

جامعة قاصدي مرباح ورقلة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لإستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي
ميدان : العلوم القانونية والسياسية
الشعبة : حقوق
التخصص : قانون الشركات
من إعداد الطالب : سويبي بلقاسم
بعنوان

النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري

نوقشت وأجيزت بتاريخ:

أمام اللجنة المكونة من السادة :

- | | | | |
|----------------------|-----------------|---------------------------|--------------|
| د. لعجال يسمينة | أستاذ محاضر (أ) | جامعة قاصدي مرباح – ورقلة | رئيسا |
| د. مهداوي عبد القادر | أستاذ محاضر (ب) | جامعة قاصدي مرباح – ورقلة | مشرفا ومقررا |
| أ. عزيز محمد الطاهر | أستاذ مساعد (أ) | جامعة قاصدي مرباح – ورقلة | مناقشا |

السنة الجامعية: 2014 / 2015

اهداءات

اهري هذا العمل والجهد المتواضع لروحي والري طيب الله ثراه
الذي غاورنا ونحن في رحلة البحث هذه .سائلنا الله جل في علاه ان ينعمه
في جنة الرضوان

كما اهريه للوالدة العزيزة امرها الله بطول العمر ومتعتها بالصحة
والعافية.

إهداء خاص للزوجة الفاضلة التي قاسمتنا اعباء هذه الدراسة، فكانت
لنا عوناً وسنداً في كل الاوقات.

الاهراء موصول لكل افراد عائلتي كل باسمه الخاص. ولكل طالب
علم في هذه الحياة.

شكر و عرفان

الشكر اولاً لله العلي القدير الذي وفقنا للإتمام هذا العمل.

واعترافاً منا بالفضل وحفظ الجميل لا بد من التقدم بخالص الشكر
للاستاذ الفاضل الدكتور مهراوي عبد القادر لقبوله الاشراف على هذه
المذكرة وعلى نصائحه وتوجيهاته القيمة التي رافقت هذا العمل حتى
نهايته، كما اتوجه بخالص التحية والاحترام للساترة اعضاء لجنة المناقشة
الكتورة لعجال يسمينة، والاستاذ غزير محمد الطاهر. لتفضلهم بتقييم هذا
العمل المتواضع.

وللا يفوتني في هذا المقام ان اتقدم بشكر كذلك للدكتور ومانة محمد
جامعة الاغواط، وللأستاذ طوابية حسان بجامعة قاصري مرياح بورقلة.

شكر خاص للأستاذ بوليفة محمد عمران رئيس قسم الحقوق بجامعة
قاصري مرياح، وكل الاساترة الكرام الذين زوونا بالمعارف القانونية طيلة
هذه الخمس سنوات. كما اوجه الشكر أيضاً للاخ عبد القادر بن اووينة
والزميل بشير بوقصة بمكتبة الحقوق على المساعدة وحسن الاستقبال
ومن خلالهما كل العاملين والعاملات بالمكتبة

وفي الاخير اتوجه بالشكر والامتنان للأستاذ طواهير محمد الصديق
رئيس مصلحة التكوين والتفتيش بحميرية التريبة بورقلة. وكل زملائي في
العمل.

فهرس المحتويات

اهداءات

شكر و عرفان

1.....مقدمة

الفصل الأول:

الأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع

7.....المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

7.....المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع ونطاق تطبيقه

7.....الفرع الأول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الإتفاقيات الدولية وفي التشريع والفقہ

11.....الفرع الثاني نطاق تطبيق عقد النقل البحري للبضائع

13.....المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع واركانه

13.....الفرع الأول خصائص عقد النقل البحري للبضائع

14.....الفرع الثاني: اركان عقد النقل البحري للبضائع

16.....المطلب الثالث: تميّز عقد النقل البحري للبضائع عن العقود المشابهة

16.....الفرع الأول: تميّزه عن عقد إيجار السفينة

17.....الفرع الثاني: تميّزه عن عقد القطر البحري

18.....المبحث الثاني: تكوين العقد وإثباته

18.....المطلب الأول اطراف العقد

21.....المطلب الثاني: إثبات العقد

21.....الفرع الأول: الإثبات بوثيقة الشحن

30.....الفرع الثاني إثبات العقد بوثائق أخرى

32.....خلاصة الفصل الأول

الفصل الثاني:

آثار عقد النقل البحري للبضائع وانقضاؤه

34.....المبحث الأول: آثار عقد النقل البحري للبضائع

34.....المطلب الأول: آثاره بالنسبة للناقل

34.....الفرع الأول: إلتزامات الناقل قبل الرحلة

37.....الفرع الثاني: إلتزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

39.....	الفرع الثالث: إلتزامات الناقل بعد الرحلة البحرية.
41.....	المطلب الثاني: آثاره بالنسبة للشاحن.
41	الفرع الأول: الإلتزام بتقديم البضاعة وإستلامها.
43.....	الفرع الثاني: الإلتزام بدفع اجرة النقل.
46.....	المطلب الثالث آثاره بالنسبة للمرسل إليه.
47.....	المبحث الثاني: إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع.
47.....	المطلب الاول: الانقضاء بتنفيذ الإلتزامات.
48.....	الفرع الاول: تنفيذ إلتزامات الناقل.
48.....	الفرع الثاني: تنفيذ إلتزامات الشاحن:
49.....	المطلب الثاني: الانقضاء بسبب عدم تنفيذ الإلتزامات:
49.....	الفرع الاول: الانقضاء بسبب إخلال احد المتعاقدين بالتزاماته.
50.....	الفرع الثاني: الانقضاء بسبب القوة القاهرة.
52.....	خلاصة الفصل الثاني.
53.....	الخاتمة.
55.....	قائمة المصادر والمراجع.

الملاحق

الملخص

مقدمة

مقدمة

تحتلّ الجزائر موقعا إستراتيجيا هاما، كونها من الدول المطلة على البحر المتوسط، ولذلك فإنّ إقتصادها وتجارها الخارجية مرتبطة اساسا بالأسطول البحري، حيث تتمّ جل المبادلات التجارية عن طريق البحر. ويأتي النقل في طليعة صور الاستغلال التجاري للبيئة البحرية، ويعد نقل البضائع عصب حركة تداول الثروات والمنتجات، بحيث لا يمكن ان تتم المبادلات بين مختلف اماكن العالم دونما نقلها من مكان لآخر

وترتكز التجارة الخارجية أساسا على عملية نقل البضائع عن طريق البحر، فهي تتأثر به كما يتأثر هوبها فكلمها نشطت التجارة الخارجية زادت كمية المبادلات السلعية المنقولة بجزاوالعكس صحيح. كما أنّ التطور الحاصل في مجال النقل البحري تنعكس آثاره لا محالة على التجارة الخارجية. وقد لعب النقل البحري للبضائع دورا هاما في تعزيز شحن البضائع لمسافات بعيدة تعجز وسائل النقل الاخرى على نقلها. وبالتالي فان معظم الدول تنفق المبالغ الطائلة لتحسين واستمرارية خدمات أساطيلها البحرية الوطنية.

ولقد إهتم المجتمع الدولي بالنقل الدولي للبضائع، وذلك من خلال الاتفاقيات الدولية التي عقدت في هذا الشأن خصوصا مع ظهور السفن التجارية العملاقة وتمادي الناقلين في فرض هيمنتهم على الشاحنين باحلال الشروط الاتفاقية محل القوانين السائدة. وهي الشروط التي تعفيهم من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة. وفي ظل ذلك الوضع لجأ الشاحنون للبحث عن الحماية القانونية لاعادة التوازن لطرفي عقد النقل البحري للبضائع. وتمّ ذلك فعلاً من خلال سلسلة من اجتماعات الجمعية البحرية الدولية توّجت بالتوقيع على معاهدة دولية خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 اوت سنة 1924¹. وبرز ما قرره هو جعلها التزامات الناقل من النظام العام بحيث لا يجوز الاتفاق على عكسها. وتنطبق هذه المعاهدة على النقل الدولي فقط بالنسبة للدول الموقعة عليها، وكذلك إذا إتفق اطراف العقد صراحة على تطبيق احكامها. ولا تطبق احكامها على البضائع المشحونة على سطح السفينة، ولا على الحيوانات الحية، ولا تسري على النقل بموجب عقد إيجار السفينة. وإثما تسري على النقل بسندات الشحن فقط، من حين شحن البضائع على متن السفينة، حتى تفريغها في المكان المقصود.

1 - تعرف هذه المعاهدة اختصارا باسم قواعد لاهاي، وقد دخلت حيز النفاذ سنة 1931 بعد إكمال النصاب القانوني للتوقيع عليها المقدر بـ20 دولة. وقد عدلت هذه المعاهدة مرتين بموجب بروتوكول ويسبي سنة 1968. ومرة اخرى سنة 1979. إنضمت الجزائر إلى هذه المعاهدة دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28.

لكن ومع إزدياد التطور التكنولوجي في مجال النقل، خصوصا التّقل بالحاويات، إضافة لكثرة الاعفاءات من المسؤولية التي قرّرتها هذه المعاهدة وتحديد المسؤولية بحد أقصى للتعويض. بحيث أصبحت هذه المبالغ لا تتناسب مع قيمة البضائع التي توجد بحاوية بها عدة طرود واكياس. ولذلك تمّ اللجوء مرة أخرى لعقد مؤتمر دولي بإشراف الامم المتحدة في مدينة هامبورغ الألمانية. إنبثقت عنه إتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحري في 30 مارس سنة 1978¹. وبرز ما قرّرتته، هو مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخر في تسليمها، بحيث جعلت خطأ الناقل مفترض، وليس له التّخلص منه إلاّ بإثبات إتخاذة هو وتابعيه التدابير اللازمة لدفع الحادث. وبمرور الزمن وتغيّر الظروف التجارية والاقتصادية والتطور الاقتصادي الهائل، كان لا بد من مواكبة ذلك بالسعي لإحداث إتفاقية جديدة عرفت باسم إتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، في مدينة روتردام الهولندية سنة 2008². وبرز ما جاءت به هذه الإتفاقية، أنّها لم تشترط ان يكون النقل بحريا بالكامل، بحيث يمكن ان يتضمّن النقل عمليات برية أو جوية أو بالسكك الحديدية. بشرط وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل.

ولقد إعتمدت الجزائر في تسيير الشؤون البحرية وما يرتبط بها من مبادلات وقواعد قانونية منظمّة لهاغداة الاستقلال على التقنين الفرنسي، إلى ان صدر الأمر رقم 29 المؤرخ في 05/07/1975 الذي تقرّر بموجبه إلغاء الامر 57 لسنة 1962. الذي تصّ على إستمرارية العمل بالتقنين الفرنسي.

وفي سنة 1976 اصدر المشرع الجزائري الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976³. الذي ينظم الملاحة والتجارة البحرية آنذاك. وهو الأمر الذي غلب عليه الاتجاه الاشتراكي الذي كان يطبع النظام الاقتصادي للدولة المنتهج حينها.

ومنذ سنة 1998 ومع التحولات الاقتصادية التي عرفتها الجزائر وتبني إقتصاد السوق وتشجيع الاستثمار الوطني والاجنبي في القطاع البحري، حاول المشرع المسايرة التشريعية لهذا التحوّل، وذلك بتعديل احكام القانون البحري بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998⁴ الذي يعدّل ويتمّم الامر 80/76

1 - تعرف هذه المعاهدة إختصارا باسم قواعد هامبورغ، وقد دخلت حيز النفاذ سنة 1992 بعد إكمال النصاب القانوني للتوقيع عليها كذلك.

2 - تعرف هذه الإتفاقية إختصارا باسم قواعد روتردام. ولم تدخل حيز النفاذ الدولي بسبب عدم إكمال النصاب القانوني.

3- الجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1977

4- الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998

المذكور اعلاه. إضافة التعديل الاخير بموجب القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 غشت 2010¹. ونقل البضائع بحرا مرتبطين ارتباطا كلياً بالسفينة باعتبارها الوسيلة الاساسية فيه، فهي محور أساسي في كل عملية نقل بحري، ولقد عرفت هي بدورها تطورا ملحوظا املته التطورات المتتالية التي شهدتها مجال المبادلات التجارية البحرية كما اسلفنا القول. فتطورت تبعا لذلك اشكال واحجام السفن، كما ادخلت عليها تعديلات كثيرة، وزوّدت بأحدث المعدات والآلات التكنولوجية الحديثة، وصولا إلى الناقلات العملاقة والمنصات العائمة حاليا.

اهمية الدراسة:

تكمن اهمية هذه الدراسة كونها تتناول موضوعاً من المواضيع الحيويّة في المجال الاقتصادي للدول، ألى وهو موضوع النقل البحري للبضائع، ذلك ان النقل البحري للبضائع اصبح شريان الاقتصاد، بما يتضمنه من مبادلات سلعية مختلفة داخل الدولة او خارجها. وهو كذلك من المواضيع المهمة التي تستوجب الدراسة والإهتمام، سواء تعلق الامر بنقل دولي تحكمه الاتفاقيات الدولية، أو بنقل داخلي خاضع للقانون البحري الجزائري. نظرا لان النقل البحري يتطور بسرعة، موازاة مع التطور السريع لآليات مبادلات التجارة الخارجية فيما بين الدول، والطلب اللامتناهي للسلع والمنتجات التي يتم تبادلها في الحركة الاقتصادية العالمية، إضافة إلى ما يوفّره من مزايا اقتصادية كثيرة، كإخفاض التكاليف فيه مقارنة بالنقل الجوي، وريح الوقت في نقل آلاف الأطنان من السلع دفعة واحدة، وبالمقابل لا بد كذلك من الإشارة إلى ما يترصد هذا النوع من النقل من مخاطر تكون في كثير من الاحيان كارثية.

وعليه نشير بداية إلى ان هذه الدراسة ستقتصر على النقل الدولي فقط. بحيث يتطلب الامر البحث عن تنظيم المشرع الجزائري للعلاقات التي تربط المتعاملين في هذا المجال. ذلك ان النقل الداخلي بين الموانئ الجزائرية لا يثير إشكالا، أو تنازع قوانين.

أسباب اختيار الموضوع:

إن سبب إختيارنا لهذا الموضوع هو الرغبة الذاتية ودافع الفضول الذي اردت من خلاله التقرب اكثر من البيئة البحرية واكتشاف ما يجري عليها من خدمات متمثلة في مثل هذه العقود من جهة. ومن جهة اخرى لمست قلة المراجع من المؤلفين الجزائريين مقارنة بالكم الهائل من المؤلفات في التشريعات المقارنة، خصوصا بعد

1- الجريدة الرسمية عدد 46 لسنة 2010

التحوّل الكبير الذي شهده التوجه الاقتصادي الجزائري، وما استتبعه من حركية ملحوظة في مجال المبادلات الخارجية ذات الصلة بالنقل البحري. وهو مادفعنا لمحاولة الإسهام بهذا العمل المتواضع، علّنا نتمكن من تسليط الضوء على جانب من جوانب هذا الموضوع.

اهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة لتسليط الضوء على القواعد القانونية التي نظّم من خلالها المشرع الجزائري احكام هذا النوع من العقود، ضمن التقنين البحري الجزائري، وما تلاه من القواعد القانونية الاخرى التي ضمّنها المشرع احكام القانونين رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25، ورقم 04/10 المؤرخ في 15 غشت 2010. الذين عدّلت وتمم بموجبهما التقنين البحري الجزائري من جهة. ومن جهة اخرى تهدف الدراسة كذلك للوقوف على الاثار القانونية التي يترتبها هذا العقد بدءا من تكوينه لغاية إنقضائه.

إشكالية البحث:

والاشكالية التي يطرحها هذا الموضوع. تكمن في البحث عن ماهية النظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، والكيفية التي نظّم بها المشرع الجزائري هذا العقد، إنطلاقا من تكوين العقد لغاية تنفيذه، والآثار التي تترتب عليه.

منهج الدراسة:

للإحاطة بالموضوع، وفي سبيل البحث في إشكاليته، فقد إعتدنا المنهج التحليلي الذي يناسب طبيعة هذا الموضوع، وذلك بتحليل النصوص القانونية التي تناولت عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري ودراستها، بالإضافة لتحليل نصوص وبنود الاتفاقيات الدولية الثلاث التي عنت بالتنظيم القانوني للنقل البحري الدولي للبضائع المذكورة اعلاه. من حين لآخر بالقدر الذي تتطلبه هذه الدراسة.

خطة البحث:

بالنسبة لخطة البحث، فبالإضافة إلى المقدمة والخاتمة، قسّمنا هذه الدراسة إلى فصلين خصّصنا الأول منهما للأحكام العامة لعقد النقل البحري للبضائع، من حيث تكوين العقد وإثباته. بينما تناولنا في الفصل الثاني تنفيذ العقد وما يترتب من آثار قانونية بين اطرافه، ثم إنقضاؤه.

الفصل الأول
الأحكام العامة لعقد النقل
البحري للبضائع

يتناول هذا الفصل الأحكام العامة لعقد لنقل البحري للبضائع،. بحيث نتطرق إلى تعريفه في الاتفاقيات الدولية التي عنت بتنظيمه، بالإضافة إلى التعريف التشريعي والتعريف الفقهي، كما نتناول فيه بالدراسة نطاق تطبيقه. (المبحث الأول) يلي ذلك التكوين الصحيح لهذا العقد وكيفية إثباته، بالنظر إلى كون هذا العقد ينفرد بخصوصية إثباته بالكتابة. خروجاً عن حرية الإثبات المقررة في القواعد العامة للعقود الرضائية. وهو ما يفسر أهمية هذا العقد، الأمر الذي يستدعي منا التعريف بالوثائق الضرورية المعتمدة لإثباته (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم عقد النقل البحري للبضائع

نظرا لاهمية هذا العقد المرتبط بنشاط التجارة الخارجية من حيث نقل السلع وتبادلها بين مختلف الاماكن عبر العالم. لذلك كان لا بدّ من التّطرق إلى القواعد القانونية التي تنظّمه، سواء على المستوى الدولي من حيث، تعريفه وفقا للا تفاعيات والمعاهدات الدولية ذات الصلة بهذا العقد. أو على المستوى الداخلي، وفقا للتعريف التشريعي الجزائري، ثم التّطرق للتعريف الفقهي. ومنه نحدد نطاق تطبيقه. (المطلب الاول). كما نتناول خصائص هذا العقد واركانه. (المطلب الثاني). واخيرا نتعرف على تمييز هذا العقد عن غيره من العقود المشابهة (المطلب الثالث).

المطلب الاول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع ونطاق تطبيقه

لقد حظي عقد النقل البحري للبضائع بالتعريف على المستوى الدولي، وذلك ضمن الاتفاقيات الدولية بالاضافة للتشريع والفقهاء وذلك ما سنتناوله في (الفرع الاول)، ثم نستتبع ذلك، بالتعرف على نطاق تطبيقه في (الفرع الثاني).

الفرع الاول: تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الإتفاقيات الدولية وفي التشريع

والفقهاء

اولا: التعريف وفقا للإتفاقيات الدولية:

كما اشرنا إليه في مقدمة هذه الدراسة، هناك ثلاث إتفاقيات دولية إهتمت بهذا الموضوع وتناولته كل منها بالدراسة والتعريف، وبالتالي نتعرف على التعريف المقدم لهذا العقد في هذه الاتفاقيات تباعا كما يلي:

1- التعريف وفقا لإتفاقية بروكسل سنة 1924

تنص المادة الاولى في الفقرة "ب" من هذه المعاهدة على ان « عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بموجب بوليصة شحن أو أي وثيقة مماثلة تشكل مستندا لنقل البضائع بحراً، وتطبق أيضا على بوليصة الشحن أو أي مستند مماثل لها أعطي بموجب عقد. وذلك منذ ان تصبح العلاقات بين الناقل وحامل بوليصة الشحن مسيرة بهذا العقد.» ثم تضيف المادة 2/5 شرحا لمضمون هذه المادة بالقول: « لا تطبق احكام هذه الاتفاقية على عقود الاستئجار، اما في الحالات التي تكون فيها السفينة في ظل عقد إستئجار، تخضع بوالص الشحن الصادرة عنها لاحكام هذه الاتفاقية. لا تحول أحكام هذه الاتفاقية دون تضمين بوليصة الشحن نصا صريحا آخر لجهة العطل المشترك.¹ » وعليه يستخلص من احكام المادتين، ان نصوص المعاهدة لا تطبق إلا على النقل

1-بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2006، ص.229.

البحري بوثيقة الشحن ولا تسري على النقل بسندات إيجار السفينة، إلا إذا صدر فيها سند شحن. وبذلك يكون لأطراف العقد بسندات الإيجار كامل الحرية في تضمين ما يشاؤون من شروط أو إتفاقات¹.

2- التعريف وفقا لمعاهدة هامبورغ 1978

تنص المادة 6/1 من إتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (قواعد هامبورغ) في تعريفها لعقد النقل البحري للبضائع بانه: « عقد يتعهد الناقل بموجبه ان ينقل البضائع بطريق البحر من ميناء لآخر مقابل اجرة. إلا انه لأغراض هذه الإتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر وكذلك نقلا بوسيلة أخرى عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر»².

وعليه يبدو أنّ هذا التعريف جاء اشتمل من التعريف الذي اتت به معاهدة بروكسل 1924 التي تحصر التعريف في النقل المثبت بوثيقة شحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة لها. في حين لم تشر هذه المعاهدة إلى وثيقة الشحن³. ومنه نستنتج ، انه لا يعتبر عقد النقل البحري خاضعا لإتفاقية هامبورغ ، يكفي فقط وجود إتفاق بين الشاحن والناقل بغض النظر عن الشكل الذي يفرغ فيه⁴.

3- التعريف وفقا لقواعد روتردام سنة 2008

نشير بداية إلى ان هذه الإتفاقية أبرمت كمحاولة من المجتمع الدولي المهتم بالملاحة البحرية لوضع قواعد من شأنها الوصول لتوحيد القانون المنظم لهذا النوع من العقود، خصوصا بعد تشتت و توزيع عضوية هذه الدول بين معاهدة بروكسل وتعديلاتها في بروتوكولي 1968-1978 وبين إتفاقية هامبورغ.

فنصت المادة الاولى من هذه المعاهدة في الفقرة 01 في تعريفها لعقد النقل البحري على: « عقد النقل يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان لآخر، مقابل أجرة نقل. ويجب ان ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز ان ينص على النقل بوسائط نقل اخرى إضافة إلى النقل البحري»⁵.

1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012، ص.19.

2- انظر نص المادة الاولى فقرة 06 من قواعد هامبورغ سنة 1978.

3-Gurvan BRANLEC .La coexistence des régle applicables au contrat de transport internationale de marchandises Par mer. Thèses de doctorat. Université de Bretagne Occidentale.2007.p.149.

4 - بسعيد مراد، المرجع نفسه، ص.21.

5- عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر1، السنة الجامعية 2011/2012، ص.7.

اما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد جاءت بمصطلح جديد وهو العقد الكمي، والذي يعني نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن ان يتضمن تحديد الكمية حداً أدنى أو أقصى أو نطاقاً معيناً¹.

ثانياً: التعريف التشريعي

لقد تناول المشرع الجزائري موضوع النقل البحري ضمن التقنين البحري الصادر بالأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23. المعدل والمتمم. في الباب الثالث من الكتاب الثاني. فخصص له 04 فصول، إشملت على 78 مادة، إبتداء من المادة 738 حتى المادة 816. فتناول في الفصل الاول القواعد العامة التي تحكم هذا العقد، وفي الفصل الثاني تناول وثيقة الشحن (أي سند الشحن). بينما كان الفصل الثالث لتنفيذ العقد، اما الفصل الرابع فكان لمسؤولية الناقل.

وما تجدر الاشارة إليه. انّ المشرع الجزائري لم يعط تعريفاً مفصلاً لعقد النقل البحري. إلاّ أنّه يستشفّ من مضمون المادة 738 من القانون البحري الجزائري التي تنص على مايلي: « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر، بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة.». وعليه يلاحظ انّ المشرع، وإن لم يعط التعريف الدقيق لهذا العقد، إلاّ أنّه أشار إلى أهمّ عناصره، وطرفاه الأساسيان وهما، الناقل وهو المتعهد وفق مقتضيات هذا العقد، والذي يقع على عاتقه تنفيذ الالتزام باعتباره (المدين)². والشاحن الطرف الثاني متلقي الخدمة. وحدد بدقة محل هذا العقد الذي يتمثل في نقل البضائع أي تغيير مكانها. مع النص كذلك على ضرورة ان يكون كل من ميناء الشحن والتفريغ بحريين وهو ما اغفلته أغلب التعريفات الفقهية³. وبالتالي يكون العنصر المميّز للنقل البحري عن سائر صور النقل الاخرى، هو المجال أو المكان الذي يتمّ فيه وهو البيئة البحرية تحديداً.

وخالصة ما يمكن قوله انّ عقد النقل البحري للبضائع، لا يعدو كونه عقد كسائر العقود الإتفاقية أو الرضائية. إلاّ أنّه ينفرد بخصوصية البيئة التي ينظّم فيها، وهي البحر على سبيل التحديد، إضافة إلى خصوصية ثانية ينفرد

1- انظر نص المادة الاولى فقرة 01 من قواعد روتردام لسنة 2008.

2- تنص المادة 160 من القانون المدني الجزائري على « المدين ملزم بتنفيذ ماتعهده به، غير انه لا يجبر على التنفيذ إذا كان الالتزام طبعياً.»

3- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص. 17.

بها وهي تنفيذه بالسفينة¹ كأداة جوهرية في تنفيذ هذا العقد. وان كان الواقع العملي أثبت ان النقل البحري للبضائع يتم أحيانا بواسطة منشآت لا يصدق عليها وصف السفينة، كالزحافات الهوائية أو المراكب². لكن ذلك نادر الحدوث وفي حالات خاصة.

وعليه يمكننا الإلمام بتعريف تام لهذا العقد من خلال استعراضنا للعناصر المكونة له والمتمثلة في:

1- وجود عقد ينظم هذه العملية

2- موضوع النقل و هو البضاعة (اموال و اشياء) والمواد أيًا كان نوعها، باستثناء الحيوانات الحية والبضائع التي تشحن على ظهر السفينة، هذه الاخيرة إستثنيت معاهدة بروكسل (بشرط ان تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة). إلا أنّ المشرع الجزائري لم يشر إلى هذا الاستثناء³.

3- يتم نقل البضائع بواسطة السفينة بحراً ، وهو ما يسمى النقل البسيط. في حين يكون النقل مختلطاً، كما لو تمّ جزء منه في البحر والجزء الآخر يتم برأً أو جواً. فيطبق القانون البحري على المرحلة البحرية، ويطبّق على كل جزء آخر قانونه (بري أو جوي)⁴.

4- نقل البضاعة من مكان لآخر عن طريق البحر، مقابل أجرٍ يتفق عليها طرفاهذا العقد.

ثالثا التعريف الفقهي

لقد تعددت التعاريف الفقهية لهذا العقد. فعرّف بعض الفقهاء النقل البحري بأنه العملية التي يقوم بها مجهّز السفينة لصالح الشاحن أو المسافر، ومقتضاها ينقل بضاعة أو شخصاً على سفينة من جهة لأخرى، لقاء أجره يتفق عليها الطرفان⁵. وعرفه آخرون، بأنه العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمّى الناقل، بان ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر، يسمّى الشاحن مقابل اجرة⁶.

وهذا العقد على إرتباط وثيق بالسفينة فهي الاداة الرئيسة لتنفيذه. وإستغلالها في التنفيذ يتم بكيفيتين وهما:

الكيفية الاولى: وتأخذ 03 صور كالتالي:

1- بالنظر لاهمية السفينة في هذا العقد فقد تناولها المشرع البحري في الفصل الثاني من الباب الاول من الكتاب الاول في المواد من 13 إلى 160 أي حوالي 147 مادة في اقسام ستة، وهو ما يؤكد الدور الاساسي الذي تلعبه في هذا العقد.

2- محمد فريد العربي و هاني دويدار، المرجع السابق، ص. 387 . وكذلك علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدارالجامعية للطباعة والنشر، ص. 189

3- بسعيد مراد المرجع السابق، ص. 18

4- تنص المادة 769 من ق ب ج على ما يلي « يسري القانون الخاص بكيفية النقل المطبق، وذلك بالنسبة لأجزاء النقل الذي لا يتم بالطريقالبحري.»

5- وهيب الاسبر، القانون البحري(السفينة أشخاصها، عقد النقل البحري) المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس لبنان، سنة 2001، ص150.

6- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المرجع السابق ، ص. 485

الصورة الاولى: وهي التعاقد على إيجار السفينة غير مجهزة بحيث يتولى الشاحن تجهيزها وإستغلالها.

الصورة الثانية: وهي التعاقد على إيجار السفينة مجهزة على أساس الرحلة فقط .

الصورة الثالثة: وهي التعاقد على إيجار السفينة مجهزة لمدة محددة .

الكيفية الثانية: وهي التعاقد على نقل البضائع من طرف الناقل، ولا يهتم الشاحن بالسفينة التي تستخدم لنقل البضائع، وبالتالي يقع على عاتق الناقل عبء التكفل بالبحث عن السفينة التي تقوم بالنقل .

والملاحظ، ان الصورة الاولى لا تثير إشكالا، نظرا لتساوي طرفي العقد من الناحية الاقتصادية(المالية) فالشاحن هنا، في مركز قوّة مماثل للناقل¹. فلا يستطيع ان يملّي عليه شروطا يكون فيها إجحاف وتحييز لمصلحته (الناقل) بحيث يعفي نفسه من كثير من المسؤوليات التي تترتب عليه جراء هذا العقد. لكن الأمر على خلاف ذلك في الصورة الثانية. اين يكون الشاحن في مركز إقتصادي اضعف من الناقل المحترف لعملية النقل، والذي يوظّف هذه الاحترافية لصالحه. فيملّي شروطا فيها إجحاف للشاحن، الذي لا يجد بُدّاً من الرضوخ لها، وإمضاء العقد الذي يأخذ شكل عقد الإذعان².

وعليه كان لا بد من التدخل التشريعي لحماية الطرف الضعيف في عقد النقل البحري بهذه الصورة، وهو الشاحن، فكانت المعاهدات الدولية التي تمّت الاشارة اليها، تحاول كلّها ان تقارب الوصول لتساوي مركزي القوة بين طرفي هذا العقد. ولقد درج المتعاقدان في عقد النقل البحري للبضائع، على تحرير وثيقة تسمى وثيقة الشحن³. أو سند الشحن كما يسمّيها آخرون بوليصة الشحن (le connaissement) . والتي قد تمثّل عقد النقل البحري نفسه، كما تكون وثيقة لإثبات هذا العقد وتسليم البضائع⁴.

الفرع الثاني نطاق تطبيق عقد النقل البحري للبضائع

تنص المادة الاولى في الفقرة د من معاهدة بروكسل لسنة 1924 على ان مجال تطبيق احكام المعاهدة يشمل الوقت المنصرم منذ تحميل البضاعة على متن السفينة حتى تفريغها منها. وعليه فان احكام المعاهدة لا تسري

1- علي البارودي ومحمد فريد العرينيو محمد السيد الفقي، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، ط1، سنة 2001، ص.313

2- تنص المادة 70 من القانون المدني الجزائري « يحصل القبول في عقود الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشتها.»

3- لم يكن سند الشحن الشحنة معروفا في العصور القديمة لعدم الحاجة إليه لكون التجار كانوا يقومون بدور المجهزين، بل كانوا كثيرا ما يرافقون بضائعهم اثناء الرحلة، وكان اول ظهور له في القرنين 12 و13، ثم ذاع هذا الاستعمال في القرن 16، ولم يكن في نشأته إلا مجرد إيصال من الناقل يفيد إتمام عملية شحن البضاعة، ثم اصبح بعد ذلك اداة لإثبات العقد بعد ان تضمن شروط النقل والشحن والتفريغ، وتعتبر لائحة الملاحاة الفرنسية بمثابة اول تنظيم تشريعي صدر سنة 1681، حيث تم معالجة سند الشحن في بعض مواد هذه اللائحة.

- انظر بشان ذلك محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الاشخاص بحرا. دارالجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2005، ص. 115

4- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، ط 05 سنة 2010 ص96.

على العمليات السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ. بل تنطبق فقط على المرحلة البحرية الصرفة¹. ولقد إستقر الرأي على ان عقد النقل البحري يشمل العمليات السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ وهو ما يعرف بوحدة النقل البحري. اما المعاهدة فتقتضي بتجزئته إلى ثلاث مراحل. بحيث تحدد المعاهدة المدة السابقة بأنها تمتد من حين وضع البضائع تحت تصرف الناقل في ميناء الشحن إلى حين بدء الناقل عملية شحنها بالروافع إلى الباخرة. أما المرحلة اللاحقة، فهي تمتد من إنتهاء عملية تفريغ البضائع في ميناء الوصول، إلى غاية تسليمها لاصحاب الحق في الاستلام².

وعليه فإذا كان عقد النقل البحري للبضائع يمتد نطاقه الزممي ليشمل كافة هذه المراحل، فان احكام معاهدة بروكسل لا تسري إلا على المرحلة الثانية ذلك ان المرحلة البحرية الصرفة تحكمها قواعد متعلقة بالنظام العام لا يجوز مخالفتها.

أما في معاهدة هامبورغ لسنة 1978، فإن المرحلة البحرية الصرفة تشمل المرحلة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن واثناء عملية النقل وفي ميناء التفريغ³.

وفي إتفاقية روتردام لسنة 2008، فالأمر يختلف تماما، بحيث وفقا لهذه الإتفاقية فإن العقد ليس بالضرورة ان يكون بحريا بالكامل⁴.

وعليه، فإذا أردنا ان نُجزئ عقد النقل البحري للبضائع إلى مراحل، وذلك وفقا لمعاهدة بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري على إعتبار ان الجزائر قد صادقت على هذه المعاهدة⁵. فإننا نكون امام 03 مراحل. بحيث تبدأ المرحلة الاولى من الوقت الذي يضع فيه الشاحن البضاعة تحت تصرف الناقل. اما المرحلة الثانية فتبدأ من بداية عملية الشحن لغاية الإنتهاء من تفريغ البضائع. واخيرا تبدأ المرحلة الثالثة بإنتهاء تفريغ البضاعة في ميناء الوصول حتى تسليمها فعليا لاصحاب الحق في الاستلام.

1- المرحلة البحرية الصرفة هي المرحلة التي تبدأ من وقت إستلام الناقل للبضائع، بحيث يضعها الشاحن في متناوله. (تحت الروافع). إلى غاية وضعها تحت تصرف الشاحن أو المرسل إليه، في ميناء الوصول

2- وجدي حاطوم، عقد النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان، سنة 2011، ص. 22

3- تنص المادة 04 الفقرة 01 من إتفاقية هامبورغ على: «إن مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ.»

4- تنص المادة 1 في الفقرة 2 من إتفاقية روتردام على: «.. ويجب ان ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز ان ينص على النقل بوسائط نقل اخرى إضافة إلى النقل البحري.»

5- صادقت الجزائر على المعاهدة بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28. 1964/03/02. انظر بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الالفية الثالثة، سنة 2010، ص. 140.

وبذلك تكون المرحلة الثانية، هي المرحلة البحرية الصرفة، التي تطبق فيها قواعد المعاهدة وأحكام التقنين البحري الجزائري. بحيث لا يجوز للأطراف الإتفاق على مخالفتها. أما المرحلتين الأولى والثالثة، فلأطراف مطلق الحرية في التعاقد على ما يشاؤون من شروط.

وفي سياق حديثنا عن نطاق تطبيق هذا العقد. لا بد من الإشارة إلى أنّ عقد النقل البحري للبضائع الذي تحكمه الاتفاقيات الدولية المبرمة حوله (إتفاقية بروكسل، إتفاقية هامبورغ، قواعد روتردام.) هو العقد الدولي الذي يشترط ان يكون ميناء التفريغ او الشحن واقعين في دولتين مختلفتين، بغض النظر عن جنسية أطراف العقد أو جنسية السفينة¹.

المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري للبضائع واركانه

لعقد النقل البحري للبضائع خصائص اربعة سنتطرق لها تباعا في (الفرع الاول) ويقوم هذا العقد ككل العقود على الاركان الاساسية الثلاثة والتي نتناولها في (الفرع الثاني)

الفرع الاول خصائص عقد النقل البحري للبضائع

يتميّز عقد النقل البحري للبضائع بجملة من الخصائص، يمكن حصرها في كونه عقد رضائي، ومن العقود الملزمة، وانه عقد إذعان، إضافة لكونه عقد تجاري. وستتناول كل خصيصة منها بالتعريف الآتي:

1- عقد رضائي:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي، ذلك ان إنعقاده يتم بمجرد تطابق إرادتي الناقل والشاحن. بحيث لا يشترط لإنعقاده أي شرط آخر، أو إتخاذ إجراء معين، ولا ينقص من رضائية طرفيه إشتراط إثباته بالكتابة لأن الكتابة مشترطة للإثبات وليس للإنعقاد².

2- عقد ملزم:

لا جدال في كون هذا العقد يرتب إلتزامات متبادلة بين طرفيه، وهما الناقل والشاحن، بحيث يتمثل إلتزام الناقل الجوهري في إنجاز عملية النقل الفعلي للبضاعة من ميناء لآخر. في حين يتمثل إلتزام الشاحن الرئيسي في تمكين الناقل من إنجاز عملية النقل، بأن يضع البضاعة تحت تصرف الناقل. وكذلك إلتزامه بأداء أجرة النقل المتفق عليها³.

1- وحدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 32.

2- وهيب الاسير، المرجع السابق، ص. 166.

3- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص. 290.

3- عقد إذعان:

لا يخلو عقد النقل البحري للبضائع من إصدار وثيقة الشحن البحري، التي يلتزم الناقل بمنحها للشاحن بناء على طلبه. والتي تشتمل على بيانات ذات الصلة بالعقد. وقد اثبت الواقع العملي أن هذه الوثيقة هي في حقيقة الامر، نماذج مطبوعة، تعدّها شركات الملاحة، تدوّن عليها شعار الشركة، وبيانات تحديد عناصر العقد وعلى ظهرها، تدوّن الشروط الأساسية للنقل¹، والتي تكون مطبوعة بحروف صغيرة². تصعب قراءتها. وبذلك فليس للشاحن اي سلطة للتفاوض حولها أو مناقشتها³. وما عليه إلا قبولها كلّها، أو رفضها كلّها، وبذلك فهو مدعن لإرادة الطرف القوي، باعتبار ان العملية مرتبطة بخدمة أساسية لا غنى له عنها⁴.

4- عقد تجاري:

بالعودة إلى احكام القانون التجاري، في المادة 02 الفقرتين 18 و20، التي نصّت على « يعدّ عملاً تجارياً بحسب موضوعه:

- كل عقود التأمين والعقود الاخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.
- كل الرّحلات البحرية.

وكذلك، نص المادة 03 الفقرة 05. التي نصّت على مايلي: « يعدّ عملاً تجارياً بحسب شكله:

- كل عقد تجاري يتعلّق بالتجارة البحرية والجوية.
- وعليه، فأنه يتّضح جلياً اتجاه المشرع لاعتبار هذا العقد تجارياً، سواءً من حيث الشكل أو من حيث الموضوع. وهذا الحكم، ينطبق على الناقل. أمّا بالنسبة للشاحن، فيظلّ هذا العمل مديناً بالنسبة إليه. إلا إذا قام به في مشروع تجاري، وكان مرتبطاً بنشاط هذا المشروع.

الفرع الثاني: اركان عقد النقل البحري للبضائع:

مثله مثل بقية العقود الرضائية، يقوم عقد النقل البحري للبضائع على الاركان الثلاثة الاساسية وهي: الرضا والمحل وأخيرا السبب. وستتناول كل ركن منها حسب التفصيل التالي:

1- تنص المادة 748 من ق ب ج على « بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بترويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الاطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة لواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.»

2- MARINA PAPADATOU- La convention d'arbitrage dans le contrat de transport maritime de marchandises- Thèse dedoctoraten droit-Université Panthéon-Assas.Mai 2014 P.40

3- تنص المادة 70 من القانون المدني الجزائري « يحصل القبول في عقود الإذعان بمجرد التسليم لشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشتها.»

4- بسعيد مراد المرجع السابق ص. 24

1- التراضي:

شروط صحة التراضي في هذا العقد. هي نفس شروط صحة القواعد العامة في الالتزامات، حيث يتمثل هذا التراضي في تطابق إيجاب وقبول لانعقاد العقد. وعليه فإن إيجاب الناقل، يتمثل في كونه عارضاً لخدمات تحكمها قوانين ونصوص تنظيمية، تتضمن تفاصيل عن العقد. (شروط النقل، الخدمات المقدمة، الاسعار المطبقة....). ومتى وصل ذلك إلى علم الشاحن وقبل بها، يحصل تطابق الارادتين، وبه يتم الرضا المطلوب.¹ وهو الرضا الذي لأبّد ان يصدر من ذي أهلية قانونية خالية من العيوب.

والملاحظ ان عقد النقل البحري للبضائع، لا تكاد تظهر فيه عيوب الرضا، كعيب التدليس أو الإكراه. بإستثناء التصريح الكاذب أو الغلط في البضاعة، اللذان كثيرا ما يطرحان فيه.²

وفي حالة ظهور نوع من هذه العيوب، فأنه غالباً ما يتمّ اللجوء إلى تعديل العقد بالزيادة أو الإنقاص في الالتزامات، دون إبطاله. وبالتالي، فقد يُؤدّي عيب التدليس أو الأخطاء في طبيعة البضاعة أو نوعها، التي لو علم بها الناقل لما أقدم على التعاقد، قد تؤدي إلى إبطال العقد.³

2- المحل:

حل هذا العقد كما هو جليّ، نقل وتغيير البضاعة من مكان لآخر، مهما تكن طبيعة البضاعة المنقولة، بشرط ان يكون التعامل فيها مشروعاً، وغير ممنوع. ذلك ان القانون ينصّ أحياناً على منع نقل بضائع معينة منعاً مطلقاً، أو في زمنٍ معيّن، كالمخدرات أو الاسلحة أو المواد المشعة. وبالتالي يصبح نقلها باطلاً، ممّا يرتّب بطلان العقد لعدم مشروعية المحل.⁴ وأحياناً يكون المنع في حالة نقل بعض السلع التي يستوجب نقلها توفر ظروف خاصة، كنقل مواد خطيرة أو سلع سريعة التلف. وفي بعض الظروف الاستثنائية تكون عدم مشروعية المحل ناجمة عن التعامل ونقل المواد الغذائية في اوقات الحروب أو الازمات الاقتصادية والتراعات المسلحة. كما تقتضي مشروعية المحل هنا ان تكون البضائع موجودة أو ممكنة الوجود ومعيّنة تعييناً كافياً نافياً للجهالة طبقاً للقواعد العامة.⁵

1- تنص المادة 59 من القانون المدني الجزائري على: « يتم العقد بمجرد ان يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين، دون الاحلال بالنصوص القانونية.»

2- بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء 2002/2001 ص. 37.

3- تنص المادة 86 من القانون المدني الجزائري على: « يجوز إبطال العقد للتدليس، إذا كانت الحيل التي لجأ إليها احد المتعاقدين أو النائب عنه من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثاني العقد.»

4- سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، ط6، دار المنشورات الحقوقية لبنان، سنة 1998، ص. 878.

وفي هذا ابرمت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار إنظمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المنضمّن المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الجريدة الرسمية عدد 06 السنة الثالثة والثلاثون لسنة 1996.

5- شتواج العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري، قسنطينة، السنة الجامعية 2004/2005، ص. 20.

3- السبب:

ويقصد به وفقا للنظرية التقليدية الغاية المباشرة التي يقصد الملتزم الوصول إليها جراء إلتزامه. وبذلك يكون سبب إلتزام كلا من المتعاقدين في العقود ملزمة للجانبين هو إلتزام المتعاقد الآخر¹. وعليه ففي عقد النقل البحري للبضائع نجد ان سبب إلتزام الناقل بنقل البضائع هو الإلتزام بدفع الاجرة. وسبب إلتزام الشاحن بدفع الاجرة هو إلتزام الناقل بنقل البضائع.

كما يقصد بالسبب ايضا وفقا للنظرية الحديثة الدافع للتعاقد، والذي يشترط فيه كذلك ان يكون موجودا وغير مخالف للنظام العام والآداب وان يكون مشروعاً ويفترض ان يكون كذلك إلى ان يثبت العكس². والملاحظ ان عدم مشروعية السبب لا تطرح عند الناقل. وإنما يمكن تصورها لدى الشاحن أو المرسل إليه. الواجب توافره في كل العقود الرضائية، بحيث يشترط ان يكون موجودا وصحيحا ومشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب. ويفترض ان السبب مشروعاً حتى يثبت العكس.

المطلب الثالث: تميّز عقد النقل البحري للبضائع عن العقود المشابهة

عقد النقل البحري للبضائع يقترب إلى حد ما من عقد إيجار السفينة، وكذلك الحال بالنسبة لعقد قطر السفن ولذلك سنتعرف على ما يميّزه عن عقد إيجار السفينة في (الفرع الاول) يلي ذلك تميّزه عن عقد قطر السفينة في (الفرع الثاني)

الفرع الاول: تميزه عن عقد إيجار السفينة:

يعتبر عقد إيجار السفينة صورة من صور النشاط المتعلق بالملاحة البحرية، وهو من أهمّ وسائل تنفيذ عمليات النقل البحري، شأنه شأن عقد النقل البحري، إلا أنّ لكلٍ منهما نظامه القانوني، الذي يختلف عن الآخر بحيث أنّ عقد إيجار السفينة ينصبُّ على كامل السفينة أو على جزء منها. في حين عقد النقل البحري بموجب سند الشحن، لا يهتمّ بالسفينة، وإنّما ينصب فقط على نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه ولو كانت مع غيرها من البضائع. كما ان عقد إيجار السفينة اقدم في الظهور من عقد النقل البحري بسندات الشحن. بحيث كان هو السائد و بمرور الزمن ومع تطور نشاط الملاحة البحرية، ظهر النقل بسندات الشحن بالصورة التي هو عليها حالياً، وخاصة بالنسبة للنقل عبر الخطوط المنتظمة³.

1- عبدالرزاق السنهوري: نظرية العقد، الجزء 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت - لبنان، 1998، ص. 564.

2- علي علي سليمان، النظرية العامة للإلتزام، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2003، ص. 56.

3- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص. 30.

ولما كان كل من العقدین مستقلّ تماماً عن الآخر، فإنّ المشرع الجزائري تناول كلياً منهما منفصلاً عن الآخر في التقنين البحري الجزائري، بحيث جمع القانون البحري الجزائري كل ما له علاقة باستئجار السفن في الباب الثاني من الكتاب الثاني في 04 فصول هي على التوالي: قواعد عامة لاستئجار السفن، إستئجار السفن على أساس الرحلة، أو لمدة معينة، أو إستئجار هيكل السفينة. بينما تم النص على النقل بسند الشحن في الباب الثالث من نفس الكتاب تحت عنوان نقل البضائع. وما يبرز الفرق بينهما، هو دور الإرادة في الإبرام، بحيث إنّ إرادة الطرفين هي التي تحدّد شروط العقد وآثاره في عقد إيجار السفينة، فلا تطبق نصوص القانون البحري إلاّ إذا تخلفت شروط الاتفاق. في حين ان عقد النقل البحري بسندات الشحن يخضع لنصوص قانونية ملزمة، لها علاقة بالنظام العام. وبالأخص فيما تعلق بالتزامات الناقل ومسؤوليته¹.

الفرع الثاني: تميزه عن عقد القطر البحري:

عقد القطر البحري عقد حديث أيضاً ولم يكن معروفاً في القدم، وإنّما بدأ ظهوره مع تطور ظهور السفن التجارية، حيث كان قاصراً على تقديم المساعدة للسفن التي تتعطل في عرض البحر، ثم تطور تدريجياً ليصبح عملاً نظامياً متعارفاً عليه، هدفه مساعدة السفن المتوقفة بالبحر سواء قبل دخول الميناء أو الخروج منه المعطلة أو التي توقفت باعالي البحار نتيجة تعرضها لأمواج أو لعواصف حالت دون مواصلتها الملاحة البحرية، أو بسبب عطب فني². وقد خصّ المشرع الجزائري هذا العقد بأحكام تنظيمية في التقنين البحري الجزائري في الباب السادس من الكتاب الثاني في 13 مادة ابتداء من المادة 860 إلى المادة 872. وبالرغم من ذلك لا زال الفقه مختلف حول طبيعة هذا العقد وتكييفه على أنّه عقد نقل أو عقد مقاوله. حيث يعتبره جانب من الفقه بأنّه عقد نقل قياساً على ما تقوم به قاطرات السكك الحديدية عندما تجر عربات البضائع أو الركاب. لأنّ النقل لا يفترض ان يقوم الناقل بحمل الشيء المنقول دائماً. بل بإمكانه القيام بجوّه. فالمهمّ هو تغيير مكانه³. والتقدّم الموجه لهذا الرأي، أنّه في حال القطر، فإنّ السفينة المقطورة تقوم بدورها. اما في عقد النقل فانّ البضائع تكون في حالة سكون. ولا تتدخل في تنفيذ العقد⁴. وعليه فإذا إنعدمت القوة المحركة نكون أمام عقد

1 - تنص المادة 811 من ق ب ج على: «يعد باطلاً وعدم المفعول كل شرط تعاقدى يكون هدفه أو اثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب. ب- تحديد المسؤولية ببلغ يقل عن المبلغ الذي يحدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808. ج- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.»

2- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دارالعلوم للنشر والتوزيع، عنابة، سنة 2010، ص. 104.

3- وهيب الاسير، المرجع السابق، ص. 139.

4 - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص. 36.

نقل، أما إذا وجدت القوة، فنكون امام عقد مقاولة. وبالتالي فالعبارة تكون بمدى السيطرة على تنفيذ عملية النقل. بحيث تظهر هذه السيطرة كاملة لسفينة القطر في الحالة الاولى، بينما إذا كانت لها قوتها الدافعة فتكون السيطرة لها هي.

المبحث الثاني: تكوين العقد وإثباته

بعدما تم التعرف على عقد النقل البحري للبضائع وخصائصه وأركانه في المبحث الاول سنتعرف في هذا المبحث على تكوين هذا العقد وذلك بالتعرف على أطرافه.(المطلب الاول). ثم نتناول بالدراسة كيفية إثباته نظرا للخصوصية التي إنفرد بها في مجال الاثبات حيث إشرط القانون وجوب إثباته بالكتابة بالرغم من كونه عقدا رضائيا (المطلب الثاني).

المطلب الاول اطراف العقد

لقد تمت الإشارة سلفاً ان عقد النقل البحري للبضائع ينشأ في الأصل بين طرفين أساسيين، هما الناقل والشاحن، دون واسطة بينهما. إلا أنه أحيانا يلجأ الطرفان لتوكيل مهتمتهما للغير، فقد يمثل الشاحن أحد الوكلاء بالعمولة، كما قد يوكل الناقل ربان السفينة أو مندوباً بحرياً كأمين السفينة¹. والأصل ان تقتصر آثار هذا العقد على الناقل والشاحن فقط. إلا ان الواقع العملي أبان عن وجود شخص ثالث هو المرسل إليه ، الذي تربطه عادة بالمرسل علاقة تعاقدية سابقة، هذه العلاقة من شأنها ان تنشأ له حقا خاصاً تجاه الناقل، بأن يسلمه البضاعة سالمة وفي الميعاد المحدد، بالرغم من كونه ليس طرفاً في هذا العقد². وبذلك يتضح لنا وجود اطراف ثلاثة لهذا العقد هم كالتالي:

اولا الناقل : يلعب الناقل دورا أساسيا وجوهريا في عقد النقل البحري للبضائع. ولذلك كان محور ومركز إهتمام كبير من طرف المهتمين بدراسة القانون وفقهائه. ولعل تفسير ذلك هو المركز القانوني الذي يحتله في هذا العقد، وأهمية الالتزام المترتب عليه باعتباره المدين، الذي يقع عليه تنفيذ الجزء الاكبر من تلك الالتزامات. وبالتالي يمكن تعريفه بأنه: الشخص الذي يرتبط بعقد نقل بحري مع الشاحن. ونظرا لأهمية تحديد صفة الناقل³. فقد تناولته معاهدات النقل الدولية المختلفة بالتعريف. فعرفتة معاهدة بروكسل لسنة 1924، في المادة 1/أ بالقول: « الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع

1- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص.23

2- علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص.312.

3- الناقل ليس دائما هو مالك السفينة، فقد يكون مستأجرا لها أو مجهزا فقط، ولذلك تكمن اهمية تحديد صفته من الناحية العملية في معرفة الشاحن أو المرسل إليه ضد من يقيم دعوى المسؤولية في حالة إخلال بتنفيذ الالتزام.

الشاحن بعقد نقل». ومنه، فلكلّ تشريع ان يحدّد من يكون مالك السفينة¹. وما هي الشروط الواجب توفرها فيه.

اما إتفاقية هامبورغ فعرفته في المادة 1/1 بالقول «يراد بمصطلح الناقل كلّ شخص أبرم عقداً أو أبرم بإسمه عقداً مع الشاحن لنقل البضائع بحراً». وأضافت هذه المعاهدة تعريفاً للناقل الفعلي بأنه «كلّ شخص يكون الناقل قد عهد إليه بتنفيذ عقد نقل البضائع أو جزء من هذا النقل. كما يشمل كل شخص آخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ.»

ولقد عرفته كذلك قواعد روتردام في المادة 5/1 بالقول «الناقل يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن». ولم تشترط ان يكون الناقل قد أبرم عقد نقل بحري بالكامل. خلافاً لما أشارت إليه معاهدي بروكسل وهامبورغ. كما أضافت هذه المعاهدة الإشارة إلى الطرف الذي يقع عليه عبء تنفيذ هذا العقد، الذي قد يكون شخصاً آخر غير الناقل بقولها: بأنه الطرف المنفّذ الذي يؤدي أو يتعهّد بأداء أي من واجبات الناقل بناء على طلب هذا الأخير وتحت إشرافه أو سيطرته².

وبالنسبة للمشرّع الجزائري، فلم يعط تعريفاً كاملاً له. إلا أنه أشار إلى كيفية معرفة هويته التي تختلف باختلاف صفة حامل سند الشحن³. فهو المستأجر في حالة إستئجار سفينة بأكملها⁴. أو إستئجارها لمدة معينة⁵. وهو المؤجر في حالة إستئجارها على أساس الرحلة⁶. اما في حالة خلوّ السند من إسم الناقل أو ذكر بشكل غير دقيق أو غير صحيح، عدّ مجهز السفينة ناقلاً⁷.

ثانياً الشاحن: باعتبار الشاحن الطرف الثاني الأساسي في هذا العقد. فقد تمّت الإشارة إليه أيضاً من خلال المعاهدات الدولية ذات الصلة. وتحديدًا معاهدي هامبورغ لسنة 1978، وروتterdam 2008، باستثناء معاهدة بروكسل التي أغفلت تعريفه.

1- تعرف المادة 147/أ من ق ب ج: المالك بأنه يعني: «كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة بإسمه أو مستغلة منه».

2- ينظر بشأنه المادة 6/أ من قواعد روتردام الدولية لسنة 2008.

3- عباس سامية، المرجع السابق، ص. 8.

4- تنص المادة 730 من ق ب ج على: «يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، ولهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الريان لخدمة السفينة وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير.»

5- تنص المادة 701 من ق ب ج على «يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الريان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيّد بتعليمات المستأجر وفي حدود عقد إستئجار السفينة.»

6- تنص المادة 651 من ق ب ج على «يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقداً إستئجار السفينة بالرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة.»

7- تنص المادة 754 من ق ب ج على «إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن، عدّ مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، وكذلك الحال عندما يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح.»

فلقد نصت المادة 3/1 من معاهدة هامبورغ، بأن الشاحن « هو كل شخص أبرم عقداً أو أبرم بإسمه أو نيابة عنه عقد نقل للبضائع بحراً مع الناقل، أو أي شخص آخر قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو بإسمه أو نيابة عنه، وكانت تلك البضائع تتعلق بعقد النقل البحري»¹.

أما معاهدة روتردام فقد عرفته في المادة 8/1 بأنه « الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل». ولم تشترط ان يبرم الشاحن عقد نقل بحري كامل مثلما اشارت إليه في تعريفها للناقل وذلك خلافا لمعاهدة هامبورغ.

إلا ان هذه المعاهدة جاءت بتعريف جديد يتعلق بالشاحن المستندي في نص المادة 9/1. «بأنه الشخص غير الشاحن الذي يقبل بأن يسمى الشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني»².

وفيما يتعلق بالتشريع الوطني، فلم يتطرق المشرع الجزائري لتعريف الشاحن. وعموماً فإنه يستشف من خلال الالتزام المفروض عليه بنص المادة 738 من ق ب ج. وبذلك يكون كل شخص (طبيعي أو معنوي) يلتزم بموجب عقد النقل بتقديم البضاعة للناقل، بقصد نقلها عن طريق البحر، سواء بإعتباره مالكةا أو مستعملها الشرعيّ مقابل أجره يتعهّد بدفعها³.

ثالثا المرسل إليه: على غرار ماحدث مع الشاحن، لم تتطرق معاهدة بروكسل لتعريف المرسل إليه. إلا ان كلاً من معاهدي هامبورغ وقواعد روتردام تناولتاها بالتعريف. فعرفته المادة 4/1 من إتفاقية هامبورغ « بأنه الشخص الذي له الحق في إستلام البضائع»⁴.

أما قواعد روتردام فلم تذهب بعيداً عن هذا التعريف فعرفته في نص المادة 11 بالقول: «بأنه الشخص الذي يحقّ له تسلّم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني»⁵.

أما المشرع الجزائري فلم يقدم تعريفاً دقيقاً للمرسل إليه، إلا أنه كان حريصاً في كل المواد التي تناولها بالوصف أن يضيف له عبارة المرسل إليه القانوني. وفي ذلك إشارة إلى أنه لا يحمل هذه التسمية إلا المخوّل فعلاً من

1- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، سنة 2007، ص 178.

2- عباس سامية، المرجع السابق، ص. 12.

3- نص المادة 738 من ق ب ج على: « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر. ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة اجرة الحمولة».

4- وهيب الاسير، المرجع السابق، ص. 89.

5- بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص. 64.

خلال سند الشحن المثبت لعقد النقل البحري للبضائع. والذي أشار المشرع إلى أنّ تحديد طبيعته يختلف باختلاف صيغ واشكال سند الشحن المختلفة¹.

والمرسل إليه، وإن لم يكن طرفاً أصلياً في هذا العقد كما أشرنا إليه سابقاً. إلا أنه لا يعتبر من الغير المطلق أيضاً. حيث أنه يستمد حقوقه من هذا العقد في مواجهة الناقل، عندما يكون سند الشحن بإسمه أو للحامل وآل إليه. أو للأمر مظهراً إليه. وبالتالي يثبت له هذا السند بعض الحقوق، كما يرتب عليه بعض الالتزامات كذلك. والتي من أهمها، حق تسلّم البضائع في مكان الوصول. وحقّ رفع الدعوى على الناقل في حال هلاك أو تلف البضائع أو تأخر تسليمها². وبالمقابل يتحمّل تجاه الناقل دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول³.

المطلب الثاني: إثبات العقد

لقد إنتهينا سابقاً إلى القول بأنّ عقد النقل البحري للبضائع عقد تجاري، ويستتبع ذلك جواز إثباته بكافة طرق الإثبات. إلا أنه لما كانت عملية النقل هذه مرتبطة بإصدار سند شحن من طرف الناقل لمصلحة الشاحن والذي حدّد المشرع البيانات التي تتضمنه. والتي منها البيانات التفصيلية عن عملية تسليم البضاعة للربّان، بالإضافة إلى بنود الإتفاق الأساسية كمواعيد التسليم والتسليم.

وبالتالي فقد أصبحت هذه الوثيقة وسيلة أساسية، يُعتمد عليها إلى جانب وثائق أخرى لإثبات هذا العقد.

الفرع الأول: الإثبات بوثيقة الشحن

يعتبر سند الشحن البحري إيصالاً دالاً على إستلام الناقل للبضاعة وسندا لحيازتها⁴. وكذلك دليلاً مكتوباً كافيّاً لإثبات وجود عقد نقل بحري بين الناقل والشاحن⁵. ونظراً لأهمية هذه الوثيقة، والدور الذي تقوم به في إثبات العقد، سنتناولها بالتعريف أولاً، ثم نعرّج لبيان اشكالها المختلفة، وكيفية تداولها بين أطراف العقد، أو من تزول إليهم، وفي النهاية نتعرّف على وظيفتها وحجّيتها في الإثبات.

1- تنص المادة 784 من ق ب ج على « يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن كما يلي:

أ- عندما تكون وثيقة الشحن إسمية إسم الشخص في وثيقة الشحن. ب- عندما تكون وثيقة الشحن لأمر الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره. وفيحالة تحويل الوثيقة آخر مظهر لها. ج- عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول.»

2- Pierre Bonassies et Christian Scapel. Traité de Droit Maritimes. librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris Cedex 2006 .P. 598

3- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص.26

4- وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص 168. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص.294

5- تنص المادة 749 من ق ب ج على « تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها»

أولاً: تعريف وثيقة الشحن ووظيفتها

أ: تعريفها:

بالرغم من الأهمية المذكورة لسند الشحن، إلا أنّ المشرّع الجزائري على غرار معاهدة بروكسل لم يتطرق لتعريفه، واكتفى بالإشارة إليه، من خلال محتوى المادة 748 سالفه الذكر عندما ألزم الناقل بناء على طلب الشاحن ان يزوده بوثيقة شحن، ثم تطرّق للبيانات التي تتضمنها.

تجدد الإشارة أنّ إتفاقية هامبورغ عرّفت وثيقة الشحن في المادة الأولى الفقرة السابعة 7/1 بأنها « وثيقة تثبت إنعقاد عقد نقل، وتلقّي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبه تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة». وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمّى أو تحت الإذن أو لحاملها¹.

ب: وظيفتها:

يقوم سند الشحن بثلاث وظائف تتمثل فيما يلي:

- يعتبر أداة إثبات إستلام الناقل للبضاعة الموصوفة من قبل الشاحن، كما قد يكون دليل على ان البضائع أصبحت في عهدة الناقل دون شحنها وذلك في السند برسم الشحن².
- يعتبر أداة إثبات عقد نقل البضائع، وذلك لكونه يتضمن شروط النقل وكل البيانات المتعلقة به، فرغم ان عقد النقل موجود قبل إصدار سند الشحن، لكن بصدوره يصبح اداة النقل البحري ذاته.
- يعتبر دليل إثبات البضائع، فهو يمثلها ويقوم مقامها، بحيث تندمج البضائع فيه، وحامله يعتبر كحامل للبضائع³. وبه يكون له الحق في إستلام البضائع في ميناء الوصول⁴. وإجراء كل العمليات عليها من بيع وغيره، حيث يقوم تسليم الدائن للسند مقام تسليم البضائع ذاتها.

ثانياً: شكل الوثيقة وطرق تداولها

تقضي المادة 758 من القانون البحري الجزائري بالقول «يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن إسمي.

ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر.

1 - بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص. 33.

2- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 41.

3- انظر نص المادة 749 من ق ب ج. المذكورة اعلاه، ص. 21.

4- محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص. 338.

ج- لحاملها. إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن. «
يتّضح من نصّ المادة، أنّ هناك صوراً ثلاثاً لسند الشحن، فهو إمّا أن يكون إسمياً، وإمّا أن يكون إذنياً وأخيراً
يمكن أن يكون لحامله. وتتوقّف طرق تداوله على الشّكل الذي يأخذه

1- سند الشحن الإسمي:

وهو السند الذي يصدر باسم شخصٍ معيّن، ولا يمكن تداوله بالطرق التجارية، ولا تنتقل ملكيته إلى الغير إلاّ
وفقاً لإجراءات حوالة الحقّ المدنية¹.
وعلى المرسل إليه في مثل هذه الوثيقة، إثبات هويّته حتّى يمكنه التّأقّل من البضاعة. فالناقل لايسلمّ البضاعة إلاّ
بإظهار أصل وثيقة الشحن².

2- سند الشحن الإذني أو لأمر: وهي الصّورة الغالبة من أشكال سند الشحن، وهي تكون لإذن الشاحن أو
المرسل إليه. ويترتّب على ذلك قابلية تداولها عن طريق التّظهير، ومثل هذا الإجراء من شأنه ان يسهّل للشاحن
عملية بيع البضاعة دون تسليمها الفعلي³.

ويجب ان تذكر عبارة "لأمر" أمام إسم المرسل إليه صراحة في الوثيقة، كي يمكن تداولها بطريق التّظهير.
ويسري على هذا التّظهير أحكام القانون التجاري، المتعلّق بتّظهير السفّحة. طبقاً لنصوص القانون التجاري في
المواد من 396 إلى 402⁴.

3- سند الشحن للحامل:

وهو السند الذي يصدر دون أن يحمل إسم المرسل إليه، وهذه الوثيقة تكون قابلةً للتّداول بمجرد التسليم.
وعلى ربّان السفينة ان يُسلمّ البضاعة لكل من يحمل هذه الوثيقة.
وفي ذلك نصت المادة 759 من القانون البحري الجزائري على: «يمكن نقل وثيقة الشحن لإسم شخصٍ آخر
أي:

1- وثيقة الشحن الإسمية بالتخلّي عن دين.

2- وثيقة الشحن لأمر بالتّظهير.

1- تنص المادة 239 من القانون المدني الجزائري « يجوز للدائن أن يحول حقه إلى شخص آخر، إلا إذا منع القانون أو اتفاق المتعاقدين أو طبيعة الالتزام. وتتم الحوالة دون حاجة إلى رضا المدين.»

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص. 75.

3- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 104.

4- نظم المشرع الجزائري أحكام تّظهير السفّحة في القانون التجاري في 07 مواد ابتداء من المادة 396 إلى المادة 402.

3- وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن.

ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن بإسمه حق التصرف بالبضاعة المعيّنة واستلامها.»
وتجدر الإشارة هنا، إلى أنه يندر من الناحية العملية إصدار هكذا سندات، نظراً لما قد يعترض صاحبها من خطر سرقتها أو ضياعها.

ثالثاً بيانات سند الشحن:

بالنظر لأهمية سند الشحن في عقد النقل البحري للبضائع، فإن المشرع أوجب ان يتضمن بيانات، حتى تكون له حجّيته القانونية في إثبات العقد. وهي البيانات التي حددها المادة 748 من ق ب ج مثلة في: (هوية الاطراف، بيان البضاعة المشحونة الواجب نقلها، عناصر الرحلة الواجب إتمامها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها). إضافة إلى بيانات أخرى، لها إرتباط بالبضاعة المراد شحنها. تمّ ذكرها في المادة 752 من القانون البحري الجزائري¹.

أ- هوية الاطراف وتوقيعهم

يجب أن يحتوي سند الشحن على إسم الشاحن وعنوانه، وكذا إسم وعنوان الناقل وصفته (مالكاً أو مستأجراً للسفينة). وإذا لم يذكر إسم الناقل يعتبر مجهّز السفينة هو الناقل².
أما بالنسبة للمرسل إليه. فليس واجبا ذكر إسمه في جميع الاحوال، بحيث جرى العرف على عدم ذكره إلا في السند الإسمي. لأنّ شخص المرسل إليه يتغير تبعا لتغير شخص الحامل الشرعي لسند الشحن³. ولا بدّ ان يكون سند الشحن موقعاً عليه من الربان والشاحن ايضاً. وذلك ما تقتضيه وظيفته كأداة لإثبات عقد النقل والشحن الفعلي للبضاعة.

1 - تنص المادة 752 من ق ب ج على: « يجب ان تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب ان تشتمل عليه: أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن، قبل البدء بتحميل هذه الضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة آة تخزيمها.
ب- عدد الطرود والاشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كالحالة. ج- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.»

2 - نص المادة 754 من ق ب ج المذكورة اعلاه . ص. 19

- وفي ذلك قضت المحكمة العليا في قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 39957 بتاريخ 1989/07/09 «من المقرر قانونا انه عند عدم ذكر إسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولا عن النقل، ومن ثم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد خرقاً للقانون. ولما كان من الثابت في قضية الحال ان إسم الناقل لم يذكر في وثيقة الشحن، فإن قضاة الموضوع بقضائهم بعدم مسؤولية مجهز السفينة كانوا مخالفين للقانون. ومنج كان ذلك. إستوجب نقض القرار المطعون فيه.

3 - محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص. 340.

ب- البضائع الواجب نقلها وشروط النقل:

يجب أيضاً ان يتوفّر سند الشحن على تعيين كافٍ للبضاعة المشحونة من حيث (النوع، المقدار، العدد، الكميّة، الوزن). بالإضافة لحالتها وشكلها الظاهر¹.

والسؤال الذي قد يطرح هنا هو جزاء تخلف احد هذه البيانات، وهل يؤدي إلى بطلان السند؟. وللإجابة عليه، يمكن القول أنه لا يوجد نص في القانون البحري الجزائري، ولا في معاهدة بروكسل يبطل السند لهذا السبب².

كما ان المشرّع ابقى على مسؤولية الشاحن تجاه الناقل عن صحة وكذب تصريحاته المتعلقة بالبضاعة. وبالمقابل يظلّ الناقل كذلك مسؤولاً تجاه الغير عن الالتزامات المترتبة عن هذا العقد³.

ويجب ان يتضمن سند الشحن البيانات المتعلقة بشروط النقل، كميناء الشحن وميناء الوصول. واجرة الحمولة إذا كانت مستحقة كلها في ميناء الوصول، والجزء المتبقي منها⁴. كما تجدر الإشارة هنا إلى ان الشاحن ملزم بإحاطة الناقل علماً بالبضائع التي تشكل خطراً بطبيعتها ليتسنى له الخيار بنقلها أو رفض ذلك. بحيث أوجب عليه ان يضع عبارات التحذير على هذه البضائع وبيان كيفية الوقاية منها. وبذلك يكون مسؤولاً قبل الناقل عن كل ما ينجم من ضرر بسبب عدم صحة البيانات التي يدلي بها⁵.

للإشارة، فإنّ تعيين البضاعة المشحونة ليس بالأمر اليسير، نظراً للسرعة المطلوبة في عملية شحنها⁶. تفادياً لطول بقائها على الرصيف، وتكبّد الناقل مصاريف تعطّل السفينة مدة أطول في الميناء. ولأجل ذلك يلجأ الناقل لتدوين بيانات، دوّماً تحقّق من صحتها، مع الإشارة لذلك في السند بعبارة « غير معتمدة من الناقل أو أنّها حسب قول الشاحن، أو انّ البضاعة مجهولة الوزن أو المقدار أو الحالة أو القيمة»⁷. ومما لا شكّ فيه، انّ هذه العبارات ستضعف لا محالة من قوة السند الثبوتية. والسؤال الذي يُطرح في هذا المقام هو. حول مدى

1- مصطفى كمال، طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المرجع السابق، ص.490

2- بوفنار بدبعة، المرجع السابق، ص.15.

3- تنص المادة 753 من ق ب ج على: « تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على اساس التصريح الكتابي للشاحن. ويعد الشاحن ضامناً للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولاً بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الاخطاء المتعلقة بهذه النواحي. وإن مسؤولية

الشاحن هذه لا تجعل الناقل محرراً من مسؤوليته و التزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن.»

4- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص.144. انظر التفاصيل المتعلقة بالاجرة في الفصل الثاني (إلتزامات الشاحن) المواد 791 و 797 ق ب ج.

5- بوفنار بدبعة، المرجع السابق، ص.19

6- Gurvan BRANLEC. op.cit..p.250

7- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص.343

صحة وجواز مثل هذا التصرف من الناقل. والحقيقة أنّ القانون أجاز له ذلك، لكنّه جواز مشروط. حيث وضعت معاهدة بروكسل 1924¹. قيدتين على الناقل لوضع هذه التحفظات وهما:

- وجود سبب يحمل الناقل على الشك في صحة البيانات.

- عدم توافر وسائل التحقق من صحة البيانات التي أدرجها الشاحن.

وقد سائر المشرع الجزائري هذا التوجه، في التقنين البحري الجزائري². وهذه التحفظات لا تعفي الناقل من المسؤولية عن العجز أو التلف الذي يلحق بالبضاعة عند الوصول. وإنما تُؤدّي فقط لنقل عبء الإثبات على الشاحن أو المرسل، اللذان عليهما أن يثبتا بكافة طرق الإثبات أنّ التلف ناشئ عن خطأ الناقل أو تابعيه. وإمام هذه الوضعية الصعبة بالنسبة للشاحن، فقد جرى العمل على مطالبة الناقل باصدار سند شحن خال من التحفظات أو ما يطلق عليه سند شحن نظيف مقابل تحرير تعهد من الشاحن بعدم مطالبة الناقل بأي تعويض عن تلف أو هلاك للبضاعة. أو ما يسمى خطاب الضمان³.

ج- إسم السفينة وتاريخ إصدار السند:

يجب ان يُبين في سند الشحن إسم السفينة التي سُحنت عليها البضاعة⁴، وتكمن أهمية ذلك في كونها تتيح للشاحن الإستعلام عن ميعاد وصولها لإستلام البضاعة⁵. كما يجب ان يتضمن سند الشحن تاريخ إصدار السند، وهذا البيان ذو أهمية بالغة كذلك. لكونه، يحدّد الوقت الذي إنتقلت فيه حيازة البضاعة إلى يد الناقل أو الربان الأمر الذي يترتب مسؤولية هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها على النحو المتفق عليه في العقد. والملاحظ أنّه قد يخلو السند أحيانا من ذكر إسم السفينة، وفي هذه الحالة نكون أمام "سند باسم الشّحن"⁶. وهو ذائع وواسع الإنتشار. نظراً لكونه يحقّق فوائد بالنسبة للناقل والشاحن على السواء. ومن مزاياه أنّ الناقل يستطيع بواسطته ان يتسلّم البضاعة والحصول على اجرة النقل دون إنتظار حصول عملية

1- تنص المادة 3ثالثا في الفقرة ج على: «... ومع ذلك فليس لناقل أو الربان أو وكيل النقل ملزما بان يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا. أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها» - (انظر مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي لقانون البحار، المرجع السابق، ص. 162).

2 - تنص المادة 755 على « يمكن للناقل ان يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي: أ- عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جديّة للشك في صحتها. أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها. ب- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.»

3 - وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 61 - انظر التفاصيل عن خطاب الضمان في الصفحة 28 من هذه المذكرة.

4- تنص المادة 751 من ق ب ج على: «يستطيع الشاحن بعد تحميل البضاعة على متن السفينة، ان يطالب بان تتضمن وثيقة الشحن عبارة " مشحونة " وكذلك إسم السفينة وبيان وتاريخ التحميل.»

5- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري المرجع السابق، ص. 499

6- محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص. 342

الشحن فعلا. ودون تحديد إسم السفينة أو تعيينها.¹ وبالمقابل يستطيع الشاحن إرسال هذا السند الذي يعني إرسال البضاعة، لما في ذلك من سرعة، تعود عليه بالفائدة. ولو قبل شحن البضاعة². ومع ذلك، لا يخلو هذا النوع من السندات من عيوب، ومن أهمها أنه لا يتيح لمن بيده هذا السند ان يتحقق من شحن البضاعة ووقت وصولها. لأنه لا علم له بالسفينة التي تشحن البضاعة. ولهذا السبب أجازت إتفاقية سندات الشحن الدولية، لحامله ان يطلب من الناقل أو الرّبان ان يسلمه سند شحن، مؤشّر عليه بكلمة "مشحون"³. وبذلك يتم التعرف على إسم السفينة. وعليه يستنتج ان المعاهدة لا تمنع التعامل بمثل هكذا سندات.

رابعاً عدد نسخ وثيقة الشحن وخطاب الضمان:

أ: عدد النسخ

لما كان سند الشحن هو دليل الإثبات الكتابي الجوهري في مجال نقل البضائع بحرا، فإنه يتوجب ان يتوافر هذا الدليل لدى طرفي العقد، وهما الناقل والشاحن⁴. وقد يتطلب الأمر إصدار أكثر من نسختين، حسب مقتضيات الضرورة. وفي هذا المجال لم يحدّد المشرع الجزائري عدد النسخ بل جاء النص بلفظ المجموع. إلا أنه إشتراط ضرورة ان تُرفق البضاعة بنسخة منه، موقّعة من الطرفين خلال 24 ساعة من التحميل، وقبل مغادرة السفينة كموعدا أقصى⁵. وتظهر اهمية تحرير أكثر من نسختين في مواجهة إمكانية السرقة، خاصة في أوقات الحروب والأزمات. ويُشار في هذا السياق إلى أنه إذا كان السند للأمر أو لحامله. فانه يتوجب ان يُذكر في كل نسخة عبارة "قابل للتداول" أو "غير قابل للتداول" مع بيان سند الشحن وبشرط إلغاء جميع النسخ في حال استعمال أحدها⁶. ويحدث ان يقع تعارض بين نسخ عديدة من سند الشحن. ففي هذه الحالة يشترط القانون وجوب تطابق البيانات في كل واحدة منها لتكون لها حجيتها⁷.

1- Bonassies et Christian Scapel.op.cit.p.612

2- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 122

3- محمد فريد العريين، هاي دويدار، مبادئ القانون التجاري و البحري، دارالجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية، سنة 2003، ص.387.

4- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص.45

5- تنص المادة 760 من ق ب ج على « ياتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ ماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها ضرورية. وبين عدد النسخ الصادرة عن كل نسخة من هذه النسخ. ويجب ان ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشحن. وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل، وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.»

6- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المرجع السابق، ص. 494 - أيضا وجدي حاطوم، المرجع نفسه، ص.61.

7- تنص المادة 762 من ق ب ج على « إذا اختلفت نسخ وثيقة الشحن لا يمكن لكل طرف ان يتمسك بالبيانات المدرجة في النسخة التي يحملها إلا إذا كانت هذه البيانات واردة أيضا في النسخة الموجودة بين يدي الطرف الآخر.»

ب: خطاب الضمان:

لقد أشرنا سابقاً لامكانية تدوين تحفظات في سند الشحن من طرف الناقل. وان هذه التحفظات المذكورة تُنقص كثيراً من قيمة وحجية السند، وهو الأمر الذي من شأنه عرقلة بيع البضاعة بموجبه، ولذلك يلجأ الشاحن للإتفاق مع الناقل، بأن يزوده بسند شحنٍ نظيفٍ، مقابل ورقة ضمان¹. تُذكر فيها التحفظات التي كان الناقل يرغبُ تدوينها في السند. وفيها يتعهد الشاحن بالتنازل عن مطالبته عند ظهور أي عيبٍ أو تلفٍ أو نقصٍ يُصيب البضاعة². إضافةً لتعويضه كذلك عما يُؤديه للمرسل إليه أو للمالك الأخير للبضاعة عن الضرر الذي قد يُصيبها عند تسليمها له.

تجدد الإشارة هنا، إلى أنّ المشرع الجزائري حرص على التأكيد على ان حجية ورقة الضمان هذه، تظلُّ مقصورةً على طرفيها الناقل والشاحن فقط. وتعتبر باطلةً وديمة الأثر في مواجهة الغير³.

خامساً حجية السند في الاثبات:

بالنظر لكون الشاحن هو من يدلي بالبيانات التي يتضمنها سند الشحن، فإنه يعتبر مسؤولاً عن صحة هذه البيانات، التي يجب ان تكون مطابقةً لأوصاف البضاعة المشحونة⁴. ولما كان هذا السند هو الدليل الكتابي الأساسي على إبرام عقدٍ نقلٍ بحريٍّ، كما أشرنا إلى ذلك سابقاً، فإن لبياناته حجيةً في إثبات عناصر العقد وحقوق الاطراف والتزاماتهم الناشئة عنه⁵. هذه الحجية تأخذُ صوراً مختلفةً باختلافِ العلاقة بين الاطراف.

أ- حجيته في العلاقة بين الشاحن والناقل:

لسند الشحن حجيةً كاملةً في الاثبات، فيما هو واردٌ من بياناتٍ بين طرفيه، الشاحن والناقل. فهو بمثابة دليلٍ على تسلّم البضاعة بما يتضمنه من بيانات عنها مثل وزنها، كميتها، نوعها، عددها وعلاماتها⁶.

1- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص.107.

2- Abdelkerim Kouka, le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie, Théories et pratiques, Thèse de doctorat en Droit, Université Panthéon- Assas 2011 .p. 201

3- تنص امادة 757 من القانون البحري الجزائري على «تعتبر باطلة وديمة الأثر تجاه الغير جميع الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الاخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها. بيد انه يجوز للغير التمسك بما تجاه الشاحن.»

4- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص.61

5 - محمد فريد العربي وهاني دويدار، المرجع السابق، ص.393.

6- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المرجع السابق، ص. 495 كما تنص المادة 761 من ق ب ج على << تعد وثيقة الشحن الموضوعة طبقاً لاحكام هذا الفصل ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة. إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية.>>

إلا أن هذه الحجية ليست مطلقة. بحيث يجوز إثبات عكس بيانات سند الشحن. وعليه يمكن للناقل ان يُثبت ان البضاعة لم تُشحن إطلاقاً، أو ان أوصافها خاطئة، وخلافاً للقواعد العامة التي تقضي بأنه لا يجوز إثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة¹، فإن للناقل ان يُثبت ذلك بكافة طرق الإثبات².

ب- حجيته في العلاقة بين الناقل والغير:

يقصد بالغير هنا، كل شخص لم يكن طرفاً في إبرام عقد النقل البحري، ونشأت له حقوق على إرتباط بتنفيذه، مما يخوله إمكانية التمسك بما ورد في سند الشحن البحري من بيانات³. وعليه فان لسند الشحن قوة إثبات مطلقة فيما يتضمّنه من بيانات لصالح الغير حسن النية. بحيث لا يقبل لا من الناقل أو الشاحن، ان يُثبت عكس بيانات سند الشحن في مواجهة هذا الغير حسن النية. وبالمقابل فهذا الاخير ان يقيم الدليل في كل الحالات، على عكس ما يتضمّنه السند من بيانات، وذلك بكافة طرق الإثبات. حيث ان الواقعة تنطوي على غش⁴. ان كل هذه الاجراءات، تهدف لتدعيم الثقة بالسند خاصة وأن هذا الغير، يستطيع ان ينقل السند لغيره عند قيامه ببيع هذه البضائع.

وخلاصة القول، ان حجية سند الشحن، ذات اهمية قصوى. بحيث نصت عليها كذلك الاتفاقية الدولية لسندات الشحن. واعتبرت الناقل ضامن صحة البيانات. ورتبت عليه مسؤولية التعويض⁵. وهذه الاحكام، تتفق مع ما استهدفته الاتفاقية من تزويد السند بقيمة إتمانية، تسمح بتداوله. وتتفق ايضاً وما فرضته على الناقل من ضرورة الحرص والتحقق من البيانات التي يقدمها للشاحن. وان لم يُقم بذلك عدّ مقصراً، وتحمل تبعات تقصيره هذا. ولا يُقبل منه أي إثبات عكس، في مواجهة الغير الذي اعتمد على هذه البيانات⁶.

1- ينظر في ذلك نص المادة 333 من القانون المدني الجزائري

2- هناك إختلاف فقهي واجتهادي في هذه المسألة بحيث يقر جانب من الفقه جواز إثبات ماهوثابت بالكتابة بغير الكتابة، وحجتهم في ذلك جواز البينة الشخصية ضد سند خطي في المواد التجارية. أو ان الامر في هذه الحالة يتعلق بواقعة مادية. بينما يعارض آخرون ذلك فلا يعترفون بجوز إثبات ماهو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة. وحجتهم في ذلك انه إذا كان القانون قد خرج في إثبات هذا العقد عن القواعد العامة، بحيث إشرط الكتابة لاثباته فيستتبع ذلك، انه لا يجوز كذلك لاطراف العقد إثبات ما هو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة فقط. رغم كون هذا العقد تجارياً بالنسبة للناقل. (انظر في ذلك وحدي حاطوم ص. 63).

3- محمد فريد العربي وهاني دويدار، المرجع السابق، ص. 394.

4- احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 99.

5- تنص المادة 3 رابعاً من الاتفاقية على « يعتبر سند الشحن المخرر بهذه الكيفية، قرينة على ان ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة فيها طبقاً للفقرة 3أ. ب. ج من هذه المادة، ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك.»

6- انظر نص المادة 761 من ق ب ج المذكورة اعلاه، الصفحة. 28.

الفرع الثاني إثبات العقد بوثائق أخرى:

رأينا فيما سبق أنّ إتفاقية عقد النقل لسنة 1924 (معاهدة بروكسل) تشمل في نطاق تطبيقها، كلّ المستندات المماثلة لسند الشحن، كلّما كانت هذه المستندات قد صدرت بمناسبة عقد نقل، أو إرتبطت به¹، وعليه يتّضح أنّ هناك وثائق أخرى، غير سند الشحن تصدر بمناسبة عقد النقل البحري وتؤدّي نفس دور سند الشحن، والتي نذكر منها:

أولاً: الإيصال المؤقت

وهو الإيصال الذي يسلمه الرّبان إلى الشاحن، بمناسبة شحن البضائع على ظهر السفينة في بداية عملية الشحن. وهذا الإيصال ذو طابع مؤقت، لكونه سيستبدل لاحقاً بسند شحن يسلم للشاحن عند نهاية العملية². وإذا لم تتم عملية الاستبدال، فإن هذا الإيصال المؤقت يُعتبر سنداً في يد الشاحن. ولكنّه يندرج في الواقع العمليّ ان يكون هذا الإيصال للأمر أو يلقي به للتداول. إلاّ أنه، إن حصل ووُجد في شكل إيصال قابل للتداول، فإنّه يرتّب نفس الآثار التي لسند الشحن الإسمي³.

ثانياً: السند من أجل الشحن

في الحقيقة لا يعتبر هذا السند بمثابة سند شحن حقيقيّ، ذلك أنّ الوظيفة الأساسية لسند الشحن هي إثبات الشحن، وهذا السند لا يُثبت إلاّ إستلام البضاعة من أجل شحنها فيما بعد⁴. وبذلك، فهو لا يمثّل، إلاّ وعداً بالشحن. ذلك ان الشاحن يتعاقد مع شركة الملاحة البحرية قبل معرفة إسم السفينة الناقلة، وان الناقل لا يستطيع ان يصدر سند شحن عادي لانه يكون مضطراً احيانا لتوزيع البضائع المستلمة على سفن مختلفة حسبما تقتضيه الظروف. والغالب الا يذكر إسم السفينة في هذا السند وإن ذكر فإنه غالباً ما يتبع بإحدى العبارتين "أو بأية سفينة أخرى". أو "بإحدى السفن التالية"⁵.

ولقد اثبت الواقع العمليّ إستخدامه على نطاق واسع، كبديل عن سند الشحن (مشحون). وبالتّظر لاحكام المادة 751 من ق ب ج التي تنص على: « يستطيع الشاحن بعد تحميل البضاعة على متن السفينة ان يُطالب

1- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المرجع السابق، ص. 497.

2- نص المادة 1/ب من المعاهدة على: « عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة، تكون سنداً لنقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة، صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة، ابتداء من الوقت الذي ينظّم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن.»

3- نص المادة 750 من ق ب ج على: « إذا سلّم الناقل إلى الشاحن من خلال إستلام البضائع وثائق تعطيه الحق بمذة البضائع، يستطيع ان يطالب بوثيقة الشحن مقابل إستلام البضاعة.»

4 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص. 81.

5- ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص. 125.

بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة " مشحونة" وكذلك إسم و بيان وتاريخ التحميل.» فإنه يُمكن القول، بأنه إذا لم يستعمل الشاحن حقّه في طلب إستبدال هذه الوثيقة (السند من أجل الشحن). بسند (مشحون). فإنّ المشرّع، يقرّ ضمناً بإستعمال هذه الوثيقة، كسندٍ يُثبتُ عقد التّقل بين الناقل والمرسل إليه¹.

ثالثاً: أوامر التسليم

وهذا النوع من الوثائق مستعملٌ بكثرة في الميدان البحري، وهو يستعمل كتجزئةٍ للشحنة من البضائع الممتلئة بسند شحنٍ واحدٍ. وبخاصة نقل الحمولات التي تكون محل نقل متتابع أثناء الرحلة بحيث تكون الحمولة كلها مغطاة بسند شحن واحد، وعند بيع جزء منها في ميناء الوصول يسلم له امر بالتسليم يمثل البضاعة المشتراة². وله 03 انواع وهي:

أوامر تسليم يوقعها البائع وحده - أوامر تسليم يوقعها الرّبّان أو أحد ممثلي الجهاز - أوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة. وهذه الأوامر، قد تكون لشخصٍ معيّنٍ أو للحامل. ولا يُعتبر سنداً مماثلاً لسند الشحن، إلاّ أمرُ التسليم الذي يوقعه الجهاز (الناقل) أو أحد ممثليه. ولا بُدّ من الإشارة هنا، لوجود وثيقة تسمّى " إذن التسليم" التي يُصدرها ممثّلُ الجهاز في ميناء الوصول، في مقابل سند الشحن الذي يُسحب من المرسل إليه عندما يتقدّم طالبا تسليمه البضاعة الثابتة بسند الشحن³. فهذه الوثيقة لا تعتبر مماثلةً لسند الشحن. وبذلك تكون الوثيقة الوحيدة التي تماثل سند الشحن، هيّ أوامر التسليم الموقع عليها من الناقل، أو أيّ شخص يمثله، مثل الرّبّان أو وكيل السفينة⁴.

وبهذا تكون هذه الوثائق بمثابة دليل إثبات إبرام عقد النقل البحري، واستلام الناقل للبضائع بالحالة الموصوفة فيها، إلا ان هذا الدليل ليس إلا قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها. وعليه تكون ذات حجية ضعيفة مقارنة بحجية سند الشحن الذي تكون له حجية مطلقة في الاثبات للغير حسن النية الذي يكون حاملا شرعيا للسند. كما ان هذه الوثائق لا تؤدي اي دور في تمثيل البضاعة⁵.

1- بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص. 40

2 - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص. 89

3- احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص. 34

4 - بسام عاطف المهتار، المرجع نفسه ، ص. 48.

5- محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص. 453

خلاصة الفصل الاول

نخلص للقول في نهاية الفصل الاول، أنّ عقد النقل البحري للبضائع يشترط لانعقاده الشروط المتعارف عليها في القواعد العامة من تراضي ومحل وسبب، وهو ينعقد في الاصل بين طرفين هما الناقل والشاحن فقط. إلا انه في كثير من الحالات يشهد تدخل طرف ثالث وهو المرسل إليه الذي ينظم لهذا العقد، ويصبح طرفا فعالا فيه وتحديدًا في مرحلة التنفيذ، فيتحمل إلتزامات معينة ويستفيد من مكاسب جراء تنفيذه لتلك الإلتزامات. وهذا العقد بالرغم من رضائته فان إثباته لا يكون إلا بالكتابة، نظرا لارتباطه بوثيقة الشحن التي تدون عليها كل البيانات المتعلقة بالعقد وبالْبضاعة والدور المهم الذي تلعبه في كونها سندا تجاريا قابلا للتداول وفق الطرق التجارية في اغلب حالاتها. وهو ما يعكس إهتمام المشرع الواضح بهذه الوثيقة من خلال كل المواد القانونية التي خصصها لها في القانون البحري الجزائري.

الفصل الثاني
آثار عقد النقل البحري للبضائع
وانقضاءه

بعدها تم التعرف على التكوين القانوني الصحيح لعقد النقل البحري للبضائع في الفصل الاول، سنتناول في هذا الفصل، تنفيذ هذا العقد وما يترتب من آثار بالنسبة لاطرافه،(المبحث الاول)، حيث نتعرف على إلتزامات الناقل والشاحن والمرسل إليه احيانا كطرف ثالث في هذا العقد، وفي الاخير نتطرق إلى كيفية إنقضاء هذا العقد (المبحث الثاني). حيث نفضّل في حالي إنقضائه، وذلك بتنفيذ الاللتزامات، أو الاخلال في تنفيذها.

المبحث الاول: آثار عقد النقل البحري للبضائع

ككل العقود التبادلية، يرتب عقد النقل البحري للبضائع إلتزامات متبادلة على عاتق طرفيه، (الناقل والشاحن) وتوضع هذه الإلتزامات موضع التنفيذ منهما، كلٌ حسب المرحلة التي تتم فيها عملية التنفيذ. ولا بد من الإشارة في هذا السياق إلى الطرف الثالث وهو المرسل إليه، الذي أشرنا سابقا لإمكانية تدخّله كطرف في هذا العقد، وبالتالي لا بدّ من مراعاة دوره في تنفيذ الإلتزامات التي تترتب عليه جراء ذلك¹.

المطلب الاول: آثاره بالنسبة للناقل

يلتزم الناقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع بعدة إلتزامات لصالح الشاحن، ذلك ان الناقل منوط به إلتزام أساسي في هذا العقد، وهو نقل البضائع من مكان لآخر بمعنى تغيير مكانها، الامر الذي يتطلّب منه تحضير سفينة معدّة على نحو يسمح بإنجاز هذه العملية بحيث تتواجد في ميناء القيام أي ميناء الشحن، وبذلك يتمكن من إستلام البضاعة من الشاحن ليقوم بشحنها، ورسّها في الاماكن المخصصة لها، تمهيدا لنقلها. وأخيرا عليه تفرغها وتسليمها إلى المرسل إليه أو الشاحن². والإلتزامات الناقل هذه تختلف باختلاف مراحل الانجاز ومكان التنفيذ كما اشرنا إليه بالقول اعلاه. فتبدأ العملية إذا من ميناء الشحن مرورا بمرحلة الرحلة البحرية إنتهاء عند ميناء الوصول. وستتناول هذه الإلتزامات من خلال الفروع الثلاثة التالية:

الفرع الاول: إلتزامات الناقل قبل الرحلة

وتشمل هذه المرحلة الإلتزام بإعداد سفينة صالحة للسفر والإلتزام بإستلام البضائع وشحنها ورسّها في السفينة.

اولا: إعداد السفينة الصالحة للملاحة:

ويقصد به ان يتوافر في السفينة من شروط المتانة والثبات والسلامة ما يسمح لها بنقل البضاعة، والقيام بالرحلة المقررة في الظروف العادية³. وتشمل الصلاحية أيضا وجوب تزويدها من قبل المالك بما يلزمها من المؤن والادوات، وطاقم الملاحة البحرية وكفايته من حيث العدد والكفاءة. وإضافة لهذا الاعداد الملاحي، يتوجب عليه كذلك إعدادها لتكون صالحة للملاحة التجارية، وهو ما يتطلب منه إعداد الغرف وآلات التبريد لحفظ

1- محمد فريد العربي، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 395

2- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 117

3- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، المرجع السابق، ص. 502

البضائع المتفق عليها¹. ولا تقتصر الصلاحية على الناحية التقنية فحسب. بل لا بد ان تشمل كذلك الناحية القانونية من حيث حملها لشهادات الملاحة البحرية المسلمة من السلطات الادارية البحرية كشهادة الجنسية ودفتر البحارة، ورخصة أو بطاقة المرور². للاشارة فان تعيين السفينة المعدة لنقل البضائع لا يكون نهائيا بحيث يستطيع الناقل إستبدالها بأخرى بشرط ان تكون لها نفس المواصفات المذكورة³.

والملاحظ هنا ان المشرع الجزائري ساير نصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بسندات الشحن في مضمون نص المادة الاولى في الفقرة 3 من الاتفاقية⁴. ولأجل ذلك أوجب على الناقل ان يضع السفينة في المكان والزمان المتفق عليه في العقد، فإن تخلف عن ذلك، فإنه يسأل عن الاضرار التي قد تصيب البضاعة بسببه.

ثانياً الالتزام بشحن البضاعة:

شحن البضاعة عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد. ولاجل ذلك تستخدم الرافعات أو الآلات أو الانابيب أو المضخات. وذلك حسب نوع البضاعة المراد شحنها⁵. وبالنظر إلى الواقع العملي، فإن عملية شحن البضائع وتفريغها، تتطلب تقنيات ومهارات معينة، حيث يخضع رصّ وترتيب البضائع داخل السفينة لترتيبات خاصة، لا يمكن ان يكون الناقل على معرفة بها. لذلك اسندها المشرع لمقاولي الشحن والتفريغ، حيث نظّم العملية في إطار قانوني بما يسمى بعمليات المناولة المينائية⁶.

¹ - Bonassies et Christian Scapel.op.cit.p.638

² - بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص.29

³ - تنص المادة 771 من ق ب ج على: «بحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة باخرى بنفس صنف السفينة المعنية وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير.»

⁴ - تنص المادة 3/1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بسندات الشحن التي نصت على: «على الناقل قبل الرحلة وفي بدايتها ان يمارس نشاطا كافيا: - لجعل حالة السفينة صالحة للملاحة. ب- لتهيئة السفينة وتجهيزها وتموينها. ج- لجعل العنابر وغرف التبريد والبرادات وكافة اجزاء السفينة المعدة لشحن البضاعة في حالة جيدة ومؤهلة لاستيعاب هذه البضاعة ونقلها وحفظها.»

- وفي ذلك نص المشرع الجزائري في المادة 770 من ق ب ج على مايلي: «يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يأتي: أ وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة. ب تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب. ج تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها.»

⁵ - وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص.79

⁶ - المرسوم التنفيذي رقم 139/06 مؤرخ في 15 افريل 2006، يحدّد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن واعمال المناولة والتشوين في الموانئ - وبالنظر لأهمية هذه العملية، وآثارها القانونية. فقد خصّص لها المشرّع 25 مادة في الفصلين الاول والثاني، من الباب الخامس من الكتاب الثالث. وذلك في المواد من 912 إلى 926. من القانون البحري الجزائري.

وعليه فان العملية تحكمها ضوابط ومبادئ قانونية وفنية تمّ النص عليها في إتفاقية لندن لسنة 1930¹. ولذلك لا بدّ لكي تصل البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول ومساءلة الناقل عن ذلك، لا بدّ إذا من شحنها بالكيفية التي تسمح بنقلها وذلك بالنظر إلى نوع البضاعة وملاءمة الوسيلة المستعملة، فقد تكون برافعات السفينة أو برافعات الرصيف، أو بالانابيب في حالة السوائل كما يمكن ان تكون بالمضخات إذا كانت حبوباً مثلاً².

ويجب ان يتم شحن البضاعة في الميعاد المتفق عليه. وإذا لم يحدّد الميعاد، فانه يتوجّب الرجوع إلى العرف الجاري. والاصل ان ميعاد الشحن يبدأ من الوقت الذي تكون فيه السفينة تحت تصرف الشاحن، إلا إذا أتفق على غير ذلك. وبالنظر إلى ان عملية الشحن كما ذكرنا تعتبر واقعة مادية، فإنّه يجوز إثباتها بكافة الطرق. وقد جرت العادة هنا، ان يسلمّ الربان للشاحن سند شحن البضاعة التي شحنت لحسابه في السفينة في مدة 24 ساعة بعد عملية الشحن.

ثالثاً: الالتزام برص البضاعة وتخزينها:

يتمثل هذا الالتزام في قيام الناقل البحري بجميع الاعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يحفظها من الهلاك أو التلف³. ويجب ان يراعى في عملية الرص طبيعة البضاعة ذاتها، ومدى ملاءمتها مع البضائع الاخرى التي ترص بجوارها⁴.

للإشارة فإن معاهدة بروكسل تجعل هذا الالتزام متعلقاً بالنظام العام، بحيث لا يجوز نقل عبئه على الشاحن⁵. ولو ان من يقوم بهذا الالتزام عملياً هو ربان السفينة، ومع ذلك يظل الناقل مسؤولاً عن هذا الالتزام تجاه الشاحن، ولو شارك في تنفيذه أشخاص غير تابعين له، كعمال المرفأ أو عمال الشاحن أو قام به مقاول متخصص⁶.

وبالنسبة للمشرع الجزائري فقد شدّد على الناقل في هذا الواجب، بحيث الزمه بان يخصّ البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق او حسب العرف في ميناء التحميل، وإذا كانت طبيعة البضائع تتطلب عناية خاصة، أوجب

1 - إنظمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بمحظوظ الشحن بموجب المرسوم رقم 64-79 المؤرخ في 02 مارس 1964. بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص. 150.

2- بوفنار بديعة، المرجع السابق، ص. 31.

3- علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، ص. 244.

4- علي البارودي، محمد فريد العريبي، وآخرون، المرجع السابق، ص. 350.

5- باسم عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، المرجع السابق، ص. 108.

6- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 97.

عليه إبلاغ الشاحن بذلك، وان يبين ذلك كتابيا على البضاعة محل العناية الخاصة إذا أمكنه ذلك¹. وبخصوص التحميل على ظهر السفينة فان المشرع لم يجزه إلا في حالة كون هذا التحميل نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم. ولا يؤثر البتة في امن الرحلة. وإذا تم اللجوء لذلك فلا بد من إعلام الشاحن بان البضاعة قد شحنت على سطح السفينة. إلا إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن².

الفرع الثاني: التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن على الوجه المبين اعلاه، واستلم الناقل البحري البضاعة وقام بشحنها وحرصها وفق ما تقتضيه طبيعتها، تأتي مرحلة الرحلة البحرية والتي يتبلور فيها الالتزام الرئيسي في هذا العقد. وهو تغيير مكان البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. بمعنى واجب الالتزام بنقلها، ويرافق عملية النقل هذه واجب المحافظة على البضاعة المنقولة أثناء عملية النقل بحيث يتعهد بها باستمرار.

أولاً: الالتزام بالنقل:

ان واجب نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، يحتّم على الناقل ان يتم ذلك في الميعاد المتفق عليه. وإن لم يكن ثمة إتفاق، فيفترض ان يتم ذلك في مدة معقولة، يراعى في تقديرها مسافة الرحلة ونوع السفينة وقوتها وطبيعة البضائع المنقولة³. وتنفيذا لهذا الالتزام لا يجوز للناقل الانحراف عن الطريق المعتاد إلا لسبب جدّي، كالعاصفة الشديدة، أو لإنقاذ إنسان أو سفينة مشرفة على الغرق، أو لإصلاح خلل طارئ في آلات السفينة⁴. كما ان الاصل إتمام الرحلة على السفينة المتفق عليها والتي شحنت البضاعة على متنها، دون ان يكون للناقل الحق في تغييرها، إلا إذا هلكت أو أصبحت غير صالحة للملاحة. وعندها فقط يجوز له إستبدالها بسفينة أخرى لإكمال الرحلة. بشرط ان يكون سبب الهلاك او عدم الصلاحية راجع حصريا إلى القوة القاهرة التي طرأت بعد بدء الرحلة. ويستتبع ذلك إعلام الشاحن بتبديلها، كما عليه ان يرسل إليه وثيقة شحن

1 - تنص المادة 773 من ق ب ج على « يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها، ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الاطراف وحسب اعراف ميناء التحميل. وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب ان يبلغ الشاحن ذلك وان يبين ذلك كتابيا على البضائع إممكن.»

2- تنص المادة 774 من ق ب ج على: « لا يجوز تحميل البضاعة على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من امن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن.»

3 - وحدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 101

4 - علي البارودي، محمد فريد لعربي، وآخرون، المرجع السابق، ص. 352

- وفي ذلك نصت المادة 775 من ق ب ج على: « يجب ان تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي. ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الاشخاص أو الاموال في البحر أو المحاولة في ذلك. ولا يعد الناقل مسؤولا عن اية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك.»

جديدة، صادرة عن ربان السفينة البديلة ليتمكن من إستلام البضاعة عند الوصول والتأمين عليها من مخاطر الرحلة من جديد¹. وتجدر الإشارة هنا، إلى ان المشرع الجزائري كان اكثر دقة في هذا المجال، بحيث الزم الناقل بالسعي لتحويل البضاعة إلى سفينة اخرى فور توقف السفينة الاولى لاي سبب من الاسباب. وذلك تحت طائلة التعويض. وفي ذلك نصت المادة 776 من ق. ب. ج. على: «في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر».

ثانيا: الالتزام بالمحافظة على البضائع اثناء الرحلة:

يرتب هذا الالتزام على الناقل، واجب بذل العناية المطلوبة للمحافظة على البضائع اثناء الرحلة بما تقتضيه هذه العملية، فعليه ان يعيد رصّها إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة، وتوفير التهوية اللازمة لطبيعتها والتأكد من إحكام تغليف البضائع². والملاحظ انه ليس ثمة قواعد تنظيمية لهذا الالتزام، وإنما يخضع للإتفاق أو العادات البحرية حسب كل نوع من انواع البضاعة او طبيعتها. ولا يقتصر واجب المحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية من مرحلة النقل فقط. وإنما يبدأ من لحظة إستلام البضائع من الشاحن، ويمتدّ حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول³.

إن التزام الناقل بالمحافظة على البضائع وإيصالها إلى ميناء التفريغ، هو التزام بتحقيق غاية. ولذلك، على الناقل ان يبذل قصارى جهده للعناية اللازمة للمحافظة عليها وصيانتها. وفي ذلك نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على: «يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الاضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية». ولقد كان للمحكمة العليا عدة قرارات في هذا الشأن، بحيث شدّدت على ضرورة احترام النطاق الزمني الذي يبقى البضائع على مسؤولية الناقل⁴. وتبعاً لذلك يسأل الناقل عن الهلاك لكلي أو الجزئي للبضاعة أو النقص في وزنها أو عدد

1 - وحدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 103

2 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دارالجامعة الجديدة للنشر، سنة 2001، ص. 259

3 - علي البارودي، هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص. 246

4 - القرار رقم 62163 بتاريخ 1990/01/14 الغرفة التجارية والبحرية: قضية المؤسسة الوطنية لتنمية الصناعات الغذائية (ت.ص.غ.) ضد (شركة ص): متى كان من المقرر قانونا ان سريان الاحال المحددة لمسؤولية الناقل البحري تبدأ من تاريخ تسليم الضاعة إلى المرسل إليه دون سواه. ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد حرقا للقانون. ولما كان من الثابت ان قضية الحال ان قضاة الموضوع خلطوا بين عملية التفريغ والتسليم، لكون عمال التفريغ يؤدون خدمات مصلحية للناقل ولا يعتبر التفريغ تسليما للبضاعة إلى المرسل إليه. ومن ثم فإنهم بقضائهم كما فعلوا يكونون قد حرقوا القانون. ومن كان ذلك إستوجب نقض وإبطال القرار المطعون فيه.

- وكان لها نفس الحكم في قرارات اخرى - انظر القرار رقم 72391 بتاريخ 1990/12/30 قضية الشركة الجزائرية الليبية ضد شركة بلباو.

- القرار رقم 77660 بتاريخ 1991/05/19 قضية (ط.ك.) ضد (قائد الباحرة ب.) - القرار رقم 153230 بتاريخ 1997/07/22 (قضية الشركة الجزائرية للتأمينات) ضد (ب.ج.أ.).

الطرد. حسب ما هو مذكور في سند الشحن. إلا أنه، ورغم ذلك فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي للبضاعة. أو ما يعرف بعجز الطريق كتبخّر جزء من السوائل أو سقوط كميات من الحبوب¹.

الفرع الثالث: إلتزامات الناقل بعد الرحلة البحرية

في هذه المرحلة وهي الاخيرة من مراحل نقل البضائع، يقع على عاتق الناقل البحري إلتزام رئيسي واساسي في تنفيذ هذا العقد ويتمثل في تسليم البضائع لأصحابها. أي لمن له الحق في التسليم، وبه يكون قد نفذ إلتزاماته التعاقدية على الوجه المطلوب.

ويعتبر التسليم عملية قانونية، وهي تختلف كثيرا عن عملية التفريغ المادية. حيث بالتسليم ينتهي تنفيذ العقد. وقد إشتراط المشرع ضرورة إبداء المرسل إليه قبوله للبضاعة، كدليل على الاستلام. ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن. وفي ذلك تنص المادة 739 من ق.ب.ج على: « يبدأ عقد النقل البحري بمجرد اخذ الناقل البضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة للمرسل إليه أو إلى ممثله القانوني - التسليم هو تصرف قانوني، يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن.» وقد ابطلت المحكمة العليا عدة قرارات قضائية بسبب الخلط بين التسليم كعملية قانونية وبين عملية التفريغ المادية². وبعملية التسليم التي تنفذ على الوجه المذكور، تنتقل مسؤولية المحافظة على البضائع من الناقل إلى المرسل إليه. والمقصود بالتسليم هنا هو التسليم الذي تسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها، للتحقق من وزنها وعددها وحالتها³. وعملية المعاينة هذه يقوم بها المرسل إليه بنفسه، وله ان يستعين بخبير. وذلك للتحقق من سلامة البضاعة، أو إسناد الخطر الذي اصابها لمسؤولية الناقل، لتعويضه عن الخسارة الحاصلة فيها. وقد أسهب المشرع البحري بدقة في التأكيد على تفاصيل ذلك من خلال نص المادتين 788 و789 من القانون البحري الجزائري. وعليه ومتى اكتشف المرسل إليه حصول

1 - بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات اللفية الثالثة، وهران، سنة 2010، ص. 151

2 - القرار رقم 114929 بتاريخ 1994/09/27 قضية (ش ج ت ن ك ج) ضد (ش ك ا ل .): من المقرر قانونا انه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه. - من المقرر قانونا ايضا انه إذا حصلت خسائر للبضاعة المنقولة، فإن على المرسل إليه تبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليمها. وإذا لم تكن الخسائر و الاضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال الثلاثة ايام من تاريخ إستلامها. وإلا اعتبرت مستلمة حسب وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. - ومن المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني، يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل منه على القبول من طرفه. - ولما ثبت في قضية الحال - إنقضاء الاستئناف أخلطوا بين التسليم والتفريغ. حينما إعتبروا ان وصول الباطرة إلى الميناء وتفريغ البضاعة بمثابة التسليم القانوني. ومتى كان كذلك إستوجب انقضاء.

- انظر كذلك القرار رقم: 126146 بتاريخ 1994/11/2 قضية (الشركة الجزائرية لتأمين النقل بالجزائر) ضد شركة (نافلومار). الغرفة التجارية والبحرية.

3- علي البارودي، محمد فريد العريني، وآخرون، المرجع السابق، ص. 353

أضرار للبضاعة، فأنه يتعين عليه إبلاغ الناقل أو ممثله كتابيا بذلك قبل أوفي وقت تسليم البضاعة. وإن لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمةً حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن، لغاية ثبوت العكس¹. إلا أنه يحدث إلا تكون الأضرار واضحةً أو ظاهرةً. وعليه فإن المشرع منح المرسل إليه مهلة 03 ايام عمل، تبدأ من يوم إستلام البضاعة لابلاغ الناقل بذلك².

وفي ذلك نصت المادة 790 من القانون البحري الجزائري على: «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه او من يمثله، بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا، في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس. وإذا لم تكن الخسائر والاضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاثة ايام عمل إعتبارا من إستلام البضائع».

ولاجدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند إستلامها. وتعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه³. ولما كانت مسؤولية الناقل لا تنقضي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. فإن عملية تفريغ البضاعة تظل على عاتقه كذلك، وبالتالي، يتحمل الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة اثناء هذه العملية.

إن عملية تسليم البضاعة لمن له الحق في إستلامها، امرٌ ليس باليسير، فعلى الناقل التحري من خلال سند الشحن عن صاحب هذا الحق. فإذا كان السند إسميا، فلا صعوبة في ذلك حيث يتم التسليم لمن ذكر إسمه على السند، بعد التأكد من هويته تحت طائلة المسؤولية. اما إذا كان السند لحامله أو لأمر، وتمّ تظهيره على بياضٍ

1- نص المادة 788 من ق ب ج على: «يسمح للمرسل إليه او من ينوبه قبل إستلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل. وفي حالة الفقد أو الضرر الاكيد أو المفترضين، يجب أن يتعاون الناقل و المرسل إليه على تقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود.»
- وتنص المادة 789 كذلك على: «يستطيع الناقل والمرسل إليه، قبل تسليم البضائع معاينة حالة هذه الاخيرة عن طريق خبراء. على ان تقع مصاريف الخبرة على عاتق الشخص الذي يقوم بالطلب. وإذا إتضح بعد إجراء عملية المعاينة بناء على طلب من مرسل إليه أو بطلب مشترك من الاطراف بأن هناك نقصا أو ضررا بالبضاعة يتحمل الناقل مسؤوليتها. فان مصاريف الخبرة تقع على عاتق الناقل.»

2- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص. 153

3 - وفي ذلك قضت المحكمة العليا في قرار لها رقم 55663 بتاريخ 1989/04/30 في قضية (الشركة الجزائرية لتأهينات النقل - الديوان الوطني للتجارة أناكور).

ضد: (الشركة الجزائرية للبيبة للنقل): من المقرر قانونا انه في حالة الفساد الظاهر للبضاعة يحدد يوما للمعاينة وفي حالة الفساد الخفي، تحدّد ثلاثة ايام للمعاينة، وتكون عمليات المعاينة والخبرة حضوريا من الاطراف المعنية. ومن ثم فان النعي على القرار المطعون فيه بانعدام الاساس القانوني وقصور التسييب غير مؤسس. - لما كان من الثابت في قضية الحال - ان قضاة الموضوع لما رفضوا دعوى الشركتين لعدم قيامهما بالمعاينة خلال مدة ثلاثة ايام من تاريخ تفريغ الشحنة، يكونون بقضائهم هذا كما فعلوا قد طبقوا القانون تطبيقا صحيحا. ومتى كان ذلك استوجب رفض الطعن.

- انظر كذلك القرار رقم 121148 بتاريخ 1995/03/14 في قضية (الشركة ج.ت.ن. "كات" ضد: شركة أ.م.أس. تاماريس لابن(المانيا). الغرفة لتجارية والبحرية. - والقرار رقم 132510 بتاريخ 1995/09/12 في قضية شركة (كات) ومن معها ضد: شركة (فتكالايروس.أبي). الغرفة لتجارية والبحرية. - والقرار رقم 121005 بتاريخ 1996/03/16 في قضية (ش.ج.ت.ن.). ضد: شركة (ن.ك.أ.). الغرفة لتجارية والبحرية - والقرار رقم 142585 بتاريخ 1996/10/22 في قضية (الشركة الجزائرية للتأمينات) ضد: المؤسسة الوطنية للإيداع. الغرفة لتجارية والبحرية.

فحامل السند هو الحامل الشرعي الذي له الحق في الاستلام. واخيراً قد يكون السند لأمر شخص محدد، فيكون المظهر إليه الأخير هو حامله الشرعي صاحب الحق في الاستلام¹. إلا أنه في الواقع العملي يحدث ان يتعدّد حاملو سند الشحن بحيث يتقدم أكثر من شخص واحد لاستلام بضاعة معينة، ويكون بيد كل منهم نسخة من سند الشحن تمثل نفس البضاعة، وفي هذه الحالة يكون التسليم لصاحب النسخة التي تحمل اقدم تظهير². لكن الامر يكون على درجة من الصعوبة عندما يتمّ تظهير أكثر من نسخة في تاريخ واحد. فلمن تكون الاسبقية هنا، ولذلك يمتنع الناقل عن التسليم لأيّ منهم، ويترك للمحكمة الفصل في النزاع³.

المطلب الثاني آثاره بالنسبة للشاحن

يرتب عقد النقل البحري للبضائع إلتزامين رئيسيين على عاتق الشاحن، يتمثل الاول في تقديم البضاعة للناقل قصد شحنها في الوقت المحدد بالاتفاق، ثم إستلامها منه بعد عملية التفريغ في ميناء الوصول، والثاني يتمثل في دفع أجرة النقل المستحقة للناقل، وستتناول بالتفصيل كلا من الإلتزامين في الفرعين التاليين كما يلي:

الفرع الاول: الإلتزام بتقديم البضاعة وإستلامها:

يجب على الشاحن وضع البضائع تحت تصرف الرّبّان ليتمكن من شحنها ويكون ذلك في الزمان والمكان المتفق عليه، وذلك ما يعرف بشرط "تحت الروافع"⁴. وبذلك فإنه يتحمّل مسؤولية ما قد يلحق الناقل من أضرار بسبب تأخر إنتظاره في الميناء. وتعويضه عن ذلك. على الأّ يتعدّى التعويض مبلغ اجرة الحمولة المتفق عليها⁵. وعملية الشحن تبدأ بان يملأ الشاحن البيانات المتضمنة في الوثيقة التي يتسلمها من الناقل أو الوكيل البحري نيابة عنه، تسمى "إقرارالشحن" الذي يتضمّن نوع البضاعة وكميتها وعلى اساسه يحصل الشاحن على إذن بالشحن⁶. وعليه كذلك القيام بكل الإجراءات الكفيلة بالمحافظة على البضائع من حيث تغليفها وذكر البيانات الواجبة عليها. وفي هذا السياق فإنه لا معاهدة بروكسل لسنة 1924، ولا المشرع الجزائري قدّما كفاءات

1- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص.107

2- وهيب الاسير، المرجع السابق، ص. 196

3- علي البارودي، محمد فريد العريبي، وآخرون، المرجع السابق، ص.354

4- وهيب الاسير، المرجع نفسه، ص.183

5 - تنص المادة 772 من ق ب ج على: « يجب على الشاحن أو من يتوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والامكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب

العرف في ميناء التحميل. وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الاوقات والأمكنة المحددة، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على الا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها.»

6- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص. 126

معينة لهذه العملية. وعموما فإنه يتم اللجوء في مثل هذه الحالات إلى العرف الجاري به العمل أو المستقر عليه في ذلك الميناء. ولعملية التغليف هذه دور كبير في المحافظة على سلامة البضائع. إضافة إلى التعريف بها.

والملاحظ هنا ان النصوص القانونية لا تنص صراحة على هذا الالتزام. وإنما تستشف من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية المقررة بنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري في الفقرة ح¹. وكذلك نص المادة 04 الفقرتين ط، س. من معاهدة بروكسل لسنة 1924². وعليه فإن تمام التغليف وكفايته يعتبر من الأمور الحتمية لنفاد عملية النقل. بمشتملاتها بحيث يسهم هذا التغليف في حماية البضائع من البضائع الأخرى المحاورة لها أو مياه البحر أو إهتزاز السفينة، وتختلف عملية التغليف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها، كما يجب ان يكون التغليف من الصلابة والمتانة بما يمكنه من مقاومة ضغط البضائع المحاورة، أو ما قد تتعرض له البضائع من تغيرات جوية أثناء الرحلة³. وتستتبع عملية التغليف وضع بطاقات بيانية توضيحية على السلع المغلفة بحيث توضع بطريقة لا تسمح بازالتها أثناء الرحلة البحرية، ورغم انها غير إلزامية لكنها مفيدة في تذكير الناقل باتباع معاملات خاصة للبضائع. إضافة لذلك يتطلب الامر وضع بطاقات تحدد عليها اوزان البضائع وعدد الرزم⁴. كما يلتزم الشاحن بان تكون البيانات المتعلقة بالبضائع صحيحة وحقيقية، ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته. ويكون مسؤولا امامه عن جميع الخسائر جراء هذه التصريحات⁵.

وجزاء تقديم هذه البيانات الكاذبة هو إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الضرر الذي يلحق بالبضائع أو ما يتبعها⁶. ولا يلزم الناقل بإثبات العلاقة السببية بين البيانات الكاذبة والخسارة الحاصلة⁷. كما ان الشاحن ملزم بان يبين بكل وضوح ودقة البضائع الخطرة وان يضع عليها بيانات تنظيمية خاصة تشير إلى

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 164. وفي ذلك تنص المادة 803 من ق ب ج في الفقرة ح على: «...يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع.»
2- تنص المادة 4 من المعاهدة على: «لا تترتب على الناقل ولا على السفينة أية مسؤولية عن الخسائر أو الضرر المسبب أو الناتج: ط- عن فعل أو إهمال الشاحن أو مالك البضاعة أو فعل أو إهمال وكيله أو ممثله. ن- عن نقص أو عدم إكمال المراكات.» انظر بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص 227.
3- عباس سامية، المرجع السابق، ص 22.

4-Hind ADIL. La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance. causes D'exonération et limitation légale. Mémoire d'obtenir de grade de maitre en droit. Université de Montréal Annés 2005.p.49

5- تنص المادة 2/753 من ق ب ج على: «... ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولا بذلك امام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي.....»

6- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 166. وفي ذلك تنص المادة 810 من ق ب ج على: «لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحاً كاذباً بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل.»

7- Pierre Bonassies, Christian Scapel.op cit.p.666.

خطورتها. وإعلام الناقل بالمخاطر التي تمثلها والتدابير الواجب إتخاذها¹. ذلك ان نقل مثل هذه البضائع يخضع حتما للقواعد البحرية الدولية². وأخيرا يتوجب كذلك على الشاحن إرسال الوثائق المرفقة بالبضاعة كوثائق الضرائب، الجمركة، الصحة، الشرطة. وخاصة الوثائق التي تكون إلزامية كوثائق إدارية لمرافقة البضائع³. وأخيرا على الشاحن التقدم لاستلام البضاعة من الناقل إذا لم يكن المرسل إليه هو المعني بالاستلام في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد، حتى لا يعيق الناقل عن تنفيذ إلتزاماته. وبعملية تقديم البضاعة للناقل وإستلامها منه في ميناء الوصول، يكون الشاحن قد نفذ الجزء الاول من إلتزاماته ولم يبق عليه إلا دفع الاجرة .

الفرع الثاني: الإلتزام بدفع اجرة النقل:

ومؤداه ان يدفع الشاحن مبلغ نقدي للناقل أو المرسل إليه (إذا كانت الاجرة مستحقة عند الوصول)، نظير خدمته المقدمة. ويتحدد مقدار هذه الاجرة باتفاق الطرفين⁴. إلا أنه قد تحدث في كثير من الاحيان أحداث تؤثر على إستحقاق هذه الاجرة. وعليه سنعرّف بكيفية تحديد الاجرة أولاً، ثم نتطرق لأثر هذه الاحداث على إستحقاق الناقل للأجرة:

1- تحديد اجرة النقل:

الاصل العام كما اشرنا إليه، انّ تحديد الأجرة يتم باتفاق الطرفين. وإذا لم يوجد إتفاق صريح فتحدّد بأجرة المثل. وفقا لتقدير القاضي، وعادة ما يراعى في تحديدها حجم البضائع أو وزنها أو مقدارها عند الشحن⁵. أما بالنسبة للبضائع الثمينة، فإنّ تحديدها الاجرة يتم على أساس القطعة أو القيمة⁶.

والملاحظ في هذا السياق، ان الجانب العملي يؤكد ان الناقل هو من يفرض تحديد اجرة النقل. بحيث لا يكون امام الشاحن سوى القبول بها، وخاصة في النقل الذي يتم في الملاحه ذات الخطوط المنتظمة⁷.

1- عباس سامية، المرجع السابق، ص.41

2- نص المادة 1-801 من ق ب ج . صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، وبروتوكولها التطبيقي، بموجب المرسوم رقم 510-83 المؤرخ في 27 غشت 1983 (الجريدة الرسمية عدد 36 لسنة 1983). عباس سامية، المرجع نفسه ص.39

3 - بوفنار بديعه، المرجع السابق، ص.42

4- تنص المادة 797/ الفقرة الاولى. من ق ب ج على: «تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب إتفاقية الاطراف...»

5 - Abdelkerim Kouka.op.cit.p.118

6- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص.147

7- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 122

للإشارة، فإن إلتزام المرسل إليه بدفع أجره النقل بالرغم من كونه ليس طرفا في العقد، إنما إقتضاه الاتفاق الحاصل بين الناقل والشاحن. وفي جميع الاحوال، يظلّ الشاحن مسؤولا عن دفع المرسل إليه لهذه الاجرة. وبذلك فللناقل ان يعود على الشاحن، او حامل سند الشحن. ذلك لانه الطرف الملتزم أصلا بدفع الاجرة، بناءً على مقتضيات العقد المبرم بينه وبين الناقل¹.

وجدير بالإشارة هنا، انّ إلتزام المرسل إليه بدفع أجره النقل، لا يكون له أثرٌ إلاّ إذا قبل هذا الاخير إستلام البضائع. ذلك ان المرسل إليه بقبوله هذا، يكون قد إنظّم إلى العقد. وفي حالة رفضه إستلام البضائع لأي سبب كان، فإنّه يظلّ بمنى عن آثار هذا العقد، ولا يكون طرفا فيه².

2- أثار الحوادث البحرية على إستحقاق الاجرة:

إذا حالت هذه الحوادث دون تنفيذ العقد بسبب فعلٍ يُنسب إلى الناقل، فإنّه لا يستحقّ ايّ أجره. وللشاحن ان يطلب فسخ العقد والتعويض عما أصابه من ضررٍ³. وبالمقابل فإنه إذا كان الفعل منسوبٌ للشاحن، فلا مناص لديه من التعويض وهو دفع الاجرة. أما إذا تمثلت هذه الحوادث في قوة قاهرة حالت دون التنفيذ الكلي للعقد. بحيث تلفت البضائع تلفاً كلياً. فإنّ كلاً من الطرفين يعفيان من إلتزامهما. وفي حال عدم الهلاك الكلي، وحدوث تلف فقط في البضائع، فهنا يظلّ الشاحن مسؤولا عن دفع الاجرة كاملة. وليس له ان يتملّص من هذا الواجب في مقابل ترك البضائع والتخلّي عنها كمقابل عن الاجرة⁴. ذلك انّ الناقل قام بواجب النقل. وبالتالي يستحقّ الأجره كاملةً⁵.

كما أنّه قد تجرّ القوه القاهرة الربان احيانا على رمي البضائع في البحر لأجل إنقاذ السفينة والبضائع الاخرى وهو ما يسمى بالخسائر المشتركة⁶. وفي هذه الحالة يستحق الناقل الاجرة من الشاحن الذي يستفيد من

1 - علي البارودي، محمد فريد العربي، وآخرون، المرجع السابق، ص. 341

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص. 194

3- علي البارودي، محمد فريد العربي، وآخرون، المرجع نفسه، ص. 342

4- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص. 123

5 - بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص. 148

6 - نظام الخسائر المشتركة يرجع إلى عهد الفينيقيين ويتمثل في ان يقدم احد الممولين الاثرياء مبلغا من المال للربان للقيام برحلة بحرية، على ان يسترد هذا المبلغ ويشارك فيما تحققه الرحلة البحرية من ارباح في حال عودة السفينة سالمة. اما إذا غرقت السفينة سالمة. اما إذا غرقت السفينة فان المقرض يفقد مبلغ القرض ويعتبر هذا النظام أصل التأمين البحري. والمقصود بالخسائر المشتركة هنا هو انه قد تجرّ القوه القاهرة ربان السفينة على رمي بعض من البضائع في البحر لأجل إنقاذ السفينة وبقية البضائع الاخرى. (ينظر في ذلك بوكعبان العربي مرجع سابق، ص. 148) - ونظرا لأهمية عملية المساهمة في الخسائر المشتركة، وما ترتبه من تأثير في الذمم المالية لاطراف العقد، فقد راعى المشرع الجزائري هذه الاهمية بحيث تناوفا في القسم الثاني من الفصل الرابع في الباب الاول من الكتاب الاول من القانون البحري الجزائري في 33 مادة إعتبارا من المادة 299 إلى المادة 331. تحت عنوان الخسائر البحرية.

تعويضٍ يساهم فيه كلّ المشاركين في الرحلة البحرية، الذين لهم صلة بالحمولة على نحو عادل. وذلك ما نصت عليه المادة 801 من القانون البحري الجزائري في الفقرة الثانية بالقول: «.. تدفع أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النّجاة العامة تحت شرط المساهمة.»

3- ضمانات الوفاء باجرة النقل:

لا يحتاج الناقل إلى ضماناتٍ عندما تكون الاجرة مستحقة في ميناء الشحن، إذ يحصل عليها مقدّمًا. لكن الأمر على خلاف ذلك، عندما تكون مستحقة في ميناء الوصول، ويستلزم الامر تدخل المرسل إليه للوفاء بالاجرة. ولأجل ذلك أعطى المشرّع للناقل نوعين من الضمانات تتمثل في حق الحبس، وحق الامتياز.

أ- حق الحبس:

لقد حرص المشرع الجزائري على إلزام المرسل إليه، بضرورة دفع أجرة الحمولة كلما كان دفعها واجبا عند الوصول. (أي على ذمّة المرسل إليه). ولم يكتف بذلك، بل ألزمه بدفع كل مبلغ يمكن أن يطالب به الناقل بموجب سند الشحن أو بموجب أي وثيقة أخرى¹. إضافة إلى ذلك. فقد منح المشرع الجزائري للناقل إمكانية حبس البضائع، ورفض تسليمها للمرسل إليه، لغاية دفع ما هو مستحق عن نقلها، وعن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الاسعاف. أو تقديم ضمانا بذلك². وتبعاً لذلك يمكن للناقل ان يودع البضائع في المستودع على نفقة وتبعة المرسل إليه. على أن يقوم بإعلام كلاً من الشاحن والمرسل إليه إذا كان معروفاً³.

كما مكّن المشرع الجزائري الناقل من التعويض المناسب للخسائر التي تلحقه جراء التأخير غير المبرر في إستلام البضائع من الرسل إليه. وذلك ما قضت به المادة 794 من القانون البحري الجزائري⁴. وبقصد المحافظة على الحقوق التي يخولها هذا العقد للناقل على الخصوص بالنظر للخدمة التي يقدمها، كتنفيذ لإلتزاماته العديدة. فان المشرع خوله إمكانية إستيذان القضاء لبيع البضائع المودعة في المستودعات بعد مضي مدة شهرين من يوم

1- تنص المادة 791 من ق ب ج على: «يترتب على إستلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول لكل مبلغ آخر يمكن ان يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى.»

2- تنص المادة 792 من ق ب ج على: «: يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إبداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع، وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الاسعاف، او تقديمه ضمانا بذلك»

3- تنص المادة 793 من ق ب ج على: «إذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلام البضائع، أو رفض إستلامها وإذا كان غير معروف. يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه. ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً»

4- تنص المادة 794 من ق ب ج على: «يحق للناقل لتعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في إستلام البضائع من قبل المرسل إليه.»

وصول البضاعة ما لم يقدم صاحب الحق في البضائع كفالة كافية¹. ولا تراعى مدة الشهرين هذه إذا كانت هذه البضائع سريعة التلّف أو أنّ مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها ولم يتقدم للمطالبة بها².

ب- حق الامتياز:

في سبيل تدعيم الحماية القانونية لاجرة النقل، فقد جعل المشرع دين هذه الاجرة من الديون الممتازة في القانون البحري. وينصبُّ هذا الامتياز على البضائع المنقولة. ويُقصد منه ثمن البضاعة لا البضاعة ذاتها. كما أنّه لا يضمن اجرة النقل فقط، بل كل المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل، كمقابل التأخير في الشحن والتفريغ على سبيل المثال³. وفي ذلك نصت المادة 818 في الفقرتين د. وهـ. من ق ب ج على هذا الامتياز بقولها: «ديون اجرة الحمولة أو المكافآت الاخرى الناتجة عن عقد إستئجار السفينة وعقد النقل ومصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية والمصاريف الاخرى المستحقة من جراء إتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات. - الديون المستحقة عن الالتزامات التي تعاقدها عليها الربان لاحتياجات الحمولة».

ولا بد من الاشارة هنا إلى أنّه على الناقل ان يرفع دعوى المطالبة بدين الاجرة في مدة 15 يوما التي تلي عملية تفريغ البضائع، وذلك حتى لا يصطدم الناقل بان البضاعة قد انتقلت إلى يد شخصٍ ثالثٍ والذي قد يتمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية⁴.

المطلب الثالث آثاره بالنسبة للمرسل إليه

لقد تمت الاشارة إلى ان عقد النقل البحري للبضائع، وإن كان في الاصل يبرم بين طرفيه الشاحن والناقل. إلا انه كثيرا ما يتدخل فيه طرف ثالث وهو المرسل إليه ، وبالتالي يصبح طرفا في هذا العقد رغم انه لم يكن كذلك في مرحلة الابرام. وعليه فإنه متى إنضم المرسل إليه إلى هذا العقد فلا شك انه سيرتب له آثارا قانونية.

1 - تنص المادة 795 من ق ب ج على: «إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة خلال شهرين إبتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ. يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، لإإذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق فيالبضائع.»
- وينظر في ذلك ايضا: Pierre Bonassies, Christian Scapel. op cit.p.666
2 - بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص. 149. وكذلك نص المادة 795 الفقرة الثانية من ق ب ج. المشر إلىها أعلاه.
3 - محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 370.
4 - بوكعبان العربي ، المرجع نفسه، ص 149. وفي ذلك تنص المادة 820 من ق ب ج على: « تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن بإعتراض لدى الربان قبل البدء بالتفريغ أو إذا لم يرفع العوى خلال خمسة عشر يوما من التفريغ. وقبل ان تصبح البضائع المزلّة من السفينة بيد الغير شرعا.»

والحقيقة ان الفقه والقضاء قد إستقرا منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق المرسل إليه في مواجهة الناقل مباشرة. فله حق مقاضاته وحق مطالبته باستلام البضائع والتعويض عن الهلاك أو التلف¹. ومن ناحية اخرى يلتزم بدفع الاجرة إذا لم يدفعها الشاحن كما يلتزم كذلك بالشروط الواردة في وثيقة الشحن².

ورغم اهمية دور ومكانة المرسل إليه في هذا العقد، إلا انه لا يزال محل جدال فقهي حول الاساس القانوني لمركزه، بحيث تختلف النظريات الفقهية حوله، بين نظرية الاشتراط لمصلحة الغير، ونظرية النيابة الناقصة ونظرية الخلف الخاص، ونظرية الحيازة الرمزية للبضائع.... وصفوة القول هنا ان المرسل إليه يقبوله إستلام البضائع يتحدّد مكانه كطرف ثالث في هذا العقد. وبذلك يلتزم بكل آثاره القانونية التي تترتب عليه.

المبحث الثاني: إنقضاء عقد النقل البحري للبضائع

عقد النقل البحري للبضائع شأنه شأن كل العقود الرضائية ذات الالتزامات المتبادلة، ينقضي بمجرد تنفيذ الاطراف لإلتزاماتهم التعاقدية. فبالنسبة للناقل، ينقضي إلتزامه بالقيام بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ (الوصول)، في الموعد المحدد في العقد. وبالنسبة للشاحن ينقضي إلتزامه بدفع الاجرة المستحقة عن عملية النقل. إلا أنه يحدث احيانا الاّ يتمكن اطراف العقد من تنفيذ هذه الالتزامات التي رتبها عليهم العقد لسبب أو لآخر. فينقضي تبعاً لذلك هذا العقد. وعليه سنتناول ذلك بالتفصيل في مطلبين إثنين نخصص الاول للانقضاء بتنفيذ الالتزامات التعاقدية. بينما يكون الثاني للإنقضاء بسبب عدم تنفيذ الالتزامات من قبل طرفيه الناقل أو الشاحن على حد سواء.

المطلب الاول: الانقضاء بتنفيذ الالتزامات

لقد سبقت الاشارة إلى ان عقد النقل البحري للبضائع عقد تبادلي يترتب إلتزامات متبادلة، وعليه فان كلا من الشاحن والناقل يقع على عاتقه إلتزام معين، فيأخذ صفة المدين. الامر الذي يتطلب منه تنفيذ إلتزاماته التعاقدية وإلاّ عدّ مقصرا يتحمل تبعات تقصيره، ضمن المسؤولية العقدية، وبالتالي فمتى قام بالتنفيذ تحل من تلك الالتزامات، وسنتناول تنفيذ إلتزامات كلا منهما في الفرعين التاليين كما يلي:

1- Pierre Bonassies, Christian Scapel.op cit.p.598.

2- بسعيد مراد، المرجع السابق ، ص.202

الفرع الاول: تنفيذ التزامات الناقل

ان الالتزام الذي يرتبه عقد النقل البحري للبضائع هو في حقيقة الامر التزام بعمل. وبالنظر إلى ان الالتزام بعمل ينقسم إلى ثلاثة اقسام تتمثل في الالتزام ببذل عناية، والتزام بتسليم شيء، والتزام بإنجاز عمل معين. فان التزام الناقل في هذا العقد، هو التزام في صورته الاخيرة ، بمعنى إنجاز عمل معين، وهو التزام بتحقيق نتيجة متمثلة في نقل البضائع محل هذا العقد، من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المحددين بدقة في عقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن. ويكون ذلك وفق شروط العقد المتفق عليها. وعليه فالناقل ملزم بتحقيق هذه النتيجة بصرف النظر عن الوسائل التي إستعملها لتنفيذ ذلك. وتبعاً لذلك يمكن للدائن هنا وهو الشاحن ان يثبت خطأ المدين وهو الناقل وذلك بمجرد إثبات عدم تحقق النتيجة. ولا يتحلل الناقل من مسؤولية عدم تنفيذ التزامه إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الدائن أو السبب الاجنبي¹. وعليه يكون الناقل قد وفى بالتزاماته التي رتبها عليه هذا العقد إذا قام بتنفيذ الالتزام الرئيسي فيه، وهو نقل البضائع من ميناء الشحن الذي إستلمها فيه من الشاحن إلى ميناء التفريغ أو الوصول. على ان يكون ذلك في الوقت المحدد في بنود العقد. وتبعاً لذلك يكون مسؤولاً عن كل تأخير في هذا التنفيذ، وفي سبيل تنفيذ ذلك، عليه إبلاغ الشاحن بوقت وصول السفينة التي شحنت عليها البضائع، في الوقت المناسب ليتسنى له القيام بإجراءات الاستلام. ولا بد ان يثبت بالدليل القاطع انه قد قام بإبلاغ الشاحن أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام لتبرأ ذمته. وبه تنتقل مسؤولية التأخير في إستلام البضائع أو هلاكها لذمة الشاحن. وحينها فقط يكون الناقل قد قام بتنفيذ التزاماته التعاقدية.

الفرع الثاني: تنفيذ التزامات الشاحن

يعتبر الشاحن كذلك مديناً وملزماً بتنفيذ ما يرتبه عليه هذا العقد من التزامات، متمثلة في الحضور إلى ميناء الوصول المتفق عليه في العقد. وذلك للقيام بإستلام البضاعة من الناقل، إضافة إلى الالتزام الرئيسي وهو دفع أجرة النقل منه أو من المرسل إليه إذا كانت مستحقة في هذا الميناء، على إعتبار انها لم تدفع كاملة أو جزء منها في ميناء الشحن. وعليه فإذا لم يتقدم الشاحن أو المرسل إليه نيابة عنه لاستلام البضاعة من الناقل، والوفاء باجرة النقل المتفق عليها. قامت مسؤولية كلا منهما حسب الحالة. وهي نفس المسؤولية العقدية التي ترتبت على الناقل، كما تمت الإشارة إليها اعلاه. وبالمقابل فانه يكون قد وفى بالتزاماته التعاقدية على الوجه المطلوب ان هو إلتزم بالواجبات المترتبة عليه في هذا العقد.

1- محمد حسين منصور، احكام الالتزام، الدار الجامعية للطباعة والنشر بيروت، سنة 2000، ص. 31

المطلب الثاني: الانقضاء بسبب عدم تنفيذ الالتزامات

يحدث قي كثير من الاحيان ان ينقضي هذا العقد بسبب عدم تنفيذ الاطراف لالتزاماتهم التعاقدية ، ويكون ذلك جراء إخلال احدهما بتنفيذ إلتزاماته. أو من جرّاء القوة القاهرة التي تتعدى إمكانية التصدي لها، أو توقع حدوثها. وتبعاً لذلك ينقضي هذا العقد وهو ما نتطرق إليه في الفرعين التاليين:

الفرع الاول: الانقضاء بسبب إخلال احد المتعاقدين بالتزاماته

إن اي إخلال بالالتزامات التي رتبها هذا العقد على طرفيه يؤدي لا محالة للتأثير على مجريات التنفيذ، ومن ثم يحدث إختلال في عملية تنفيذ الطرف الآخر. ذلك ان الالتزامات متبادلة كما اشرنا لذلك، نظرا لطبيعة هذا العقد. وسواء كان هذا الإخلال من الناقل، او من الشاحن. والإخلال بالتزامات المتعاقدين يأخذ صور عديدة وذلك ما نتناوله بالدراسة في الحالتين التاليتين :

اولا: الإخلال من طرف الناقل

إذا لم يتم الناقل بتنفيذ إلتزاماته، كأن لا يضع السفينة الصالحة للقيام بعملية النقل تحت تصرف الشاحن في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد. فإنّه في هذه الحالة يحقّ للشاحن طلب فسخ العقد، ومطالبة الناقل بالتعويض عما لحقه من ضرر وفقاً للقواعد العامة. (مافاتة من كسب وما لحقه من خسارة). كما انه على الناقل ان يعرض الشاحن عن الخسائر او التلف الذي لحق بالبضائع، إذا اثبت الشاحن ان الخسارة او التلف يعود إلى اخطاء الناقل في المحافظة على البضائع اثناء الرحلة البحرية كان لم يتعهدا من حين لآخر خصوصا اثناء إهتزاز السفينة مثلا. أو عدم توفير التهوية اللازمة للبضائع التي تتطلب ذلك. للإشارة فإنه يمكن احيانا، ان يتضمّن العقد شرطا يسمح بفسخ العقد تلقائياً. كما لو لم تُبحر السفينة في وقت محدد. أو إذا أعلنت الحرب في دولة ما. وكذلك قد يحتفظ الناقل لنفسه في حالات اخرى، بحقّ فسخ العقد دون تعويض إذا لم تستوف السفينة حمولتها من البضائع المراد شحنها خلال مدة معينة، بحيث يتفق مع الشاحن بأن يقبل منه البضائع بشرط فسخ العقد إذا لم يجد بضاعة أخرى تكمل حمولة السفينة¹.

1- وهيب الاسير، المرجع السابق، ص. 200

ثانيا: الاخلال من طرف الشاحن:

إذا لم يقيم الشاحن بتنفيذ التزاماته التي يترتب عليها هذا العقد، كأن لم يحضر البضائع المراد شحنها إلى ميناء الشحن في الوقت المتفق عليه، فإنه يترتب عليه دفع الاجرة للناقل عن كامل الرحلة. بالإضافة إلى المصاريف التي تتوجب على السفينة، جرّاء تأخير بقائها في الميناء. ونفس الامر بالنسبة لعدم حضوره لاستلام البضائع في ميناء الوصول كذلك. وبذلك يقع على عاتقه تعويض الناقل عن كل الخسائر التي تترتب عليه جراء الانتظار في ميناء التفريغ. ذلك ان بقاء السفينة في ميناء الوصول لمدة طويلة يستلزم دفع نفقات إضافية ورسوم متنوعة حسب الاعراف السائدة في ذلك الميناء. وهذه كلها يتحملها الشاحن .

الفرع الثاني: الانقضاء بسبب القوة القاهرة

تحدث احيانا ظروفًا قاهرة، تحول دون تمكين الاطراف من تنفيذ العقد على الوجه المطلوب. وترتب هذه الظروف إما تأخير تنفيذ العقد، أو استحالة تنفيذه تماما.

اولا: تأخر تنفيذ العقد

إذا كان من شأن القوة القاهرة ان تحول دون تنفيذ العقد لمدة معينة، كما لو هبت عاصفة شديدة أو امطار غزيرة بسبب تقلبات جوية لفترة مؤقتة. فإن العقد يظل نافذاً وبدون زيادة في الاجرة أو تعويض عن خسارة. بحيث يستمر تنفيذ العقد بمجرد زوال هذا العارض¹. وبالتالي فان استحالة تنفيذ الالتزام المؤقتة لا تؤدي إلى فسخ العقد بل تؤدي فقط إلى وقف تنفيذه حتى زوال تلك الاستحالة².

ثانيا: استحالة تنفيذ العقد

إذا استحال تنفيذ العقد وكانت الاستحالة راجعة إلى سبب لا يد للمدين فيه، فان الالتزام الذي يترتب عليه العقد ينقضي ويترتب على إنقضائه إنقساخ العقد. كما لو تم حظر تصدير البضائع المشحونة على ظهر السفينة أو حدث حصارٌ بحريٌّ على ميناء الوصول. ففي هذه الحالة يُفسخ العقد بقوة القانون وبدون تعويض³. والمقصود بالاستحالة هنا هي الاستحالة المطلقة والطارئة التي تحدث بعد انعقاد العقد. لانه لو كانت معاصرة له لما نشأ العقد أصلا، وبالتالي فاستحالة التنفيذ تؤدي إلى إنقضاء العقد من تلقاء نفسه وبحكم

1- وهيب الاسبر، المرجع السابق، ص. 197

2- بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني الجزائري، ط 4، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، سنة 2005، ص. 320

3- وهيب الاسبر، المرجع نفسه، ص. 198

القانون¹. كما يشترط كذلك ان تحدث هذه القوة القاهرة قبل البدء في عملية التنفيذ. أما إذا حدثت بعد البدء في عملية التنفيذ، فإنه يمكن فسخ العقد مقابل التعويض الذي تقتضيه مجريات وحالة التنفيذ.

1- بلحاج العربي، المرجع السابق، ص. 319

خلاصة الفصل الثاني

يمكن القول في نهاية الفصل الثاني ان عقد النقل البحري للبضائع باعتباره من العقود الملزمة للجانبين، يرتب إلتزامات متبادلة على طرفيه الناقل والشاحن على السواء. وان اي إخلال بهذه الإلتزامات يرتب المسؤولية العقدية، ويلزم المتسبب في الإخلال بالتعويض. وقد كان المشرع دقيقا في تحديد هذه الإلتزامات من خلال نصوص المواد القانونية التي تضمنها القانون البحري الجزائري، والتي أشرنا إليها حسب كل حالة. وفي الاخير فان هذا العقد مآله الانقضاء لامحالة، ويكون إنقضاؤه بالطريق العادي وهو تنفيذ الاطراف لإلتزاماتهم، كما قد ينقضي بسبب عدم تنفيذ الإلتزامات تبعا لما قد يحيط بعملية التنفيذ، فيتعذر على طرفيه الوفاء بتلك الإلتزامات لاسباب تتعلق بالمتعاقدين انفسهم، أو بسبب القوة القاهرة التي تحول دون عملية التنفيذ

خاتمة

لقد تناولت هذه الدراسة موضوعاً ذو أهمية بالغة على صعيد نشاط التجارة الخارجية للدولة، بالنظر لحجم وكميات السلع والبضائع والمبادلات التجارية التي تتم من خلال عقد النقل البحري للبضائع، خاصة وأن الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة جداً على إستيراد السلع، ما يجعلها دولة شاحنة، تعتمد على خدمات الناقلين البحريين، من خلال شحنها للسلع والبضائع على السفن التجارية على مدار السنة. ليتم تفرغها في الموانئ الجزائرية المختلفة. ولذلك كان لابد من الاهتمام الكبير بموضوع النقل البحري للبضائع على المستوى التشريعي، وهو ما حدث بالفعل من خلال ما احتواه التقنين البحري الجزائري من نصوص قانونية منظمة لهذا الفرع من القانون. إضافة كذلك لإنضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لسندات الشحن لسنة 1924. وهو ما يعكس إهتمام المشرع الجزائري بالموضوع. فكان السعي واضحاً لمسايرة نهج إقتصاد السوق الذي تبناه الدولة حالياً، بعد تخليها عن الإقتصاد الاشتراكي السابق. وتجلى ذلك في تعديل القانون البحري مرتين. حيث كان التعديل الأول في سنة 1998. أما الثاني فكان في سنة 2010.

ولقد خلصت هذه الدراسة لما يلي:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد رضائي، ومن عقود المعاوضة وعقد إذعان، كما أنه عقد تجاري دائماً بالنسبة للناقل، ومدني بالنسبة للشاحن، ما لم يكن الشاحن تاجراً، وقام به خدمة لأعماله التجارية. وما ينفرد به هذا العقد بالرغم من رضائته، هو اشتراط إثباته بالكتابة. ذلك أنه مرتبط دائماً بإصدار وثيقة مكتوبة بين طرفيه تتمثل في سند الشحن، الذي ألزم المشرع الناقل بتمكين الشاحن منه بعد تسلّمه البضائع محل النقل. كما ألزم المشرع أن يتضمن هذا السند بيانات ضرورية بحيث تكسبه هذه البيانات حجّة قانونية فيما بين طرفيه، أو الغير الذي ينتقل إليه هذا السند بالطرق القانونية التي حددها المشرع. كحوالة دين مدني، أو تظهير لسندات تجارية. ولسند الشحن المرتبط بهذا العقد وظائف أساسية ثلاث تتمثل في كونه يثبت حقيقة إنعقاد عقد النقل، كما أنه يعتبر أداة إثبات إستلام الناقل للبضاعة. بالإضافة لكونه يمثل الحيابة الرمزية للبضائع، ذلك أن لحامله الشرعي حق التصرف في البضاعة بكل التصرفات التي يبيحها القانون. والأصل أن هذا العقد ينشأ بين طرفين فقط هما الشاحن والناقل. إلا أنه يتعدى أحياناً لطرف ثالث وهو المرسل إليه والذي لا زال محل جدال فقهي كبير حول مركزه القانوني. ورغم تعدد الآراء الفقهية إلا أنه لم يتم الإجماع على رأي واحد. ويظل باب الاجتهاد مفتوحاً. وفي جميع الأحوال يظل المرسل إليه طرفاً فعالاً في تنفيذ هذا العقد عندما ينظم إليه بقبوله

تسلّم البضاعة والتزامه بدفع اجرة النقل عندما تكون مستحقة الدفع في ميناء الوصول. وفي ما يتعلق بآثار هذا العقد، فقد كان المشرع واضحا في ترتيب إلتزامات الاطراف بما يضمن حقوقهم على السواء كل حسب الإلتزام المفروض عليه. وعموما فقد فجاءت نصوص القانون البحري على درجة مقبولة من الصياغة والوضوح الامر الذي مكّنا في هذه الدراسة من الوقوف على ماهية عقد النقل البحري للبضائع موضوع هذه الدراسة.

وجدير بالإشارة ان المشرع الجزائري قد احسن العمل بانظامه المبكر لمعاهدة بروكسل لسنة 1924. وهو ما يعكس الاهمية البالغة التي يوليها المشرع لهذا العقد. بحيث تضمن التقنين البحري الجزائري في كثير من نصوصه احكام هذه المعاهدة، مراعاة لدولية هذا العقد وتعدد اطرافه في كثير من الاحيان. ذلك ان العالم يتطور بسرعة مذهلة. وان الواقع العملي يدفعنا إلى القول بان الجزائر تجد نفسها مجبرة على التعامل بكل ما له علاقة بالنصوص القانونية التي تنظم هذا العقد، بالنظر إلى الطابع الدولي الذي يصطبغ به. وعليه لا يكون في صالح الاقتصاد الوطني كل تأخر في مواكبة ومسايرة المستجدات التي يشهدها هذا العقد. خصوصا وان الجزائر مقبلة على الانضمام لمنظمة التجارة العالمية عاجلا أو آجلا.

وإلى جانب هذا العمل الايجابي إستوقفنا ملاحظة كون المشرع الجزائري لم يعط تعاريف دقيقة لكل من اطراف هذا العقد، الناقل والشاحن وحتى المرسل إليه. بحيث للوصول لتعريف المشرع، تطلب الامر تحليل نصوص بعض المواد القانونية. في حين كان الاجدر ان تكون التعاريف دقيقة إزالة لكل لبس، خصوصا وان لهذه الاطراف ادوار اساسية في هذا العقد. بالاضافة للالتزامات التي يربتها عليهم. ومراعاة كذلك للتسميات المختلفة لكل من الناقل أو الشاحن في المعاهدات المذكورة. والتي تختلف في كل مرة باختلاف الدور او المهمة التي يقوم بها كلا منهما اثناء تنفيذ إلتزامات هذا العقد.

المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

اولا المصادر:

أ- المعاهدات الدولية

- معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 متممة ببروتوكولي 1968 و 1979.
 إتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 إتفاقية هامبورغ
 إتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا.قواعد روتردام لسنة 2008
 اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار.الجريدة الرسمية عدد06 السنة الثالثة والثلاثون لسنة 1996.
 الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن

ب- القوانين والأوامر:

- القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم. ج ر رقم 78 سنة 1978
 - الامر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم. ج ر رقم 101 سنة 1975
 - الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري ج ر رقم 29 سنة 1977
 - القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 المعدل والمتمم للامر 80/76 ج ر رقم 47 سنة 1998.
 - القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 ج ر عدد 46 سنة 2010.

ج- المراسيم:

- المرسوم التنفيذي رقم 06/139 مؤرخ في 15 افريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطرالسفن واعمال المناولة والتشوين في المواني الجزائرية.الجريدة الرسمية عدد24 السنة الثالثة والاربعون لسنة 2006.
 - المرسوم رقم 96-53 المؤرخ في 22جانفي 1996 المتضمن المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.الجريدة الرسمية عدد06 السنة الثالثة والثلاثون لسنة 1996.

ثانيا المراجع

أ-الكتب بالعربية:

1. احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف الاسكندرية، سنة 1991.
2. بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها، ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2006 .
3. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني الجزائري، ط 4، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، سنة 2005
4. بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الالفية الثالثة، وهران، سنة 2010.
5. سليمان مرقس، المدخل للعلوم القانونية، ط6، دار المنشورات الحقوقية لبنان، سنة 1998.
6. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دارالثقافة للنشر والتوزيع، سنة 2007.
7. عادل علي المقدادي، القانون البحري، ط 05، دارالثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، سنة 2010.
8. عبدالرزاق السنهوري، نظرية العقد، الجزء 1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت -لبنان، سنة 1998
9. علي البارودي ومحمد فريدالعربي ومحمد السيد الفقي، النقل البحري والجوي، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، سنة 2001.
10. علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدارالجامعية للطباعة والنشر، بيروت، بدون سنة نشر.
11. علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ط5، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2003
12. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط 2، منشأة المعارف الاسكندرية، سنة 2000.

13. محمد حسين منصور، احكام الالتزام، الدار الجامعية للطباعة والنشر بيروت، سنة 2000.
14. محمد فريد العربي وهابي دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دارالجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2003.
15. محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الاسكندرية، سنة 1995.
16. محمد عبدالفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الاشخاص بحرا، دارالجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2005.
17. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، ط4، دار النهضة العربية القاهرة، 1993.
18. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، سنة 2010.
19. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، ط 01، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، سنة 2010.
20. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، سنة 2007.
21. نبيل صقر القانون البحري نضا وتطبيقا، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع عين مليلة، الجزائر، سنة 2008.
22. هابي دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري. دارالجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية سنة 2002.
23. هابي دويدار، الوجيز في القانون البحري، دارالجامعة الجديدة للنشر الاسكندرية ، سنة 2001.
24. وجدي حاطوم، عقد النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، ط1، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان، سنة 2011.
25. وهيب الاسبر، القانون البحري (السفينة أشخاصها، عقد النقل البحري) المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس سنة 2001.

ب- الكتب بالفرنسية:

1- Pierre Bonassies et Christian Scapel, Traité de Droit Maritimes, librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris Cedex 2006.

ج- الرسائل الجامعية بالعربية:

1. ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، اطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، السنة الجامعية 2006/2007
2. سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، اطروحة دكتوراه، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012
3. بوفنار بديعة، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة تخرج لنيل إجازة المعهد الوطني للقضاء 2001/2002
4. شتواح العياشي، عقد النقل البري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري ، قسنطينة، السنة الجامعية 2004/2005
5. عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2011/2012.

د- الرسائل الجامعية بالفرنسية:

- 1- ABDELKERIM KOUKA, le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie, Théories Et Pratiques-Thèse de doctora en Droit- Université Panthéon-Assas(PARISII) 2011.
- 2- MARINA PAPADATOU- La convention d'arbitrage dans le contrat de transport maritime de marchandises- Thèse de Doctora en droit-Université Panthéon-Assas Mai 2014.
- 3-Gurvan BRANLEC .La coexistence des régle applicables au contrat de transport internationale de Marchandises Par mer. Thèses de doctorat-Université de Bretagne Occidentale.2007.
- 4-Hind ADIL.La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance causes D'exonération et limitation légale.Mémoire d'obtenir le grade de maitre en droit. Université de Montréal Annés2005

ه- المواقع الالكترونية:

- http://www.inter-nord.com/documents/formulaires/connaissance_fr.pdf
<http://www.groupeguilbault.com/uploads/forms/Connaissance.pdf>
<http://www.dayross.ca/data/dayross/forms/FR/billOfLading.pdf>

ملخص الرسالة

عقد النقل البحري للبضائع من اهم العقود واكثرها تداولاً في مجال المبادلات السلعية داخليا وخارجيا،وتتجلى اهميته بصفة اكبر في المبادلات الخارجية، وهو عقد قديم قدم إستعمال الانسان للبحر، الأمر الذي يفسر الاهتمام التشريعي البالغ بتنظيم احكامه محليا ودوليا. وعقد النقل البحري من العقود الرضائية، بحيث يتعهد فيه ناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر، لقاء اجر معلوم يتعهد به الشاحن، والالتزام الذي يربته بين طرفيه هو إلتزام عقدي، وهو إلتزام بتحقيق نتيجة. ولذلك فإنه متى أثبت المرسل إليه او الشاحن عدم تحقق النتيجة، قامت مسؤولية الناقل البحري، ومن هنا كانت ضرورة التدخل التشريعي لتنظيم قواعد هذه المسؤولية التي تكون في كثير من الاحيان لصالح الناقل، نظرا لاحترافيته التي تؤهله للتحرر من كثير من الإلتزامات، وإملاء شروط مجحفة على الشاحن الطرف الضعيف في هذا العقد.

الكلمات المفتاحية:

وثيقة الشحن، الشاحن، الناقل البحري، التسليم، مسؤولية الناقل البحري، أجرة الحمولة. البضائع

Résumé de la thèse

Le contra de transport maritime de marchandises est considéré parmi les plus important des contrats et les plus utilisés dans les échanges interieures et extérieures, son importance s'avère surtout au niveau des échanges internationaux. Du point de vue historique, ce type de contrat est aussi encient que l'exploitation de la mère par l'homme, ce qui explique l'importance accure qu'accorde la législation à l'organisation des règles qui le régissent tant sur le plant national que internationale.

Le contrat de transports maritime fait partie des contrats dits "consensuels" dans la mesure où un transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre moyennant un montant de fret que s'engage à verser le chargeur. Ainsi l'obligation qui découle dudit contrat est une obligation soumise à un résultat. Du coup, si jamais le destinataire est une mesure de prouver la non réalisation du résultat, la responsabilité incombe alors entièrement au transporteur. D'où là nécessité d'un cadre juridique à même de déterminer cette responsabilité qui trop souvent est à l'avantage du transporteur étant donné son professionnalisme qui lui permet de se tirer d'affaire en se désengageant et en dictant des conditions injustes au chargeur considéré comme la partie la plus vulnérable dans ce type de contrat.

Mots-clés

Le connaissance. chargeur. transporteur maritime. la livraison. responsabilité du transporteur maritime. le fret marchandises.

Summary

The maritime transport contract of goods is considered as one of the most important and common contract in the domain of commodity exchanges internally and externally; and its importance manifests mostly in the foreign (external) ones (exchanges). This contract is as old as the human use of the sea, which explains the big legislative interest in the organisation of its rules locally and internationally. It is one of the consensual contracts in which the carrier undertakes to take certain goods from one port to another in return for fees undertaken by the carrier. And the obligation created between the parties of the contract is a commitment aiming at achieving a result; therefore, when the result is not realized, here the responsibility of the shipping carrier starts, from here was the need for a legislative intervention for regulating the rules of this responsibility which is often in favour of the carrier thanks to his professionalism which frees him of many obligations and dictates unjust conditions on the shipper, the weakest party in this contract.

KEY WORDS : The bill of lading- the shipper- the shipping carrier- delivery- the responsibility of the shipping- tax/fee load -goods

الملاحق

CONNAISSMENT NON NEGOCIABLE BILL OF LADING NON NEGOTIABLE		N° RÉFÉRENCE DU CLIENT	DATE	N° DE REMORQUE	N° ORDRE						
EXPÉDITEUR / SHIPPER		ORIGINE :									
Nom/Name _____ Adresse/Address _____ Ville/City _____ Code Postal _____ N° Tél.: _____ Postal Code _____ Tel. no. _____		PLACER ICI AUTOCOLLANT									
DESTINATAIRE / CONSIGNEE						DESTINATION :					
Nom/Name _____ Adresse/Address _____ Ville/City _____ Code Postal _____ N° Tél.: _____ Postal Code _____ Tel. no. _____		Nom du transporteur / Name of carrier: TRANSPORT Guilbault inc. R-004174-0 TRANSPORT Guilbault Canada inc. R-004781-2 TRANSPORT Guilbault Atlantique inc. R-024499-0 TRANSPORT Guilbault International inc. R-004428-0 www.groupeguilbault.com									
FACTURER À / BILL TO		Courtier en douanes / Customs broker _____ Transporteur conjoint / Interline _____ Nom: _____ N° Tél.: _____ N° Téléc.: _____ Tel. no. _____ Fax no. _____									
Nom/Name _____ Adresse/Address _____ Ville/City _____ Code Postal _____ N° Tél.: _____ Postal Code _____ Tel. no. _____		Reçu au point d'origine, à la date et de l'expéditeur mentionné aux présentes les marchandises ci-après décrites en bon état apparent (le contenu du colis et sa condition étant inconnus) marquées, contresignées et destinées tel qu'il est mentionné, que le transporteur consent à transporter et à délivrer à leur consignataire au point de destination si ce point se trouve sur la route qu'il est autorisé à desservir, sinon à faire transporter et délivrer par un autre transporteur autorisé à ce faire et ce, aux taux et à la classification en vigueur à la date de l'expédition. Il est mutuellement convenu que chaque transporteur transportant lesdites marchandises, en tout ou en partie sur le parcours entier ou une portion quelconque de celui-ci jusqu'à destination et que tout intéressé à ladite expédition pour tout service à effectuer en vertu des présentes est sujet à toute condition imprimée ou écrite non prohibée par la loi, incluant les conditions contenues en vertu des présentes qui sont acceptées par l'expéditeur pour lui-même et ses ayants-droits.									
L'EXPÉDITEUR SERA RESPONSABLE DES INFRACTIONS ET DES AMENDES DÉCOULANT DES SURCHARGES TOTALES ET/OU AXIALES. THE SHIPPER WILL BE LIABLE FOR OFFENCES AND FINES RESULTING IN OVERLOADING ON TOTAL WEIGHT AS WELL AS PER AXLE WEIGHT.		Valeur déclarée / Declared valuation: _____ \$ (SUIJETTE À DES FRAIS DE 5% DE L'EXCÉDENT DE \$2.00 LA LIVRE) RESPONSABILITÉ MAXIMALE: À défaut d'autre montant, 4,41\$ par kilogramme/2,00\$ la livre représente la limite maximale de la valeur déclarée par l'expéditeur pour les marchandises décrites au présent connaissement. L'expéditeur reconnaît qu'en cas de perte, la responsabilité du transporteur ne pourra excéder cette valeur déclarée, calculée sur le poids total de l'expédition. MAXIMUM LIABILITY: If no other amount is declared, \$4.41 per kilo/\$2.00 per pound represents the maximum value declared by the shipper for the goods described in the present bill of lading and the shipper acknowledges that in case of loss, the liability of the carrier will not exceed such declared valuation, calculated solely on the total weight of the shipment.									
Nombre et type de paquets / Number and type of packages		Description des marchandises, marques et particularités / Particulars of goods, marks and exceptions		Poids / Weight		Taux / Rate		Montant / Amount		FRAIS DE TRANSPORT / FREIGHT CHARGES	
		PALETTES / PALLETS Palettes empilables / Pallets stackable OUI YES <input type="radio"/> NON NO <input type="radio"/>		Livres / Kilos						À percevoir / Collect <input type="radio"/> Paysis d'avance / Prepaid <input type="radio"/>	
		BOÎTES / BOXES								Les frais seront à la charge de l'expéditeur à moins d'avis contraire. Freight charges will be undertaken by shipper unless indicated otherwise.	
		SOUSSION N°/QUOTE NO.:								ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT / C.O.D. SHIPMENT Frais de recouvrement / Collection charges À percevoir / Collect <input type="radio"/> Paysis d'avance / Prepaid <input type="radio"/>	
SI AU RISQUE DE L'EXPÉDITEUR, INDIQUEZ-LE ICI / IF RISK IS SUPPORTED BY SHIPPER, PLEASE INDICATE HERE						INITIALES / INITIALS		C.O.D. / C.R.			
ESPACE REQUIS PAR L'EXPÉDITEUR / SPACE REQUIRED BY SHIPPER						TEMPÉRATURE DEMANDÉE / REQUIRED TEMPERATURE: _____ °C		Montant / Amount			
DÉCLARATION DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES / DANGEROUS GOODS - DESCRIPTION								Droits / Fees			
Appellation réglementaire / Regulatory designation _____								Somme / Total			
Numéro UN / UN number: _____ Groupe d'emballage GE / Packing group: _____								De / From			
Numéro de la classe / Class number: _____ Plaques requises / Placards required: _____								A / To			
Identification des marchandises / Goods identification: _____											
TÉLÉPHONE URGENCE / EMERGENCY TELEPHONE: _____											
TEMPS REQUIS POUR LA MANUTENTION / TIME REQUIRED FOR HANDLING						N° VÉHICULE / UNIT NO.:					
TEMPS DE CUEILLETTE ET LIVRAISON / PICK UP AND DELIVERY TIME											
Qualité / P/U: _____ Début / Start: _____ État apparent des marchandises / Visible freight's condition						Livraison / Delivery _____ Début / Start: _____					
Arrivée / Arrival: _____ Fin / End: _____ Bon / Good <input type="radio"/> Mauvais / Bad <input type="radio"/>						Arrivée / Arrival: _____ Fin / End: _____					
AVIS DE RÉCLAMATION / NOTICE OF CLAIM						N°RE MAXIMUM CAISSES/REÇUS		N.B. VOIR LES CONDITIONS AU VERSO / N.B. NOTE CAREFULLY CONDITIONS ON BACK HEREOF			
Expéditeur / Shipper: _____		Transporteur / Carrier: _____		Date: _____		Date: _____					
Par / For: _____		Par / For: _____		Par / For: _____		Par / For: _____					

INDIQUEZ PAR UN "X" SI LA QUANTITÉ REÇUE NE PEUT ÊTRE VÉRIFIÉE

Beauce (418) 227-3390 Montréal (514) 521-1131 Québec Adm.: (418) 681-0575 Quid.: (418) 681-4111 Rimouski (418) 724-4050 Ottawa (Ont.) (819) 663-7717 Gatineau (819) 663-7717 Saguenay-Lac St-Jean (418) 643-9488 Toronto (905) 565-1511 New Richmond (418) 392-4510 Moncton (506) 859-6120

CONNAISSANCE

1. Comme requis par une loi ou un règlement, un connaissement doit être établi pour chaque chargement conformément aux dispositions des présentes.

CONDITIONS DE TRANSPORT

1. Responsabilité du transporteur
Le transporteur des marchandises décrites au connaissement est responsable de la perte ou du dommage des marchandises acceptées par lui ou son représentant, sous réserve des stipulations ci-après.

2. Responsabilité du transporteur initial et du transporteur de destination
Lorsque des transporteurs successifs transportent un même chargement, le transporteur qui émet le connaissement (plénier ou après le transporteur initial) et celui qui assume la responsabilité de livrer les marchandises au consignataire (plénier ou après le transporteur de destination) sont, en plus des autres responsabilités dont ils peuvent être tenus, au prorata du prorata Contrat, responsables de la perte ou du dommage des marchandises en possession d'un autre transporteur auxquelles sont ou ont été émises et qui n'est pas expressément dérogé.

3. Récupération après des transporteurs successifs
Le transporteur initial ou le transporteur de destination, suivant le cas, a le droit de se faire rembourser par tout autre transporteur auquel les biens ont été ou sont remis, la valeur de la perte ou du dommage qu'il peut être appelé à payer parce que les marchandises ont été perdues ou endommagées alors qu'elles étaient en possession d'un autre transporteur.

4. Recours de l'expéditeur et du consignataire
L'un article 10 à 13 ne peuvent avoir pour effet d'empêcher l'expéditeur ou un consignataire d'obtenir des dommages-intérêts de quelque transporteur.

5. Exceptions
Pour les marchandises décrites au connaissement, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard attribuable à un cas de force majeure, à des émeutes ou à des émeutes de foules, à des actes de Dieu, à des grèves, à des obstacles ou à une impossibilité matérielle, aux marchandises, à la nature ou à un manquement de l'expéditeur, du propriétaire ou du consignataire, aux actes d'un roi, à une mise en quarantaine ou à des pertes dans le poids de graine, de semences, ou de toute autre nature, jusqu'à un phénomène naturel.

6. Retard
Aucun transporteur n'est tenu de transporter au moyen d'un véhicule particulier ou de livrer des marchandises à temps sur un marché particulier ou à d'autres conditions que sont les modalités d'expédition négatives, à moins qu'un accord figurant sur le connaissement n'ait été ratifié par les parties contractantes.

7. Achèvement par le transporteur
Lorsque par nécessité physique, le transporteur fait achever les marchandises par un moyen de transport autre qu'un véhicule immatriculé pour le transport contre rémunération, sa responsabilité est la même que si la totalité du transport avait été assurée par un tel véhicule.

8. Arrêt en cours de route
Lorsque des marchandises sont arrêtées et retenues en transit, à la demande de la personne habilitée à le faire, lesdites marchandises sont retenues au risque de cette personne.

9. Détermination de la valeur
A moins d'autre mention, le montant maximal peut être déterminé à l'expéditeur pour toute perte ou dommage aux marchandises, qu'il y ait ou non des déclarations, à la valeur déclarée, calculée uniquement sur la partie payée ou endommagée de l'expédition.

10. Responsabilité maximale
A moins d'autre mention, 4,41 par kilogramme/2005 livre représente la limite maximale de la valeur déclarée par l'expéditeur pour les marchandises transportées sans paiement connaissement. L'expéditeur reconnaît qu'il est, à la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages ou endommagement de la partie payée ou endommagée de l'expédition.

11. Risques supportés par l'expéditeur
Si les marchandises sont transportées sans paiement connaissement, l'expéditeur reconnaît qu'il est, à la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages ou endommagement de la partie payée ou endommagée de l'expédition.

12. Avis de réclamation
Le transporteur n'est responsable de la perte, du dommage ou de retard aux marchandises transportées, qu'il soit déclaré au connaissement, qu'à la condition qu'un avis soit présenté l'origine des marchandises, leur destination, leur date d'expédition et le montant approximatif déclaré en expédition de la partie, des dommages ou du retard, ne soit signifié au transporteur initial ou au transporteur de destination, dans les délais indiqués dans la présente section, ou dans le cas de non-livraison, dans un délai de neuf (9) mois suivant la date de livraison des marchandises, ou dans le cas de la présentation de la réclamation finale accompagnée d'une preuve de paiement des frais de transport doit être soumise au transporteur dans un délai de neuf (9) mois suivant la date de l'expédition.

13. Articles de très grande valeur
Nul transporteur n'est tenu de transporter des documents, des espèces ou tout autre article de très grande valeur à moins que n'ait été accordé une autorisation écrite et écrite. Si de telles marchandises sont transportées sans autorisation écrite et écrite, lesdites marchandises ne sont pas couvertes par le connaissement, la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages ne peut être engagée au-delà de la limite maximale établie à l'article 10.

14. Frais de transport
a) Si le transporteur frappe, les frais de transport et tous les autres frais légitimement encourus à l'égard des marchandises doivent être payés par le transporteur. Si de telles marchandises sont transportées sans autorisation écrite et écrite, lesdites marchandises ne sont pas couvertes par le connaissement, la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages ne peut être engagée au-delà de la limite maximale établie à l'article 10.

15. Marchandises dangereuses
Cesquels qu'ils soient, les marchandises dangereuses, ou d'autres articles dangereux, sans avoir préalablement fait connaître au transporteur la nature exacte du chargement de la forme prescrite par une loi ou un règlement, doit indiquer le transporteur pour toute perte, dommage ou retard qu'il en résulte, et ces articles peuvent être exposés aux frais et risques de l'expéditeur.

16. Marchandises non-livrées
Si, sans qu'il y ait faute du transporteur, les marchandises ne peuvent être livrées, le transporteur doit immédiatement aviser l'expéditeur et le consignataire que la livraison n'a pas été faite et doit demander des instructions sur la façon de disposer des marchandises.

17. Retard de biens
Si le transporteur a donné l'avis de non-livraison des marchandises conformément à l'article 16(a), et s'il n'a reçu aucune instruction sur la façon de disposer dans les dix (10) jours qui suivent la date de l'avis, il peut retourner à l'expéditeur, et aux frais de ce dernier, toutes les marchandises non-livrées pour lesquelles il n'a rien eu à sa charge.

18. Modifications
Sous réserve de l'article 16, toute limitation de la responsabilité du transporteur ainsi que toute modification, addition ou nature qui figurent au connaissement doivent être indiqués et notifiés par l'expéditeur ou son représentant, et par le transporteur initial ou son représentant, sous peine de nullité.

19. Poids de l'expédition
L'expéditeur est responsable de l'exactitude des poids déclarés et il doit les inscrire au connaissement. Dans les cas où le poids réel de l'expédition ne correspondrait pas avec le poids déclaré sur le connaissement, le transporteur fera ses conditions ou d'empêcher.

20. Marchandises payables à la livraison
a) Le transporteur ne doit livrer un chargement payable à la livraison qu'une fois ce dernier intégralement payé.
b) À moins que l'expéditeur ne donne des instructions contraires sur le connaissement, les frais de recouvrement et de paiement des sommes payées à la livraison seront à la charge du consignataire.

21. Contrôle des palettes
Le consignataire sera pas responsable des palettes à moins qu'un connaissement de palettes, inscrit au titre de 2% par mois (2% par année).

22. Sans Restriction LA PORTÉE DE L'ARTICLE 2065, ALINÉA DU CODE CIVIL DU QUÉBEC, l'expéditeur s'engage à indemniser le transporteur conformément, à compter de toute date à partir de laquelle les frais de recouvrement et de paiement des sommes payées à la livraison sont journaliers et non préconisés contre ledit transporteur pour surcharge totale des poids réels résultant de ses propres ou bien transporté ou de l'omission insuffisance, ou inexactitude des déclarations de l'expéditeur relativement au bien transporté.

23. Garantie de paiement des frais de transport
Dans le cas où les frais de transport sont payables par un tiers autre que le consignataire, l'expéditeur garantit explicitement le paiement des frais légaux de transport attribuables à l'expédition si les tiers font défaut.

BILL OF LADING

1. A Bill of Lading shall be completed as provided herein for each shipment.
2. On each article covered by the Bill of Lading, there shall be plainly marked thereon by the consignor, the name of the consignee and the destination thereof. This requirement does not apply in cases where the shipment is from one consignor to one consignee and constitutes a truckload shipment.
3. The Bill of Lading shall be signed in full (not initialed), by the consignor and by the carrier as an acceptance of all terms and conditions contained therein.
4. At the option of the carrier a waybill may be prepared by the carrier and the waybill shall bear the same number and other positive means of identification as the original Bill of Lading. Under no circumstances shall the waybill replace the original Bill of Lading.

CONDITIONS OF CARRIAGE

1. Liability of Carrier
The carrier of the goods herein described is liable for any loss of or damage to goods accepted by him or his agent except as hereinafter provided.
2. Liability of Originating and Delivering Carriers
Where a shipment is accepted for carriage by more than one carrier, the carrier issuing the Bill of Lading (hereinafter called the originating carrier) and the carrier who assumes responsibility for delivery to the consignee, (hereinafter called the delivering carrier), in addition to any other liability hereunder, are liable for any loss of or damage to the goods while they are in the custody of any other carrier to whom the goods are or have been delivered and from which liability the other carrier is not released.

3. Recovery from Connecting Carrier
The originating carrier or the delivering carrier, as the case may be, is entitled to recover from any other carrier to whom the goods are or have been delivered the amount of the loss or damage that the originating carrier or the delivering carrier, as the case may be, may be required to pay hereunder resulting from loss of or damage to the goods while they were in the custody of such other carrier when shipments are interlined between carriers, settlement of concealed damage claims shall be prorated on the basis of revenues received. Nothing in articles 2 or 3 dispenses a consignor or consignee of any rights he may have against any carrier.

4. Exceptions from Liability
The carrier will not be liable for loss, damage or delay to any of the goods described in the Bill of Lading caused by an Act of God, the Queen's or public enemies, riot, strike, a defect or inherent vice in the goods, the act or default of the consignor, carrier or consignee, authority of law, quarantine or differences in weights of grain, seed, or other commodities caused by natural shrinkage.

5. Delay
No carrier is bound to transport the goods by any particular vehicle or in time for any particular market or otherwise than with due dispatch, unless by agreement specifically endorsed on the Bill of Lading and signed by the parties thereto.

6. Routing by Carrier
The carrier may, if and as he may deem necessary where the carrier forwards the goods by a conveyance that is not a licensed for hire vehicle, the liability of the carrier is the same as though the entire carriage were by licensed for hire vehicle.

7. Storage in Transit
Where goods are shipped and held in transit at the request of the party entitled to so request, the goods are held at the risk of that party.

8. Valuation
Subject to article 10, the amount of any loss or damage for which the carrier is liable, whether or not the loss or damage results from negligence, shall be computed on the basis of:
a) the value of the goods at the place and time of shipment including the freight and other charges if paid, or
b) where a value lower than that referred to in paragraph a) has been represented in writing by the consignor or has been agreed upon, such lower value shall be the maximum liability.

9. Maximum Liability
If no other amount is declared, \$4.41 per kilo/\$2.00 per pound represents the maximum value declared by the shipper for the goods described in the present bill of lading and the shipper acknowledges that in case of loss, the liability of the carrier will not exceed such declared valuation, calculated solely on the net or damaged portion of the shipment.

10. Consignor's Risk
Where it is agreed that the goods are carried at the risk of the consignor of the goods, such agreement covers only such risks as are necessarily incidental to transportation and the agreement shall not relieve the carrier from liability for any loss or damage or delay which may result from any negligent act or omission of the carrier, his agents or employees and the burden of proving absence from negligence shall be on the carrier.

11. Notice of Claim
No carrier is liable for loss, damage or delay to any goods carried under the Bill of Lading unless notice thereof setting out particulars of the origin, destination and date of shipment of the goods and the estimated amount claimed in respect of such loss, damage or delay is given in writing to the originating carrier or the delivering carrier with sixty (60) days after the delivery of the goods, or in the case of failure to make delivery, within ninety (90) days from the date of shipment.

12. Freight Charges
The first statement of the claim must be filed within nine (9) months from the date of shipment together with a copy of the paid freight bill.

13. Articles of Extraordinary Value
No carrier is bound to carry any documents, specie or any articles of extraordinary value unless by a special agreement to do so. If such goods are carried without a special agreement and the return of the goods is not disclosed hereon, the carrier shall not be liable for any loss or damage in excess of the maximum liability stipulated in article 10 above.

14. Freight Charges
It required by the carrier the freight and all other lawful charges accruing on the goods shall be paid before delivery and if upon inspection it is ascertained that the goods shipped are not those described in the Bill of Lading the freight charges must be paid upon the goods actually shipped, with any additional charges lawfully payable thereon.

15. Dangerous Goods
Every person, whether as principal or agent, shipping explosive or dangerous goods without previous full disclosure to the carrier as required by law, shall indemnify the carrier against all loss, damage or delay caused thereby, and such goods may be warehoused at the consignor's risk and expense.

16. Undelivered Goods
Where, through no fault of the carrier, the goods cannot be delivered, the carrier shall immediately give notice to the consignor and consignee that delivery has not been made, and shall request disposal instructions.
a) the goods may be stored in the warehouse of the carrier, subject to a reasonable charge for storage, or
b) provided that the carrier has notified the consignor of his intention, the goods may be removed to, and stored in, a public or licensed warehouse, at the expense of this consignor, without liability on the part of the carrier, and subject to a lien for all freight and other lawful charges, including a reasonable charge for storage.

17. Return of Goods
Where notice has been given by the carrier pursuant to article 16(a), and no disposal instructions have been received within ten (10) days from the date of such notice, the carrier may return to the consignor, at the consignor's expense, all undelivered shipments for which such notice has been given.

18. Alterations
Subject to article 16, any limitation on the carrier's liability on the Bill of Lading, and any alteration, or addition or erasure in the Bill of Lading shall be signed or initialed by the consignor or his agent and the originating carrier or his agent and unless so acknowledged shall be without effect.

19. Weights
It shall be the responsibility of the consignor to show correct shipping weights of the shipment on the Bill of Lading. Where the actual weight of the shipment does not agree with the weight shown on the Bill of Lading, the weight shown thereon is subject to correction by the carrier.

20. C.O.D. Shipments
a) A carrier shall not deliver a C.O.D. shipment unless payment is received in full.
b) The charge for collecting and remitting the amount of C.O.D. bills for C.O.D. shipments must be collected from the consignee unless the consignor has otherwise so indicated and instructed on the Bill of Lading.
c) A carrier shall remit all C.O.D. monies to the consignor or person designated by him within fifteen (15) days after collection.
d) A carrier shall keep all C.O.D. monies separate from the other revenues and funds of his business in a separate trust fund or account.



21. Payment Warrant on Transport Charges
In cases where transport charges are payable by a third party other than the shipper or the consignee, the shipper explicitly guarantees payment of legal fees for transport assignable to the shipper if the third party fails to pay.

22. Unpaid Probit
Unpaid probit over 30 days after the date of the weekly statement bears interest at the rate of 2% per month (24% per annum).

23. WITHOUT RESTRICTING SECTION 2055 OF THE QUEBEC CIVIL CODE, the shipper undertakes to reimburse the carrier, namely, the amount of any and all costs as well as legal and extra-legal fees related to any condemnation which should be pronounced against the carrier from overloading on bill weight as well as on safe weight resulting from an inherent defect in the property or any omission, delay and/or inaccuracy in the shipper's declarations as to the property carried.

24. Payment warranty on transport charges
In cases where transport charges are payable by a third party other than the shipper or the consignee, the shipper explicitly guarantees payment of legal fees for transport assignable to the shipper if the third party fails to pay.

**CONNAISSANCE NON NEGOCIABLE NO DE CONN. :
BILL OF LADING NOT NEGOTIABLE B/L NO. :**

1. EXPÉDITEUR OU AGENT (NOM & ADRESSE) / CONSIGNOR OR AGENT (NAME & ADDRESS)		2. NOM C/PTE EXPÉDITEUR / CONSIGNOR'S ACCT. NO.		3. DATE J. D. M. A. Y.		4. NO. RÉF. EXPÉDITEUR / CONSIGNOR'S REF. NO.	
AD. /ADD. : RUE / STREET		5. NOM DU TRANSPORTEUR / NAME OF CARRIER		6. NO. RÉF. DU TRANSPORTEUR / CARRIER'S REF. NO.		 1117, RUE ST-JOSEPH VALCOURT (QUÉBEC) J0E 2L0 NIR : R5057878 TÉL. : (450)532-2277 1-800-263-2367 FAX : (450)532-2279 COURRIEL : VALTRANS@COOPTEL.QC.CA	
ORIG. : VILLE / CITY PROV. CODE POSTAL CODE		7. CONSIGNATAIRE (NOM & ADRESSE) / CONSIGNEE (NAME & ADDRESS)		8. REÇU AU POINT D'ORIGINE, À LA DATE ET DE L'EXPÉDITEUR MENTIONNÉ AUX PRÉSENTES LES MARCHANDISES CI-APRÈS DÉCRITES EN BON ÉTAT APPARENT (LE CONTENU DES COLIS ET SA CONDITION ÉTAT INCONNUS) MARQUÉES, CONTRÉSIGNÉES ET DESTINÉES TEL QUE CI-APRÈS MENTIONNÉ. QUE LE TRANSPORTEUR CONSENT À TRANSPORTER ET À DÉLIVRER À LEUR CONSIGNATAIRE AU POINT DE DESTINATION SI CE POINT SE TROUVE SUR LA ROUTE QUEL EST AUTORISÉ À DESSERVIR. SINON, À FAIRE TRANSPORTER ET DÉLIVRER PAR UN AUTRE TRANSPORTEUR AUTORISÉ À CE FAIRE ET CE AU TAUX ET À LA CLASSIFICATION EN VIGUEUR À LA DATE DE L'EXPÉDITION. IL EST MUTUELLEMENT CONVENU QUE CHAQUE TRANSPORTEUR TRANSPORTANT LES DITES MARCHANDISES EN TOUT ET EN PARTIE SUR LE PARCOURS ENTIER OU UN PORTION QUELCONQUE DE LUI JUSQU'À DESTINATION ET QUE TOUT INTÉRESSÉ À LADITE EXPÉDITION POUR TOUT SERVICE À EFFECTUER EN VERTU DES PRÉSENTES EST SUJET À TOUTES LES CONDITIONS IMPRIMÉES OU ÉCRITES NON PROHIBÉES PAR LA LOI, INCLUANT LES CONDITIONS CONTENUES AU VERSO DES PRÉSENTES QUI SONT ACCEPTÉES PAR L'EXPÉDITEUR LUI-MÊME ET SES AYANTS DROIT.		RECEIVED AT THE POINT OF ORIGIN ON THE DATE SPECIFIED, FROM THE CONSIGNOR MENTIONED HEREIN. THE PROPERTY HEREIN DESCRIBED IN APPARENT GOOD ORDER, EXCEPT AS NOTED (CONTENTS AND CONDITIONS OF CONTENTS OF PACKAGE UNKNOWN MARKED, CONSIGNED AND DESTINED AS INDICATED BELOW, WHICH THE CARRIER AGREES TO CARRY AND DELIVER TO THE CONSIGNEE AT THE SAID DESTINATION. IF ON ITS OWN AUTHORIZED ROUTE OR OTHERWISE TO CAUSE TO BE CARRIED BY ANOTHER CARRIER ON THE ROUTE TO SAID DESTINATION, SUBJECT TO THE RATES AND CLASSIFICATION IN EFFECT ON THE DATE OF SHIPMENT. IT IS MUTUALLY AGREED, AS TO EACH CARRIER OF ALL OR ANY OF THE GOODS OVER ALL OR ANY PORTION OF THE ROUTE TO DESTINATION, AND AS TO EACH PARTY OF ANY TIME INTERESTED IN ALL OR ANY OF THE GOODS, THAT EVERY SERVICE TO BE PERFORMED HEREUNDER SHALL BE SUBJECT TO ALL THE CONDITIONS NOT PROHIBITED BY LAW, WHETHER PRINTED OR WRITTEN, INCLUDING CONDITIONS ON BACK HEREOF, WHICH ARE HEREBY AGREED BY THE CONSIGNOR AND ACCEPTED FOR HIMSELF AND HIS ASSIGNS.	
TELEPHONE :		AD. /ADD. : RUE / STREET		DESTINATION : VILLE / CITY PROV. CODE POSTAL CODE		TELEPHONE :	
9. 3E PARTIE / 3RD PARTY		10. VALEUR DÉCLARÉE / DECLARED VALUATION				\$	
AD. /ADD. : RUE / STREET		11. DIMENSIONS _____ X _____ X _____		12. CUBAGE		13. NO. DU VÉHICULE * / VEHICLE NO. *	
ORIG. : VILLE / CITY PROV. CODE POSTAL CODE		14. NOMBRE ET TYPE DE PAQUETS / NUMBER & TYPE OF PACKAGES		15. DESCRIPTION DES MARCHANDISES, MARQUES ET PARTICULARITÉS / PARTICULARS OF GOODS, BRANDS AND EXCEPTIONS		16. POIDS / WEIGHT	
TELEPHONE :		17. TAUX / RATE		18. MONTANT / AMOUNT		19. FRAIS DE TRANSPORT / FREIGHT CHARGES À PERCEVOIR / COLLECT <input type="checkbox"/>	
						PAYÉS D'AVANCE / PREPAID <input type="checkbox"/>	
						3E PARTIE / 3RD PARTY <input type="checkbox"/>	
						LES FRAIS SERONT À PERCEVOIR À MOINS D'AVIS CONTRAIRE / FREIGHT CHARGES WILL BE COLLECT UNLESS MARKED PREPAID	
						20. S'IL Y A UN RISQUE DE L'EXPÉDITEUR, INDIQUEZ-LE ICI / IF AT CONSIGNOR'S RISK, WRITE OR STAMP HERE	
						21. ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT / C.O.D. SHIPMENT	
						FRAIS DE RECOURS / COLLECTION CHARGES	
						À PERCEVOIR / COLLECT <input type="checkbox"/>	
						PAYÉS D'AVANCE / PREPAID <input type="checkbox"/>	
22. ENTENTE SPÉCIALE ENTRE L'EXPÉDITEUR ET LE TRANSPORTEUR, Y FAIRE RÉFÉRENCE / SPECIAL AGREEMENT BETWEEN SHIPPER AND CARRIER, ADVISE HERE. 		23. AVIS DE RÉCLAMATION / NOTICE OF CLAIM		A) LE TRANSPORTEUR N'EST RESPONSABLE DE PERTES, DE DOMMAGES OU DE RETARDS AUX MARCHANDISES TRANSPORTÉES QUI SONT DÉCRITES AU CONNAISSANCE, QU'À LA CONDITION QU'UN AVIS ÉCRIT PRÉCISANT L'ORIGINE DES MARCHANDISES, LEUR DESTINATION, LEUR DATE D'EXPÉDITION ET LE MONTANT APPROXIMATIF RÉCLAMÉ EN RÉPARATION DE LA PERTE, DES DOMMAGES OU DU RETARD NE SOIT SIGNIFIÉ AU TRANSPORTEUR INITIAL OU AU TRANSPORTEUR DE DESTINATION, DANS LES SOIXANTE (60) JOURS SUIVANT LA DATE DE LIVRAISON DES MARCHANDISES OU DANS LES CAS DE NON-LIVRAISON, DANS UN DÉLAI DE NEUF (9) MOIS SUIVANT LA DATE D'EXPÉDITION.		B) LA PRÉSENTATION DE LA RÉCLAMATION FINALE ACCOMPAGNÉE D'UNE PRELÈVE DU PAIEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT DOIT ÊTRE SOUMISE AU TRANSPORTEUR DANS UN DÉLAI DE NEUF (9) MOIS SUIVANT LA DATE D'EXPÉDITION.	
		A) NO CARRIER IS LIABLE FOR LOSS, DAMAGE OR DELAY TO ANY GOODS CARRIED UNDER THE BILL OF LADING UNLESS NOTICE THEREOF, SETTING OUT PARTICULARS OF THE ORIGIN, DESTINATION AND DATE OF SHIPMENT OF THE GOODS AND THE ESTIMATED AMOUNT CLAIMED IN RESPECT OF SUCH LOSS, DAMAGE OR DELAY IS GIVEN IN WRITING TO THE ORIGINATING CARRIER OR THE DELIVERING CARRIER WITHIN SIXTY (60) DAYS AFTER THE DELIVERY OF THE GOODS OR, IN THE CASE OF FAILURE TO MAKE DELIVERY, WITHIN NINE (9) MONTHS FROM THE DATE OF SHIPMENT.		B) THE FINAL STATEMENT OF THE CLAIM MUST BE FILED WITHIN NINE (9) MONTHS FROM THE DATE OF SHIPMENT TOGETHER WITH A COPY OF THE PAID FREIGHT BILL.		P \$ S \$ L \$ / \$ C \$ O \$ D \$	
		N.B. VEUILLEZ PRENDRE CONNAISSANCE DES CONDITIONS AU VERSO, QUI SONT ACCEPTÉES PAR LES PRÉSENTES. / N.B. NOTE CAREFULLY CONDITIONS ON BACK HEREOF ARE HEREBY ACCEPTED.		24. A L'ARRIVÉE * / INBOUND \$		25. AU-DELA * / BEYOND \$	
28. EXPÉDITEUR / CONSIGNOR		29. TRANSPORTEUR / CARRIER		30. CONSIGNATAIRE / CONSIGNEE		27. AUTRES (PRÉCISEZ) * / OTHERS (SPECIFY) *	
DATE		DATE		DATE		TOTAL \$	
PAR / PER		PAR / PER		PAR / PER		31. TOTAL DES FRAIS * / TOTAL CHARGES * \$	

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

32. SANS RESTREINDRE LA PORTÉE DE L'ARTICLE 2055 ALINÉA DU CODE CIVIL DU QUÉBEC, L'EXPÉDITEUR S'ENGAGE À REMBOURSER AU TRANSPORTEUR NOMMÉMENT, LE MONTANT DE TOUTE AMENDE AINSI QUE LES FRAIS ET HONORAIRES JUDICIAIRES ET EXTRA-JUDICIAIRES Y RELATIFS QUANT À TOUTE CONDAMNATION QUI POURRAIT ÊTRE PRONONCÉE CONTRE LEDIT TRANSPORTEUR POUR SURCHARGE TOTALE ET / OU AXIALE RESULTANT DU VICE PROPRE DU BIEN TRANSPORTÉ OU DE L'OMISSION, INSUFFISANCE OU INEXACTITUDE DES DÉCLARATIONS DE L'EXPÉDITEUR RELATIVEMENT AU BIEN TRANSPORTÉ.

WITHOUT RESTRICTING SUBSECTION 1 OF SECTION 2055 OF THE QUÉBEC CIVIL CODE, THE SHIPPER UNDERTAKE TO REIMBURSE THE CARRIER, NAMELY, THE AMOUNT OF ANY FINE AND COSTS AS WELL AS LEGAL AND EXTRA-LEGAL FEES RELATED TO ANY CONDEMNATION WHICH COULD BE PRONOUNCED AGAINST THE CARRIER FROM OVERLOADING ON TOTAL WEIGHT AS WELL AS ON ??? WEIGHT RESULTING OF AN INHERENT DEFECT IN THE PROPERTY OR ANY OMISSION DEFICIENCY OR INACCURACY IN THE SHIPPER'S DECLARATIONS AS TO THE PROPERTY CARRIED.

33. VALIDITÉ DU CONNAISSEMENT. EN APOSSANT LEUR SIGNATURE AU BAS DU CONNAISSEMENT, LES PARTIES DÉCLARENT AVOIR PRIS CONNAISSANCE DE TOUTS LES TERMES ET CONDITIONS DE REPERTOIRE NO. 1 DE L'ASSOCIATION DE CAMIONNAGE DE QUÉBEC, SISE AU 6450 DE LA RUE NOTRE-DAME OUEST DE MONTREAL QUÉBEC, RECONNAISSANT QU'ILS FONT PARTIE INTEGRANTS DU PRESENT CONNAISSEMENT ET QU'ILS LES ACCEPTENT.

VALIDITY OF THE BILL OF LADING. BY SINGING THE BILL OF LADING, THE PARTIES ACKNOWLEDGE ALL THE TERMS AND CONDITIONS DESCRIBED IN THE DIRECTORY NO. 1 OF THE QUEBEC TRUCKING ASSOCIATION, LOCATED AT 6450 WEST NOTRE-DAME STREET, MONTREAL, QUÉBEC, ACKNOWLEDGING THAT THEY ARE PART OF THE PRESENT BILL OF LADING AND THAT THEY ACCEPT THEM.

34. AVIS DE RÉCLAMATION. AUCUNE ACTION NE SERA RECEVABLE CONTRE LE TRANSPORTEUR À MOINS QU'UN AVIS ECRIT DE RECLAMATION NE LUI AIT ÉTÉ PREALABLEMENT DONNÉ, DANS LES SOIXANTE (60) JOURS À COMPTER DE LA DELIVRANCE DU BIEN, QUE LA PERTE SURVENUE SOIT APPARENTE OU NON, OU S'IL NE LUI A PAS ÉTÉ DELIVRÉ, DANS LES NEUF (9) MOIS À COMPTER DE LA DATE DE SON EXPÉDITION. AUCUN AVIS N'EST NECESSAIRE SI L'ACTION EST INTENTÉE DANS CE DELAI.

NOTICE OF CLAIM. NO ACTION IS ADMISSIBLE AGAINST THE CARRIER UNLESS A NOTICE OF CLAIM IS PRIORITY GIVEN TO THE CARRIER IN WRITING WITHIN SIXTY (60) DAYS AFTER THE DELIVERY OF THE PROPERTY, WHETHER OR NOT, THE LOSS IS APPARENT, OR IF THE PROPERTY IS NOT DELIVERED, WITHIN NINE (9) MONTHS AFTER THE DATE ON WHICH IT WAS SENT. NO NOTICE IS REQUIRED IF THE ACTION IS BROUGHT WITHIN THAT TIME.

35. INTÉRÊT SUR FACTURES EN SOUFFRANCE. UN INTÉRÊT DE 2% PAR MOIS (24% PAR ANNEE) POURRA ÊTRE PERÇU. À TITRE DE FRAIS D'ADMINISTRATION SUR TOUTE FACTURE EN SOUFFRANCE.

INTEREST ON OVERDUE ACCOUNTS. A FEE OF 2% PER MONTH (24% PER ANNUM) IS APPLICABLE, AS ADMINISTRATION FEE ON ANY OVERDUE ACCOUNT.

36. IL APPARTIENT À L'EXPÉDITEUR DE S'ASSURER QUE CHACUN DES ARTICLES MENTIONNÉS DANS LE CONNAISSEMENT EST CLAIEMENT ET DISTINGUEMENT IDENTIFIÉ PAR LE NOM DU CONSIGNATAIRE ET PAR SA DESTINATION. CETTE DISPOSITION NE S'APPLIQUE PAS DANS LE CAS D'UNE EXPÉDITION N'IMPLIQUANT QU'UN EXPÉDITEUR ET UN CONSIGNATAIRE ET LORSQUE L'EXPÉDITION CONSTITUE UNE CHARGE COMPLÈTE.

ON EACH ARTICLE COVERED BY THE STRIPPER THERE MUST BE PLAINLY MARKED THEREON BY THE SHIPPER THE NAME OF CONSIGNEE AS WELL AS ITS DESTINATION THEREOF. THIS DISPOSITION DOES NOT APPLY EXCEPT WHEN A SHIPMENT IS FROM ONE SHIPPER TO ONE CONSIGNEE AND CONSTITUTE A COMPLEMENT SHIPMENT.

37. LE TRANSPORTEUR PEUT PRÉPARER UNE FACTURE DE TRANSPORT SÉPARÉE POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES. LA FACTURE DE TRANSPORT DOIT AVOIR LE MÊME NUMÉRO ET LA MÊME IDENTIFICATION QUE LE CONNAISSEMENT.

EN AUCUNE FAÇON ET EN AUCUN TEMPS LA FACTURE DE TRANSPORT NE PEUT REMPLACER LA FACTURE DE CONNAISSEMENT ORIGINAL.

A SEPARATE FREIGHT BILL FOR MERCHANDISE TRANSPORTED MAY BE PREPARED BY THE CARRIER AND MUST CONTAIN THE SAME NUMBER AND OTHER POSITIVE MEANS OF IDENTIFICATION AS THE ORIGINAL BILL OF LADING.

UNDER NO CIRCUMSTANCES SHALL THE FREIGHT BILL REPLACE THE ORIGINAL BILL OF LADING.

CONDITIONS DE TRANSPORT

38. TOUTE LIMITE DE RESPONSABILITÉ APPLICABLE AU TRANSPORTEURS EN ACCORD AVEC LES DISPOSITIONS DU PRESENT CONNAISSEMENT S'APPLIQUE DE LA MÊME MANIÈRE AUX EMPLOYÉS, AGENTS, REPRESENTANTS ET AYANT DROIT DE CE TRANSPORTEUR.

ALL LIMITS OF LIABILITY APPLICANT TO THE CARRIER IN ACCORDANCE WITH THE STIPULATIONS OF THE PRESENT BILL OF LADING ALSO APPLY IN THE SAME MANNER TO THE EMPLOYEES, AGENTS, REPRESENTATIVES AND ASSIGNS OF THIS CARRIER.

39. ARRÊTS EN COURS DE TRANSIT. LORSQUE LES MARCHANDISES SONT ARRÊTÉES ET RETENUES EN TRANSIT, SUR LES INSTRUCTIONS DE LA PERSONNE HABILITÉE À LE FAIRE, LES OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR SONT CELLES D'UN DÉPOSITAIRE À TITRE GRATUIT.

INTERRUPTIONS OF MOVEMENTS. WHEN MERCHANDISE IS STOPPED AND RETAINED IN TRANSIT, AT THE REQUEST OF THE PARTY ENTITLED TO SO REQUEST, THE OBLIGATIONS OF THE CARRIER ARE THOSE OF A DEPOSITORY BY GRACIOUS STATUS.

40. MARCHANDISES PAYABLES À LA LIVRAISON

A) LE TRANSPORTEUR NE DOIT LIVRER UN CHARGEMENT PAYABLE À LA LIVRAISON QU'UNE FOIS CE DERNIER PAYÉ INTÉGRALEMENT.

B) À MOINS D'INSTRUCTIONS CONTRAIRES DONNÉES PAR L'EXPÉDITEUR DANS LE CONNAISSEMENT, LES FRAIS DE RECOURS ET DE VIREMENT DE SOMMES PAYÉES À LA LIVRAISON SERONT À PERCEVOIR DE LA PART DU CONSIGNATAIRE.

C) LE TRANSPORTEUR DOIT VERSER À L'EXPÉDITEUR OU À SON REPRESENTANT LES SOMMES PAYÉES À LA LIVRAISON DANS LES QUINZE (15) JOURS SUIVANTS LA DATE DE LEUR RECOURS.

D) LE TRANSPORTEUR DOIT SÉPARER LES SOMMES PAYÉES À LA LIVRAISON DES AUTRES RECETTES ET FONDS DE SON ENTREPRISE EN LES CONSERVANT DANS UN COMPTE EN FIDEICOMMIS DISTINCT.

E) LE TRANSPORTEUR DOIT INDIQUER SÉPARÉMENT, DANS SA CÉDULE DE TAUX, LES FRAIS DE RECOURS ET LES VIREMENTS DE SOMMES PAR LES CONSIGNATAIRES.

C.O.D. SHIPMENTS
A) A CARRIER SHALL NOT DELIVER A COD SHIPMENT UNLESS PAYMENT IS RECEIVED IN FULL.

B) THE CHARGE FOR COLLECTING AND REMITTING THE AMOUNT OF COD BILLS FOR COD SHIPMENTS MUST BE COLLECTED FROM THE CONSIGNEE UNLESS THE SHIPPER HAS OTHERWISE SO INDICATED AND INSTRUCTED ON THE BILL OF LADING.

C) A CARRIER SHALL REMIT COD MONIES TO THE SHIPPER OR PERSON DESIGNATED BY HIM WITHIN FIFTEEN (15) DAYS AFTER COLLECTION.

D) A CARRIER SHALL KEEP ALL COD MONIES SEPARATE FROM OTHER REVENUES AND FUNDS OF HIS BUSINESS IN A SEPARATE TRUST FUND OR ACCOUNT.

E) A CARRIER SHALL INCLUDE AS A SEPARATE ITEM IN HIS SCHEDULE OF RATE THE CHARGES FOR COLLECTING AND REMITTING MONEY PAID BY CONSIGNEE.

41. ARBITRAGE. TOUT DIFFÉRENT OU LITIGE POUR UNE SOMME ÉGALE OU INFÉRIEURE À VINGT-CINQ MILLE DOLLARS (25000\$) QUI VIENDRAIT À SE PRODUIRE À LA SUITE OU À L'OCCASION DU PRESENT CONTRAT SERA TRANCHÉ DÉFINITIVEMENT SOUS L'EGIDE DE L'INSTITUT D'ARBITRAGE DU QUÉBEC INC. PAR VOIE D'ARBITRAGE ET À L'EXCLUSION DES TRIBUNAUX, CONFORMÉMENT À SON RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'ARBITRAGE COMMERCIAL DE TRANSPORT EN VIGUEUR AU MOMENT DE LA SIGNATURE DE CE CONTRAT ET AUQUEL LES PARTIES DÉCLARENT ADHÉRER.

TOUTE DEMANDE D'ARBITRAGE SERA ADRESSÉE À L'ATTENTION DU PRÉSIDENT DE L'INSTITUT D'ARBITRAGE DE QUÉBEC, SIS AU 444 DE LA RUE STE-CATHERINE OUEST, À MONTREAL QUÉBEC.

ARBITRATION. ANY DISPUTE FOR AN AMOUNT OF TWENTY FIVE THOUSAND DOLLARS (\$25000) OR LESS WHICH MAY ARISE IN THE COURSE OF THE FOLLOWING THE PERFORMANCE OF THE PRESENT CONTRACT WILL BE DEFINITELY SETTLED UNDER THE AUSPICES OF THE INSTITUTE OF ARBITRATION OF QUÉBEC INC. BY MEANS OF ARBITRATION AND TO THE EXCLUSION OF COURSE OF LAW. IN ACCORDANCE WITH THE GENERAL COMMERCIAL TRANSPORTATION ARBITRATION RULES IN FORCE AT THE TIME THIS CONTRACT IS SIGNED AND TO WHICH THE PARTIES DECLARE THEY HAVE ADHERED.

ANY REQUEST FOR ARBITRATION WILL BE ADDRESSED IN CARE OF THE PRESIDENT OF THE INSTITUTE OF ARBITRATION OF QUÉBEC, 444 WEST STE-CATHERINE STREET, MONTREAL, QUÉBEC.

42. SUBORDINATION AU CODE CIVIL DU QUÉBEC. LE PRESENT CONTRAT EST RÉGI PAR LES DISPOSITIONS DU CODE CIVIL DU QUÉBEC.


SUBORDINATION TO THE QUÉBEC CIVIL CODE. THIS CONTRACT IS SUBJECT TO THE DISPOSITIONS OF THE CIVIL CODE OF QUÉBEC.

CONNAISSMENT NON NÉGOCIABLE / NOT NEGOCIABLE

BILL OF LADING S.V.P. Écrire en lettres moulées / Please write in block letters

NO RÉFÉRENCE TRANSPORTEUR
CARRIER'S REFERENCE NO.

DATE

1. EXPÉDITEUR / NOM / NAME _____ ADRESSE / ADDRESS _____ VILLE / CITY _____ PROV. _____ CODE POSTAL _____ TEL. _____ TÉLÉC. / FAX _____ REFERENCE _____ ORIGINE _____		2. TRANSPORTEUR / CARRIER  <input type="checkbox"/> TRANSPORT GASTON NADEAU INC. N.I.R. : R-501938-6 <input type="checkbox"/> TRANSPORT G.N.D. INC. N.I.R. : R-507310-2 <input type="checkbox"/> LE GROUPE J.-F. NADEAU INC. N.I.R. : R-505355-9 850, rue Principale, C.P. 60, Sainte-Mélanie (Québec) J0K 3A0 Sainte-Mélanie : (450) 889-7237 Sans frais: 1-800-363-2757 Fax: (450) 889-8126 info@groupenadeau.com NO UNITÉ(S) / UNIT(S) NO. _____	
3. CONSIGNATAIRE / NOM / NAME _____ ADRESSE / ADDRESS _____ VILLE / CITY _____ PROV. _____ CODE POSTAL _____ TEL. _____ TÉLÉC. / FAX _____ REFERENCE _____ DESTINATION _____		4. <input type="checkbox"/> TIERCE PARTIE / 3RD PARTY <input type="checkbox"/> COURTIER / BROKER NOM / NAME _____ ADRESSE / ADDRESS _____ VILLE / CITY _____ PROV. _____ CODE POSTAL _____ TEL. _____ TÉLÉC. / FAX _____ 5. TRANSPORTEUR CONJOINT INTERLINE _____ TEL. _____ REF. : _____	
6. COURTIER EN DOUANES / CUSTOMS BROKER NOM / NAME _____ TEL. _____ TÉLÉC. / FAX _____ REFERENCE _____		7. FRAIS DE TRANSPORT / FREIGHT CHARGES <input type="checkbox"/> À PERCEVOIR / COLLECT <input type="checkbox"/> TIERCE PARTIE / 3 RD PARTY <input type="checkbox"/> PAYÉS D'AVANCE / PREPAID QUOTE NO. _____ Les frais seront à la charge de l'expéditeur à moins d'avis contraire. Freight charges will be undertaken by shipper unless marked otherwise.	
8. DESCRIPTION DES MARCHANDISES / GOOD'S DESCRIPTION L'expéditeur sera responsable des infractions et des amendes découlant des surcharges totales ou axiales. The shipper will be liable for offences and fines resulting in overloading on total weight as well as per axle weight.			
MORCEAUX / PIECES _____ DESCRIPTION _____ PALETTES / PALLETS _____ DIMENSIONS (L x L x H) / (L x W x H) _____ POIDS / WEIGHT _____		PALETTES EMPILABLES / PALLETS STACKABLE <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> CPC _____ <input type="checkbox"/> LB <input type="checkbox"/> KG _____	
9. TEMP. DEMANDÉE / REQUIRED TEMP. _____ °C <input type="checkbox"/> °F		10. ESPACE REQUIS / SPACE REQUIRED <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> PLEIN / FULL	
11. DÉCLARATION DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES / DANGEROUS GOODS - DESCRIPTION NO DE LA CLASSE / CLASS NO. _____ IDENT. DES MARCHANDISES / GOODS IDENT. _____ PLAQUES REQUISES / PLACARDS REQUIRED _____ TÉL. D'URGENCE / EMERGENCY TEL. _____		12. VALEUR DÉCLARÉE / DECLARED VALUE _____ \$ Biens de grande valeur : À défaut d'autre montant, 4,41\$ par kilogramme (2,00\$ la livre) représente la valeur déclarée par l'expéditeur pour les marchandises décrites au présent connaissement. L'expéditeur reconnaît qu'en cas de perte, la responsabilité du transporteur ne pourra excéder cette valeur déclarée, calculée uniquement sur la partie perdue ou endommagée de l'expédition. Property of great value : If no other amount is declared, 4,41\$ per kilo (2,00\$ per pound) represents the valuation declared by the shipper for the goods described in the present bill of lading. The shipper acknowledges that in case of loss, the liability of the carrier will not exceed such declared valuation, calculated solely on the lost or damaged portion of the shipment.	
13. PAIEMENT SUR LIVRAISON / COLLECT ON DELIVERY _____ \$			
14. TEMPS DE CUEILLETTE ET LIVRAISON / PICK UP AND DELIVERY TIME			
CUEILLETTE / PICK UP ARRIVÉE CHEZ LE CLIENT / ARRIVAL AT CLIENT'S : _____ DÉBUT DE CUEILLETTE / BEGINNING OF PICK UP : _____ FIN DE CUEILLETTE / END OF PICK UP : _____ DÉPART DU CLIENT / DEPARTURE FROM CLIENT'S : _____ ÉTAT APPARENT DES MARCHANDISES / CONDITION OF GOODS <input type="checkbox"/> EN BON ÉTAT / GOOD <input type="checkbox"/> ENDOMMAGÉES / DAMAGED REMARQUES / REMARKS : _____		LIVRAISON / DELIVERY ARRIVÉE CHEZ LE CLIENT / ARRIVAL AT CLIENT'S : _____ DÉBUT DE CUEILLETTE / BEGINNING OF PICK UP : _____ FIN DE CUEILLETTE / END OF PICK UP : _____ DÉPART DU CLIENT / DEPARTURE FROM CLIENT'S : _____ ÉTAT APPARENT DES MARCHANDISES / CONDITION OF GOODS <input type="checkbox"/> EN BON ÉTAT / GOOD <input type="checkbox"/> ENDOMMAGÉES / DAMAGED REMARQUES / REMARKS : _____	
SIGNATURES _____ NOTE: Les signataires reconnaissent que toutes les conditions décrites au recto et verso du présent connaissement font partie de celui-ci et qu'ils les acceptent. The subscribers acknowledge that all conditions stipulated on the face and reverse of the present bill of lading are part of it and hereby accepted.			
15. EXPÉDITEUR OU AGENT / SHIPPER OR AGENT PAR / BY: _____ DATE: _____		16. TRANSPORTEUR / CARRIER PAR / BY: _____ DATE: _____	
		17. CONSIGNATAIRE / CONSIGNEE PAR / BY: _____ DATE: _____	

1. APPLICATION

Les stipulations suivantes s'appliquent au transport des marchandises effectué par tout transporteur public autorisé en vertu de la Loi sur le transport par véhicule moteur (SRC 1970, chapitre M-14), ou par toute législation provinciale, sous réserve des exceptions suivantes :

- transport des biens domestiques usagés,
- transport de bétail;
- transport express de colis et de messagerie par autobus;
- transport de bagages personnels de passager d'autobus;
- transport de toute autre marchandise exemptée par une loi ou une réglementation provinciale.

2. CONNAISSEMENT

- Comme requis par une loi ou un règlement, un connaissance doit être établi pour chaque chargement conformément aux dispositions des présentes.
- Il appartient à l'expéditeur de s'assurer que chacun des articles couverts par le connaissance est clairement et distinctement identifié par le nom du consignataire et par sa destination. Cette disposition ne s'applique pas dans le cas d'une expédition n'impliquant qu'un expéditeur et un consignataire et lorsque l'expédition constitue un chargement complet.
- L'expéditeur et le transporteur, en apposant leur signature sur le connaissance, acceptent de ce fait les conditions de transport qui y figurent.
- Le transporteur peut préparer une feuille de route pour les marchandises transportées. La feuille de route doit porter le même numéro ou la même identification que le connaissance original.

En aucune façon et en aucun temps, la feuille de route ne peut tenir lieu de connaissance original.

3. CONDITIONS DE TRANSPORT

- RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR**
Le transporteur des marchandises décrites au connaissance est responsable de la perte ou du dommage des marchandises acceptées par lui ou son représentant sous réserve des stipulations ci-après.
- RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR INITIAL ET DU TRANSPORTEUR DE DESTINATION**
Lorsque des transporteurs successifs transportent un même chargement, le transporteur qui émet le connaissance (ci-après nommé le transporteur initial) et celui qui assume la responsabilité de livrer les marchandises au consignataire (ci-après nommé le transporteur de destination) sont, en plus des autres responsabilités dont ils peuvent être tenus en vertu du présent contrat, responsables de la perte ou du dommage des marchandises en possession d'un autre transporteur auquel elles sont ou ont été remises et qui n'est pas déchargé de ses responsabilités.
- RÉCLAMATION AUPRÈS DES TRANSPORTEURS SUCCESSIFS**
Le transporteur initial ou le transporteur de destination, suivant le cas, a le droit de se faire rembourser par tout autre transporteur auquel les biens ont été ou sont remis, la valeur de la perte ou du dommage qu'il peut être appelé à payer parce que les marchandises ont été perdues ou endommagées alors qu'elles étaient en possession de l'autre transporteur. Dans le cas de transfert entre transporteurs, le règlement des réclamations pour dommages cachés sera fait au prorata des revenus reçus.
- RECOURS DE L'EXPÉDITEUR ET DU CONSIGNATAIRE**
Les articles 2 et 3 ne peuvent avoir pour effet d'empêcher un expéditeur ou un consignataire d'obtenir des dommages et intérêts de quelque transporteur.
- EXCEPTIONS**
Pour les marchandises décrites au connaissance, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard résultant d'une force majeure ou attribuable à des ennemis de la Couronne, à des ennemis publics, à des émeutes, à des grèves, à un défaut ou une inspection inhérents aux marchandises, à un acte ou un manquement du consignataire, aux effets d'un loi, à une mise en quarantaine ou à des pertes dans le poids de grains, de semences ou de toute autre denrée dues à un phénomène naturel.
- RETARD**
Aucun transporteur n'est tenu de transporter au moyen d'un véhicule particulier ou de livrer des marchandises à temps sur un marché particulier ou à d'autres conditions que selon les modalités d'exceptions régulières, à moins qu'un accord figurant sur le connaissance ait été signé par les parties contractantes.
- ACHEMINEMENT PAR LE TRANSPORTEUR**
Lorsque, par nécessité physique, le transporteur fait acheminer les marchandises par un moyen de transport autre qu'un véhicule immatriculé pour le transport contre rémunération, sa responsabilité est la même que si la totalité du transport avait été assurée par un tel véhicule.
- ARRÊT EN COURS DE ROUTE**
Lorsque des marchandises sont arrêtées et retenues en transit, à la demande de la personne habilitée à ce faire, ces marchandises seront tenues aux risques de cette personne.
- DÉTERMINATION DE LA VALEUR**
Sous réserve de l'article 10, le montant maximal dont peut être redevable le transporteur pour toute perte ou dommage aux marchandises, qu'il y ait eu négligence ou pas, doit être calculé sur la base suivante:
 - la valeur des marchandises à l'endroit et au moment de l'expédition incluant les frais de transport et autres frais payés, s'il y a lieu; ou
 - lorsqu'une valeur inférieure à celle visée au paragraphe a) est inscrite par l'expéditeur sur le connaissance ou a été mutuellement convenue, cette valeur inférieure représentera la responsabilité maximale du transporteur.
- RESPONSABILITÉ MAXIMALE**
Le montant de toute perte ou dommage calculé selon les dispositions des paragraphes a) ou b) de l'article 9 ne doit pas excéder 4,41 \$ par kilogramme selon le poids total de l'expédition, à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée sur le recto du formulaire par l'expéditeur.
- RISQUES SUPPORTÉS PAR L'EXPÉDITEUR**
S'il est convenu que les marchandises sont transportées aux risques de l'expéditeur, cette entente ne couvre que les risques qui sont liés directement au transport. Le transporteur demeure néanmoins responsable des pertes, dommages ou retards susceptibles de résulter d'une négligence ou d'un manquement de sa part, de celle de ses agents ou de ses employés. Le transporteur doit alors prouver qu'il n'a pas eu négligence.
- AVIS DE RÉCLAMATION**
 - Le transporteur n'est responsable de pertes, de dommages ou de retards aux marchandises transportées qui sont décrites au connaissance, qu'à la condition qu'un avis écrit précisant l'origine des marchandises, leur destination, leur date d'expédition et le montant approximatif réclamé en réparation de la perte, des dommages ou du retard, ne soit signifié au transporteur initial ou au transporteur de destination dans les 60 jours suivant la date de la livraison des marchandises, ou dans les cas de non-livraison dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition.
 - La présentation de la réclamation finale accompagnée d'une preuve de paiement des frais de transport doit être soumise au transporteur dans un délai de 9 mois suivant la date de l'expédition.
- ARTICLES DE TRÈS GRANDE VALEUR**
Nul transporteur n'est tenu de transporter des documents, des espèces ou tout autre article de très grande valeur, à moins que n'ait été conclue une entente à cet effet. Si de telles marchandises sont transportées sans entente spéciale et que la nature des marchandises est pas révélée sur le connaissance, la responsabilité du transporteur pour perte ou dommage ne peut être engagée au-delà de la limite maximale établie à l'article 10.
- FRAIS DE TRANSPORT**
 - Si le transporteur livre, les frais de transport et tous les autres frais légitimement faits à l'égard des marchandises doivent être versés avant la livraison et si, lors de l'inspection, il s'avère que les marchandises expédiées ne sont pas celles mentionnées au connaissance, les frais de transport doivent être payés pour les marchandises effectivement expédiées incluant tous les autres frais supplémentaires légitimement exigibles.
 - À moins que l'expéditeur ne donne un avis contraire sur le connaissance, les frais sont à sa charge.
- MARCHANDISES DANGEREUSES**
Quiconque, directement ou indirectement, expédie des explosifs ou d'autres produits dangereux, sans avoir préalablement fait connaître au transporteur la nature exacte du chargement de la façon prescrite par une loi ou un règlement, doit indemniser le transporteur pour toute perte, dommage ou retard qui en résulte, et ces biens peuvent être entreposés aux frais et aux risques de l'expéditeur.
- BIENS NON LIVRÉS**
 - Si, sans qu'il y ait faute du transporteur, les biens ne peuvent être livrés, le transporteur doit immédiatement aviser l'expéditeur et le consignataire que la livraison n'a pas été faite et il doit demander des instructions sur la façon de disposer des biens.
 - En attendant de recevoir les instructions sur la façon de disposer des biens, le transporteur peut:
 - les conserver dans son entrepôt, moyennant des frais d'entreposage raisonnables; ou
 - pourvu qu'il ait donné un avis de ses intentions à l'expéditeur, déplacer et entreposer les biens dans un entrepôt public ou commercial aux frais de l'expéditeur, auquel cas il n'est plus responsable du chargement, tout en conservant un droit de rétention en échange du paiement de tous les frais légitimes de transport et autres, y compris des frais raisonnables d'entreposage.
- RENVOI DES BIENS**
Si le transporteur a donné l'avis de non-livraison des biens conformément au paragraphe a) de l'article 16, et s'il n'a reçu aucune instruction sur la façon d'en disposer dans les 10 jours qui suivent la date de l'avis, il peut retourner à l'expéditeur, et aux frais de ce dernier, tous les biens non livrés pour lesquels il a remis un tel avis.
- MODIFICATIONS**
Sous réserve de l'article 19, toute limitation de la responsabilité du transporteur ainsi que toute modification, addition ou rature qui figurent au connaissance doivent être signées ou initiales par l'expéditeur ou son représentant, et par le transporteur initial ou son représentant, sous peine de nullité.
- POIDS DE L'EXPÉDITION**
L'expéditeur est responsable de l'exactitude des poids déclarés et il doit les inscrire au connaissance. Dans le cas où il existe un poids réel de l'expédition ne coïncidant pas avec le poids déclaré sur le connaissance, le transporteur fera les corrections qui s'imposent.
- EXPÉDITIONS CONTRE REMBOURSEMENT**
 - Le transporteur ne doit livrer un chargement expédié contre remboursement qu'une fois ce dernier intégralement payé.
 - À moins que l'expéditeur ne donne des instructions contraires sur le connaissance, les frais de recouvrement et de virement des sommes payées à la livraison seront à la charge du consignataire.
 - Le transporteur doit verser à l'expéditeur ou son représentant les sommes payées à la livraison, dans les 15 jours suivant la date de leur recouvrement.
 - Le transporteur doit séparer les sommes payées à la livraison des autres recettes et fonds de son entreprise en les conservant dans un compte ou fiducie distinct.
 - Le transporteur doit inclure dans son barème de taux les frais de recouvrement et de virement des sommes payées par les consignataires.
- AUTRES STIPULATIONS**
Toutes les autres stipulations convenues entre les parties doivent être indiquées au connaissance.

1. APPLICATION

The following provisions shall apply to all transportation of goods by for-hire highway carriers licensed under the Motor Vehicle Transport Act (Canada RSC 1970) or under provincial statutes with the exception of the transportation of:


- used household goods
- livestock
- bus parcel express shipments
- the personal luggage of bus passengers
- such other specific commodities as may be specified by provincial law.

2. BILL OF LADING

- A Bill of Lading shall be completed as provided herein for each shipment.
- On each article covered by the Bill of Lading there shall be plainly marked thereon by the consignor, the name of the consignee and destination thereof.
- This requirement does not apply in cases where the shipment is from one consignor to one consignee and constitute a truckload shipment.
- The Bill of Lading shall be signed in full (not initialed) by the consignor and by the carrier as an acceptance of all terms and conditions contained therein.
- At the option of the carrier a waybill may be prepared by the carrier and the waybill shall bear the same number or other positive means identification as the original Bill of Lading. Under no circumstances shall the waybill replace the original Bill of Lading.

3. CONDITIONS OF CARRIAGE

- LIABILITY OF CARRIER**
The carrier of the goods herein described is liable for any loss of or damage to goods accepted by him or his agent except as herein provided.
- LIABILITY OF ORIGINATING AND DELIVERING CARRIERS**
Where a shipment is accepted for carriage by more than one carrier, the carrier issuing the Bill of Lading (hereinafter called the origin carrier) and the carrier who assumes responsibility for delivery to the consignee (hereinafter called the delivering carrier), in addition to other liability hereunder are liable for any loss of or damage to the goods while they are in custody of any other carrier to whom the goods are or have been delivered and from which liability the other carrier is not relieved.
- RECOVERY FROM CONNECTING CARRIER**
The originating carrier or the delivering carrier, as the case may be is entitled to recover from any other carrier to whom the goods are or have been delivered the amount of the loss or damage that the originating carrier or delivering carrier, as the case may be required to hereunder resulting from loss or damage to the goods while they were in the custody of such other carrier.
- When shipments are interlined between carriers, settlement of concealed damage claims shall be prorated on the basis of revenues received.
- REMEDY BY CONSIGNOR OR CONSIGNEE**
Nothing in articles 2 or 3 deprives a consignor or consignee of any rights he may have against any carrier.
- EXCEPTIONS FROM LIABILITY**
The carrier shall not be liable for loss, damage or delay to any of the goods described in the Bill of Lading caused by an Act of God, Queen's or public enemies, riots, strikes, a defect or inherent vice in the goods, the act or default of the consignor, owner or consignee of law quarantine or differences in weights of grain, seed or other commodities caused by natural shrinkage.
- DELAY**
No carrier is bound to transport the goods by any particular vehicle or in time for any particular market or otherwise than with due dispatch unless by agreement specifically endorsed on the Bill of Lading and signed by the parties thereto.
- ROUTING BY CARRIER**
In the case of physical necessity where the carrier forwards the goods by a conveyance that is not a licensed for-hire vehicle the liability of the carrier is the same as though the entire carriage were by licensed for-hire vehicle.
- STORAGE IN TRANSIT**
Where goods are stopped and held in transit at the request of the party entitled to so request the goods are held at the risk of that party.
- VALUATION**
Subject to the article 10, the amount of any loss or damage for which the carrier is liable, whether or not the loss or damage results from negligence, shall be computed on the basis of:
 - the value of the goods at the place and time of shipment including the freight and other charges if paid; or
 - where a value lower than that referred to in paragraph (a) has been represented in writing by the consignor or has been agreed upon, such lower value shall be the maximum liability.
- MAXIMUM LIABILITY**
The amount of any loss or damage computed under paragraph (a) or (b) of article 9, shall not exceed \$4.41 per kilogram computed on total weight of the shipment unless a higher value is declared on the face of the Bill of Lading by the consignor.
- CONSIGNOR'S RISK**
Where it is agreed that the goods are carried at the risk of the consignor of the goods, such agreement covers only such risks as are necessary incidental to transportation and the agreement shall not relieve the carrier from liability for any loss or damage or delay which may result from any negligence or omission of the carrier, his agents or employees and the burden of proving absence from negligence shall be on the carrier.
- NOTICE OF CLAIM**
 - No carrier is liable for loss or damage or delay to any goods carried under the Bill of Lading unless notice thereof setting out particulars of the origin, destination and date of shipment of the goods and the estimated amount claimed in respect of such loss or damage or delay is given in writing to the originating carrier or the delivering carrier within sixty (60) days after the delivery of goods, or, in the case of failure to make delivery, within nine (9) months from the date of shipment.
 - The final statement of the claim must be filed within nine (9) months from the date of shipment together with a copy of the paid freight bill.
- ARTICLES OF EXTRAORDINARY VALUE**
No carrier is bound to carry any documents, specie or any article of extraordinary value unless by a special agreement to do so. If such goods are carried without a special agreement and the nature of the goods is not disclosed hereon, the carrier shall not be liable for any loss or damage in excess of the maximum liability stipulated in article 10 above.
- FREIGHT CHARGES**
 - If required by the carrier the freight and all other lawful charges accruing on the goods shall be paid before delivery and if upon inspection it is ascertained that the goods shipped are not those described in the Bill of Lading the freight charges must be paid upon goods actually shipped with any additional charges lawfully payable thereon.
 - The shipper pays the charges unless he has instructed otherwise on the bill of lading.
- DANGEROUS GOODS**
Every person, whether as principal or agent, shipping explosives or dangerous goods without previous full disclosure to the carrier as required by law, shall indemnify the carrier against a loss, damage or delay caused thereby, and such goods may be warehoused at the consignor's expense.
- UNDELIVERED GOODS**
 - Where through no fault of the carrier, the goods cannot be delivered, the carrier shall immediately give notice to the consignor and consignee that delivery has not been made and shall request disposal instructions.
 - Pending receipt of such disposal instructions
 - The goods may be stored in the warehouse of the carrier, subject to a reasonable charge for storage; or
 - Provided that the carrier has notified the consignee of his intention the goods may be received to, and stored in a public or licensed warehouse, at the expense of the consignee, without liability on the part of the carrier, and subject to a lien for all freight and other lawful charges including a reasonable charge for storage.
- RETURN OF GOODS**
Where a notice has been given by the carrier pursuant to article 16 a) and no disposal instructions have been received within 10 days from date of such notice the carrier may return to the consignor, at the consignor expenses all undelivered shipments for which such notice has been given.
- ALTERATIONS**
Subject to article 19, any limitation on the carrier's liability on the Bill of Lading and any alteration, or addition or erasure, in the Bill of Lading shall be signed or initialed by the consignor or his agent and the originating carrier or his agent and unless so acknowledged shall without effect.
- WEIGHTS**
It shall be the responsibility of the consignor to show correct shipping weights of the shipment on the Bill of Lading. Where the act weight of the shipment does not agree with the weight shown on the Bill of Lading the weight shown thereon is subject to correction by carrier.
- C.O.D. SHIPMENTS**
 - A carrier shall not deliver a C.O.D. shipment unless payment is received in full.
 - The charge for collecting and remitting the amount of C.O.D. dues for C.O.D. shipments must be collected from the consignee unless the consignor has otherwise so indicated and instructed on the Bill of Lading.
 - A carrier shall remit all C.O.D. monies to the consignor or person designated by him within fifteen (15) days after collection.
 - A carrier shall keep all C.O.D. monies separate from the other revenues and funds of this business in a separate trust fund or account.
 - A carrier shall include as a separate item in his schedule of rates the charges for collecting and remitting money paid by consignee.
- OTHER STIPULATIONS**
All other stipulations agreed upon by all parties must be indicated on the Bill of Lading.

		CONNAISSANCE - 1.866.DAY.ROSS		COLLEZ L'ÉTIQUETTE DE PRO ICI	
DATE MOIS JOUR ANNÉE		NIVEAU DE SERVICE <input type="checkbox"/> Général <input type="checkbox"/> Expedité		C.R. MC _____ \$ _____ DEVISE <input type="checkbox"/> CDN <input type="checkbox"/> É.-U.	
SPECIAL HANDLING (ADDITIONAL CHARGES APPLICABLE)					
<input type="checkbox"/> Cueillette dans une résidence privée	<input type="checkbox"/> Cueillette avec hayon hydraulique	<input type="checkbox"/> Livraison avec hayon hydraulique			
<input type="checkbox"/> Livraison dans une résidence privée	<input type="checkbox"/> Camion chauffé	<input type="checkbox"/> Température contrôlée			
<input type="checkbox"/> Retour de palettes	<input type="checkbox"/> Cueillette pour exposition	<input type="checkbox"/> Livraison pour exposition			
<input type="checkbox"/> Retour de toutes les palettes	<input type="checkbox"/> Sous douane	<input type="checkbox"/> *Matières dangereuses			
<input type="checkbox"/> Livraison sur rendez-vous (date/heure)					
<input type="checkbox"/> Consolidation (À l'origine)	<input type="checkbox"/> Déconsolidation (At Destination)				
<i>*Cette expédition contient des marchandises dangereuses tel qu'indiqué dans la déclaration de l'expéditeur ci-jointe.</i>					
EXPÉDITEUR			DESTINATAIRE		
N° de compte Day & Ross		N° de tél.	N° de compte Day & Ross		N° de tél.
Nom de l'expéditeur			Nom du destinataire		
Adresse de l'expéditeur			Adresse de livraison		
Ville _____ Prov. _____ Code postal _____			Ville _____ Prov. _____ Code postal _____		
MODE DE PAIEMENT			RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES POUR LA FACTURATION		
<input type="checkbox"/> PORT PAYÉ			Facturé à : _____		
<input type="checkbox"/> PORT DÛ			Adresse _____		
<input type="checkbox"/> Paiement cc	Montant	<input type="checkbox"/> CAN	_____		
<input type="checkbox"/> Facturé à ur tierce partie	N° de compte	_____	_____		
<input type="checkbox"/> Visa	N° de carte	_____	_____		
<input type="checkbox"/> Amx	Date d'exp.	_____	Ville _____ Prov. _____ Code postal _____		
<input type="checkbox"/> Mastercard			T.P.S. _____		
N° de soumission rapide		Acheminement ou instructions particulières		Responsabilité maximale de 2\$/lb ou 4,41\$/kg pour les expéditions en provenance du Canada, ou 25.00\$ US la livre pour chaque pièce ou 100,000.00\$ US par incident pour expéditions en provenance des États-Unis. Tel qu'indiqué au par. 5(1)(c) (verso), la valeur déclarée n'est pas applicable pour les expéditions à destination ou en provenance des États-Unis. S.v.p. voir les conditions supplémentaires au verso.	
Valeur déclarée - Non applicable pour les expéditions à destination					
Nombre de colis	Description des articles et marques spéciales	Dimensions LxWxH	Poids LB <input type="checkbox"/> KG <input type="checkbox"/>	ou en provenance des États-Unis <input type="checkbox"/> CAN <input type="checkbox"/> US	
				Frais	
L'expéditeur est responsable de tout dommage pouvant être causé par des marchandises usagées de nature ménagère et effets personnels expédiés par _____					
Les conditions uniformes de transport s'appliquent à ce connaissance. (Voir condition n° 1)			Un avis de réclamation écrit doit être présenté dans les soixante (60) jours suivant la date d'expédition. (Voir condition n° 2)		La responsabilité maximale du transporteur se limite aux conditions du connaissance (Voir condition n° 5)
N° de référence de l'expéditeur		Date de cueillette	N° de colis		
Signature de l'expéditeur		Conducteur Day & Ross	N° de bon de commande		
Nom en lettres moulées		N° d'unité	N° de remorque		