



## الرقابة العادلة في مقياس نظام المعلومات الامدادي

**السؤال الأول: ... (7 نقاط)**

1. ما المقصود بأنظمة المعلومات الامدادية؟
2. ذكر أهم مراحل التطور التاريخي التي مررت بها هذه الأنظمة.
3. اشرح باختصار محتوى قانون Gordon Moore مع كتابة الصيغ الرياضية الضرورية.
4. إذا كان عدد الترانزistorات على معالج SX386 سنة 1988 هو 275.000 ترانزistor، وتكلفة صناعته 500 مليون دولار. أوجد عدد ترانزistorات وتكلفة معالج Pentium4 سنة 2000.

**السؤال الثاني: ... (10 نقاط)**

اختر 5 من أنظمة المعلومات الامدادية التالية واشرحها بإيجاز (4-5 أسطر لكل نظام):  
**ERP, SCM, APS, EAI, SCE, SCFM, TMS**

**السؤال الثالث: ... (3 نقاط)**

رغم أهمية ومزايا استخدام أنظمة المعلومات الامدادية بالنسبة للمؤسسة إلا أنها تتخطى على عدد من السلبيات. برأيك ما هي أهم السلبيات التي يمكن أن تترتب عن استخدام هذه الأنظمة. (عنصرين فقط).

بالتوفيق.

أ/ شاكر بلخضر



## الإجابة النموذجية للرقابة العادلة في مقياس: نظام المعلومات الامدادي

### السؤال الأول:

1. أنظمة المعلومات الامدادية: أحد العناصر الرئيسية المحددة لكفاءة وظائف إدارة سلسلة الامداد، حيث تتوقف هذه الأخيرة على دقة المعلومات المتباينة من ناحية وسرعة الاتصال والتنسيق من ناحية أخرى، تعرف على أنها أنظمة معلوماتية/مجموعة من التطبيقات المعلوماتية (Applications informatiques)، يتم استخدامها في جمع وتخزين ومعالجة البيانات وبيانات ذات الطابع الامدادي، بهدف إدارة سلسلة الامداد بكفاءة وفعالية عالية، مما يسمح للمؤسسة بتقديم منتجات ذات جودة عالية تحقق رضا الأفراد، وبتكلفة أقل، ما يسمح بتعزيز مكانة التنافسية للمؤسسة.

2. أهم مراحل التطور التاريخي لأنظمة المعلومات الامدادية:

مرحلة 50' (النماذج التقنية): تميزت بالتحسين الجزئي وفك عمليات الامداد.

مرحلة 70' (الفجوة ما بين الوظائف): تميزت باستخدام واجهات الامداد داخل الوظائف.

مرحلة 80' (استخدام الواجهات الداخلية): تميزت بتكامل داخلي وظيفي ومقاربة واسعة لمفهوم الامداد.

مرحلة 90' (استخدام الواجهات الخارجية): تميزت بدمج الشركاء في سلسلة الامداد (الموردين، المصنعين، الموزعين).  
من سنة 2000 إلى يومنا هذا: تميزت بالتركيز على الزبون النهائي وتحفيض التكاليف وتقليل المخاطر.

3. ظهر قانون غوردون مور Gordon Earle Moore سنة 1965 حيث تنبأ بأن عدد الترانزistorات على معالجات الحاسوب بدون تكلفة سيتضاعف كل سنتين، مع تقلص حجمها وانخفاض سعرها وهذا لمدة 10 سنوات بدءاً من سنة 1965. كان من المتوقع أن يستمر قانون مور سارياً لمدة 10 سنوات فقط، غير أنه استمر لمدة 40 سنة، ويتوقع أن يستمر حتى عام 2020.

- الصيغة الرياضية لعدد الترانزistorات وفق قانون مور:  $y_n = y_0 \times 2^n$

حيث:  $y_n$  عدد الترانزistorات في الفترة الزمنية القادمة،  $y_0$  عدد الترانزistorات في الفترة الزمنية السابقة،  $n$  الفترة الزمنية (عدد السنوات) تقسيم 2.

حيث:  $C_n$  التكلفة في الفترة الزمنية القادمة،  $C_0$  التكلفة في الفترة الزمنية السابقة،  $n$  الفترة الزمنية (عدد السنوات) تقسيم 4.

• عدد ترانزistorات معالج Pentium4 لسنة 2000 هو:

$$y_n = y_0 \times 2^n \\ y_n = 275000 \times 2^{2000-1988/2} \Rightarrow y_n = 275000 \times 2^{12/2} \\ \Rightarrow y_n \cong 17.6 \times 10^6$$

وعليه في سنة 2000 كان عدد الترانزistorات على معالج 4 Pentium هو 17.6 مليون ترانزistor.

• تكلفة معالج Pentium4 لسنة 2000 هي:

$$C_n = C_0 \times 2^n \\ y_n = 500 \times 2^{2000-1988/4} \Rightarrow y_n = 500 \times 2^{12/4} \\ \Rightarrow y_n \cong 4000 \text{ Million \$}$$

وعليه في سنة 2000 كانت تكلفة معالج 4 Pentium هي 4000 مليون دولار.

## السؤال الثاني:

### • أنظمة تخطيط موارد المؤسسة ERP

هي أنظمة معلومات تسمح بدمج الموردين والمستهلكين ومختلف وظائف المؤسسة (التمويل، الانتاج، التخزين، التوزيع، الموارد البشرية، المالية والمحاسبة، ...إلخ) واستخدام قاعدة بيانات واحدة. تعمل أنظمة ERP كنظام واحد متصل كوحدة واحدة متكاملة في جميع أقسام المؤسسة خلافاً لأنظمة التقليدية التي لم تكن تعمل كنظام موحد، حيث تعتبر مفتاحاً أساسياً لعقلنة استخدام موارد المؤسسة.

### • أنظمة تخطيط سلسلة الإمداد SCM

هي أنظمة معلومات تستعمل من أجل تخطيط عمليات سلسلة الإمداد، بحيث تسمح بدمج مختلف القيود كالكميات المطلوبة، قيود الانتاج، شروط الموردين، ...إلخ.

### • أنظمة التخطيط المتقدم APS

يتتألف نظام التخطيط المتقدم من ثلاثة وحدات أساسية هي أنظمة تخطيط سلسلة الإمداد ووحدة التحليل والمقارنة ووحدة المحاكاة. تسمح هذه الأنظمة بتحليل قدرة الموارد المتاحة بالمؤسسة (الآلات، اليد العاملة، المواد الأولية، نطاق التخزين، ...إلخ)، من أجل وضع مواعيد مفصلة وقابلة للتعديل، ومن أجل إنتاج أمثل، بحيث تسمح بالتدخل عبر مختلف العمليات: الطلب، الشراء، الانتاج، التخزين، النقل والتوزيع.

### • أنظمة تكامل برمجيات المؤسسة EAI

لجعل مختلف أنظمة المؤسسة غير المتغيرة لتعمل كنظام واحد متكامل تجأ المؤسسة لاستخدام نظام تكامل برمجيات المؤسسة EAI، والذي يسمح بتأمين الاتصال بين مختلف البرمجيات المستقلة بالمؤسسة، وترجمة المعلومات بالاستناد إلى لغة تبادل مشتركة، ونقل البيانات والمعلومات بين مختلف البرمجيات.

### • أنظمة تنفيذ سلسلة الإمداد SCE

هي أنظمة معلومات تستخدم من أجل إدارة عمليات الإمداد كالشراء والانتاج والتخزين والنقل ...إلخ. تضم أنظمة تنفيذ سلسلة الإمداد الأنظمة الفرعية التالية: MES، WMS، TMS، AOM، YMS، ...إلخ.

### • أنظمة إدارة أحداث سلسلة الإمداد SCCEM

هي أنظمة معلومات تأخذ بعين الاعتبار الأحداث التي من شأنها أن تؤثر على مختلف تدفقات سلسلة الإمداد، حيث تعتبر بمثابة الرابط الشعاعي والعملي بين نظامي تخطيط وتنفيذ سلسلة الإمداد. تسمح هذه الأنظمة بالتدخل في حالة وقوع أحداث غير مخطط لها، كما تسمح بمحاكاة ومراقبة والإشراف والموافقة على السيناريوهات، كما تتضمن أنظمة تحذير ودعم إتخاذ القرار.

### • أنظمة إدارة النقل TMS

هي أنظمة معلومات تتواجد في شكل وحدات Modules ضمن أنظمة SCE، كما يمكن أن تتواجد ضمن أنظمة ERP. تسمح أنظمة إدارة النقل بتحليل ودعم عمليات إتخاذ القرار، والمتابعة التشغيلية لرحلات النقل، وإعداد التقارير.

## السؤال الثالث:

أهم السلبيات التي يمكن أن تترتب عن استخدام أنظمة المعلومات الإدارية في المؤسسات:

- استخدام أنظمة معلومات تعمل كنظام واحد متكامل وتخزين جميع بيانات المؤسسة في قاعدة بيانات واحدة، يجعل أي ثغرة في النظام تشكل خطراً في غاية الأهمية بالنسبة لبيانات ومعلومات المؤسسة التي تكون عرضة للقرصنة والتحريف والالتفاف.
- خسارة الموارد البشرية للمؤسسة لمهارات وكفاءات المعالجة اليدوية للبيانات نتيجة لأتمتة جميع عمليات معالجة البيانات، حيث أن أغلب المؤسسات لا يمكنها أداء مهامها الرئيسية في حالة توقف أنظمتها المعلوماتية عن العمل ولو بشكل مؤقت.

بالتوقيق.

أ/ شاكر بلخضر

جامعة الحاج لخضر باتنة  
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم الماستر

التاريخ: جانفي 2015

المدة: ساعة ونصف

السنة الاولى

تخصص نقل وامداد

الرقابة العادلة في مقياس ادارة الجودة

**السؤال الاول: (5 نقاط)**

ما المقصود بالمفاهيم التالية:

- انجاز (تحقيق) المنتوج
- الجودة
- الاشباع
- الوفاء
- التوثيق

**السؤال الثاني: (7 نقاط)**

كيف تتم رقابة الجودة في المؤسسة؟

**السؤال الثالث: (8 نقاط)**

كيف يتم تنظيم مصلحة الجودة في المؤسسة؟

بالتوفيق

جاني 2015

مقرر ٢٠ تخصص نقل وادرار

## الجابة الموجبة في معايير إدارة الكرة

جابة على السؤال الأول: تمهيد المفاهيم:

ـ إنجاز (تحقق) المقصود: انتظاماً من تعريف مطابق الزيون مع ضرورة مراجعتها معايير المقصودة الموسنة على بصفتها معياراً للانتظام مع اختياراً أفضل المطرودين. (عندما ينتحل المقصود، المقصود والظاهر، امتصاراً له انتظاماً كالتالي...).

ـ الكرة: لها عدة تعاريف منها: ١) الكائن العائلي المقصود والقائم أو العلائق إلى كل رغبات الزيون (١).

ـ البناء: طبقة رغبات الزيون ويعكس رغبات الزيون (١).

ـ الوعاء الوردي المقصود ومتصل بالزمن من خلال البناء (١).

ـ الواقعية: أية معلومات مكتوبة أو مرسومة تصف أو تشريح الفعلين، الأسباب أو النتائج (١).

## الجابة عن السؤال الثاني:

ـ تحمل رحابة الكرة في تراجم مقارنة الكرة المختلطة بفتحة كبد المعرفات والمدارات ثم محاكيات أي اتخاذ إجراء على الصيغة VII.

ـ وفهم ذلك باتخاذ مدخل مبنية واطلاقه (١):

ـ مقارنة (١) مع المختلطة (٢):

ـ كبد (١) بخلافه عن المطواصفات واتخاذ إجراء VII (٢):

ـ لتحقق رحابة فعالة الكرة وعمل هذا المدخل سهل طريقه وأساليبه وسينات.

## الجابة عن السؤال الثالث:

ـ السؤال يركز على تنظيم معلمة الكرة وليس تنظيم الكرة، وكما نعلم فإن التعلم ينبع من البريك التنظيمي وبالتالي، فإنه لا يحدد موقع معلمة الكرة في البريك التنظيمي الموسنة، توجد وجهة نظر كما: الأولى تعتبر أن معلمة الكرة تابعة لمعنى الانتظام والمعيار، بينما يخدم موسنها موسمها كمدخل على شرارة الزيرو ولا يتم بنظام الكرة.

ـ أما الآلية، فترى أن معلمة الكرة متعلقة بمعنى الواقع وهو البريك التنظيمي لمعنى موسنها موسمها بنظام الكرة، وتندر معنى الزيرو.

ـ الآن للرجوع - حسب رأينا - أن معلمة الكرة يجب أن تكون مبنية وتأخذ صيغة المدخل العلائق المقصود، مما يعني أن معلمة الكرة يجب أن تكون مبنية وتأخذ صيغة المدخل العلائق المقصود.

## جامعة الحاج لخضر - باتنة



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
الإجابة النموذجية في مقياس عقود وقانون النقل لطلبة السنة الثانية  
ماستر : تحصص النقل والإمداد.

### الإجابة:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من أهم عقود النقل لما يلعبه من دور في الاقتصاد الوطني وعليه:

- وضح طبيعته القانونية، وبين التزامات طفيفه.
- بين مجال مسؤولية الناقل البحري بالنسبة للبضاعة التي تم شحنها .
- بين أهمية دور سند الشحن في عملية النقل البحري للبضائع.

### الإجابة:

#### \* الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري للبضائع.

عقد النقل البحري ينعقد بصدور الإيجاب والقبول ، إذن :

- فإنه يعتبر من العقود الرضائية : فلابد من توافر الرضا الخالي من العيوب، فينعقد العقد بمجرد توافق إرادتي الناقل والشاحن دون حاجة لشكل معين للانعقاد.
- عقد النقل البحري من قبيل عقود الإذعان ، حيث أن الشاحن لا يستطيع مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل ، فهو مضطر لقبول الشروط الموضوعة من قبيل الناقل .

- عقد من العقود الملزمة للمجانين ، فيترتب التزامات في ذمة كل من الشاحن والناقل، حيث يتم الشاحن بدفع أجراً النقل وشحن البضاعة ، كما يتلزم الناقل بنقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه . لذلك فإن عقد النقل البحري يخضع لأحكام العقود الملزمة للمجانين ، خاصة الفسخ ، والدفع بعدم التنفيذ .

- يعتبر من العقود التجارية بالنسبة للطرفين ، وإن كان البعض لا يعتبره تجاريًا بالنسبة للشاحن إلا إذا كان هو تاجرًا أيضًا ، واعتباره عقدًا تجاريًا كون أن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة تعتبر عملاً تجاريًا .

- محل العقد هو القيام بنقل البضاعة ؛ لذلك فإن عقد النقل البحري يعتبر من عقود المقاولة الذي يتعهد فيه أحد الطرفين أن يؤدي عملاً مقابل أجر يتعهد به الطرف الآخر، وهذا فهو عقد مقاولة نقل له ذاتيته ، وطبيعته الخاصة .

#### \* التزامات طففي عقد النقل البحري للبضائع.

##### أ- التزامات الشاحن.

- التزامه بتسليم البضاعة إلى الناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن :

- وفي حالة تأخر تنفيذ الالتزام ، يتعين على الشاحن تعويض الناقل أجراً كاملاً وفق الرحلة المتفق عليها ، إضافة إلى النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تحويل السفينة للنقل.

- وقد يجوز وقع الالتزام بالشحن على عاتق الشاحن ، فإن الناقل يتلزم بإرسال السفينة إلى الميناء المتفق على إتمام الشحن فيه وأن يعلم الشاحن بذلك .  
- يجب على الشاحن أن يعلم الناقل إذا كانت البضاعة من النوع الخطير التي تسبب أضراراً للسفينة أو لحمولتها أو للغير لكي يتبع الناقل الإجراءات اللازمة لسلامة البضاعة والسفينة والغير .

إذا لم يقم الشاحن باتمام عملية الشحن في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف ، سرت مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية ، ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يحده العقد أو العرف. وإذا لم يتم الشحن خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية لا تتجاوز المهلة الأولى ، ويستحق المؤجر عنها تعويضاً يومياً يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائد النصف ، وذلك دون إخلال بما يستحق من تعويضات أخرى .

##### \* أجراً النقل :

المقصود بأجراً النقل : هي المبلغ الذي يتلزم الشاحن أو المرسل إليه بادئه إلى الناقل مقابل نقل بضاعته من ميناء إلى آخر .

- إذا لم تحدد الأجرة وحدث خلاف على تحديدها ، وجب الرجوع إلى العرف الجاري في ميناء الشحن ، وتقدر الأجرة حسب وزن أو حجم البضاعة ، أو على أساس القطعة أو القيمة ، وذلك حسب نوع البضاعة .

- إذا لم يذكر في سند الشحن أن الأجرة أو جزءاً منها مستحقة عند الوصول ، فيعني ذلك أن الناقل قد قبضها من الشاحن ، وهذه قرينة قانونية بسيطة قابلة لإثبات العكس بين الشاحن والناقل ، ولكن لا يجوز إثبات العكس في مواجهة الغير حسن النية ؛ أي الشخص الذي لا يعلم وقت تلقيه لسند الشحن أن الأجرة أو جزء منها لازال مستحقة. ويعتبر المرسل إليه من الغير ، إلا إذا كان هو نفس الشاحن .

أما فيما يتعلق بضمانات الوفاء بأجرة النقل - فللناقل حق حبس البضاعة حتى يستوفي أجرة النقل ، وذلك بطلب إذن من قاضي الأمور ، الوقية بإيداع البضائع.

كذلك للناقل حق امتياز على ثمن بيع البضاعة المنقولة. حقه في حبس البضاعة خارج السفينة ، فللناقل امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل ، كالتأخير في الشحن والتغريغ .

#### ب : التزامات الناقل البحري.

\* إعداد السفينة : أي إعدادها وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ، وتنفيذ عملية النقل المتفق عليها .

\* رص البضاعة : عبارة عن تسييف البضاعة وترتيبها على نحو معين ، داخل عناير السفينة ، بما يحفظها من الها لا والتلف . أن عملية الرص مختلف عن عملية الشحن. فالرص : هو عملية فنية تتعلق بثبات السفينة والاحتفاظ بتوازنها .

أما الشحن : فهو عملية مادة عبارة عن رفع البضاعة من أرض الميناء إلى متن السفينة . يجب أن يلاحظ بأنه لا يجوز الرص على سطح السفينة (كقاعدة عامة) لأنها يشكل خطرا ليس على البضاعة فقط ، وإنما على السفينة ذاتها . ولا يجوز ذلك إلا إذا قبله الشاحن كتابة ، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن .

\* الالتزام بتنفيذ عملية النقل : الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري ؛ هو الالتزام بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه ، أو في الميعاد المعقول ، مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة النقل .

على الناقل أن يسير في خط السير المعتمد (الرحلة) ولا يجوز له الانحراف عنه ، إلا إذا كان للانحراف ما يبرره ؛ كإنقاذ السفينة وطاقمها أو المسافرين من الغرق أو سوء الأحوال الجوية . وكذلك على الناقل إذا توقفت السفينة عن مواصلة السير أيا كان السبب ، فيتعين عليه إعداد سفينة أخرى صالحة للعمل .

\* التغريغ : هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء ، أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه . يقع الالتزام بالتفريغ أصلا على الناقل ما لم يتفق على خلاف ذلك، أي بالتزام الشاحن أو المرسل إليه بتفريغ البضاعة .

ويختلف التغريغ عن التسليم : حيث يتغير تفريغ البضاعة من السفينة جزءا متمما لعملية النقل ، ولا يجوز التغريغ من السفينة إلا بتخريص من الجمارك ، في حين يعتبر التسليم عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل .

\* تسليم البضاعة : هي العملية القانونية التي ينتهي بها تنفيذ عقد النقل ، ويقع الالتزام بالتسليم على عاتق الناقل وحده . التسليم ؛ يعني وضع البضاعة تحت تصرف الشاحن أو المرسل إليه (أي تسليم فعلي) كاملة وسلامة بحالتها التي تمت عند الشحن . ويسلم الريان البضاعة عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه في تسلمه .

- فإذا كان السند إسميا .. يتوجب تسليم البضاعة لمن كان واردا اسمه فيه ، أو من انتقل إليه بطريق حواله الحق (أي من انتقل إليه هذا السند بموجب إجراءات حواله حق) .

- أما إذا كان سند الشحن لأمر (أي اذنيا) فتسلم البضاعة لمن صدر السند باسمه ، مقتربا بشرط الأمر أو إلى المظاهر إليه .

- أما إذا كان سند الشحن لحامله .. فتسلم البضاعة لمن بيده سند الشحن عند الوصول .

\* الالتزام بشحن البضاعة : هي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهدًا لنقلها إلى ميناء الوصول .  
- بين مجال مسؤولية الناقل البحري بالنسبة للبضاعة التي تم شحنها .

أن أساس مسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس التزام الناقل بتحقيق نتيجة ، والتي هي نقل البضاعة وتسليمها كاملة وسلامة إلى المرسل إليه في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول .

#### أ- حالات مسؤولية الناقل البحري

\* عدم تنفيذ النقل : إذا امتنع الناقل عن تسلم البضائع لنقلها ، أو عن نقلها بغير سبب مشروع ، فإنه يكون قد امتنع عن تنفيذ التزامه الأساسي الذي اتفق مع الشاحن بشأن نقل البضاعة ، ويكون مسؤولا عن كل ضرر وقع للشاحن ، ولا يعفيه من هذه المسؤولية إلا إذا استطاع أن يثبت أن عدم امتناعه كان يعود لسبب :

- أحجمي لا يعود له أو لتابعيه .

- أو أن سبب الامتناع يعود للشاحن نفسه ، كما لو قدم الشاحن له (للناقل) بضاعة غير المتفق على نقلها .

- أو أن الشاحن قد قدم بضاعة تحوي مواد خطيرة لا يمكن من نقلها .

\* هلاك البضاعة : هلاك البضاعة قد يكون كليا أو جزئيا أو حكميا .

يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة في الفترة الواقعة بين تسلم البضاعة في ميناء الشحن ، حتى قيامه بتسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق . وتعقد مسؤوليته سواء كان الملاك جزئياً أو كلياً ؛ كما لو وصلت البضاعة ناقصة الوزن أو المقدار أو العدد ، وسواء كان الملاك حقيقياً أو حكماً ، وتعد البضاعة في حكم الملاك (الملاك الحكمي) إذا لم تسلم البضاعة خلال ستين يوماً من انقضاء ميعاد التسليم المتفق عليه . وميعاد التسليم هو الميعاد المتفق عليه بين الشاحن والناقل على تسليم البضاعة .

\* **تلف البضاعة** يقصد بالتلف هو وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها ومقدارها ولكن في حالة معيبة أو تالفة ، سواء شمل العيب للبضاعة كلها أو جزءاً منها ، مثل لو كانت أحجراً ووصلت محطمة أو فاكة وضررت ، أو زهور فوصلت ذابلة أو زجاج ومرابياً ووصلت مهمشة . ولكن لا يسأل الناقل عن العيب الذي يوجد في البضاعة إذا كان العيب مثبتاً في سند الشحن .

\* **التأخير في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول** : يعني عدمتمكن الناقل من تسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري ، أو في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق . ولا يبرأ الناقل البحري من المسؤولية إلا إذا ثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه أو لسبب آخر يقره القانون .

#### **ب-إعفاء الناقل البحري من المسؤلية**

\* لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة

\* **الأضرار التي تحدث بسبب القوة القاهرة أو تشكل حادثاً عرضياً** .

تمثل القوة القاهرة في كل حادث لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه وليس للناقل دخل في حدوثه مما يجعل التزام الناقل مستحيلاً . كوقوع كارثة بحرية تؤدي إلى غرق البضائع أو السفينة والحرروب والحصار البحري أو استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة وكذلك الإضرار عن العمل أو التوقف عنه ، أو أي عائق عارض أثناء العمل إذا كان من شأنه منع استمرار العمل جزئياً أو كلياً . وكذلك الحريق بعد من القوة القاهرة ، إذا نتج عن صاعقة أو أي سبب لا يمكن توقعه أو دفعه .

\* **العيوب الذاتي في البضاعة** : يقصد به هو أي سبب ناشئ عن طبيعة البضاعة الداخلية يؤدي إلى هلاكها أو تلفها دون تدخل من الناقل .

\* **إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر** ، كما لو اضطر الناقل إلى الانحراف في خط السير للسفينة عن خط سيرها المعتمد لنجددة سفينة أخرى فتأخير وصول البضاعة .

\* **الأضرار التي تنشأ عن عدم كفاية التغليف أو إتقان العلامات** حيث تعتبر هذه الحالة من حالات إهمال الشاحن في التغليف أو ربط أو حزم البضاعة ، ولكن شريطة لا يشارك الناقل البحري أو تابعه بإهمالهم .

\* **الأضرار الناجمة عن العيوب الخفية** التي لا يكشفها الفحص العادي .

ج- **تحديد مسؤولية الناقل البحري** . لقد حدد المشرع مسؤولية الناقل تحديداً قانونياً ، ويقصد منه هو تحديد حد أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير البضاعة .

- بين أهمية دور سند الشحن في عملية النقل البحري للبضائع .

#### **تعريف سند الشحن**

- سند الشحن : هو عبارة عن وثيقة أو إيصال ، يصدر من الناقل أو الريان إلى الشاحن ، بتسلمه البضائع على ظهر السفينة ، " ومحرر سند الشحن من نسختين أصليتين تسلم إحداهما إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل " .

- أداة لإثبات عملية شحن البضاعة وهذا الغرض يعد أيضاً من جانب الريان أو مالك السفينة بتسليم البضاعة على ظهر السفينة يتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة . حيث أن سند الشحن يتضمن كما ذكرنا سابقاً، طبيعة وعدد الطرود وزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة .

- يعتبر دليلاً لإثبات عقد النقل البحري: بأن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية ، فإن القانون يلزم بإثباته بالكتابة (أي بالبينة الخطية) وذلك بتحrir وثيقة الشحن . يعتبر دليلاً يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها حيث يعتبر حامل سند الشحن بمحكم الحائز للبضاعة ، ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهن البضاعة وهي في البحر .

باتنة في: 20/01/2015

أ / المقاييس

د / ف. عاقلي