة لأهمية سند الشحن البحري على وجه الخصوص إذ يتمتع بأهمية كبيرة خاصة بالنسبة لطرفي عقد النقل، كما أن له أهمية كبيرة حتى بالنسبة للغير الذي يعتمد عليه للمطالبة بحقوقه، كما تكمن أهمية هذا الموضوع في كون سند الشحن البحري الوجه العاكس لعقد النقل البحري لأنه يتضمن شروط العقد وتفاصيل البضاعة وما يرد فيه سوف يكون أساسا لحقوق وإلتزامات مهمة في تنظيم وسير النقل البحري الذي أصبح لا غنى عنه في الوقت الحالي .

[1] البشير بوختالة ، وسام بهاء الدين، المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مدكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريريج، 2022-2023، ص 3 .

[2] وثيقة الشحن أو ما يعرف بسند الشحن.

[3] الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 13 أكتوبر لسنة 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 ،ج ر، عدد 47 صادر في يونيو 1998.

لا يفوتنا أن نذكر أن دراستنا لهذا الموضوع مبنية على دوافع داتية و موضوعية ،حيث تتمثل الدوافع الداتية في الرغبة و الإهتمام بالدراسات القانونية في المجال البحري نظرا لحيوية موضوعات هذا المجال ، إلى جانب إرتباطه بمجال تخصصنا و محاولة إضافة عمل علمي يصبح مرجعا للبحث و إثراء مكتبة جامعة جيجل بهذا العمل .

أماعن الدوافع الموضوعية فنريد التوصل إلى نتائج وإقتراحات تساعد عمليا فهم القواعد القانونية المنظمة لسند الشحن و طرق تداوله إلى جانب دوره في الإثبات و تسليط الضوء على فكرة الاحتيال في هذا السند.

و لا يخلو كل بحث من صعوبات تواجهه حيث لا تأخذ المذكرة قيمتها إلا من خلال تجاوزها للعقبات، و من بين أهم المشاكل و الصعوبات التي واجهناها من خلال إعدادنا لهذه المذكرة هي: عدم وجود مراجع تناولت هذا الموضوع بالتفصيل في الجامعة، حتى وإن وجدت فهي لم تتطرق إليه بالتفصيل، ضيق الوقت مقارنة مع أهمية موضوع البحث.

وبصدد دراستنا وإنطلاقا من المعطيات السابقة يمكن لنا طرح الإشكالية التالية :

**ما مدى فعالية سند الشحن البحري؟**

إنطلاقا من الإشكالية التالية يمكن طرح مجموعة من التسائلات الفرعية :

- **ما المقصود بسند الشحن وما هي أهم البيانات التي يشتمل عليها ؟**
- **فيما تتمثل أشكال سند الشحن البحري ؟**
- **كيف يتم تداول سند الشحن البحري ؟**
- **ماهو دور سند الشحن البحري في الإثبات ؟**
- **ماهي أبرز التحديات التي تواجه هدا السند ؟**

للإجابة عن هذه الإشكالية المطروحة إعتمدنا على المنهج الوصفي و المنهج التحليلي لأننا نقوم بوصف ماهو موجود في النصوص التشريعية المرتبطة بسند الشحن إلى جانب تحليل جوانب الموضوع وعناصره الأساسية، ومحاولة مقارنة الأحكام التي تنظم سند الشحن بما إستحدثته الإتفاقية الدولية في هذا الخصوص لأنها أسهبت في هذا الموضوع لذلك سوف نحاول الإستئناس بها.

- تهدف هذه الدراسة إلى إبراز مفهوم سند الشحن و تسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظمت سند الشحن البحري ، وكذلك ما جاءت به التشريعات المقارنة ،إضافة إلى التعرف على دوره في الاثبات باعتباره الركيزة في حركة النقل البحري للبضائع .
- تمييز سند الشحن عن غيره من المستندات.
- تحديد مختلف بيانات وأشكال سند الشحن البحري.
- التعمق في موضوع طرق تداول سند الشحن وآليات الإثبات.

تناولنا في الفصل الأول ماهية سند الشحن البحري، من خلال دراسة مفهومه وتحديد البينات المتعلقة به إلى جانب التطرق إلى أشكاله و طرق تداوله.

ثم يأتي الفصل الثاني الذي عالجنا من خلاله القوة الثبوتية لسند الشحن من خلال إبراز حجية سند الشحن بين أطرافه وبين الغير و العوامل التي من شأنها أن تؤدي إلى إهدار حجيته فضلا عن التطرق إلى مسألة الإحتيال في سند الشحن وتدعيم هذه المسألة بدراسة حالة الإحتيال في كمية البضاعة.

# الفصل الأول

## ماهية سند الشحن البحري

يقوم النقل البحري على نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ عن طريق عقد، يتمثل هذا العقد في سند الشحن فيبرم بين الناقل البحري sea carrier و الشاحن البحري sea chipper، فيتعهد الناقل بمقتضاه بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول لقاء أجر معلوم يدفعه الشاحن، بحيث تتم هذه العملية لمصلحة شخص آخر يدعى بالمرسل إليه consignee أو الشاحن .

يشتمل هذا السند على مجموعة من البيانات ويتخذ عدة أشكال ويتم تداوله حسب الشكل الذي حرر به، كما يتميز عن بعض المستندات.

لذلك سوف نحاول من خلال هذا الفصل تحديد ماهية سند الشحن البحري (المبحث الأول) إلى جانب تحديد تداول سند الشحن البحري (المبحث الثاني).

## المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري

يعتبر سند الشحن البحري الأداة القانونية التي تثبت العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن في عقد النقل البحري، فيتضمن هذا السند مجموعة من البيانات التي يجب أن تتوافر فيه.

سنتعرض لتبيان التعريف به (المطلب الأول )، إلى جانب البيانات المتعلقة بسند الشحن البحري ( المطلب الثاني).

### المطلب الأول: التعريف بسند الشحن البحري

يعد سند الشحن البحري Marine bill of lading من بين أبرز وأهم المستندات في عقد النقل البحري للبضائع، فيتم إصداره من طرف الناقل بناءًا على طلب الشاحن، كما يتميز هذا السند عن غيره من المستندات المشابهة له ببعض المميزات .

فما هو هذا السند؟ وماهي المميزات التي يتميز بها عن غيره من المستندات المشابهة له؟ سوف نحاول الإجابة عن هذه التساؤلات من خلال مايلي :

#### الفرع الأول : تعريف سند الشحن البحري

يلعب سند الشحن البحري دور فعال في تنفيد عقد النقل البحري، وسوف نحاول تعريفه من خلال التطرق للتعريفات الواردة في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، إلى جانب التطرق إلى تعريفات بعض الفقهاء وذلك تبعًا لما يلي:

**أولاً: تعريف سند الشحن في الاتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري**

تطرقت بعض الإتفاقيات الدولية إلى تعريف سند الشحن البحري و تنظيمه في شكل قوانين وقواعد تنظيمية، تتمثل هذه الإتفاقيات في كل من إتفاقية بروكسل 1924[1]

[1] إتفاقية بروكسل :هي معاهدة خاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وتعرف بإسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليًا عام 1931 أي بعد ثمانية أيام من التعديل عليها وعدلت بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، ويبلغ عدد الأعضاء في هذه المعاهدة 48 دولة، إنضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل وذلك بموجب المرسوم الرئاسي، 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964، ج ر رقم 28، لسنة 1964 .

وإتفاقية هامبورج 1978،[1] كما تطرق المشرع الجزائري إلى تنظيم وتسيير سند الشحن.

**1 – تعريف سند الشحن البحري وفقًا للإتفاقيات الدولية**

إن اتفاقية بروكسل لم تقم بتقديم تعريف لسند الشحن البحري رغم أن الهدف من إبرامها هو توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن البحرية، وإنما ذكرت هذه الاتفاقية من خلال الفقرة الثانية من المادة الأولى[2] أن عقد النقل من منظورها لا ينطبق إلاعلى العقود التي يتم إثباتها بسند الشحن أو بأي وثيقة لها نفس قيمة سند الشحن.[3]

أما اتفاقية هامبورج فعرفت سند الشحن البحري في الفقرة السابعة من نص المادة الأولى:" **وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل البضائع أوشحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحاملها".**

يلاحظ من تعريف إتفاقية هامبورج لسند الشحن أنها عرفته من خلال ذكر بعض مراحل النقل البحري للبضائع ووظائفه و أنواعه.

**2ـ تعريف سند الشحن البحري وفقًا للتشريع الجزائري**

أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري فإنه لم يقدم تعريفا صريحًا لسند الشحن و إنما إكتفى بموجب المادة 748 من القانون البحري بذكر الوظائف والبيانات الواجب توافرها فيه حيث نصت المادة على ما يلي: **"بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناءا على**

[1] إتفاقية هامبورج: إنعقد مؤتمر دولي في مدينة هامبورج الألمانية تحت إشراف الأمم المتحدة بحث تبنّى مايعرف بإسم إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرًا،المؤرخة 31 مارس 1978 ،ولم تدخل حيز النفاذ إلا في أول نوفمبر 1992، إذا أصبحت تعرف بإسم إتفاقية هامبورج والتي لم تصادق عليها الجزائر.

[2] تنص المادة 1/ب من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 على ما يلي: "عقد نقل، ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأي وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا، وكذلك ينطبق على سند أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشارطة إيجار السفينة ابتداءا من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل السند".

[3] فيصل عمار، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري و والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر– بلقايد ، تلمسان،2022 ، ص26.

**طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".**

كما اعتبر سند الشحن كدليل لاستلام الناقل للبضاعة وكسند لحيازتها و إستلامها، وهذا ما جاء أيضا في نص المادة 749 من القانون البحري.[1]

**ثانيًا: التعريف الفقهي لسند الشحن البحري**

لقد عرف سند الشحن من قبل العديد من الفقهاء وسوف نتعرض لبعض هذه التعريفات وفقًا لما يلي :

عرفه مصطفى كمال طه على أنه: إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة.[2]

وعرفه الدكتور عادل علي المقدادي بأنه: هو الوثيقة التي يسلمها الربان إلى الشاحن لإثبات تسلمه للبضائع على ظهر السفينة وهذا السند قد يكون أيضا دليل على وجود عقد النقل البحري الذي بين الناقل والشاحن وبموجبه تم شحن البضاعة.[3]

كما عرفه لطيف جبر كوماني أنه: وثيقة تثبت عقد النقل وتسلم الربان للبضائع وتمكن المستفيد فيه من تسلم البضائع في ميناء التفريغ.[4]

من خلال هذه التعريفات يمكن أن نعرف سند الشحن البحري على أنه:

---

[1] تنص المادة 749 من الأمر 76-80، المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، على ما يلي: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر، وتعتبر أيضا سند لحيازة البضائع واستلامها".

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري( مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية ، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية ، د ط ، الإسكندرية، 2008، ص 290.

[3] عادل علي المقدادي، القانون البحري ( السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الإصدار الثاني، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة النشر والتوزيع، عمان، 1999، ص98.

[4] لطيف جبر كوماني، القانون البحري( السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الإصدار الثالث، الطبعة الأولى ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع و دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص91.

وثيقة يحررها الناقل البحري أو الربان بناءا على طلب الشاحن البحري تتضمن هذه الوثيقة مجموعة من البيانات والعناصر المتعلقة بالبضاعة وأطراف العقد والرحلة والأجرة، كما تتضمن شروط شحن البضاعة.

و بالتالي يعتبر سند الشحن البحري أداة إثبات لتسليم البضاعة ووثيقة تثبت انعقاد عقد النقل، كما يمثل البضاعة المشحونة.

**ثالثًا: طبيعة سند الشحن البحري**

إن الحديث عن سند الشحن يجعلنا نتساءل عن طبيعة هذا السند خاصة أنه عادةً ما يرتبط بعقد النقل.

والأصل في العقود أنها تتم بتبادل إرادتي الأطراف ويكون للطرفان التحاور في الشروط التي يتم وضعها إلى غاية الوصول إلى إتفاق نهائي بينهما، غير أن الأمر يختلف في عقد الإذعان، أين يجد الطرف نفسه أمام عقد شروطه محددة ومعدة مسبقا ولا يملك الحق في مناقشتها ولا تعديلها.[1]

يعتبر عقد الإذعان من العقود التي يسلم فيها أحد الطرفين بشروط يقوم بوضعها الطرف الآخر ولا يسمح بمناقشتها.

وبالتالي فطبيعة عقد النقل بموجب سند الشحن تجعل من الناقل الطرف القوي والشاحن الطرف الضعيف في العقد، فالناقل هو الذي يضع دفتر الشروط، وليس للشاحن الحق في مناقشتها أو التفاوض معه وما عليه إلا بقبولها أو رفضها.

**الفرع الثاني: تمييز سند الشحن البحري عن بعض المستندات المشابهة له.**

يتميز سند الشحن البحري عن غيره من المستندات المشابهة له بمميزات والتي ينصب دورها في تنفيذ عملية النقل، وهذا ما جعله وثيقة أساسية في المعاملات التجارية .

[1] علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والقانون البحري، د ط ، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1977 ، ص 337.

سنتناول تمييز سند الشحن عن أمر التسليم (أولاً) وتمييز سند الشحن عن وثيقة الشحن البحري متعددة الوسائط (ثانيًا)، كما سنتناول أيضا تمييز سند الشحن البحري عن وثيقة الشحن البحري المتعلقة بمشارطة الإيجار( ثالثًا) أما أخيرا سنتطرق لتمييزه عن تدكرة النقل البحري (رابعًا).

**أولاً: تمييز سند الشحن البحري عن أمر التسليم**

يطلق على أوامر التسليم تسميات عدة تدور حول أمر التسليم Delivery order أو إذن التسليم، وأيًا كانت التسمية يعتبر مستندا بحريا شأنه شأن وثيقة النقل البحري.[1]

إذن التسليم هو وليد العرف التجاري إقتضت وجوده بعض الضروريات العملية ومن الممكن تصوره في حالتين:

**الحالة الأولى:** ويقصد به المستند الذي جرى العمل على أن يصدره ممثل المجهز في ميناء التفريغ مقابل سند الشحن الذي يسحب من المرسل إليه، بواسطة هذا الأمر يمكن للمرسل إليه أن يتقدم للربان طالبا تسليمه البضائع الثابتة في سند الشحن الذي سحب منه والذي يحتفظ الربان بصورة عنه ضمن أوراق السفينة.[2]

إن إذن التسليم الذي يسلمه صاحب البضاعة وفقا لمحتويات سند الشحن يقوم مقام هذه الوثيقة في سبيل إستلام البضاعة المشحونة ويكون دليلا لملكيتها بحيث يمكن لصاحب البضاعة بعد تسلمه أمر التسليم يعتبر مالكا لها ويمكنه إذا شاء تظهير هذا الأمر إلى شخص قد يضل مجهولا من وكيل الناقل و لا يمكن وصف إذن التسليم بأنه وكالة من الناقل أو ممثله في الدائرة الجمركية المختصة ولا إلى مسلم الاذن.

**الحالة الثانية:** تظهر في هذه الحالة عندما يرغب الشاحن الذي بيده سند شحن واحد في أن يبيع الشحنة في أثناء السفر لعدة مشتريين أو أن يبيع جزءا منها ويرهن الآخر.

[1] أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف ، د ط ، الإسكندرية، 1998، ص33.

[2] نسرين بودان ، خديجة بودان، المرجع السابق، ص55 .

وقد أظهر العمل ثلاث أنواع من أوامر التسليم في هذه الحالة، أوامر تسليم يوقعها البائع وحده ، أوامر تسليم يوقعها الربان، أو أحد ممثلي المجهز، وأخيرا أوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة.[1]

**ثانيًا: وثيقة النقل البحري متعدد الوسائط**

تطرقت المادة الأولى في الفقرة الثالثة من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، 1980 بتعريف وثيقة النقل البحري متعدد الوسائط Multimodal shipping document [2] بأنها: "**وثيقة تثبت عقد متعدد الوسائط و أخذ متعهد النقل البضائع في حراسته و تعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور**". فوثيقة النقل البحري متعدد الوسائط هي التي تثبت عقد النقل متعدد الوسائط .[3]

كما تجدر الإشارة أن النقل البحري متعدد الوسائط هو النقل الذي يتم بين وسيلتين مختلفتين من وسائل النقل كالقطار في البر والسفينة في البحر، وهذا ما جاءت به اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط .[4]

فقد أصبحت وثيقة النقل متعدد الوسائط تنافس سند الشحن كون هذه الوثيقة تغطي كافة مراحل النقل البحري على غرار سند الشحن الذي يغطي مرحلة واحدة وفي النقل عن طريق البحر.

---

[1] نسرين بودان ، خديجة بودان، المرجع السابق، ص55-56.

[2] أنظر الملحق رقم 1 ص79-80.

[3] هشام رمضان الجزائري، أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري، مجلة الحقوق الكويتية، العدد 3، 1989، ص161.

[4] تنص المادة الأولى من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، سنة 1980 في الفقرة الأولى على مايلي: " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط، أما عملية تسلم وتسليم البضائع المصطلح بها في تنفيذ عقد نقل وحيد الواسطة وفقا للتعريف الوارد في العقد المذكور على معتبر نقطة دوليا متعدد الوسائط".

**ثالثًا: تمييز سند الشحن عن سند الشحن المتعلق بمشاطرة الإيجار**

عقد إيجار السفينة هو عقد يحكم العلاقة بين مؤجر السفينة و المستأجر وتسمى هذه الوثيقة التي تحرر عند إبرام هذا العقد بمشارطة إيجار.[1]

إن عقد النقل المبرم في مرحلة تالية لعقد إيجار السفينة فهو عقد مستقل، يوقع بين المرسل إليه للبضاعة وأطراف عقد الإيجار وهما المؤجر والمستأجر، تسمى الوثيقة التي تحرر في هذه المرحلة سند شحن لمشارطة الإيجار Bill of lading relating to the charter party في هذه الحالة المستأجر يصبح الشاحن للبضاعة الموجهة للغير، والمؤجر باعتباره المسير التجاري للسفينة يصبح الناقل.[2]

في جميع حالات النقل بموجب مشارطة الإيجار يتم إصدار سند شحن الذي لا يثبت سوى استلام الربان لكمية البضاعة الثابتة به، حيث إن هذا السند هو الذي يمنح للشاحن الذي يعد طرفا في المشارطة الحق في أن يتقدم لمطالبة الربان بتسليمه البضاعة في ميناء الوصول، أما بالنسبة لسند الشحن فهو يمثل ملكية البضاعة وإثبات تسلمه للبضاعة، فيحق له التصرف فيها من بيع ورهن .

ونشير إلى أن إصدار سند الشحن على هذا النحو لا يؤدي الى تطبيق إتفاقية بروكسل لسنة 1924، كونها إستبعدت من نطاق تطبيقها النقل بمشارطة الإيجار، فمالك السفينة عند إصداره لسند الشحن للمستأجر فإنه يمنحه بذلك تفويضا ضمنيا يخوله تظهير سند الشحن للمستأجر كما يكون مسؤولا في مواجهة حامل سند الشحن طبقا لأحكام المعاهدة. [3]

[1] أنظر الملحق رقم2 ص81.

[2] زهرة ناجي ، مدى امتداد الشروط الواردة في مشارطة الإيجار إلى سند الشحن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 1، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، 2017، ص19.

[3] ايمان الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، الطبعة الأولى ، دار الكتاب والوثائق القومية ، 2013، ص86 .87

**رابعًا: تمييز سند الشحن عن تذكرة النقل البحري**

أدت الشروط التقليدية المفروضة في وثيقة الشحن بالمتعاملين إلى إستحداث وثائق بديلة لتحل محل الوثيقة التقليدية ومنها تذكرة النقل البحري. [1]

يتمثل الفرق الرئيسي بين تذكرة النقل البحري[2] و سند الشحن البحري، كون تذكرة النقل البحري sea transportation ticket وثيقة غير قابلة للتداول تنقصها بالنتيجة وظيفة هامة من وظائف سند الشحن البحري، فهي لا تمثل البضاعة المنقولة بحرا، وفي هذه الحالة تقوم بنفس دور سند الشحن البحري إلا أنها "غير قابلة للتداول".[3]

فتذكرة النقل لا يمكن من خلالها التصرف في البضاعة من بيع و رهن أثناء فترة النقل وذلك لكونها لا تمثل البضاعة المنقولة.

كما أن تذكرة النقل البحري تظهر فائدتها في النقل للمسافات القصيرة أو كون البضاعة لا تسمح بإجراء أي تصرف قانوني عليها خلال فترة نقلها.[4]

**المطلب الثاني: البيانات المتعلقة بسند الشحن البحري**

بعد إتمام عملية تسليم البضاعة للناقل، أو من يمثله، وبطلب من الشاحن يستلم هذا الأخير سند الشحن والذي يتضمن مجموعة من البيانات والعناصر الأساسية، إذ تطرقت بعض النصوص الدولية و الوطنية على البيانات التي يجب أن يشتمل عليها سند الشحن، وبالرغم من الاختلافات بين النصوص، إلا أن لها هدف مشترك وهو تحديد عناصر عقد النقل، و إعطاء وصف للبضائع المراد نقلها، وتسمح للناقل بإدراج تحفظاته بخصوص

[1] مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان ، 2012/2011،ص28 .

[2] أنظر الملحق رقم3 ص83-84.

[3] الزهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، رسالة دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2011/2010، ص 32-33.

[4] المرجع نفسه، ص 33.

البضائع المحزومة والتي لا يعلم محتواها،[1] إلا أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى في الوثيقة،[2] وبعد أن يقوم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل أو ممثله يلتزم هذا الأخير بتزويده بوثيقة شحن تنظم قيودا، وهذا ما أكدته المادة 748 ق ب ج.[3]

تتمثل هذه القيود في العناصر الأساسية للعقد والتي تتمثل في ما يلي :

**الفرع الأول : بيانات سند الشحن المتعلقة بالأطراف والبضاعة**

سنتناول في هذا الفرع البيانات التي يجب أن يشتمل عليها سند الشحن البحري والتي تتعلق بهوية الأطراف و البيانات التي تتعلق بالبضاعة باعتبارها محل عقد النقل.

**أولاً: بيانات سند الشحن المتعلقة بأطراف عقد النقل البحري**

تتعلق المعلومات المرتبطة بهوية الأطراف والتي يجب أن يتضمنها سند الشحن :

**1_إسم الناقل:** وهو إسم من يلتزم بنقل البضاعة بحرا وفي أغلب الأحيان يكون هو المجهز للسفينة التي تنقل عليها البضاعة ،إضافة الى عنوانه.

**2_ إسم الشاحن:** وهو إسم من يتقدم ببضاعته للنقل وقد يرسلها إلى نفسه أو إلى شخص يسمى المرسل إليه ، إضافة الى عنوانه.

**3_إسم المرسل إليه:** وهو إسم صاحب الحق في البضاعة ،إضافة الى عنوان مقره.[4]

**ثانياً: بيانات سند الشحن المتعلقة بالبضاعة**

إلى جانب البيانات المتعلقة بهوية الأطراف فإن سند الشحن يجب أن يشتمل على بيانات تتعلق بالبضاعة وتتعلق هذه البيانات بنوع البضاعة التي تتمثل في العلامات الرئيسية والضرورية وعدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها، الحالة والتكييف الظاهران

---

[1] Pierre BONASSIES, le connaissement Evaluation historique et perspectives, Annales TMTM, 1984, p108 .

[2] مراد بسعيد ، المرجع السابق، ص 40.

[3] المادة 748 من الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[4] خديجة بودالى ، اتفاق التحكيم في عقد النقل البحري ( دراسة مقارنة )، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015، ص65.

للبضاعة، حيث جاء في نص المادة 752 ق ب ج : " **يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:**

**أ ـ العلامات الرئيسية والضرورية للتعرف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، وإذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تخزينها.**

**ب ـ عدد الطرد والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة.**

**ج ـ الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة".**

نفس الأمر بالنسبة لإتفاقية بروكسل فهي أيضا نصت على مجموعة من البيانات التي يجب أن يشتمل عليها سند الشحن.[1]

و في حالة ما إنتاب الناقل شك حول بيانات البضاعة الظاهرة التي صرح بها الشاحن، يمكن للناقل تدوين البيانات على خلاف البيانات التي صرح بها الشاحن وهذا الحق أعطاه المشرع الجزائري في نص المادة 756 من ق، ب، ج التي تنص على: "**يجوز للناقل أو من**

[1] المادة 313 من اتفاقية بروكسل1924: "على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهدته أن يسلم إلى الشاحن بناءا على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ–العلامات الرئيسية اللازمة لتحقق من نوع البضاعة وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامة مطبوعة أو موضوعة بأي طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلقة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

ب–عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج– الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة.

ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كميتًا, أووزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فقط أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها".

**ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكيف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة.**

**وإذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها".**

**1: تأثير النقل بالحاويات على بيانات سند الشحن البحري**

يمكن للناقل الإشارة في سند الشحن أنه على غير علم بمحتوى البضاعة لاسيما إذا كانت محزومة ولا يمكن له الإطلاع على مستوى الحزم، وهذا من أجل أن يبرأ ذمته من كل مسؤولية، وبالتالي فالنقل بالحاويات يؤثر على بيانات سند الشحن .

إلتزام الشاحن في مواجهة الناقل بالتصريح بجمع البيانات الازمة المتعلقة بالبضائع التي يتم نقلها بالحاويات، حتى يتسنى للناقل معرفة نوع البضائع ومواصفاتها قبل القيام بعملية النقل البحري وعند تسليمها للمرسل إليه، ثم يقوم الناقل بعد ذلك بتسجيل ما ورد عن الشاحن من بيانات في وثيقة الشحن.[1]

إستلام الناقل الحاوية من طرف الشاحن مزودة بأختام في مكان التسليم أين يتوجب على الناقل في هذه الحالة بتقديم وثيقة الشحن بناءا على تصريحات الشاحن، وهذا ما يجعل الناقل في إرتباك حول ما يقدم الشاحن من تصريحات وما تحتويه الحاوية فعلا من بضاعة ، كل هذه التغييرات التي لحقت تنفيذ عملية النقل.[2]

بالنسبة للبيانات المتعلقة بالبضاعة الموجودة داخل الحاوية،[3] فهي تقع على مسؤولية الناقل في ميناء التفريغ، لذلك يجب على الناقل أن يتأكد من بيانات هذه البضاعة ومطابقتها

[1] إلهام عزايز، أثر النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2018، ص80.

[2] عمار فيصل ، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري و والاتفاقيات الدولية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر – بلقايد، تلمسان،2022، ص149

[3] المادة 752 من الأمر 76–80،المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

لتصريحات الشاحن، إلا أن الناقل وباستلامه الحاوية مغلقة يتعذر عليه معاينة البضاعة معاينة مادية، وبالتالي فالناقل لا يقوم يفتح تلك الحاوية إلا عند وصولها لأصحاب الحق وبحضورهم.

يعتبر بيان الحالة الظاهرة للبضاعة من مسؤولية الناقل، فهو الذي يقوم بتدوينه قبل أن يقوم بإصداره لسند الشحن، وذلك بتفقده "لحالة البضاعة" وهو ما نصت عليه كل من اتفاقية بروكسل[1] و إتفاقية هامبورج،[2] وذهبت إتفاقية روتردام[3] بأن البيان الذي يتضمن الحالة الظاهرة للبضاعة لا يقدمه الشاحن، فالناقل هو الذي يدونه قبل إصدار وثيقة الشحن وبعد تفقد خارجي للبضائع عند إستلامها، ويتم التفقد على وجه معقول لما هو ظاهر وبالقدر الذي يمكن للعين أن تراه .[4]

أجاز المشرع الجزائري للناقل ذكر الحالة الظاهرية للبضاعة في سند الشحن، كما أن هذا البيان يشتمل أيضا الحالة الظاهرية للحاوية.[5] وذلك لوجود علاقة متصلة بين البضاعة والحاوية لأنه في حالة ما إذا تعرضت الحاوية لاعوجاج فهي تدل على تعرض البضاعة للتلف، فهذه الملاحظة وتدوينها يعفي الناقل من المسؤولية أمام المرسل إليه.

يجوز للناقل في حالة شكه حول بيانات البضاعة المصرح بها الشاحن أن يقوم بتدوين أو الإشارة على أنه على غير علم بمحتواها.[6]

---

[1] تنص المادة 3 فقرة 3 بند "ج" من اتفاقية بروكسل على مايلي: " حالة البضائع وشكلها الظاهر".

[2] تنص المادة 15 فقرة 1 بند "ب" من اتفاقية هامبورج على ما يلي: "الحالة الظاهرة للبضائع".

[3] المادة 36 فقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، والمعروفة بقواعد روتردام لسنة 2008، يوم 13 يستمر 2009.

[4] إلهام عزايز، المرجع السابق، ص82.

[5] الحالة الظاهرية للحاوية: تشخيص هيكل الحاوية الخارجي بالعين من قبل الناقل البحري.

[6] المادة 756 من الأمر 76-80،المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

**الفرع الثاني: بيانات سند الشحن البحري المتعلقة بعناصر الرحلة**

تعرف الرحلة بموجب تعيين السفينة التي تقوم بعملية النقل ،وبتعيين مينائي الشحن و التفريغ وكذا أجرة الحمولة والتي تتمثل فيما يلي :

**أولًا: عناصر الرحلة:** إسم السفينة، إسم الربان، ميناء الشحن و التفريغ .

**ثانيًا: أجرة الحمولة الواجب دفعها:** أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها عند الوصول أو الجزء المستحق منها، وهذه البيانات قابلة للزيادة أو النقصان، إلا أن سند الشحن قد اشتهر بالشروط التي يمليها الناقل و والنماذج التي يضعها ولا يستطيع الشاحن الا قبولها مذعنا.[1]

**ثالثًا: تاريخ إصدار سند الشحن وتوقيعه ونسخه:**

وهذا ما تطرق اليه المشرع في نص المادة 760 من ق، ب، ج على ما يلي: " **يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير، وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ.**

**ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة السند، وتوقع كل نسخة من سند الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحصيل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.**

**ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها.".**

أما إذا وقع خلاف بين سند الشحن فالمادة 762 تنص على :

**"إذا اختلفت نسخ سند الشحن، لا يمكن لكل طرف أن يتمسك بالبيانات المدرجة في النسخة التي يحملها إلا إذا كانت هذه البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة بين يدي الطرف الآخر".**

[1] حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1983 ص88.

وإذا ما وجد خلاف بين النسخ فلا محل لتفضيل نسخة على الأخرى ويفضل إلى اللجوء إلى طرق الإثبات الأخرى.[1]

[1] المرجع نفسه، ص 88.

**المبحث الثاني: تداول سند الشحن البحري**

تتمثل القيمة القانونية لسند الشحن البحري كونه يمثل البضاعة المنقولة بحرا وأن حيازة هذا النوع من السندات يعادل حيازة البضاعة.

فلقد أوجد العرف التجاري في الموانئ طريقة بمقتضاها تنتقل البضاعة من شخص لآخر وهي لا تزال في مرحلة النقل البحري ألا وهي التداول لسند الشحن البحري، فطريقة تداول هذا السند تعتمد على الشكل الذي حرر به، وهذا ما نظمته النصوص الدولية و الوطنية بموجب قواعد و قوانين وذلك راجع للمعاملات التجارية البحرية التي تتمتع بالسرعة و سهولة الإجراءات والإئتمان بين التجار.

سنعالج في هذا المبحث تداول سند الشحن ،إذ خصصنا (المطلب الأول) لدراسة أشكال سند الشحن البحري forms of sea bill of lading ، أما ( المطلب الثاني) سنتناول فيه طرق تداول سند الشحن البحري Methods of trading marine bills of lading.

**المطلب الأول: أشكال سند الشحن البحري**

إتخذ سند الشحن البحري عدة أشكال من بين هذه الأشكال نذكر سندات الشحن القابلة للتداول والتي تتمثل في سند الشحن الإسمي وسند الشحن الإذني أو لأمر، وسند الشحن للحامل، وهذا ما أكدته المادة الأولى في فقرتها الثامنة من إتفاقية هامبورج[1] والمادة 758 من القانون البحري الجزائري والتي نصت على مايلي: " **يمكن وضع وثيقة الشحن :**

**أ . بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية،**

**ب . لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،**

**ج . لحاملها،**

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

**الفرع الأول: سند الشحن الإسمي**

عندما لا يكون إسم المرسل إليه بجانب عبارة لأمر أو كانت العبارة (لأمر) مشطب عليها ، تصبح وثيقة الشحن في هذه الحالة سند إسمي، أي لشخص مسمي .[2]

فسند الشحن الإسمي nominal bill of lading[3] هو السند الذي يصدر بإسم شخص معين، وهذا ما نص عيه المشرع الجزائري في المادة 758 الفقرة أ والتي تنص على: "... **بإسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمية...**" ومثل هذا السند يكون غير قابل للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المدون إسمه في سند الشحن.[4]

---

[1] تنص المادة الأولى من اتفاقية هامبورج لسنة 1978 في فقرتها الثامنة على مايلي:

" يقصد بمصطلح سند الشحن، وثيقة تثبت إنعقاد عقد نقل، وتلقي الناقل للبضائع وشحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحاملها ".

[2] مراد بسعيد، المرجع السابق، ص74 .

[3] أنظر الملحق رقم 4 ص85-86.

[4] عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 103.

**الفرع الثاني: سند الشحن لأمر (الإذنى)**

يعتبر من السندات الأكثر إستعمالا ، فيكفي إضافة لأمر أمام إسم المرسل إليه لكي يتم تداوله مثل السفتجة بالتضهير.

سند الشحن لأمر Bill of lading for an order [1] وهو السند الذي يصدر لإذن الشاحن أو المرسل إليه، أما في حالة عدم تعيين الشخص الذي تم إصدار سند الشحن لصالحه اعتبر صادر لأمر الشاحن،[2] وهذا ما أكد المشرع الجزائري في نص المادة 758 الفقرة ب على مايلي: "..**لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر...**".

**الفرع الثالث: سند الشحن للحامل**

سند الشحن للحامل[3] في الأصل هو ذالك السند الذي يحمل عبارة لحامله ، وهذا ليس الواقع العملي دائما، فالغالب ان سند الشحن لحامله يأخذ شكل سند شحن لأمر ولكن لايحمل أي إشارة للمرسل إليه، وهو في هده الحالة سند شحن لأمر ولاكن على بياض.[4]

فسند الشحن الشحن لأمر الحقيقي، يعين المستفيد ومن الممكن أن يتحول إلى سند شحن لحامله فيكفي تظهيره دون تحديد أي إسم للمظهر له.[5]

إذن سند الشحن للحاملbill of lading for the bearer هو ذلك السند الذي يصدر لحامل السند، وعلى الربان أن يسلم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه ومعه سند الشحن عند الوصول،[6]وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في نص المادة 758 الفقرة ج : "...**لحاملها...**".

---

[1] أنظر الملحق رقم 5 ص87-88.

[2] مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 299.

[3] أنظر الملحق رقم 6 ص89-90.

[4] مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 73.

[5] المرجع نفسه، ص 73.

[6] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ( دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى ، الاسكندرية، 2006، ص 20.

وتشير هذه الدراسة على أن فكرة أشكال سند الشحن البحري أنها تختلف عن بعضها البعض من حيث بيان إسم المرسل إليه، فهو الذي يحدد الشكل الذي يحرر به، فإذا إشتمل على إسم المرسل إليه أعتبر هذا السند لأمر(لإذن)، أما إذا شطب إسم المرسل إليه عدّ هذا السند إسمياّ، وأما إذا دون في إسم المرسل إليه أنه للحامل فيعد سند شحن بحري لحامله .

**المطلب الثاني: طرق تداول سند الشحن البحري**

تنتقل البضاعة إلى المرسل إليه أو الشاحن عن طريق سند الشحن والذي يعتبر أداة لتمثيل البضاعة، إذ تختلف طريقة إنتقاله حسب الشكل الذي حرر به، فينتقل إما عن طريق حوالة الحق (أولاً ) أو عن طريق التظهير (ثانياً) أو عن طريق التسليم أو المناولة (ثالثاً ) وهذا ما نصت عليه المادة 759 من ق ب ج ، والتي تناولت طريقة انتقال كل شكل من أشكال سند الشحن، حيث جاء فيها: "**يمكن نقل وثيقة الشحن لإسم شخص آخر أي :**

**أ . وثيقة الشحن الإسمية، بالتخلي عن دين،**

**ب . وثيقة الشحن لأمر بالتظهير،**

**ج – وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن.**

**ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن بإسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة وإستلامها** ".

وسوف نحاول معالجة طرق تداول سند الشحن بالتفصيل فيما يلي:

**الفرع الأول: تداول سند الشحن عن طريق حوالة الحق**

بالرجوع إلى نص المادة 759 من القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع الجزائري قد تناول مسألة تداول سند الشحن عن طريق التخلي عن الدين.حيث جاء في نص المادة ما يلي: " **... . وثيقة الشحن الإسمية، بالتخلي عن دين...**"

إلا أنه وبالرجوع إلى نص المادة 759 باللغة الفرنسية فإنه تناول مسألة تداول سند الشحن عن طريق حوالة الحق وإستعمل مصطلح "....**cession de créance**...".

في حين هناك إختلاف بين الكلمتين(حوالة الحق ، حوالة الدّين ) ،[1] فالتخلي عن الدّين تمثل حوالة الدّين في القانون المدني و نصت عليها المادة 251 ق ب ج ،[2] اما كلمة cession de créance فتعني حوالة الحق و نصت عليها المادة 239 من ق ب ج .[3] فكان الأجدر بالتشريع الجزائري أن يستعمل في النص باللغة العربية مصطلح حوالة الحق بدلا عن التخلي عن الدين ، لأن في سند الشحن الدائن بالبضاعة هو المرسل اليه و هو الذي يقوم بالتنازل عن حقه قبل الناقل الى شخص من الغير، لهذا من الأفضل نقول تخلي المرسل اليه عن حقه و ليس عن دينه .[4]

**الفرع الثاني: تداول سند الشحن لأمر عن طريق التظهير**

يعد سند الشحن لأمر أو (لإذن) السند الوحيد العملي عندما يكون ضروريا أن تكون البضاعة مبيعة خلال فترة نقلها بحرا أو موضوع لعمليات رهن، كما يلعب هذا الشكل دور في الإنتقال السهل للسند وحمايته من فرص الضياع والسرقة.[5]

يقوم تداول هذا السند عن طريق التظهير الذي يعتبر وسيلة قانونية لإنتقال الحق من شخص لآخر، الأمر الذي يسهل للشاحن عملية بيع البضاعة فلا تنتقل ملكية البضاعة إلا لحامل سند الشحن الذي إنتقل إليه عن طريق التظهير،[6] كما إشترط القانون أن يكون بشرط تضمنه بيانا يفيد هذا الجواز مثل عبارة " قابل للتداول ".

---

[1] إن الحوالة بصفة عامة هي نقل الإلتزام بذاته وبصفاته و بخصائصه من شخص لآخر، فهو ينتقل من مدين إلى مدين آخر، وهذا ما يسمى بحوالة الدين، ومن دائن إلى دائن آخر بإعتباره حقا شخصيا ، وهذا ما يسمى بحوالة الحق .

[2] المادة 251 من الأمر 75. 58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن ق ب ج على ما يلي: "تتم حوالة الدين بإتفاق بين المدين وشخص آخر يتحمل عنه الدين ".

[3] تنص المادة 239 من الأمر 75- 58 المتضمن ق م ج على ما يلي: "يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون ،أو اتفاق المتعاقدين، أو طبيعة الالتزام وتتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين".

[4] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري و والاتفاقيات الدولية، ص240 .

[5] الزهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع ، المرجع السابق، ص 216.

[6] عادل على المقدادي، المرجع السابق، ص104.

**الفرع الثالث: تداول سند الشحن للحامل عن طريق التسليم أو المناولة**

ينتقل سند الشحن للحامل في هذه الحالة بالمناولة اليدوية و اللذي يعتبر من الطرق البسيطة و التقليدية، فإنتقال السند للحامل الجديد ينقل معه جميع الحقوق الناشئة للسند كإلتزام المظهر بالوفاء بالحق الثابت للسند في ميعاد الإستحقاق وإلى تطهير السند من الدفوع ، وكذالك من إلتزام الموقعين بالضمان،[1] إلا أنه من النادر وجود هذا النوع من السندات في التعامل، لما يرافقه من خطورة تتمثل بإحتمالات السرقة أو الضياع وما ينجم عنهما.[2]

**أولاً: تعريف الإلتزام بالتسليم** :هو ذلك التصرف القانوني الذي بواسطته يضع الناقل تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة والتي يقبلها هذا الأخير، و يعتبر التسليم الإجراء الأخير الذي يضع نهاية لعقد النقل البحري ،وينتهي بموجبه تنفيد عقد النقل وترفع عن الناقل المسؤولية التي تتعلق بالبضاعة.

**ثانيًا: تعريف المناولة** :هي عملية نقل البضائع من الأرصفة وإلى داخل المستودعات و المخازن والساحات وخارجها أو تكديسها ضمن حدود الميناء ثم شحنها من مكانها طبقا للتعليمات التي تصدرها المنشأة .

**ثالثًا: دور التسليم والمناولة في عملية التداول** :يسمح بتسليم البضائع إلى أصحابها في الميناء،أو حتى وإن كانت في عرض البحر.كما له دور في انتقال الحقوق المتعلقة بالبضاعة الى صاحبها مثل الرهن والبيع ،أما الدور الأخير فيتمثل في إعفاء الناقل من المسؤولية من البضاعة بعد تسليمها للمرسل إليه أو الشاحن .

[1] الزهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، المرجع السابق، ص 222 .

[2] لطيف جير كوماني، المرجع السابق، ص95.

**خلاصة الفصل الأول :**

وفي نهاية هذا الفصل نستخلص أن سند الشحن من الوثائق المهمة في عملية النقل البحري، فيصدره الناقل بناءا على طلب الشاحن لمصلحته أو لفائدة المرسل إليه.

حيث يتميز بمجموعة من الخصائص تجعله يختلف عن العديد من السندات المتداولة في مجال النقل البحري، فهو يختلف عن أمر التسليم وعن وثيقة النقل متعدد الوسائط كما يختلف عن سند الشحن المتعلق بمشارطة الإيجار وعن تذكرة النقل البحري، ويشتمل على مجموعة من البيانات تتعلق هذه البينات على وجه الخصوص بهوية الأطراف والبضاعة وعناصر الرحلة البحرية إضافة إلى أجرة الحمولة.

هذا ويتم إصدار سند الشحن وفقا لعدة أشكال فقد يكون سند شحن إسمي أو سند شحن لأمر أو لحامله، ويتم تداوله حسب الشكل الذي حرر به.

# الفصل الثاني

# القوة الثبوتية لسند الشحن البحري

يعتبر سند الشحن البحري أداة أساسية تتمتع بأهمية كبيرة في النقل البحري، حيث يمثل الوثيقة التي تُعبر عن البضاعة المنقولة بحرًا.

تبرز أهمية سند الشحن البحري ليس فقط في دوره كوثيقة تصف البضاعة وتحدد هويتها، بل أيضاً من خلال دوره الحيوي في عملية الإثبات والتوثيق، مما يوفر أماناً قانونياً لكل من الشاحن والناقل والمستلم.

وقد أكده التشريع الجزائري، بالإضافة إلى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، على تلك الأهمية وعززت من مكانة سند الشحن البحري كوثيقة لا غنى عنها في عالم النقل البحري.

لفهم هذا الموضوع قمنا بتناول دور سند الشحن البحري في الاثبات (كمبحث اول) فيما خصصنا (المبحث الثاني) الاحتيال في سند الشحن البحري.

## المبحث الأول : حجية سند الشحن البحري في الاثبات

عقد النقل البحري يعتبر عقدًا تجاريًا، بناءً على ذلك يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات وفقًا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

إلا أن الكتابة في عقود النقل البحري قد فرضت كضرورة عملية لتيسير إثبات الاتفاق بين الناقل البحري والشاحن وهو ضروري لتوثيق كافة البيانات التفصيلية المتعلقة بالبضائع هذه التفاصيل قد يكون من الصعب إثباتها عبر الشهود أو القرائن ومن خلال هذا البحث سوف نعالج حجية سند الشحن في الاثبات (المطلب الأول) وكذلك إهدار قيمة سند الشحن كأداة لإثبات (المطلب الثاني).

### المطلب الأول : حجية سند الشحن البحري

سند الشحن يستخدم لإثبات الشحن وعقد النقل البحري، حيث يعتبر حامل السند مالكًا محتملاً للبضاعة، ولكن الحيازة عبر السند ليست حقيقية بالمعنى التقليدي، وتكمن حجية سند الشحن بين أطرافه و هما الشاحن و الناقل بالإضافة إلى الغير، لدى نتناول في (الفرع الاول) حجية سند الشحن بين أطرافه وفي (الفرع الثاني) نتطرق إلى حجية سند الشحن بين أطرافه و الغير.

#### الفرع الأول : حجية سند الشحن البحري بين الأطراف

يشكل سند الشحن حجة في العلاقة بين الناقل و مرسل البضاعة في اثبات جميع البيانات المدونة فيه،[1] حيث لا تثار مسؤولية الناقل إلا في حالة هلاك وتلف البضاعة أثناء نقلها أو عن التأخير في تسليمها، بينما يعتبر الشاحن مسؤولا عن صحة البيانات المتعلقة

[1] محمد فاتحي، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، العدد 32، كلية الحقوق، جامعة ادرار، 2015،ص16.

بالبضاعة المشحونة[1]، غير أنها تعتبر حجة نسبية ليست مطلقة يمكن إثبات عكس ما تم الاستدلال به في سند الشحن إذا تعلق الأمر بالبضاعة.

لسند شحن حجية كاملة في الاثبات فيما بين طرفيه الشاحن والناقل فهو ينهض دليلا على عقد النقل وشروطه والأجرة المتفق عليها.

كما تقوم الحجة على حصول الشحن في التاريخ المذكور في السند وهو يثبت بوجه خاص تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينة في سند الشحن، على أن حجية سند الشحن في الاثبات بين طرفيه ليست مطلقة، بل يجوز إثبات عكس بيانات السند فلناقل مثلا إثبات انه لم يتسلم كمية البضاعة الواردة في سند الشحن وإذا كانت القواعد العامة تقضي بأنه لا يجوز اثبات العكس ما هو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة فإن هذه القواعد لا تطبق في المواد التجارية، ومن ثم يجوز إثبات عكس بيانات سند الشحن بكافة طرق الإثبات.[2]

**الفرع الثاني : حجية سند الشحن البحري بين الأطراف والغير**

المقصود بالغير في هذا الخصوص كل شخص يكون طرفا في رابطة قانونية تجعل له مصلحة تتصل بعملية الشحن و طبيعة البضاعة المشحونة و كميتها فوفقا لما جاء في نص المادة 761 الفقرة 02 من القانون البحري الجزائري[3] نرى أن حجية سند الشحن بالنسبة للغير تعني أمرين :

**الأمر الأول:** يجوز للغير إذا كانت بيانات سند الشحن تتفق و مصلحته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة الناقل و الشاحن ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الإدعاء بعدم صحة

---

[1] نادية لاكلي، حجية سند الشحن في اثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية، المجلد7، العدد3، كلية الحقوق، جامعة بلحاج بوشعيب تموشنت، الجزائر، 2022، ص779.

[2] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 202.

[3] المادة 761 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم التي تنص في الفقرة 2 "ولايقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية"

هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها ويشكل سند الشحن حجة مطلقة في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية.[1]

**الأمر الثاني:** يجوز للغير إذا كانت مصلحته تتفق و إثبات عكس ما جاء في سند الشحن من بيانات أن يقدم الدليل على ذلك فسند الشحن بالنسبة للغير مجرد واقعة مادية يجوز إثبات عكسها بكافة وسائل الإثبات. [2]

**المطلب الثاني: إهدار حجية سند الشحن البحري**

يقوم الناقل بإدراج بيانات مهمة في سند الشحن البحري ليؤكد تسلمه البضائع وحيازتها ويثبت عقد النقل البحري.

عادةً ما يتم تقديم البيانات من قبل الشاحن وإذا كانت جميع البيانات دقيقة يعتبر السند نظيفًا، مما يعني أن البضائع المذكورة تتطابق مع الواقع.

لكن في بعض الأحيان يمكن للناقل أن يشك في دقة البيانات بسبب عدم توفر الوقت الكافي للتحقق أو نقص الخبرة، في هذه الحالة يمكن للناقل تدوين تحفظاته في السند لحماية حقوقه وتحديد المسؤوليات في المستقبل.

وهناك أيضا إجراء أخر يقوم به الشاحن لتفادي هذه التحفظات و المتمثل في خطاب الضمان و لتوضيح الفكرة أكثر سوف نتناول مسألة التحفظات في (الفرع الاول) ثم بعد ذلك سوف نتطرق لخطاب الضمان في (الفرع الثاني).

**الفرع الاول : التحفظات كسبب لإهدار حجية سند الشحن**

بالتحقق من القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، يظهر عدم وجود تعريف صريح لمصطلح التحفظات the concept of reservation ومع ذلك تشير بعض القواعد

[1] مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص202

[2] نادية لاكلي، المرجع السابق، ص779.

القانونية إلى إمكانية إضافة التحفظات في سند الشحن، خاصة في إتفاقية هامبورغ لعام 1978 واتفاقية روتردام لعام 2008 حيث تشير إلى المعلومات المتعلقة بالبضائع وحجيتها.

و يقصد بالتحفظات تدوين الناقل في سند الشحن ما يكشفه عند تحققه من مخالفة البضاعة في مقدارها وحالتها للبيانات المقدمة من الشاحن.[1]

يلتزم الشاحن عند قيامه بتنفيذ إلتزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل أن يبين بعض البيانات فلو كانت طرودا عليه أن يبين عددها و نوعها ووزنها، كما يلتزم بتعليمها بعلامات يسهل تمييزها و بطريقة يسهل ملاحظتها وأعطى القانون الحق للناقل أن يدون أسبابه إذا ما قام الشك لديه حول صحة هذه البيانات فتسمى بالتحفظات.[2]

وهذه التحفظات وفقا لنص المادة 755 و 756 من القانون البحري والمادة الثالثة الفقرة 03 من معاهدة بروكسل تخص أو تتعلق بفرض تسجيلات بيانات على سند الشحن أو إدراج بيانات معينة فيها أو بإدراج بيانات ملاءمة وفق لنفس الحالتين وكذلك إذا كان قد تسلم البضاعة المحزومة لأجل نقلها يجوز له أن يدرج في سند الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها.

**أولا: الحالات التي يمكن الناقل إبداء التحفظات من أجلها**

إن الحالات التي يمكن للناقل إبداء تحفظات من أجلها يمكن حصرها فيما يلي :

**1- حالة التصريحات الزائفة :**

[1] فيصل عدنان عبد شياع، النتائج المترتبة على التحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة، مجلة العلوم القانونية، المجلد33، العدد2، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق، 2018، ص447.

[2] طالب حسن موسى، القانون البحري(السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية ، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، الطبعة الاولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الاردن،2007.، ص112.

عالجت إتفاقية روتردام هذا الوضع من خلال الفقرة 01 من المادة 40،[1] يمكن للناقل القيام بإجراء التحفظ بخصوص المعلومات المذكورة المادة 36 الفقرة 01 وذلك ليوضح أنه غير مسؤول عن ما قدمه الشاحن من معلومات وحتى يتسنى له القيام بذلك لابد من توافر شرطين هما[2]:

أ – إذا كان الناقل على علم فعلي بأن البيانات الجوهرية المذكورة في سند الشحن البحري غير صحيحة فإن ذلك يتطلب منه الإبلاغ عن الأمر وتصحيحه وفق الإجراءات المناسبة.

ب – إذا كان للناقل دوافع مبررة تثير شكه في صحة إحدى البيانات الجوهرية المدرجة في المستند فمن الضروري عليه التحقق من صحة تلك البيانات وإتخاذ الإجراءات المناسبة بناءً على ذلك.

**2- حالة البضاعة المقدمة في حاوية أو في عربة مقفولة :**

نميز هنا بين الحالة التي لا تكون البضاعة المسلمة للنقل معبأة في الحاوية أو في العربة المغلقة والحالة التي تكون البضاعة موضوعة في الحاوية في العربة مغلقة كالآتي :

طبقا لما جاءت به إتفاقية روتردام من خلال المادة 40 الفقرة 09 يتبين أنه تسلم البضاعة سواء للنقل او الشخص المنفذ في الحاوية والعربة المغلقة جاز له التحفظ على المعلومات المنصوص عليها في المادة 36 فقرة 01 وذلك في حالتين هما:

أ- عندما لا يكون للناقل الوسائل المعقولة للتأكد من صحة تصريحات الشاحن وفي هذا الفرض بإمكان ناقل أن يبرز المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها.

ب- عندما يكون للناقل دواعي وجيهة تجعله يشكك في صحة ما قدمه الشاحن من معلومات وله أن يضع بندا يبين من خلاله ما يعتبره في حدود المعقولة. [3]

[1] المادة 40 من اتفاقية روتردام 2008 التي تنص "يجب على الناقل ان يحدد المعلومات المشار اليها في الفقرة 1 من المادة 36 إلى أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن دقة المعلومات التي يقدمها الشاحن..."

[2] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص279

[3] المرجع نفسه، ص279.

هنا تقودنا إتفاقية روتردام 2008 لتمييز بين الوضعين :

أ- بناءً على المادة 40،[1] عندما تكون الحاوية أو العربة مقفلة، فالشخص المسؤول عن النقل لا يمكنه التحفظ على المعلومات بنفس الطريقة التي يتم بها التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع غير المعبأة داخل الحاوية.

ب- من خلال الفقرة 04 من المادة 40، إذ ما تسلم الناقل البضاعة في الحاوية أو العربة محكمة الأقفال يمكن للناقل التحفظ بخصوص المعلومات المبينة في المادة 36 .

فالبعض يرى أنه لا يمكن للناقل التحفظ عليها إذا لم يذكرها الشاحن، بينما يرى آخرون أن الناقل يجب أن يوضح التحفظ إذا كانت هناك أسباب مقنعة للشك في حالة البضائع.[2]

بالرجوع الى نص القانون البحري الجزائري في المادة 756 على إمكانية التحفظ على حالة البضائع الظاهرة إذا كانت هناك أسباب مقنعة للشك أو لم تكن المعلومات كافية للتحقق منها. [3]

**ثانيا: التحفظات المعتد بها قانونا**

إن التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن لا يعتد بها إلا اذا كانت فعالة و تكون أسبابها جدية من أجل تدوينها كتحفظ و عليه سنتطرق في هذا العنصر الى التحفظات المؤثرة وغير المؤثرة.

---

[1] تنص المادة 40/3-4 من اتفاقية روتردام لعام 2008 على ما يلي:"... 3- عندما لا يتم تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية مغلقة أو مركبة لغرض نقلها، أو عندما يتم تسليمها في حاوية أو مركبة مغلقة ويتم تفتيشها من قبل الناقل أو الطرف. يجوز للناقل إبداء تحفظات على المعلومات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 إذا: (أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية أو معقولة تجارياً فعلياً التحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة الإشارة إلى المعلومات التي لم يتمكن من التحقق منها..."

[2] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص280.

[3] المادة 756، من الامر 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل المتمم ، المرجع السابق.

**1-التحفظات المؤثرة**

لتكون التحفظات فعالة و منتجة لابد أن تكون خاصة، بمعنى أنها تخص ميزة معينة و ليس ملاحظة عامة تفتقد إلى الدعامة، يكون التحفظ معلل أي واضح الاسباب بمعنى ن يبين بشكل دقيق الأسباب أو إبراز عدم التوافق مع البيانات المقدمة من الشاحن.[1]

لقد جاء في المادة 755 الفقرة 01 من القانون الجزائري[2] التي نصت على أنه "**يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على سند الشحن والتي تتعلق بما يلي:**

**أ- عدد الطرود أو القطاع والكميات ووزن البضائع عندما تكون لديه دوافع جدية لشك في صحتها أو إذ لم تتوفر لديه وسائل معقولة ليتحقق منها.**

**ب- علامات تعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة".**

وكذلك جاءت إتفاقية بروكسل لسنة 1924 التي نصت على التحفظات التي يدرجها الناقل ولكن بصيغة سلبية فالمادة 03 الفقرة 03 تجبر الناقل بعدم إعلان أو إدراج في سند الشحن العدد، العلامات، الكمية أو الوزن، إذا كان للناقل دواعي جدية في صحة البضائع التي تسلمها أو إذا لم تكن له وسائل معقولة للتحقق منها.

**2- التحفظات غير المؤثرة**

هذه التحفظات هي تلك التي لا تستوفي الشروط القانونية المطلوبة والتي يراها القضاء غير مؤثرة بالإضافة إلى عدم إمكانية تسليم البضائع بمطابقة ما صرح به في وثيقة الشحن.

من بين هذه التحفظات المستبعدة تلك ذات الصيغة العامة والتي تُدرج في وثيقة الشحن بشكل متكرر مثل شرط الوزن المجهول.[1]

[1] بسعيد مراد، المرجع السابق، ص61- 62.

[2] المادة 755 من الامر 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل المتمم.

يمكن القول أن كل من القانون البحري الجزائري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924 لم يعتدا بهذه التحفظات حيث أن معاهدة بروكسل بينت من خلال المادة 03 الفقرة 03 [2] أن يأخذ البضاعة في عهدته وأن يسلم للشاحن سند الشحن بناء على طلبه وأن يدون عليه ما يصرح له به الشاحن وفي نفس السياق ذكرت أن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل عليه أن يوضح في سند الشحن حالة ما إذا كان لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم المطابقة بين التصريحات والبضاعة، أنه يقع عليه إثبات جدية الأسباب التي جعلته يشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة هذه البيانات وإن عجز عن ذلك فإنه لا يتم الأخذ والإعتداد بهذه التحفظات.[3]

وتشير هذه الدراسة إلى أن التحفظات هي من مسؤوليات الناقل البحري إذ أنه هو المسؤول عن ملاحظة البضاعة و معاينتها، أي أنه مسؤول عن العيوب الظاهرة دون الخفية.

**ثالثا: النتائج المترتبة عن التحفظات**

بالرجوع للنصوص القانونية الدولية و الوطنية التي قامت بتنظيم التحفظات نرى أنه من بين الحالات التي يمكن للناقل فيها إبداء التحفظات لم تذكر الأثار المترتبة عنها فاتحتا المجال أمام الاجتهادات القضائية و الآراء الفقهية حيث نرى أنهم إتفقوا على أن تحفظات الناقل المدرجة في السند إذا ما تحققت شروطها فإنها تقوم بقلب عبئ الإثبات.[4]

---

[1] عمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحري، مجلة دراسات قانونية وسياسية، المجلد2، العدد1، كلية الحقوق، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص147.

[2] المادة 03 الفقرة 03 من إتفاقية بروكسل، المرجع السابق.

[3] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع سابق، ص285.

[4] وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الاولى، لبنان، 2011، ص316.

إذا لم يُدرج الناقل تحفظاته في سند الشحن فستحدث تبعات قانونية هامة ومن خلال العودة إلى الأحكام القانونية الدولية والمحلية، سنجد حالات يمكن فيها للناقل أن يفرض تحفظات وشروطاً معينة دون ذكر آثارها المترتبة.

**الفرع الثاني : خطاب الضمان كسبب لإهدار حجية سند الشحن البحري**

يقصد من خطاب الضمان Lettre de garantie maritime بأنه ورقة يحررها الشاحن تذكر فيها التحفظات التي كان الناقل يريد إدراجها في سند الشحن وتتضمن تعهد من الشاحن بتعويض الناقل عن أضرار بسبب عدم صحة البيانات التي قدمها الشاحن.[1]

بعبارة أخرى تعد ورقة الضمان هذه كوسيلة إبقاء على نظافة سند الشحن [2] إذا تضمن سند الشحن تحفظات أبداها الناقل على البضاعة المشحونة فمن شأن ذلك أن يضعف قوة سند الشحن في القبول ،[3] في هذه الحالة يلجأ الشاحن إلى إتفاق مع الناقل بأن يزوده بسند شحن نظيف[4] لا يتضمن تحفظات صادرة من جانبه مقابل ورقة ضمان،[5] يعتبر خطاب الضمان الوسيلة التي يلجأ إليها الشاحن لإقناع الناقل بعدم تقديمه التحفظات على سند الشحن.

هذا يعني أنها تعتبر ورقة مضادة كوسيلة للحفاظ على نظافة الوثيقة ولذلك فإن خطابات الضمان هي الأوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلبها الناقل التضمين في سند الشحن.[6]

---

[1] أمين سعيد الكوشاب، إشكالية خطاب الضمان وأثره في القانون البحري اليمني و المصري، مجلة السعيد للعلوم الإنسانية والتطبيقية، المجلد2، العدد1، كلية الحقوق، جامعة تعز، اليمن، 2018، ص111.

[2] طالب حسن موسى، المرجع سابق، ص 114.

[3] لطيف جابر كوماني، المرجع السابق، ص101.

[4] أنظر الملحق رقم 7 ص91.

[5] عادل علي المقدادي، المرجع سابق، ص107.

[6] احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص154.

**أولا: أسباب إصدار خطاب الضمان**

لقد إكتسب سند الشحن أهمية كبيرة في التجارة الدولية بإعتبار أن السند هوممثل البضاعة وحيازتها الرمزية، إن من أسباب إصدار خطاب الضمان البحري تتمثل في الاثار السلبية للتحفظات والعبارات المجهولة المدونة في سند الشحن.

ومن أسباب إصدار خطاب الضمان ما يلي:

1-الهدف من إصدار هذا الخطاب تجنب ذكر أي عيب ظاهر أو ناقص في البضاعة في سند الشحن حتى يتجنب الشاحن تعطيل عملياته البنكية التي تتم على البضاعة ليتمكن من الحصول على إعتماد مستندي سليم من البنك مصدر البضاعة من الشاحن.[1]

2-التحفظات المدونة في سند الشحن يترتب أنها قرينة قانونية بعدم مسؤولية الناقل البحري حيث يتوجب عليه إثبات العلاقة السببية بين الضرر أو تلف أو فقد البضاعة ،وبين التحفظ المدون بسند الشحن البحري كان يثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة راجع لعيب في حزم البضاعة، أن كان هذا العيب مدون بشأنه تحفظ فإن هذا يؤدي لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية. [2]

3-لا تترك التحفظات أثار سلبية بين أطراف عملية النقل فقط تمتد للمساس بمصالح الأطراف الأخرى مثل البنوك وشركات التامين فنظافة سند الشحن البحري هو الأمر الأساسي الذي يوفر الإطمئنان للبنك فاتح الاعتماد المستندي وكذا العميل الذي هو المشتري أو المرسل إليه، على إعتبار أن حيازة سند الشحن إذا تمت هي رمزية للبضاعة وهذا ما يبرر الأثار السلبية للتحفظات على عدم تداول سند الشحن وإضعاف قوته الإئتمانية. [3]

---

[1] أمين سعيد الكوشاب، المرجع السابق، ص114.

[2] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص296.

[3] أحمد غنيم، سند الشحن البحري في اطار الاعتمادات المستندية من الوجهة المصرفية و القانونية و العلمية، الطبعة السابعة، القاهرة، 2000، ص39.

**ثانيا : شرعية خطاب الضمان**

إن موضوع شرعية خطاب الضمان الذي يحرره الشاحن للناقل من أجل الحصول على سند شحن خالي من التحفظات دائما ما كانت محل خلاف بين الفقهاء و قد قاموا بتقسيمه الى خطابات ضمان حسنة و أخرى سيئة.

**1.خطاب الضمان المشروع**

إن خطابات الضمان المشروعة هي تلك الخطابات التي لا يقصد منها الناقل والشاحن الغش.

ويجب توفر بعض الشروط لإعتبار خطابات الضمان الحسنة فعلى الشاحن تقديم البضاعة للناقل بحيث لا تعاني من اي عيب سواء من حيث كميتها أو حالتها، وإن لم يكن الناقل يشك بقوة صحة ما جاء في سند الشحن، يجب أن يكون حاملي هذه السندات على علم بوجود خطاب الضمان بين الشاحن والناقل ذلك بأن يكتب على خطاب الضمان بيان بأن الشاحن يتعهد على جعل حاملي سند الشحن على علم بوجود مثل هذا الخطاب.[1]

**2-خطاب الضمان الغير المشروع**

هو ذلك الإتفاق الذي يكون الغرض من تحريره الإضرار بالغير حيث قد يتواطأ مع الشاحن على ذلك.[2]

يتمثل محتوى هذا الغش في إخفاء العيوب في البضائع نفسها أو في طريقة تعبئتها وعندما يكون الناقل شريكًا في الجريمة فإن الشاحن يكون مسؤولاً عن الاحتيال وذلك عندما يوافق على توقيع سند شحن نظيف مقابل خطاب الضمان وهذا السند يحتوي على الغش الذي يصدره الشاحن.

[1] الزهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع ، المرجع السابق، ص 181.

[2] عمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحري ، المرجع السابق، ص152.

بناءًا على ذلك يرى بعض الفقهاء أن مثل هذا الاتفاق يشكل انتهاكًا من الشاحن والناقل ويتم معاقبتهما وفقًا للقانون، بينما يرى آخرون أن هذه الخطابات التي تقوم على الغش والإحتيال تكون باطلة لأنها تتعارض مع النظام العام.[1]

إن النصوص الدولية لا تشير صراحة إلى العمل بخطابات الضمان، أما القضاء الفرنسي السابق عن صدور القانون الفرنسي لسنة 1966 ،حاول التمييز بين الخطابات المسموح بها غير أن تطبيقه كان يشكل خطرا بها وغير مسموح بها هذا من خلال إثبات الوقائع، نظرا للمعلومات المتواجدة لدى المحاكم، لذا فإن أول ما قام به المشرع الفرنسي بمجرد صدور قانون 1966 قد إستحدث نظام جديد لتعامل مع هذه الحالات.[2]

**3- موقف الإتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري من خطاب الضمان**

**أ- موقف إتفاقية بروكسل من خطاب الضمان**

إن إتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تتناول تنظيم خطابات الضمان البحرية ،وهذا ما جعل الفقه يختلف في الآراء حول حكم خطابات الضمان في ظل إتفاقية بروكسل.

يرى البعض وهم الأقلية أن خطابات الضمان صحيحة في ظل إتفاقية بروكسل بمقولة بأن الإتفاقية لم تمنع إصدار مثل هذه الخطابات، بل جاءت خالية من أي نص يتعلق بها. [3]

في حين يرى الأغلبية ببطلان خطاب الضمان في إتفاقية بروكسل لكونها تتضمن إتفاقاً لإعفاء الناقل من المسؤولية وأن مثل هذا الإتفاق يعتبر باطلا بطلانا مطلقا ولا أثر له ،وهذا تطبيقا لنص المادة 11 الفقرة 18 من الإتفاقية.[4]

---

[1] حسام رضا السيد عبد الحميد، سندات الشحن الدولي النظيف، المجلة القانونية، المجلد13، العدد1، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، القاهرة، 2022، ص77.

[2] عمار فيصل، نطام التحفظات في وثيقة الشحن البحري، المرجع السابق، ص 153.

[3] أمين سعيد الكوشاب، المرجع السابق، ص115-116.

[4] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والإتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص299.

وتشير هذه الدراسة إلى أن اتفاقية بروكسل على حق لعدم الإعتداد بخطابات الضمان ،لأنها تنقص من مسؤوليات الناقل من جهة و من جهة أخرى تضر بمصالح المرسل إليه.

**ب- شرعية خطاب الضمان في إتفاقية هامبورغ :**

تعرضت إتفاقية هامبورج لخطابات الضمان البحرية في المادة 17[1] تحت عنوان الضمانات من الشاحن وقد أبطلت هذه المادة بموجب الفقرة 02 أثرها خطاب الضمان في مواجهة الغير وبذلك فان إتفاقية هامبورج ،جاءت صريحة في إقرارها ببطلان خطابات الضمان وهذا خلافا لإتفاقية بروكسل، [2] يستوي أن يكون ذلك الغير هو المرسل اليه أو المؤمن على البضاعة أو البنك فاتح الإعتماد المستندي.[3]

إلا أنه بالرجوع للفقرة 03 من المادة 17 من الإتفاقية نجدها ميزت بين خطابات الضمان المنطوية للغش وخطابات الضمان غير منطوية للغش وضعت هذه المادة قاعدة مفادها خطابات الضمان بين أطرافه، تؤكد الفقرة 04 من المادة17 [4] من الإتفاقية أنه إذا ما تعمد الناقل بالغش منه عدم إدراج تحفظات في سند الشحن تتعلق بالبضاعة البينة الأضرار بالغير، فيحرم من تحديد المسؤولية وبذلك تكون إتفاقية هامبورج أقرت بصحة خطابات الضمان(بين أطراف الناقل والشاحن).[5]

---

[1] المادة 17 الفقرة 02 من اتفاقية هامبورغ التي تنص: " أي خطاب ضمان أو اتفاق يتعهد بموجبه الشاحن بتعويض الناقل عن الخسارة الناجمة عن إصدار سند الشحن من الناقل أو من ينوب عنه، دون إدخال تحفظ على البيانات التي يقدمها الشاحن. يعتبر إدراجه في سند الشحن، أو في الحالة الظاهرة للبضائع، باطلا وليس له أثر تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك المرسل إليه، الذي تم نقل سند الشحن إليه".

[2] أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، منشاة المعارف،الاسكندرية، 2004، ص195.

[3] محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، القاهرة، 1993،ص451.

[4] المادة 17 الفقرة 4 من اتفاقية هامبورغ تنص على 4¨. في حالة وقوع أي خسارة أو ضرر فعلي أو متوقع، يجب على الناقل والمرسل إليه تقديم جميع التسهيلات المعقولة لبعضهما البعض لفحص البضائع وحصرها¨.

[5] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص300.

**ج- شرعية خطاب الضمان في القانون الجزائري :**

يبدو أن المشرع الجزائري قد إهتم بشكل خاص بخطابات الضمان في المادة 757 من القانون البحري الجزائري[1]، حيث قام بالتمييز بين خطابات الضمان الحسنة والسيئة.

يتضح أن خطاب الضمان الصادر من قبل الشاحن بدون تحفظات والمشبوه بالغش، يُعتبر ضمن خطابات الضمان السيئة، هذا يدل على وجود نية سيئة من الشاحن والناقل للإضرار بالطرف الآخر عن طريق تضليل بيانات الشحن، يعكس عدم صحة البيانات المقدمة من قبل الشاحن تبرز نيته في الغش والتلاعب، وبذلك يعتبر إصدار وثيقة شحن نظيفة مقابل هذا النوع من خطابات الضمان إشارة واضحة للنية السيئة.[2]

من الواضح أن المشرع الجزائري لم يوضح نوع التحفظ ولكن يبدو أنه إذا كان سند الشحن خاليا من هذا التحفظ فإن خطابات الضمان الصادرة بناءًا عليها تعتبر مشبوهة وتدليسية.

كما تشير هده الدراسة إلى أن المشرع الجزائري لم يتناول موضوع خطاب الضمان البحري في القانون البحري بشكل مفصل ،رغم فوائده في التجارة البحرية و الضمانات التي يمنحها للناقل البحري لكن حبدا لو فصل المشرع في صحة خظاب الضمان.

[1] المادة 757 من الامر 76 /80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم التي تنص "تعتبر باطلة و عديمة الاثر تجاه الغير، جميع الرسائل او الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الاخير او ممثله باعطاء وثيقة الشحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد انه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن".

[2] مراد بسعيد، المرجع السابق، ص70.

## المبحث الثاني :الاحتيال في سند الشحن البحري

الإحتيال في سند الشحن البحري يتضمن تزوير أو استغلال غير مشروع لوثائق الشحن التي تؤكد إستلام ونقل البضائع بحراً، لهذا قمنا بتقسيم مبحثنا الى الإحتيال في سند الشحن البحري( كمطلب اول) و قمنا بدراسة حالة لقضية الإحتيال في كمية الذرة كنموذج في (المطلب الثاني)

### المطلب الأول : الاحتيال في بيانات سند الشحن

أثبتت المعاملات التجارية البحرية وجود تلاعبات وأفعال غير مشروعة قد تتمثل في الإحتيال مثلا، بحيث يكون الغرض منه هو تحقيق أكبر نسبة من الأرباح والفوائد.

يمكن تقسيم الطرق الاحتيالية في سند الشحن إلى عنصرين أساسين هما : الطرق الاحتيالية المتعلقة ببيانات البضائع، والاحتيال في سند الشحن ذاته.

#### الفرع الأول: الطرق الاحتيالية المتعلقة ببيانات البضاعة

سند الشحن هو المستند الخاص بالنقل البحري، وكل سند شحن يكون غالبا من ثلاثة نسخ أصلية ويكون له دور ثلاثي (دليل على شحن البضاعة، دليل على عقد النقل وممثل البضائع فيمكن تظهيره لنقل ملكيتها) .[1]

وكل سند شحن لابد أن يتضمن حدا أدنى من البيانات، بحيث ينقسم سند الشحن من حيث الشكل إلى ثلاثة أنواع: الإسمي، الإذني، لحامله، وهذا ما ذكرناه سابقا، وما يهمنا في هذا الخصوص أن سند الشحن الاسمي غير قابل للتداول حيث يكون المرسل إليه معينا بالذات وسند الشحن الإذني ولحامله تعد سندات شحن قابلة للتظهير أو التداول وهي التي تكون محلا لأعمال الاحتيال في أغلب الحالات حيث أن قابليتها للتداول تلبي حاجيات السرعة في التجارة الدولية بالسماح بإعادة بيع البضاعة وهي لاتزال في طريقها على سطح

[1] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص155.

السفينة، كما أن هناك إمكانيةلإستخدام سند الشحن القابل للتداول كوثيقة إعتماد مستندي، وأسلوب دفع دولي.[1]

ونشير إلى أن الحيازة المشروعة لسند الشحن البحري تعطي لحاملها سلطة إمتلاك البضاعة المنقولة، وعلى العموم فإن الأعمال الإحتيالية تكون إما عند شحن البضاعة أو عند تسليمها في ميناء الوصول. [2] وهذا ما سنوضحه فيما يلي :

**أولا : الطرق الاحتيالية في وثيقة الشحن عند شحن البضاعة**

في هذه الحالة يقر القائم بعملية الاحتيال بوجود البضاعة ويثبت بعد ذلك أنها غير متطابقة للوصف الحقيقي للبضاعة المشحونة، أو يتبين بعد ذلك أن البضاعة لم تسحب على السفينة وأنها لم تبحر بها أصلا.

وقد بات هذا النوع من الإحتيال قائما ويمكن إدخال حتى في وثيقة الشحن البحرية خاصة وأنه أصبح من السهل نسخها في ظل التقدم العلمي والتكنلوجي الموجود حاليا، وطبقا لهذه الحالة تكون البضاعة التي تم شحنها غير مطابقة أصلا للوصف المبين لوثيقة الشحن البحرية، وغالبا ما يكون متعلقا بالعلامة التجارية ومثل ذلك أن يتم وصف البضاعة في وثيقة الشحن أنها من صنع شركة معينة ومشهورة ولها علامة مميزة في حين أن البضاعة ليست من صنع شركة معروفة، كما قد ينصب الاحتيال على كمية البضاعة أو طبيعتها. [3]

وقد أقر المشرع الفرنسي بأن هذا الإحتيال معاقب عليه بموجب القانون الصادر سنة 1966[4]، التي تشير إلى أنه إذا قام الشاحن عن علم بتقديم تصريح مغلوط حول طبيعة البضاعة أو قيمتها لا يكون الناقل معرضا لأي مسؤولية في حالة تلف البضاعة المنقولة.

[1] - نسرين بودان ، خديجة بودان، المرجع السابق، ص 28-29.

[2] عمار فيصل، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص155

[3] المرجع نفسه، ص156.

[4] من خلال المادة 31 من القانون الفرنسي الصادر في 18 يونيو 1966.

وقد نصت المادة الثالثة الفقرة 05 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924[1]، أن الشاحن هو ضامن للناقل تصريحاته حول علامات البضائع ووزنها وكميتها، وفي حالة عدم صحتها يلزم بتعويض الناقل عن أي تلف أو نفقات كانت نتيجة عدم دقة التصريحات التي قدمت للناقل.

ومن ناحية اخرى يمكن أن يكون الاحتيال في صورة مغايرة كأن يتم شحن البضاعة على سفينة أخرى غير المتفق عليها، هذا الإحتيال يكثر في البيوع البحرية عند الوصول حيث يتفق على تسليم البضائع في ميناء الوصول، ويكون هناك إتفاق سابق بين المشتري والبائع على شحن البضائع المبيعة على متن سفينة معينة .[2]

**ثانيا: الطرق الاحتيالية في سند الشحن عند تسليم البضاعة**

لا شك أن قابلية تداول سند الشحن ستجعل من السهل تغيير ملكية البضائع حتى وهي في طريقها عبر البحر من شخص لآخر، لذلك قد يتم تقليد سند الشحن بكل ما فيه من بيانات صحيحة عن الشحنة، ثم يتم بيع البضاعة وهي في طريقها في البحر، إلى الغير بهذا السند المزور.

كما أن الأمر لا يقتصر على إعادة بيع البضاعة بسند شحن مزورا ، ويقدمه إلى الناقل الذي يسلمه البضائع خاصة في حال سند الشحن لحامله الذي لا يتطلب من المرسل إليه أن يبرز هويته وهو منخدع في سند الشحن المزور، ويصعب عليه إكتشاف هذا التزوير بعد أن قام بواجبه والتحقق من السند المقدم له، في هذه الحالة القضاء الفرنسي يميل إلى

[1] تنص المادة 5/3 من اتفاقية بروكسل 1924 على ما يلي : الشاحن يتعين عليه أن يضمن للناقل دقة العلامات، العدد، الكمية، الوزن كما قدمها له، والشاحن يعوض الناقل عن أي فقد أو تلف أو نفقات نتجت عن ذلك أو كان نتيجة لعدم دقة هذه البيانات.

نفس الحكم تبينه اتفاقية هامبورج 1978 من خلال المادة 1/17.

[2] هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2002، ص306-307.

جانب الناقل البحري الذي سلم البضائع بناءا على سند شحن مزور، كان يصعب عليه إكتشاف هذا التزوير.[1]

**الفرع الثاني: الاحتيال في سند الشحن ذاته**

من بين الأعمال الإحتيالية التي يكون محلها سند الشحن البحري والمتكرر الوقوع هو سند الشحن غير المؤرخ، فسند الشحن يجب أن يشير إلى تاريخ محدد وفقا للفقرة السابعة من المادة 03 من إتفاقية بروكسل 1924، والفقرة 05 من المادة 01 من إتفاقية هامبورج 1928.

حيث أن التاريخ المدون في سند الشحن له مغزى مهم جدا خاصة فيما يتعلق بثمن البضائع المشحونة الذي بالطبع يمكن أن يختلف من شهر إلى آخر، كما أن لهذا التاريخ أهمية خاصة إذا كان البيع البحري يتم في إطار إعتماد مستندي، فالأخير سوف يتضمن شرطا ينص على شحن البضائع المتعلقة بالإعتماد المستندي فسيكون غير مقبول، ويلزم القيام بإعادة تفاوض بشأن الاعتماد المستندي.[2]

**المطلب الثاني : دراسة حالة لقضية الإحتيال في بيانات البضاعة**

إن الإحتيال ظاهرة تعرقل عملية النقل البحري و كذا التجارة البحرية و يمكن الإحتيال في بيانات سند الشحن و كذلك في بيانات الخاصة بالبضاعة لهذا خصصنا في هذا المطلب قضية إحتيال في كمية الذرة في (الفرع الاول) والاجراءات القانونية المتبعة في (الفرع الثاني).

[1] بودان نسرين، بودان خديجة المرجع السابق، ص 32.

[2] محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية، المجلة القانونية والقضائية ، كلية الحقوق، جامعة حلوان، قطر، 2011، ص26.

**الفرع الأول : قضية الاحتيال في كمية الذرة**

بعد المقابلة التي أجريناها مع الخبير و المرشد البحري مسعود قريمس تطرقنا الى أحداث القضية التي سنسرد أحداثها في ما يلي:

- **قضية احتيال في كمية الذرة**

المدعي: شركة "SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION CMMC".

المدعى عليه: الناقل البحري CORQURA SHipping-Corcola-Crotia

**السفينة** : MV NODUS

**الشحنة:** الذرة الصفراء الغير موظبة.

**ملخص القضية:**

**1-الاتفاقية والتسليم:**

في تاريخ 4 نوفمبر أصدر الناقل البحري " CORQURA SHipping-Corcola-Crotia سندات شحن لشركة "SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION CMMG" الجزائرية.

تم تحميل شحنة الذرة الصفراء الغير الموظبة بتاريخ 19 أكتوبر 2022 على متن السفينة MV NODUS في ميناء سانتاريم، البرازيل، وكانت الشحنة مكونة من سندي شحن بوزن إجمالي:

- السند الأول: 15,000.000 طن متري.[1]
- السند الثاني: 12,200.033 طن متري[2].

[1] أنظر الملحق رقم 7 ص 91.
[2] أنظر الملحق رقم 8 ص92.

الإجمالي المتوقع كان 27,200.033 طن متري، وقد تم توقيع سندات الشحن من قبل الوكيل كارلوس فورستر نيابة عن الرُبان، مشيراً إلى أن الشحنة قد تم تحميلها في حالة جيدة وأن مقابل النقل قد تم الدفع مقدماً بناءًا على عقد المشارطة المؤرخ بتاريخ 19 أكتوبر 2022.

**2- التفريغ والنقص:**

عند تفريغ الشحنة بتاريخ 24 نوفمبر و 8 ديسمبر 2022 في ميناء جن جن، جيجل، الجزائر، تم اكتشاف وجود نقص مقداره 127.353 طن متري. هذا الأمر أثار الشكوك حول وجود تلاعب في كمية الشحنة المسلمة.

**3-المطالبات والاحتيال:**

بناءًا على المعلومات المذكورة أعلاه، تطالب شركة "SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION CMMC" بتعويضها عن النقص المكتشف في الشحنة البالغ 127.353 طن متري، مدعية بوجود احتيال في كمية الشحنة من قبل الشركة الموردة "FERTITEX AGRO - FERTILIZANTES E PRODUTOS AGROPECUARIOS LTDA".

**4-الأدلة:**

- سندات الشحن الصادرة بتاريخ 4 نوفمبر 2022.
- توقيع الوكيل .SERVEPORTO Shipping Agency
- سجلات ميناء التحميل في سانتاريم.
- سجلات ميناء التفريغ في جن جن التي تثبت النقص.

**5. الطلبات:**

بناءًا على الأدلة والمعلومات المقدمة، تطالب شركة "SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION CMMC" بتعويضها عن النقص

المكتشف إضافةً إلى تعويضات أخرى عن الأضرار المالية والمعنوية نتيجة النقص المعتبر إحتيالاً في الشحنة.

**الفرع الثاني : الإجراءات القانونية المتبعة في القضية**

يقول في هذا الصدد الخبير و المرشد البحري مسعود قريمس بخصوص الإجراءات التي تقوم بها شركة SARL CMMC بإتباع الإجراءات التالية:

**1** يقوم المتضرر بتعيين خبير بحري لمعاينة البضاعة بعد إصدار تقرير الفحص و التقييم الفني لكمية الذرة المشحونة من طرف شركة COSEANAV

والتي تنص على ما يلي: [1]

هذه الوثيقة الصادرة عن شركة COSEANAV توضح تقرير الفحص والتقييم الفني لشحنة من الذرة الصفراء السائبة. الشحنة كانت محملة على سفينة مسجلة باسم NODUS ومعرفة بتفاصيل بوليصة الشحن بتاريخ 2022/11/4 من ميناء سانتاريم.

الشحنة، والتي تزن 27200.033 أطنان، كانت موجهة إلى مستقبلها SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX، وتم تفريغها في ميناء جن جن بين 24 نوفمبر و8 ديسمبر 2022 .

تنص الوثيقة على أن التفريغ قد تم تحت إشراف طاقم السفينة بقيادة القبطان "إينارسون فاليري"، بالإضافة إلى ممثلين من شركة التفريغ ووكيل ISSA.

تم تفريغ الشحنة على متن 995 شاحنة تم وزنها بواسطة الميزان العمومي التابع لمؤسسة ميناء جن جن، وحُددت لأوزان الصافية للشحنة بمقدار : 27072.680 أطنان، مما يعني وجود نقص مقداره 127.353 أطنان مقارنة مع الكمية المسجلة في بوليصة الشحن.

[1] انظر الملحق رقم 9 ص93.

**2** – بعد ذلك يقوم المرسل إليه بتقديم إشعار بالضرر و الخسارة إلى شركة التأمين على المسؤولية الخاصة بالناقل American Steamship Owners Mutual Protectoin and Indemnity Association Inc الممثلة من طرف شركة sarl BUDD algers

وينص الإشعار بالضرر على المعلومات التالية : [1]

إشعار بضرر وخسارة صادرة عن شركة SARL CMMC بالجزائر، لملاك أو وكلاء أو العاملين في السفينة NODUS تحت علم مالطا. الوثيقة تشير إلى شحنة من الذرة الصفراء بالجملة وزنها حوالي 27,200.033 طن متري من سانتاريم في 4 نوفمبر 2022، والموجهة إلى ميناء جن جن.

بعد تفريغ الشحنة، تبين أن الوزن المفرغ منها بلغ 27,072.680 طن متري، مما أظهر نقصًا بوزن قدره 127.353 طن متري. الوثيقة تعلن عن تقديم إحتجاج رسمي بشأن هذه الخسارة، وتحتفظ الشركة بحق اللجوء للإجراءات القانونية والمتابعة مع المؤمنين أو الأطراف الثالثة المعنية ضد الناقل أو موظفيه، لحفظ حقوقهم في تعويض عن الضرر.

**3** بعد دراسة هذا الإشعار من طرفSARL BUDD ALGERS وتحويله لشركة التأمين الرئيسية للحصول على الموافقة بإصدار رسالة إلتزام بتعويض الضرر .

وتنص رسالة الإلتزام على ما يلي:[2]

"رسالة إلتزام" صادرة في 20-11-2022 من شركة SARL BUDD ALGERS بالنيابة عن American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc. (نادٍ لحماية وتعويض مالكي السفن الأمريكية)، إلى شركة SARL Commerce Multiple de Matériaux de Construction (C.M.M.C) الجزائرية.

تتضمن الرسالة إلتزاماً على مبلغ قدره 56,911.51 دولارًا أمريكيًا لصالح C.M.M.C. تقوم الشركة المُلتزمة بضمان دفع هذا المبلغ كتعويض عن الفقدان المُسجل

[1] انظر الملحق رقم10 ص 94.
[2] انظر الملحق رقم11 ص 95.

في حمولة الذرة الغير الموظبة التي تم شحنها من ميناء سانتاريم في البرازيل إلى ميناء جن جن في الجزائر، والتي أظهرت نقصاً بوزن 127.353 طن متري من إجمالي الحمولة التي بلغت 27,200.033 طن متري. يتعهد American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc. بدفع هذا المبلغ بمجرد تقديم إتفاق ودي مُبرم بين الأطراف المعنية أو بحكم قضائي نهائي من المحكمة الجزائرية المختصة. ومن ناحيتها، تلتزم شركة C.M.M.C بعدم حجز أي سفينة أو ممتلكات تابعة لنفس الشركة المالكة أو إداراتها الفرعية بمجرد إستلامها لهذه الرسالة.

**4** أما بخصوص التسوية فيقول الأستاذ مسعود قريمس غالبا ماتكون التسوية ودية بين الاطراف دون الرجوع الى المحاكم كما ذكر في إتفاقية التسوية الودية. [1]

وتنص هذه الاتفاقية على ما يلي:

تعد هذه الوثيقة إتفاقية تسوية ودية تتعلق بشحنة و بناءًا على الإتفاق الودي الذي تم التوصل إليه في 15 فبراير 2023، وافق المالك على تسوية الشكوى بمبلغ 28456.00 دولار أمريكي، كتعويض نهائي عن الوزن المفقود.

كما تضمنت الوثيقة تنازل المالك بعد إستلام المبلغ المتفق عليه عن أي مطالبات أخرى ضد السفينة "نودوس"، قبطانها، مالكيها، مديريها، مستأجريها أو شركات التأمين الخاصة بها. بناءًا على ذلك، يطلب من الأطراف المعنية تحويل مبلغ التسوية إلى الحساب البنكي المحدد لشركة CMMC لدى بنك البركة الجزائر.

يتم ختم الإتفاقية وتوقيعها من قبل ممثل الشركة المالكة للشحنة بتاريخ 19 فبراير 2023، بما يعزز الالتزام النهائي بأحكام التسوية التي تم الإتفاق عليها.

ويقول الأستاذ مسعود قريمس حول سبب لجوء الأطراف إلى التسوية الودية دون اللجوء إلى القضاء هو أنه في حالة اللجوء إلى القضاء فإن إجراءاته تؤثر على عملية النقل

[1] انظر الملحق رقم 12 ص 96.

البحري في غالب الأحيان، فيتم الحجز على السفن لفترات طويلة جدا و قد يتم الحجز على البضاعة نظرا إلى أن مجال التجارة البحرية يمتاز بسرعة والائتمان فإن أفضل خيار للأطراف هو التسوية الودية.

**خلاصة الفصل الثاني:**

يُبرز سند الشحن دوره الأساسي في إثبات العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن خصوصًا عند حدوث نزاع.

رغم أن عقد النقل البحري يعتبر من العقود الرضائية التي لا تتطلب شكلاً معيناً، فإن سند الشحن يبقى أداةً هامة لإثبات وجود هذا العقد.

سند الشحن لا يعتبر ركناً شكلياً لإبرام العقد بل هو وسيلة دليلية تساعد في إثبات حقوق والتزامات الأطراف.

إذا اختلف حجية سند الشحن في الإثبات باختلاف الطرف المستهدف إذا كان سند الشحن يُستخدم ضد أحد طرفي العقد(الناقل والشاحن) فقد تكون حجيته نسبية أما إذا كان يستخدم في مواجهة الغير فقد تكون حجيته مطلقة .

بعد دراستنا لمسألة تحفظات الناقل البحري في سند الشحن البحري، والتي تتعلق بطبيعة البضائع المرسلة وفقًا للاتفاقيات الدولية والمحلية، وجدنا أنه يجب أن تكون التحفظات المتضمنة في السند مبررة ومتعلقة بالضرر المحتمل للبضائع ولا يمكن للناقل البحري إبداء تحفظاته إلا إذا كانت لديه شكوك مقبولة بشأن البضائع والإقرارات التي أدلى بها مع التأكيد على أهمية إستخدام الوسائل المناسبة للتحقق من صحة بيانات الشاحن.

يمكن أن يسهم استخدام خطاب الضمان في تجنب التحفظات وبالتالي تحسين جودة الوثائق وتسهيل عمليات الشحن بشرط أن لا يكون هذا الخطاب بهدف تضليل الغير بوجود سند شحن نظيف.

يعتبر الاحتيال البحري نشاط غير قانوني يهدف إلى تحقيق مكاسب مالية من خلال إستغلال التجارة البحرية و يتضمن هذا النوع من الإحتيال مجموعة واسعة من الأنشطة مثل تزوير سند الشحن أو بياناته.

# خاتمة

## خاتمة

في ختام بحثنا حول النظام القانوني لسند الشحن البحري إستخلصنا أن المشرع الجزائري قد وفق إلى حد بعيد في تنظيم سند الشحن البحري، حيث خصص له المواد من 748 إلى 769 من القانون البحري الجزائري، حيث هدف المشرع الجزائري من خلال هذه النصوص إلى توفير إيطار قانوني يضمن حقوق الأطراف المتعاملة في النقل البحري ولقد حدد عناصر و محتويات سند الشحن، ولقد إعتبر المشرع سند الشحن مستند حقوقي في العلاقة بين الناقل والشاحن و المرسل إليه، وقد بين الإختلاف في حجية سند الشحن في الإثبات بين الشاحن و الناقل و الغير.

و من خلال دراستنا لموضوع النظام القانوني لسند الشحن البحري توصلنا إلى مجموعة من النتائج والإقتراحات نجملها فيما يلي التالية :

**النتائج:**

- يتميز سند الشحن بثلاث وظائف تتمثل في اثبات عملية شحن البضاعة ، دليل لإثبات عقد النقل ، يعتبر دليل لإثبات الملكية للبضاعة المشحونة ، وهو من العقود الرضائية التي لا تتطلب الشكلية لابرام عقد النقل البحري ، يشتمل على مجموعة من البيانات ،ولديه عدة أشكال فيتم تداوله حسب الشكل الدي حرر به.
- تحفظات الناقل البحري في سند الشحن البحري التي تتعلق بطبيعة البضائع المرسلة وفقًا للإتفاقيات الدولية والنصوص الوطنية، وجدنا أنه يجب أن تكون التحفظات المتضمنة في السند مبررة ومتعلقة بالضرر المحتمل للبضائع ولا يمكن للناقل البحري إبداء تحفظاته إلا إذا كانت لديه شكوك مقبولة بشأن البضائع والإقرارات التي أدلي بها مع التأكيد على أهمية إستخدام الوسائل المناسبة للتحقق من صحة بيانات الشاحن.

- يمكن أن يساهم إستخدام خطاب الضمان في تجنب التحفظات وبالتالي تحسين جودة الوثائق وتسهيل عمليات الشحن.

**الإقتراحات :**

- حبذا ولو تم تعديل نص المادة 752 من القانون البحري من خلال إدراج البيانات الجوهرية الواجب توافرها في سند الشحن بما فيها تاريخ الإصدار والبيانات المتعلقة بالشاحن والناقل وكذا البيانات المتعلقة بميناء الشحن والوصول والسفينة التي ستنقل البضاعة من أجل تعزيز القوه الثبوتية لسند الشحن.

- على المشرع الجزائري توضيح المادة 756 لأنه تناول في النص التشريعي تداول سند الشحن الإسمي عن طريق حوالة الدين، أما في النص التشريعي الفرنسي تناول تداول سند الشحن الإسمي عن طريق حوالة الحق، فعلى المشرع الجزائري توضيح موقفه حول تداول هذا السند.

- من خلال دراستنا لموضوع سند الشحن إرتئينا ضرورة إدراج مادة قانونية في القانون البحري الجزائري توضح مدى تطبيق الحجية النسبية والمطلقة لسند الشحن من أجل تسهيل عملية الإثبات في هذا المجال.

- من الضروري تحديد دور خطاب الضمان في تأثيره على حجية سند الشحن في مواجهة الناقل باعتباره محررا لهذا الخطاب مع تبيان العبارات التحفظية التي يمكن للناقل إستعمالها في خطاب الضمان.

- أما بخصوص الإحتيال في سند الشحن البحري نرى أنه من الضروري إستخدام التكنولوجيا لتفادي هذا الخطر الذي يضر بعملية النقل البحري و التجارة البحرية عموما.

- ضرورة إعتماد سندات الشحن الإكترونية لما لها من فوائد و مرونة و لتفادي بعض إشكالات سند الشحن الورقي.

# قائمة المصادر

# و المراجع

## قائمة المصادر المراجع

## قائمة المصادر و المراجع:


**أ- النصوص الدولية :**

1-إتفاقية بروكسل معاهدة خاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924.

2-إتفاقية هامبورج للنقل البحري للبضائع أبرمت في 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992، وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم 174-64 المؤرخ في 8 مارس 1964، ج ر، العدد56.

3-قواعد روتردام المتعلقة بعقود النقل البحري عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008، دخلت حيز النفاذ في 23 سبتمبر 2009.

**ب- النصوص الوطنية:**

1-القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

2-الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم.

3- الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 13 أكتوبر لسنة 1976، والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98- 05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998 ،ج ر، العدد 47 الصادر في يونيو 1998.

**ج- الكتب:**

1-البارودي علي ، مبادئ القانون التجاري والقانون البحري، د ط ، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1977 .

2-الجميل إيمان ، سند الشحن ودوره في النقل البحري، دار الكتاب والوثائق القومية، الطبعة الأولى،القاهرة، 2013.

3-الشرقاوي محمود سمير ، القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، القاهرة،1993.

4-الغنيمي حمدي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1983.

5- المقدادي عادل علي ، القانون البحري ( السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الإصدار الثاني، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.

6-حاطوم وجدي، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الاولى، لبنان، 2011.

7-حسني أحمد محمود، عقد النقل البحري، منشأة المعارف ، د ط ، الإسكندرية، 1998.

8-حسن موسى طالب ، القانون البحري(السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية ، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، الطبعة الاولى، الإصدار الثاني، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الاردن،2007.

9- دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.

10- عبد العزيز أسامة ، التنظيم القانوني للنقل بالحاويات، منشاة المعارف، الاسكندرية ،2004 .

11- غنيم أحمد، سند الشحن البحري في إيطار الإعتمادات المستندية من الوجهة المصرفية و القانونية و العلمية، الطبعة السابعة، القاهرة، 2000.

12- طه مصطفى كمال ، أساسيات القانون البحري، ( دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى ، الاسكندرية، 2006.

13- طه مصطفى كمال ، القانون البحري( مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية ، د ط ،الإسكندرية، 2008.

14- كوماني لطيف جبر، القانون البحري( السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، الإصدار الثالث، الطبعة الأولى ، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.

**د- الرسائل والمذكرات :**

- **الرسائل الجامعية :**

1-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012/2011.

2- بودالى خديجة ، إتفاق التحكيم في عقد النقل البحري ( دراسة مقارنة )، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015.

3- ناجي الزهرة ، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، 2011/2010.

4-فيصل عمار، النظام القانوني لوثيقة النقل البحري بين التشريع الجزائري و والإتفاقيات الدولية، "رسالة دكتوراه "، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر- بلقايد ، تلمسان،2022 .

- **المذكرات الجامعية:**

1-بوختالة البشير، وسام بهاء الدين، مذكرة لنيل شهادة الماستر، المنازعة الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريريج، 2022- 2023.

2-بودان نسرين، بودان خديجة، سند الشحن البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محمد أولحاج ، البويرة، 2016.

3-شكيمة سعاد ، النظام القانوني لسند النقل، مذكرة لنيل شهادة الماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015 - 2016.

**هـ- المقالات:**

1- الجزائري هشام رمضان ، أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري، مجلة الحقوق الكويتية، العدد 3، 1989.

2-السيد عبد الحميد حسام رضا ، سندات الشحن الدولي النظيف، المجلة القانونية، المجلد13، العدد1، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، القاهرة، 2022.

3-الكوشاب أمين سعيد ، إشكالية خطاب الضمان وأثره في القانون البحري اليمني و المصري، مجلة السعيد للعلوم الإنسانية و التطبيقية، المجلد2، العدد1، كلية الحقوق، جامعة تعز، اليمن، 2018.

4-عبد شياع فيصل عدنان ، النتائج المترتبة على التحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة، مجلة العلوم القانونية، المجلد33، العدد2، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق، 2018 .

5- عبده محمد مرسي، التصدي للإحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والإتفاقيات الدولية، المجلة القانونية والقضائية، المجلد5، العدد2، كلية الحقوق، جامعة حلوان، قطر، 2011.

6-عزايز إلهام ، أثر النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 5، العدد1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2018.

7-فاتحي محمد ، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، العدد 32، كلية الحقوق، جامعة أدرار،2015.

8-فيصل عمار ، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحري، مجلة دراسات قانونية وسياسية، المجلد2، العدد1، كلية الحقوق، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2017.

9-لاكلي نادية ، حجية سند الشحن في اثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية، المجلد7، العدد3، كلية الحقوق، جامعة بلحاج بوشعيب تموشنت، الجزائر، 2022.

10- ناجي زهرة ، مدى إمتداد الشروط الواردة في مشارطة الإيجار إلى سند الشحن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد1، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، 2017.

**المراجع باللغة الفرنسية :**

Pierre BONASSIES, le connaissement Evaluation historique et perspectives, Annales TMTM, 1984.

# فهرس المحتويات

## فهرس المحتويات


| المحتوى | الصفحة |
|---|---|
| **شكر وتقدير** | – |
| **إهداء** | – |
| **مقدمة** | أ |
| **الفصل الأول: ماهية سند الشحن البحري** | |
| **المبحث الأول: مفهوم سند الشحن البحري** | **7** |
| **المطلب الأول: التعريف بسند الشحن البحري** | **7** |
| الفرع الأول : تعريف سند الشحن البحري | **7** |
| أولاً: تعريف سند الشحن في الإتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري | **7** |
| ثانيًا: التعريف الفقهي لسند الشحن البحري | **9** |
| ثالثًا: طبيعة سند الشحن البحري | **10** |
| الفرع الثاني: تمييز سند الشحن البحري عن بعض المستندات المشابهة له | **10** |
| أولاً: تمييز سند الشحن البحري عن أمر التسليم | **11** |
| ثانيًا: وثيقة النقل البحري متعدد الوسائط | **12** |
| ثالثًا: تمييز سند الشحن عن سند الشحن المتعلق بمشاطرة الإيجار | **13** |
| رابعًا: تمييز سند الشحن عن تذكرة النقل البحري | **14** |
| **المطلب الثاني: البيانات المتعلقة بسند الشحن البحري** | **14** |
| الفرع الأول : بيانات سند الشحن المتعلقة بالأطراف والبضاعة | **15** |
| أولاً: بيانات سند الشحن المتعلقة بأطراف عقد النقل البحري | **15** |
| ثانياً: بيانات سند الشحن المتعلقة بالبضاعة | **15** |
| الفرع الثاني: بيانات سند الشحن البحري المتعلقة بعناصر الرحلة | **18** |
| أولا: عناصر الرحلة | **19** |
| ثانيا: اجرة الحمولة الواجب دفعها | **19** |

| | |
|---|---|
| ثالثا: تاريخ إصدار سند الشحن وتوقيعه ونسخه | **19** |
| **المبحث الثاني: تداول سند الشحن البحري** | **20** |
| **المطلب الأول: أشكال سند الشحن البحري** | **21** |
| الفرع الأول: سند الشحن الإسمي | **21** |
| الفرع الثاني: سند الشحن الادنى (لأمر) | **22** |
| الفرع الثالث: سند الشحن للحامل | **22** |
| **المطلب الثاني: طرق تداول سند الشحن البحري** | **23** |
| الفرع الأول: عن طريق حوالة الحق | **23** |
| الفرع الثاني: عن طريق التظهير | **24** |
| الفرع الثالث: عن طريق التسليم أو المناولة | **25** |
| **خلاصة الفصل الأول** | **26** |
| **الفصل الثاني : القوة الثبوتية لسند الشحن البحري** | |
| **المبحث الاول : دور حجية سند الشحن البحري في الإثبات** | **29** |
| **المطلب الاول : حجية سند الشحن البحري** | **29** |
| الفرع الاول : حجية سند الشحن البحري بين الأطراف | **29** |
| الفرع الثاني : حجية سند الشحن البحري بين الأطراف والغير | **30** |
| **المطلب الثاني : إهدار حجية سند الشحن البحري** | **31** |
| الفرع الاول : التحفظات كسبب لإهدار حجية سند الشحن البحري | **31** |
| أولًا : الحالات التي يمكن للناقل إبداء التحفظات من أجلها | **32** |
| ثانيًا : التحفظات المعتدة بها قانونا | **34** |
| ثالثًا : النتائج المترتبة عن التحفظات | **36** |
| الفرع الثاني : خطاب الضمان كسبب لإهدار حجية سند الشحن البحري | **37** |
| أولاً: أسباب إصدار خطاب الضمان | **38** |
| ثانيًا : شرعية خطاب الضمان | **39** |

| | |
|---|---|
| **المبحث الثاني :الإحتيال في سند الشحن البحري** | **43** |
| **المطلب الأول : الإحتيال في بيانات سند الشحن البحري** | **43** |
| الفرع الأول: الطرق الاحتيالية المتعلقة ببيانات البضاعة | **43** |
| أولاً : الطرق الإحتيالية في سند الشحن عند شحن البضاعة | **44** |
| ثانيًا: الطرق الإحتيالية في سند الشحن عند تسليم البضاعة | **45** |
| الفرع الثاني: الإحتيال في سند الشحن ذاته | **46** |
| **المطلب الثاني : دراسة حالة لقضية الإحتيال في بيانات البضاعة** | **46** |
| الفرع الأول : قضية الإحتيال في كمية الذرة | **47** |
| الفرع الثاني : الإجراءات القانونية المتبعة في القضية | **49** |
| **خلاصة الفصل الثاني** | **52** |
| **قائمة المصادر والمراجع** | **59** |
| **فهرس المحتويات** | **79** |
| **ملخص الدراسة** | **–** |

# الملاحق

Shipper
DIEFFENBACHER GMBH
MASCHINEN -UND ANLAGENBAU
HEILBRONNER STRASSE 20
75031 EPPINGEN
GERMANY

**COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING**

04 Mo 2006

Reference No.

NATCO
A Trans Global company

NATCO GmbH Internationale Spedition
Am Speicher XI 6
28217 Bremen/Germany
Telefon ++49 421 386 66 0
Telefax ++49 421 386 66 99
E-mail info@natco.de

Consignee
A L'ORDRE DE LA BANQUE NATIONALE
D'ALGERIE

Notify Party
EL EULMA
NIL.

Pre-carriage by* | Place of Receipt*

Ocean Vessel: CRESTED EAGLE – V. | Port of Loading: SHANGHAI

Port of Discharge: DJEN-DJEN*) | Place of Delivery* | Freight payable at: BREMEN | Number of Original Bs/L: 3/THREE

| Marks & Nos. | PARTICULARS FURNISHED BY MERCHANT Number and kind of packages; description of goods | Gross weight in kilos |
|---|---|---|

AS PER ATTACHMENT

TOTAL: ACKAGES

SHIPPED ON BOARD - FREIGHT PREPAID

**Copy**
**not negotiable**

FOR DELIVERY APPLY TO:

| FREIGHT AND CHARGES | RATE | PER | PREPAID | COLLECT |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

Shipped on Board the Vessel

Date

NATCO GmbH
Internationale Spedition
28217 Bremen · Germany

RECEIVED in apparent good order and condition except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units enumerated below(*) for transportation from the place of receipt to the place of delivery subject to the terms hereof. One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or Delivery Order. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier by or on behalf of the Holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statute rendering them binding on the Merchant) become binding in all respects between the Carrier and the Holder as through the contract evidenced hereby had been made between them.
IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

Place of B(s)L Issue: BREMEN | Dated

NATCO GmbH
Internationale Spedition
28217 Bremen · Germany
AS CARRIER

* Applicable only when document used as Through B/L

(TERMS CONTINUED ON BACK HEREOF)

1

BL No. Forw. 1011-2006- B/L-Attachment Page 1 from 1

| | | | |
|---|---|---|---|
| EURL | 194 PACKAGES | PARTIAL SHIPMENT | 989.420,000 |
| I. | | OUT OF: | |
| C | | DESCRIPTION OF GOODS | |
| CONTRACT-NO.: | | AND/OR SERVICES | |
| | | LIGNE DE PRODUCTION POUR LA | |
| PACKAGE-NO: | | | |
| NET: | | | |
| GROSS: | | CFR TOUT PORT EN ALGERIE | |
| DIM: | | CONFORME A LA FACTURE | |
| COD: ALGERIA | | PROFORMA NR | |
| | | DATED ON | |
| *) PORT,ALGERIA | | MENTION DEVANT FIGURER SUR | |
| | | FACTURE DEFINITIVE ASSURANCE | |
| FREIGHT PREPAID | | COUVERTE PAR L'ORDONNATEUR | |
| | | | |
| 5351,79 CBM (FRT) | | IRREVOCABLE DOCUMENTARY | |
| | | CREDIT NUMBER: | |
| | | | |
| | | DATE OF ISSUE: | |
| | | | |
| | | FRET PAYE | |

TOTAL: PACKAGES

# CONGENBILL 2022

**BILL OF LADING**

To be used with charter parties

**PAGE 1**

| | | |
|---|---|---|
| Shipper | Bill of Lading No. | Reference No. |
| Consignee | Vessel | |
| Notify address | Port of Loading | |
| | Port of Discharge | |
| Shipper's description of goods | | Gross weight |

(of which on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per Charter Party dated:

FREIGHT ADVANCE
Received on account of freight:

**SHIPPED** at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Owner or Charterer or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE INCLUDING THE EXCLUSIVE LAW AND ARBITRATION CLAUSE SEE PAGE 2

| Date shipped on board | Place and date of issue | Number of original Bills of Lading |
|---|---|---|
| | | |

Signature:.....(Master*/Agent*/Owner*/Charterer*)

*Delete as appropriate

If signed by an Agent indicate whether for and on behalf of:

Agent (insert name)

Working copy

Copyright © 2022 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this **BIMCO SmartCon** document will constitute an infringement of BIMCO's copyright.

# CONGENBILL 2022

**BILL OF LADING**

To be used with charter parties

**Page 2**

## Conditions of Carriage

**(1)** All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf are herewith incorporated. If the date of the Charter Party is not specified, the relevant charter party is deemed to be the voyage charter party that regulates the carriage of the cargo in respect of which this Bill of Lading has been issued.

**(2)** **General Paramount Clause**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

**(3)** **General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 2016 in London unless another place is agreed in the Charter Party. Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

**(4)** **New Jason Clause**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or its agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

**(5)** **Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

**(6)** **International Group of P&I Clubs/BIMCO Himalaya Clause for Bills of Lading and Other Contracts 2014**

(a) For the purposes of this contract, the term "Servant" shall include the owners, managers, and operators of vessels (other than the Carrier); underlying carriers; stevedores and terminal operators; and any direct or indirect servant, agent, or subcontractor (including their own subcontractors), or any other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used to perform this contract whether in direct contractual privity with the Carrier or not.

(b) It is hereby expressly agreed that no Servant shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee, receiver, holder, or other party to this contract (hereinafter termed "Merchant") for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on the Servant's part while acting in the course of or in connection with the performance of this contract.

(c) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty contained herein (other than Art III Rule 8 of the Hague/Hague-Visby Rules if incorporated herein) and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant of the carrier, who shall be entitled to enforce the same against the Merchant.

(d) (i) The Merchant undertakes that no claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant of the carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever in connection with this contract whether or not arising out of negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and

(ii) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, it will indemnify the carrier against all consequences thereof.

(e) For the purpose of sub-paragraphs (a)-(d) of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons mentioned in sub-clause (a) above who are its Servant and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

**(7)** **Law and Arbitration Clause**

The parties to this Bill of Lading agree that any dispute or difference between them that arises out of or in connection with this Bill of Lading shall be referred exclusively to arbitration in accordance with, and subject to the law specified in, the provisions of the Law and Arbitration Clause that is applicable to the Charter Party identified in Clause (1) hereof, which provisions are understood to apply to disputes between the parties to this Bill of Lading. Neither party to this Bill of Lading shall bring any proceedings other than in accordance with the said Law and Arbitration Clause against its contracting party or that party's servants, agents or sub-contractors as defined above in Clause (6) hereof save for purposes of obtaining security, compelling compliance with this Clause, or appealing or enforcing an award.

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see Page 1

Copyright © 2022 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this **BIMCO SmartCon** document will constitute an infringement of BIMCO's copyright.

SHIPPER

JGC CORPORATION
YOKOHAMA WORLD OPERATION CENTER
MINATO MIRAI CHOME,NISHI-KU,
YOKOHAMA JAPA
TEL:+
FAX:+ 5

# DRAFT
# WAYBILL
# NON NEGOTIABLE

VOYAGE NUMBER

WAYBILL NUMBER

CONSIGNEE

- ACTIVITE
EXPLOITATION & PRODUCTION
DIVISION PRODUCTION DIRECTION
REGIONALE

EXPORT REFERENCES

None

CMA CGM

NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify

JGC ALGERIA SPA
LOOR QUARTIER
DES AFFAIRES,
BAB EZZOUAR ALGER
TEL: FAX:
ATTEN:MR.,

**CARRIER:** CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros
Head Office: 4, quai d'Arenc - 13002 Marseille - France
Tel: (33) Fax: (33)
R.C.S. Marseille

| PRE CARRIAGE BY* | PLACE OF RECEIPT* | FREIGHT TO BE PAID AT | NUMBER OF ORIGINAL WAYBILLS |
|---|---|---|---|
| | | TOKYO | ZERO (0) |
| **VESSEL** | **PORT OF LOADING** | **PORT OF DISCHARGE** | **FINAL PLACE OF DELIVERY*** |
| CMA CGM ANTOINE DE SAINT EXUPERY | XINGANG, CHINA | DJEN DJEN, ALGERIA | |

| MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS | NO AND KIND OF PACKAGES | DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN | GROSS WEIGHT CARGO KGS | TARE KGS | MEASUREMENT CBM |
|---|---|---|---|---|---|
| CMAU1147367<br>SEAL K2576479 | 1 x 20ST | 12 PACKAGE(S) | 13248.000 | 2230 | 8.427 |
| DFSU1201512<br>SEAL K2576478 | 1 x 20ST | 5 PACKAGE(S) | 11885.500 | 2160 | 4.080 |
| TRHU3080349<br>SEAL K2576477 | 1 x 20ST | 4 PACKAGE(S) | 11335.000 | 2180 | 3.800 |
| TCLU7419300<br>SEAL K2576476 | 1 x 20ST | 6 PACKAGE(S) | 11816.500 | 2230 | 3.580 |
| CMNU3000955<br>SEAL K2576474 | 1 x 20ST | 6 PACKAGE(S) | 11520.500 | 2230 | 3.280 |
| APZU3241398<br>SEAL K2576472 | 1 x 20ST | 6 PACKAGE(S) | 13410.000 | 2220 | 3.600 |
| ECMU1712481<br>SEAL K2576473 | 1 x 20ST | 6 PACKAGE(S) | 13053.000 | 2230 | 3.530 |
| GESU2500381<br>SEAL K2576475 | 1 x 20ST | 7 PACKAGE(S) | 13002.500 | 2180 | 3.810 |

PROJET : HASSI R'MEL FIGURE 8 BLANKS ,PADDLE BLANKS

Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2

ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.

## ADDITIONAL CLAUSES

4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility
5. FCL
77. THC at destination payable by consignees as per line/port tariff
153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account.
180. Carrier draws Merchant s attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge.
194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004.
216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge.
225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.
241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant.
249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver.
251.Demurrage payable by merchant from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 22 per day per 20 ft and USD 44 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 44 per day per 20 ft and USD 88 per day per 40 ft. From the 61st day USD 60 per

RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated above by the Merchant for carriage, subject to all the terms hereof (including the terms on page one) and tariff for the relevant trade, from the place of receipt or the port of loading, whichever applicable, to the port of discharge or place of delivery, whichever applicable. This Waybill is deemed to be a contract of carriage as defined in Article I (b) of the Hague Rules and Hague Visby Rules although this is not a document of title to the Goods. DELIVERY will only be made on Payment of all Freight and Charges and to the named Consignee or any third party nominated by the Consignee by written instruction to the Carrier or his Agent, unless the Shipper instructs otherwise prior to delivery. The rights and liabilities arising according to the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law and status) become binding between the Carrier and Consignee as if this agreement has been made between them and the Shipper guarantees on reception of this Waybill that he has accepted it on his own behalf, on behalf of the Consignee and the Owner of the Goods, and warrants that he has authority to do so.

**All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Waybill shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office.**

This Waybill is issued subject to the C.M.I Uniform Rules for Sea Waybills.
(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)

PLACE AND DATE OF ISSUE TIANJIN 22 JUL 2018

SIGNED FOR THE SHIPPER

*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.
BY
as agents for the Carrier CMA CGM S. A.

3

CMA CGM

# DRAFT
# WAYBILL
# NON NEGOTIABLE

| VOYAGE NUMBER |
|---|
| |
| WAYBILL NUMBER |
| TSCM068078 |

| PRE CARRIAGE BY* | PLACE OF RECEIPT* | FREIGHT TO BE PAID AT | NUMBER OF ORIGINAL WAYBILLS |
|---|---|---|---|
| | | TOKYO | ZERO (0) |
| **VESSEL** | **PORT OF LOADING** | **PORT OF DISCHARGE** | **FINAL PLACE OF DELIVERY*** |
| CMA CGM ANTOINE DE SAINT EXUPERY | XINGANG, CHINA | DJEN DJEN, ALGERIA | |

| MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS | NO AND KIND OF PACKAGES | DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN | GROSS WEIGHT CARGO KGS | TARE KGS | MEASUREMENT CBM |
|---|---|---|---|---|---|
| BOOSTING PHASE III<br>CONTRAT NO.:<br>E/05/SH/E-P/DP/HR/2016<br>POIDS BRUT : (KGS)<br>POIDS NET: (KGS)<br>DIMENSIONS: L X W X H (CM)<br>JGC PO NO.:<br>EQUIPMENT NO.:<br>SHIPMENT NO.:<br>PACKAGE NO.: | | AND SPACERS ( FLANGES)<br>P.O. NO. :<br>0-7577-2-PA216G-401-A<br>SHIPMENT NO.: RAC199A<br>EQUIPMENT AND MATERIALS FOR<br>HASSI R'MEL BOOSTING PHASE<br>III PROJECT:<br>CONTRAT NO. E/05/SH/E-P/DP/HR/2016<br>INVOICE NO.: M-HRM3-EUR-044<br>FREIGHT PAYABLE IN TOKIO<br>**TEL: / FAX:<br>NIF NO.000016001376744030 17<br><br>8 X 20ST<br>52 PACKAGE(S)<br>SAY FIFTY-TWO PACKAGE(S)<br><br>DISCHARGE PORT AGENT:<br><br>DJENDJEN<br>ALGERIA | | | |
| | | Shipped on Board CMA CGM ANTOINE DE SAINT EXUPERY 22-JUL-2018<br>CMA CGM Tianjin As agents for the Carrier | | | |
| Weight in Kgs Total: 8 CONTAINER(S) | | Continued From Previous Sheet Sheet 2 of 2 | 99271.000 | 17660 | 34.107 |

ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.

## ADDITIONAL CLAUSES

day per 20ft and USD 120 per day per 40ft. Payment must be done by the merchant within 90 days from date of discharge of containers.

262. Free out conditions in all Algerian port.

274. The Merchant is responsible for returning any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods placards, labels or markings, at the designated place, and within 60 days following to the date of release, failing which the container shall be construed as lost. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss or expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value - or the depreciated value due by the Carrier to a container lessor. The Carrier is entitled to collect a deposit from the Merchant at the time of release of the container which shall be remitted as security for payment of any sums due to the Carrier, in particular for payment of all detention and demurrage and/or container indemnity as referred above.

320. Demurrage payable by consignee from date of discharge for special containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 33 per day per 20 ft and USD 66 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 44 per day per 20 ft and USD 88 per day per 40 ft. From the 61st day USD 60 per day per 20ft and USD 120 per day per 40ft.251.Demurrage payable by merchant from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 22 per day per 20 ft and USD 44 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 44 per day per 20 ft and USD 88 per day per 40 ft. From the 61st day USD 60 per day per 20ft and USD 120 per day per 40ft. Payment must be done by the merchant within 90 days from date of discharge of containers.

332. New regulation for import of finished products in Algeria : any finished products imported in Algeria and arriving without import license shall not be allowed for discharge/delivery and may ultimately be seized by customs. Merchant shall ensure that proper import licenses are obtained by importers prior releasing the container(s) for export and shall be jointly responsible for all losses, costs and expenses whatsoever - such as but no limited to, duties, taxes, fines, storage demurrage and additional freight - resulting from the non-compliance with this regulation.

337. This Waybill is governed by the Terms and Conditions available on the CMA CGM website (http://www.cma-cgm.com/products-services/shipping-guide/bl-clauses) which the Merchant has read and accepted. The carrier is entitled to deliver the cargo to the Consignee, after payment of any outstanding Freight, on provision of proper proof of identity without the need to produce or surrender a copy of this Sea Waybill.

PLACE AND DATE OF ISSUE TIANJIN 22 JUL 2018

SIGNED FOR THE SHIPPER

*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.
BY CMACGM DJENDJEN
as agents for the carrier CMA CGM S. A.

Shipper

MPORT AND EXPORT CO.,LTD
' JINYANG BUILDING JINQUESHAN
ROAD LINYI CITY SHANDONG CHINA

# BILL OF LADING

B/L No. AP1927LDJD041
Nationality of Ocean Vessel

CARRIER U-MING MARINE TRANSPORT (SINGAPORE) PTE LTD

Consignee
SARL ..MPORT-EXPORT
BIR ESSELAM BEJAIA 06000 ALGERIA
NIF:

Notify Address
SARL R IMPORT-EXPORT
BIR ESSELAM BEJAIA 06000 ALGERIA
NIF:

Shipped on board the vessel named herein in apparent good order and condition (unless otherwise indicated) the goods or packages specified herein and to be discharged at the above mentioned port of discharge or as near thereto as the vessel may safely get and be always afloat.

The weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value, being particulars furnished by the Shipper, are not checked by the Carrier on loading. The Shipper, Consignee and the Holder of this Bill of Lading hereby expressly accept and agree to all printed, written or stamped provisions, exceptions and conditions of this Bill of Lading, including those on the back hereof. One of the Bills of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the goods or delivery order.

In witness whereof, the Carrier or his Agents has signed Bills of Lading all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

Shippers are requested to note particularly the exceptions and conditions of this Bill of Lading with reference to the validity of the insurance upon their goods.

Original

| Pre-carriage by | Place of Receipt by Pre-carrier | | |
|---|---|---|---|
| Ocean Vessel: ASIAN PRIDE | Port of Loading: LIANYUNGANG PORT CHINA | | |
| Port of Discharge: DJENDJEN PORT ALGERIA | Final destination (if goods to be transhipped at port of discharge) | Freight payable at | Number of original B(s)/L: THREE |

Particulars Furnished by Merchants

| Marks & Nos./ Container Nos. | Number and kind of packages, description of goods | Gross weight kgs | Measurement m³ |
|---|---|---|---|
| | 280 CRATES | GW:292000KGS | 503.33M3 |
| | PLYWOOD<br>FILM FACED PLYWOOD | | |
| N/M | DJENDJEN AGENT:<br>Dien Dien Office<br>EMAIL:<br>Pic.<br>Tel/Fax:+<br>Mob:+ | | |
| | LOADING/DISCHARGING TERMS:FIO | | |
| | 19 NOV 2019<br>CLEAN ON BOARD | | |
| TOTAL PACKAGES (IN WORDS) | SAY TWO HUNDRED AND EIGHTY CRATES ONLY. | | |

Freight and charges

FREIGHT PAYABLE AS
PER CHARTER PARTY

Place of B (s)/L Issue: LIANYUNGANG
Dated: 19 NOV 2019

Signed for the Carrier

AS AGENT FOR THE CARRIER:

U-MING MARINE TRANSPORT (SINGAPORE) PTE LTD

*) Applicable only when document used as a Through Bill of Lading

(PGC FORM 02)printed in 11-2004

4

# Non Negotiable Sea Waybill

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Cosignor (name, address, tax reference) | | Shipper's reference | | | Bill of Lading number | |
| | | Forwarder's reference | | | | |
| | | Unique consignment reference | | | | |
| Consignee (name, address, tax reference) | | Carrier (name, address, tax reference) | | | | |
| Notify party (name, address, tax reference) | | Additional notify party (name, address, tax reference) | | | | |
| Pre-carriage by | Place of receipt | | | | | |
| Vessel/voyage no | Port of loading | | | | | |
| Port of discharge | Final place of delivery by on-carrier | | | | | |
| Marks and numbers; transport unit ID | Number and kind of packages; shipping description of goods | | | | Gross weight | Measurement |
| Container no(s) Seal no(s) | | Freight details, charge etc. | Rate | Per | Prepaid | Collect |
| | | Freight payable at | Carrier's name | | | |
| | | Number of original Bill of Lading | Place (+ ISO code) and date of issue (yyyy-mm-dd) | | | |
| Received for carriage as above in apparent good order and condition, unless otherwise stated hereon, The goods described in the above particulars | | | Authenticating Signature | | | |

Copyright UNECE

CODE NAME: «CONGENBILL». EDITION 1994

# BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

**B/L No. 3**

Reference No. ACE 2000197

Shipper

EXPORT GMBH
ON BEHALF OF
ACEMAR AG
SEMPACHERSTRASSE 5
6003 LUZERN SWITZERLAND
TEL: +

Consignee

TO THE ORDER OF
BANQUE AL BARAKA D'ALGERIE

Notify address

SARL GROUPE
APPLICANT'S FISCAL IDENTIFICATION NUMBER
(NIF) :

**CARRIER NAME:**

ZEALAND BEATRIX BV

| Vessel | Port of loading |
|---|---|
| MV ZEALAND BEATRIX | ST. PETERSBURG PORT, RUSSIA |

Port of discharge

DJENDJEN PORT, ALGERIA

Shipper's description of goods

HOT ROLLED STEEL COILS (BOBINES LAC)

TOTAL NUMBER OF COILS : 168
TOTAL ACTUAL NET WEIGHT : 2.418,010 MT

SHIPPED ON BOARD 28.06.2020

CFR DJENDJEN PORT, ALGERIA
AS PER PROFORMA INVOICE ACE 2000197 DATED 09/05/2020
COLOR CODE: WHITE
VESSEL'S IMO NO: 9507087
REFERENCE LC110/0139/20VIP

TOTAL GROSS WEIGHT: 2.419,690 MT

(of which **N O N E** on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

| | |
|---|---|
| CHARTER-PARTY dated 12/05/2020<br><br>FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY.<br><br>Time used for loading<br>.....days.....hours. | **SHIPPED** at the Port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may get the goods specified above.<br><br>Weight, measure, quality, condition, contents and value unknown.<br><br>IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others being void.<br><br>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF |

| | |
|---|---|
| Freight payable at<br>FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY | Place and date of issue<br>28/06/2020, ISTANBUL |
| Number of original Bs/L<br>3/3 | Signature<br>Signed by<br>. as agent for and on behalf of master. |

**BILL OF LADING**

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
CODE NAME: "CONGENBILL"
EDITION 1994
ADOPTED BY
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)

## Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the, Law and arbitration clause, are herewith incorporated.

**(2) General Paramount Clause.**

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

(b) Trades where Hague-Visby Rules apply.
In trades were the international Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague - Visby Rules – apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.

(c) The carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the vessel or while the cargo is in the charge of another carrier, nor in respect of deck cargo or live animals .

**(3) General Average.**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York – Antwerp rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.
Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

**(4) New Jason Clause.**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and especial charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

**(5) Both-to-Blame Collision Clause.**

If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or the carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf.

Shipper
Bunge Iberica, SA
Rua de Palença S/N – Palença de Baixo
2801-601 ALMADA
Portugal

BILL OF LADING

Consignee
A ORDRE

Notify address
SARL

ORIGINAL

Vessel
MT USICHEM

Port of loading
LISBONNE PORTUGAL

Port of discharge
DJENDJEN PORT (ALGERIE)

Marks & Numbers | Shipper's description of goods | Gross weight

HUILE BRUTE DE SOYA DEGOMMEE EN VRAC

(CRUDE DEGUMMED SOYABEAN OIL IN BULK)

Showed tanks: 2P/S, 2P/S, 4P/S, 6P/S

CREDIT NUMBER "LC4100063/21/VIP

5074.274 MT

FREIGHT PREPAID
CLEAN ON BOARD

Freight payable as per CHARTER PARTY Dated 01-04-2021

FREIGHT ADVANCE
Received on account of freight

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port or Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

| Freight payable at | Place and date of issue |
|---|---|
| AS PER C/P | Lisboa, 10th April 2021 |
| Number of original Bs/L | Signature Captain |
| 3/3 (Three) | |

MT USICHEM IMO 9344344 VALLETTA

6

Endossé à l'ordre de
la banque BUNGE IBERICA. S.A.
AL BARAKA d'Algérie

**CONGENBILL 1994**
**BILL OF LADING**
To be used with charter parties
Page 1

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.

(2) General Paramount Clause
The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) General Average
General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 in London unless another place is agreed in the Charter Party.
Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

(4) New Jason Clause
In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average in the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) Both-to-Blame Collision Clause
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
Destination, etc., see overleaf

Veuillez débiter les
chèques à l'ordre de
SARL

Directeur d'Agence

AGENCE
BANQUE AL BARAKA D'ALGERIE

CODE NAME: "CONGENBILL"- EDITION 1994

**BL 01**

Shipper

**FERTITEX AGRO - FERTILIZANTES E PRODUTOS AGROPECUARIOS LTDA**
**Rodovia Santarém-Cuiabá, SN, Km 4, Galpão 4 - Matinha**
**CEP: 68030-000 – Santarém/PA**
**CNPJ: 74.649.138/0011-24**

# BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Reference No.

Consignee:

**TO ORDER**

**ORIGINAL**

Notify:

**SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION CMMC**
**LIEU DIT AREMLI CITE ANGOURI ,KHERRATA ,BEJAIA ALGERIA**

Vessel
**M/V NODUS**

Port of loading
**SANTAREM, BRAZIL**

Port of discharge
**DJEN DJEN PORT, ALGERIA**

| Shipper's description of goods | Gross weight |
|---|---|
| **MAIS JAUNE EN VRAC / YELLOW CORN IN BULK** | **15,000.000 MT** |

**CLEAN ON BOARD**
**FREIGHT PREPAID**

(of which NIL on deck at Shipper's risk: the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated : **19 Oct 2022**
FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight.

Time used for loading ..... days ..... hours.

**SHIPPED** at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Number of original B/L
**THREE (03)**

Place and date of issue
SANTAREM, BRAZIL, NOVEMBER 04TH, 2022

Serveporto Shipping Agency
p.p. LUIZ CARLOS FORSTER JR.
CPF: 162.834.848-83

**SERVEPORTO SHIPPING AGENCY**
**As agent for and on behalf of**
**EINARSSON VALERII Master of M/V NODUS**

7

CODE NAME: "CONGENBILL"- EDITION 1994

**BL 02**

# BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Shipper

**FERTITEX AGRO - FERTILIZANTES E PRODUTOS AGROPECUARIOS LTDA**
**Rodovia Santarém-Cuiabá, SN, Km 4, Galpão 4 - Matinha**
**CEP: 68030-000 – Santarém/PA**
**CNPJ: 74.649.138/0011-24**

Reference No.

Consignee

**TO ORDER**

**ORIGINAL**

Notify

**SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION CMMC**
**LIEU DIT AREMLI CITE ANGOURI ,KHERRATA ,BEJAIA ALGERIA**

Vessel
**M/V NODUS**

Port of loading
**SANTAREM, BRAZIL**

Port of discharge
**DJEN DJEN PORT, ALGERIA**

| Shipper's description of goods | Gross weight |
|---|---|
| **MAIS JAUNE EN VRAC / YELLOW CORN IN BULK** | **12,200.033 MT** |

**CLEAN ON BOARD**
**FREIGHT PREPAID**

(of which NIL on deck at Shipper's risk: the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated : **19 Oct 2022**
FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight

Time used for loading ..... days ..... hours

**SHIPPED** at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue
SANTAREM, BRAZIL, NOVEMBER 04TH, 2022

Number of original Bs/L
**THREE (03)**

Serveporto Shipping Agency
p.p. LUIZ CARLOS FORSTER JR.
CPF: 492.634.845-53

**SERVEPORTO SHIPPING AGENCY**
**As agent for and on behalf of**
**EINARSSON VALERII Master of M/V NODUS**

8

**COSEANAV**
Eurl au capital 1000000 DA
Contrôle technique -Agréage
Expertises techniques-Commissaires d'avaries.
Consulting -activités annexes au transport maritime.

كوسينـاف
ش د ش و م م برأسمال 1000000 دج
مراقبة تقنية واعتماد البضائع
.خبرة تقنية بحرية و معاينة التلف
استشارة و خدمات بحرية

# ASCERTAINMENT REPORT

(P.V DE CONSTAT)
DATE:08/12/2022

**VESSEL/**navire: NODUS
**CARGO/**facultés: MAIS JAUNE EN VRAC
**Marks & Numbers** /Quantité et poids : 27200.033 MT
**BL** /Connaissement: 1 & 2 dated SANTAREM 4/11/2022
**RECEIVERS/**Réceptionnaires:SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION -CMMC.

**SURVEY AT THE REQUEST OF/**Requérants: SARL CMMC
**DATE & PLACE OF SURVEY/**Date & Lieu:
Djen Djen Port from 24-11 till 08 /12/2022

**PARTIES ATTENDING/**Parties Présentes :

- Ship's Staff Under Command Of Capt EINARSON VALERII.
- Stevedoring company representative.
- ISSA agent.

**FINDINGS/**Constatations:
As per the shore scale dockets, the following figures of discharged cargo were ascertained upon the completion of discharge.

- Total number of trucks: Silo 802/21756.440 mt
  Delivered 193/5316.240 mt
  (Nombre total de camions) :
- Total discharged/weighed: 27072.680 MT
  Quantité débarquée et pesée:
- Bill quantity: 27200.033 MT.
  Quantité connaissement :
- Shortage//: 127.353 MT
  (Manquant /excédent) :

**RECEIVERS SURVEYOR** /Expert

**CAPTAIN/**Capitaine

Without prejudice
Receipt only

**SARL COMMERCE MULTIPLE DE MATERIAUX DE CONSTRUCTION-CMMC**
LIEU DIT AREMLI-CITE ANGOURI
KHERRATA-BEJAIA

DJEN DJEN, 08/12/2022 جن جن يوم

TO : CAPTAIN/OWNERS/CARRIERS OR THEIR AGENTS . إلى الربان/المالك/الناقل أو تابعيهم
Vessel /navire : NODUS
Flag/ Pavillon : MALTA
Commodity/facultés : MAIS JAUNE EN VRAC
B/L Quantity/Weight: 27200.033 MT تعيين البضاعة / الطرود،
B/L n° 1-2 issued at Santarem on 04/11/2022

وثيقة الشحن رقم الصادرة في بتاريخ

## NOTICE OF DAMAGE/LOSS

## (رسالة تحفظات ختامية)

We have to inform you that of the above goods the under mentioned was noted:
**(Nous avons le regret de vous informer que sur les facultés citées en objet, Il a été constaté ce qui suit ).**
يؤسفنا أن نحيطكم علما أنه قد تم معاينة ما يلي على الطرود المذكورة أعلاه؛

- **Discharged /weighed quantity: 27072.680 M/T**
- **Bills of lading quantity:27200.033 MT**
- **Shortage: 127.353 MT**

We do lodge our protest in respect of the above loss and/or damage reserving the right of recourse by the cargo underwriters and/or third parties against the carriers or his servants.
**(Nous vous formulons nos plus expresses réserves pour les pertes et/ou avaries constatées entendant par la présente réserver tout recours de tiers et/ou assureurs contre le transporteur et ses suivants).**
لدا فإننا نعبر لكم صراحة عن تحفظاتنا فيما يخص الأضرار الناجمة عن الخسارة و/أو التلف و نحتفظ للمؤمنين و/أو الأطراف المعنية بحق المتابعة ضدا لناقل أو تابعيه.

You are kindly invited to acknowledge receipt of this notice.
**(Nous vous invitons à accuser réception de la présente note).**
إنكم مدعوون للإمضاء بالاستلام لهذه الرسالة.

THE RECEIVERS
(RECEPTIONNAIRE)

CMMC RC: 09 B 0186154 -05/00 Service PORT

ACKNOWLEDGED/RECEIVED
(ACCUSE DE RECEPTION)

Without prejudice
Receipt Only

M/V NODUS MONROVIA LIBERIA

10

# LETTRE D'ENGAGEMENT

**"NODUS» à Djendjen le 20-11-2022**
**Manquant de 127,353 T/M partie d'une cargaison de 27.200,033 M/T de maïs en vrac**
**Lettre d'engagement à hauteur de USD 56.911,51 en faveur de SARL C.M.M.C**

---

**Nous soussignés, Sarl BUDD, sis Cité des 720 Logements, Bt 4, n°2, Les Vergers, Bir-Mourad-Rais 16029, Alger, agissant d'ordre et pour le compte du American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc., Club de Protection de l'armateur du navire « NODUS », déclarons par la présente garantir, en principal intérêts et frais inclus, jusqu'à concurrence de USD 56.911,51 (Cinquante Six Mille Neuf Cent Onze Dollars US et Cinquante et Un Cents) en faveur de la Société SARL Commerce Multiple de Matériaux de Construction C.M.M.C, sise à Lieu dit Aremli, Cité Angouri, Kherrata, Bejaia, Algérie, le paiement des sommes dont les armateurs seraient reconnus débiteurs, en vertu des articles 802 et suivants du Code Maritime Algérien, soit à l'amiable soit sur décision judiciaire devenue définitive et sans appel, rendue par la juridiction algérienne compétente, au titre du manquant de 127,353 T/M sur une cargaison de 27.200,033 T/M de maïs en vrac, transportée par le navire « NODUS» du port de Santarem, (Brésil) au port de Djendjeh et déchargée à partir du 24 Novembre 2022.**

**Le American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc. s'engage à payer un montant n'excédant pas la somme de USD 56.911,51 (Cinquante Six Mille Neuf Cent Onze Dollars US et Cinquante et Un Cents) intérêts et frais inclus, sur présentation soit de l'accord amiable intervenu entre les parties, soit d'une décision définitive et sans appel rendue par la juridiction Algérienne compétente.**

**Dès réception de la présente lettre d'engagement, la Société SARL Commerce Multiple de Matériaux de Construction C.M.M.C, s'engage à ne saisir aucun navire ou biens appartenant ou gérés ou contrôlés par le même armement ou filiale de cet armement devant n'importe quelle juridiction de par le monde, à raison de cette affaire.**

**Cette garantie ne saurait constituer une reconnaissance de responsabilité par les armateurs, ni une renonciation à leurs droits garantis par le Code Maritime Algérien à raison de cette affaire.**

**La présente lettre d'engagement restera valide jusqu'à son remplacement par une garantie bancaire égale au montant précité, qui sera mise en place par le American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc., auprès d'une banque algérienne dans un délai maximum de 20 jours (vingt jours) à partir de la date d'émission de la présente lettre d'engagement qui deviendra dès lors nulle et non avenue.**

**Bon pour caution à hauteur maximum de : USD 56.911,51 (Cinquante Six Mille Neuf Cent Onze Dollars US et Cinquante et Un Cents).**

**D'ordre et pour le compte du American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc., Club de Protection de l'armateur du navire « NODUS ».**

**Alger, le 08 Décembre 2022**

**Signé : Sarl Budd/Mme Zakia Rahali**

SARL BUDD
Cité 720Logts. Bt 04 N°02 Les Vergers
Bir Mourad Rais - ALGER
RC N° [redacted]
Tél : [redacted] Fax : [redacted]

2

11

# SARL CMMC

**IMPORTATION DE L'ALIMENTATION POUR ANIMAUX**

Aremli Cite Angouri Kherrata w. Bejaia

---

Aux Armateurs, Gérants, Opérateurs et au Commandant du M/T " **NODUS**"

C/O SARL BUDD ALGIERS

M/T " **NODUS**" à DJEN DJEN le : 24/11/2023

B/L N° 01, 02 issued Santarem 04/11/2022.

27200.033 Mt de Mais en Vrac

Manquant de 127.353 Mt de Mais en Vrac

Montant du règlement: US$ 28456.00

Messieurs,

**ACCORD DE REGLEMENT AMIABLE**

Nous, soussignés gérant **SARL COMMERCE MULTIPLE DES MATERIAUX DE CONSTRUCTION -CMMC**, propriétaires de la cargaison de Mais en Vrac cité en haut transportée à bord du navire " **NODUS**" de Santarem à Djen Djen, Nous déclarons accepter la proposition de règlement amiable du 15 Février 2023 à concurrence de 28456.00 US Dollars en règlement final et définitif de notre réclamation de manquant en poids enregistré à la livraison.

Après le règlement définitif du montant mutuellement accepté, nous renonçons à tout recours ou action contre le navire " **NODUS**", son Commandant et son équipage, ses Armateurs, Gérants et / ou Affréteurs et / ou et / ou Assureurs et / ou P&I Clubs et aucune autre réclamation de quelque nature que ce soit ne sera émise contre l'un d'entre eux de la part des assureurs cargaison.

Veuillez procéder au transfert du montant de règlement amiable à notre compte bancaire ci après :

BANQUE ALBARAK ALGERIA

AGENCE

RIB:

CODE SWIFT:

(Pour les propriétaires de la cargaison)

**CACHET**

**DATE**

**19/02/2023**

Sarl Commerce Multiple - Kherrata - W. Bejaia - Materiaux de Construction

12

# ملخص الدراسة

**الملخص باللغة العربية :**

سند الشحن هو وثيقة مهمة في النقل البحري يصدرها الناقل بناءًا على طلب الشاحن ، ويتميز بخصائص تميزه عن باقي المستندات ،إذ يشتمل على بيانات حول الأطراف والبضائع و الرحلة البحرية و أجرة الحمولة.

رغم أن عقد النقل البحري لا يتطلب شكلاً معيناً، فإن سند الشحن يُستخدم كدليل على العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن، خاصة عند النزاعات، و تختلف حجية السند بإختلاف الطرف المستخدم ضده بين الناقل و الشاحن أو المرسل إليه.

التحفظات في السند يجب أن تكون مبررة وتتعلق بضرر محتمل للبضائع و يمكن أن يساهم خطاب الضمان في تحسين جودة الوثائق وتسهيل عملية الشحن.

الإحتيال البحري يشتمل على أنشطة غير قانونية مثل تزوير وثائق الشحن والتأمينات ويمكن الإحتيال إما في سند الشحن ذاته أو في البضاعة.

**الكلمات المفتاحية:**

سند الشحن البحري، الناقل البحري، الشاحن البحري، المرسل إليه، خطاب الضمان البحري، التحفضات، الإحتيال البحري.

**Summary in englich:**

A bill of lading is an important document in maritime transport issued by the carrier at the request of the shipper, and it is distinguished by characteristics that set it apart from other documents. It includes data about the parties, the goods, the sea voyage, and the freight charges.

Although a maritime transport contract does not require a specific form, the bill of lading is used as evidence of the contractual relationship between the carrier and the shipper, especially in case of disputes. The evidentiary value of the bill varies depending on the party it is used against, whether that be the carrier, the shipper, or the consignee.

Reservations in the bill must be justified and related to potential damage to the goods. A letter of guarantee can contribute to improving the quality of the documents and facilitating shipping.

Maritime fraud involves illegal activities such as forgery of shipping documents and insurance. Fraud can occur either in the bill of lading itself or in the goods.

**Key words:**

Marine bill of lading , sea carrier, sea shipper, consignee, marine letter of guarantee, reservations, maritime fraud**.**

