

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري- شرط معدل لقاعدة الإثبات-

Reserves in the marine bill of lading - a modified condition for the evidentiary rule

خلادي إيمان¹

¹ جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان (الجزائر)، imenekhelliadi@yahoo.com

تاريخ الإرسال: 2023/04/01 تاريخ القبول: 2024/01/05 تاريخ النشر: 2024/03/28

ملخص:

إن عبارات التجهيل -التحفظات- في سند الشحن هي شرط حماية من المسؤولية عن صحة البيانات الواردة في السند، والذي فرض نفسه في ظل النقل البحري الحديث بالحاويات وحقق قيمة قانونية، فموجبه يعبر الناقل البحري عن جهله بأوصاف وحالة البضاعة مما يؤدي إلى اعتبار تلك البيانات المذكورة في السند تصريحات من الشاحن دون قبول من الناقل، والذي ينتج عنه إهدار لحجية السند وتعديل لقاعدة الإثبات.

الكلمات المفتاحية: عبارات التجهيل؛ التحفظات؛ سند الشحن البحري؛ النقل البحري؛ بيانات البضاعة.

Abstract :

Commercial developments and the practical impossibility of verifying containers allowed the carrier to insert in the bill of lading reservations by which he declined in advance any acknowledgment of the condition of the goods taken over, and therefore the indications of the bill of lading remain without acceptance of the carrier, which has for effect of dismissing the probative value of the bill of lading as a means of proof in containerized transport.

Keywords:

Reserves; The bill of lading; Maritime transport; The condition of the goods .

المؤلف المرسل: خلادي إيمان، الإيميل : imenekhelliadi@yahoo.com

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري - شرط معدل لقاعدة الإثبات -

1-مقدمة:

إن الهدف الأساسي من عقد النقل البحري هو إيصال البضاعة كاملة سليمة إلى المكان المقصود، مما يقتضى أن تكون البيانات المتعلقة بالبضائع التي يقدمها الشاحن لتدرج في سند الشحن (وذلك طبقا للمادة 752 من القانون البحري الجزائري)، فتكون تامة ومطابقة للبضائع تماما، وللبيانات المقدمة من طرف الشاحن أهمية كبيرة في حساب أجرة النقل، وعلى نفس الأساس يقدر قيمة التعويضات المطلوبة من الناقل بسبب هلاك أو تلف البضائع. لذلك على الناقل أن يتأكد من صحة تلك التصريحات بالكشف عن البضاعة عند استلامها من الشاحن (طبقا للمادة 752 من القانون البحري الجزائري)، وإلا أعتبر مسؤولا عن إخلاله بالتزامه بتسليم البضاعة بالحالة التي تسلمها بها أي حسب البيانات الواردة بسند الشحن، على أساس التصريح الكتابي للشاحن (إلدياز، 2016، صفحة 13)، وهذا نتيجة لعدم صحة بيانات الشاحن حول طبيعة البضائع، هذا من جهة، ومن جهة أخرى تكتسب البيانات المتعلقة بالبضاعة المدرجة في سند الشحن حجية قاطعة في الإثبات في مواجهة الغير (طبقا للمادة 753 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري) حامل الوثيقة وبمحسن نية التي تنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ عقد النقل البحري (دويدار، 2014، صفحة 218) (المرسل إليه)، فله حق التمسك بما ورد في سند الشحن البحري من بيانات في مواجهة الناقل البحري (المادة 761 من القانون البحري الجزائري - المادة 03 فقرة 4، بند 2 من معاهدة بروكسل معدلة ببروتوكول لاهاي-فيشي-1968، المادة 16 فقرة 3-ب من قواعد هامبورج 1978). الذي لم يتأكد من صحة بيانات الشاحن، حيث أن عملية الكشف عن البضائع ليست باليسير دائما، خاصة بانتشار النقل بالحاويات الذي أصبح يمثل الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم (يوسف، 2013، صفحة 76) ، وتزايد سعة السفن حاملات الحاويات وتنوع البضائع المحتواة أدى إلى عدم قدرة الناقل من الناحية العملية مراقبة مدى صحة تصريحات الشاحن المدونة على سند الشحن بفحص كل الحاوية المنقولة، ناهيك عن الأسباب التجارية

المتتملة في زيادة التكلفة وتضييع الوقت مما يفقد النقل بالحاويات أهميته. باستثناء التي يتم فيها تعبئة الحاوية بمعرفة وتحت رقابة الناقل بعد تحميل البضاعة " تعبئة LCL " (LCL) : هي اختصار لـ: less than container load- وهي طريقة لشحن البضائع، فهي عبارة عن وضع بضاعة مجمعة ومختلفة لأشخاص أو شركات مختلفة بأوزان وأبعاد مختلفة يتم وضعها جميعا في حاوية واحدة. (حاوية واحدة تحمل بضائع مجمعة مرسله لأكثر من مرسل إليه) (www.ahhilcarg.com/arabic/info7.php.com ، 2022). أما في حالة تعبئة الحاوية بمعرفة الشاحن وفي مخازنه " تعبئة FCL " (FCL) : هي إختصار لـ: full container load- وهي طريقة لشحن البضائع، حيث يتم تعبئة الحاوية لدى المصدر في مكان الإنتاج، ثم يتم شحن هذه الحاوية بعد ترصيصها إلى المرفأ لكي تشحنها الباخرة إلى ميناء المقصد. (حاوية كاملة لمرسل إليه واحد) (www.ahhilcarg.com/arabic/info7.php.com ، 2022) وتسلم للناقل مغلقة ومختومة، يكون الشاحن وحده أدرى بمدى صحة التصريحات المدونة في سند الشحن (إلدياز، 2016، صفحة 14). فإذا كان الناقل يقبل إدراج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن وإمضائه الوثيقة بدون إعتراض أو ملاحظة فإن الناقل يفترض فيه أنه تسلم البضائع مطابقة لهذه البيانات من حيث الكم والحالة. والملاحظ أن هذه القرينة هي شديدة (مراد، 2012، صفحة 60) ، بحيث إذا كان إثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائزا في العلاقة ما بين الناقل والشاحن، فإنه لا يقبل من الناقل إثبات عكس ما جاء في سند الشحن اتجاه الغير. فإن وضع الناقل الثقة في الشاحن، في حين بيانات الشاحن لا تكون دائما صحيحة أو كاملة أو متقنة، فإنه بذلك يتحمل تبعه الهلاك أو النقص في البضائع في مواجهة المرسل إليه، بالرغم من أنه غير مسؤول عن ذلك باعتبار أن النقص أو التلف موجود قبل النقل (مراد، 2012، صفحة 61). لذلك جرى العمل على أن يدون الناقل البيانات دون أن يتحرى صحتها، وفي مقابل ذلك يذكر في سند الشحن عبارات التحجيل المسماة بالتحفظات. ومن ضمن العبارات الشائعة والمتعارف عليها اليوم: " ذكر

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري - شرط معدل لقاعدة الإثبات -

أن الحاوية تحتوي"، " حسب قول الشاحن" أو " استحالة فحص الحاوية" (إدياز، 2016، صفحة 14).

إن موضوع التحفظات في عقد النقل البحري للبضائع يطرح في الواقع العملي مفارقة في وجود هذه التحفظات وقيمتها القانونية. فما هو الإطار الطبيعي الذي يمنح التحفظات عند الاستلام قيمة ذكرها في سند الشحن البحري ويجعل لها تأثير قانونيا يكرس التوازن في عقد النقل البحري؟

للإجابة على هذه الإشكالية تم تقسيم الدراسة إلى محورين:

الأول: مدى صحة التحفظات في سند الشحن البحري.

الثاني: القوة الثبوتية لسند الشحن وإهدارها.

2. مدى صحة التحفظات

يقوم الشاحن في ميناء الشحن بتقديم معلومات تتعلق بالبضاعة ليقوم الناقل بتدوينها في سند الشحن بعد التحقق من مدى صحتها من خلال الكشف عن البضاعة، وفي حالة عدم إمكانية الناقل من التحقق من هذه البيانات جرى العمل على إدراج التحفظ و هو تصريح بأن الناقل لم يتمكن من مراجعة صحة المعلومة التي قدمها له الشاحن المتعلقة بحالة البضاعة. ومن هذا المنطلق سنتناول في القسم الأول: مدى صحة شرط التحفظ وفقا للاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري، وفي القسم الثاني : شروط صحة التحفظات.

1.2 . مدى صحة شرط التحفظ وفقا للاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري.

نصت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 (المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25 أوت 1924 والمعروفة بمعاهدة بروكسل المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي فيسبي ل 1968 ، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل لسنة 1924 بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ سنة 1964 ولم تصادق على البروتوكول المعدل لها لسنة 1968). على التحفظات التي

يدرجها الناقل ولكن بصيغة سلبية (مراد، 2012، صفحة 61)، فالمادة 03 فقرة 03 تجيز للناقل الامتناع عن إدراج البيانات المتعلقة بالبضاعة أو عددها أو كميتها أو وزنها وذلك في حالة توافر الشرطين التاليين:

- ✓ أولاً: إذا توافر لديه أسباب جدية تحمله على الشك في صحة البيانات السابقة.
- ✓ ثانياً: عدم توافر الوسائل الكافية للناقل للتحقق من صحة البيانات التي قدمها الشاحن (ترك، 2005، صفحة 235). فالاتفاقية تطالب الناقل إما برفض سند الشحن كلية بكل ما يتضمنه من بيانات، وهو ما سيفقد الناقل نسبة كبيرة من عملائه. كما أن الشاحن أيضاً لا يستطيع التنازل عن تدوين البيانات الخاصة بالبضاعة حتى يتمكن من الافتراض من البنوك بضمان سند الشحن. وإما أن يقوم الناقل بقبول السند على حاله، ويسأل عن عدم مطابقة البضاعة عند التسليم لما ورد في سند الشحن، ما يعني أنه قبل البيانات بعد التحقق من البضائع وهذا لم يحصل (إلدياز، 2016، صفحة 15). فليس من مصلحة الناقل أن يرفض البيانات الموجودة في سند الشحن، وليس من مصلحة الشاحن أن يتنازل عن تدوين البيانات الخاصة بالبضائع في سند الشحن.

ونظراً لأن التحقق من حالة البضائع يأخذ الكثير من الوقت ويؤدي أحياناً إلى الإضرار بالبضائع وازدياد احتمال سرقتها، فإن الناقل لا يقوم بهذه العملية على الإطلاق ولذلك فإن الأغلبية العظمى من أصحاب المهنة يعتبرون أن التحقق من صحة البيانات عملية مستحيلة. وأمام هذا الوضع المتناقض أوجد الناقلون وسيلة للحفاظ على عملائهم فبدؤوا في إصدار سندات الشحن مصحوبة بتحفظ على البيانات المدرجة في سند الشحن يصرحون بموجبه أنهم لم يتمكنوا من مراجعة مدى صحة هذه البيانات. هذا نظراً أن نص المادة 03 فقرة 03 من اتفاقية بروكسل، بالرغم من أنه لم يبح إدراج التحفظات لم يمنع إدراج تحفظات على بيانات سند الشحن لهذا فإنه يصعب القول بأن تحفظ said to contain عديم القيمة في ظل اتفاقية بروكسل. ما يعني أن هذا التحفظ له قيمة قانونية

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري - شرط معدل لقاعدة الإثبات -

أكيدة (إلدياز، 2016، صفحة 16). كما يتضح من الناحية العملية أن الناقل يقوم بإدراج البيانات في سند الشحن مع كتابة التحفظ اللازم بهذا الشأن (ترك، 2005، صفحة 235).

أما إتفاقية هامبورج (إنعقد مؤتمر الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في الفترة من 06 إلى 31 مارس 1978، حيث أسفر المؤتمر عن إقرار إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في 31 مارس 1978 بمدينة هامبورغ، وتسمى هذه الإتفاقية بقواعد هامبورج. وقد حلت إتفاقية هامبورج محل إتفاقية بروكسل المنظمة للنقل البحري بسندات الشحن لسنة 1924 وما تلاها من تعديلات، وهي بروتوكول 23 فبراير 1968 وبروتوكول 21 ديسمبر 1979) فأجازت من خلال المادة 16فقرة 01 للناقل أن يثبت في سند الشحن تحفظات تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع أو علاماتها الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضاعة أو كميتها ، وذلك إذا كان يعلم بعدم مطابقة البيانات التي قدمها الشاحن في هذا الخصوص للحقيقة، أو توافرت لديه أسباب معقولة تحمله على الشك في تلك البيانات، أو لم تتوافر له الوسائل المعقولة للتحقق من صحة هذه البيانات (حمدي، 1997، صفحة 722).

فقد قصرت المعاهدة الحاتين اللتين يجوز فيهما للناقل إدراج تحفظات في سند الشحن تتعلق بالبيانات التي يقدمها الشاحن على علامات البضائع أو عددها أو كمياتها أو وزنها. أما حالة البضاعة وشكلها الظاهر فهي مستبعدة من نطاق التحفظات (حمدي، 1997، صفحة 39). فلا يجوز للناقل أن يذكر في سند الشحن أن حالة البضاعة وشكلها الظاهر مجهولة له وإذا ذكر مثل هذا الشرط فإنه يكون باطلا بطلانا مطلقا.

كما يجب على الناقل أن يذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن (الجميل، 2012، صفحة 31)، التي يفترض أن تكون أسبابا جدية (كوماني، 1998، صفحة 100). كما أن إثبات جدية هذه الأسباب يقع على عاتق الناقل البحري، ولحكمة الموضوع تقدير ما يورده الناقل

في هذا الخصوص من إثبات، والذي إذا ما عجز عن تقديمه فإنه لا يعتد بالتحفظ المدون في سند الشحن والذي يفقد تبعاً لذلك أي أثر قانوني له (ترك، 2005، صفحة 332).

وحتى تكون هذه التحفظات صحيحة وتقوى على إهدار حجية سند الشحن في خصوص ما تتعرض له يتعين أن تكون محدودة بمعنى ألا تكون عامة (الجميل، 2012، صفحة 29).

وهو ما تؤكد قواعد روتردام من خلال المادة 40 باشتراطها لصحة التحفظ الذي يبيده الناقل

أن تتوافر إحدى الحالتين:

01- إذا كان يعلم علماً يقيناً بأن أي من تلك البيانات غير صحيح.

02- إذا كانت لديه أسباب وجيهة للاعتقاد بأن تلك المعلومات المقدمة من المرسل أو إحداها غير

صحيحة أو فيها تضليل.

أما بالنسبة لوزن البضاعة المقدم من المرسل، فتجيز قواعد روتردام إدراج تحفظ في شأنه إذا توفرت إحدى الحالتين:

➤ الأولى: إذا لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بوزن الحاوية ولم يتفق المرسل والناقل قبل شحن البضاعة على أن توزن الحاوية، وعلى أن يدرج الوزن في تفاصيل العقد.

➤ الثانية: وجود اتفاق بين المرسل والناقل على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يندرج الوزن في تفاصيل العقد، لكن لم يكن ثمة وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من وزن الحاوية. أي أن الإتفاقية اعتبرت التحفظ عديم القيمة إذا كان من الممكن الكشف عن صحة أو عدم صحة البيان الخاص بوزن البضاعة عن طريق وزن الحاوية ومقارنتها بعدد الطرود (إلدياز، 2016، صفحة 17).

أما بالنسبة للتشريع البحري الجزائري فهو الآخر من خلال المادة 756 فقرة 02 أجاز للناقل أن يدرج في سند الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواياها.

2.2 . شروط صحة التحفظات.

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري - شرط معدل لقاعدة الإثبات -

إن أثر التحفظات على حجية سند الشحن في الإثبات والإنقاص من قيمته الائتمانية، قد تؤدي إلى نتيجة إعفاء الناقل من المسؤولية، لذلك نصت كل من أحكام الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري على شروط صحة التحفظات وهي كالتالي:

* أن يكون سند الشحن صحيحا ، يحتوي كل البيانات القانونية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والقانون الداخلي (المادة 3 الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل 1924 والمادة 15 من اتفاقية هامبورغ 1978، والمادتين 748-752 من القانون البحري الجزائري).

* يجب أن يكون التحفظ محمدا ومسببا . إذا أن جميع التحفظات العامة والتحفظات المطبوعة التي تحمل عبارات التجهيل تكون باطلة لأن القضاء الفرنسي قد حارب مثل هذه التحفظات لكونها تفتقر إلى التسبب والتحديد.

* يجب أن توضع جميع التحفظات في وثيقة الشحن حتى يمكن الاحتجاج بها في مواجهة المرسل إليه . فالملاحظ من حيث الشكل أن متطلبات ومقتضيات مختلف النصوص التي تم ذكرها، تظهر أنه لتكون التحفظات فعالة ومنتجة لا بد أن تكون خاصة ومحددة، ويكون التحفظ واضح الأسباب بمعنى أن يبين بشكل دقيق الأسباب، أو إبراز عدم التوافق مع البيانات المقدمة من الشاحن، كما لا تسري أحكام التحفظ على الحالة الظاهرة للبضاعة (المادة 03 فقرة 08 من إتفاقية بروكسل، المادة 16 فقرة 2 من إتفاقية هامبورج، المادة 39 فقرة 03 من قواعد روتردام ، المادة 752 من القانون البحري الجزائري).

وهناك مثال بارز للتحفظات التي تستجيب للشروط المطلوبة قانونا في قرار مجلس قضاء باريس بتاريخ 1985/07/09، أين أدرج الناقل تحفظ موضحا أن أريطة الحزم في الأعمدة غير كافية للمقاومة أثناء عمليتي الشحن والتفريغ، وهذه الأعمدة خالية بدون حماية رغم كونها سهلة الكسر لهشاشتها: 240 عمود تظهر فاسدة أو مشوهة، 55 عمود أطرافها مسحوقة ومضغوطة.

فمثل هذه التحفظات عندما تدرج في سند الشحن لها تأثير كبير (مراد، 2012، صفحة 63). وعليه إذا استوفى تحفظ " ذكر أن الحاوية تحتوي" شروط صحته، فإنه يترتب على ذلك دحض حجية سند الشحن فيما يتعلق بنطاق التحفظ فقط، فينشئ قرينة بسيطة لصالح الناقل على أن هلاك أو تلف البضائع قد لحق بها قبل الشحن، وينقلب عبء الإثبات على الشاحن بأن البضائع سلمت كما هي موصوفة في سند الشحن. بمعنى أن إقامة قرينة لصالح الناقل على أن العجز لحق بالبضاعة قبل الشحن وهي قرينة بسيطة للشاحن ضحدها بإثبات صحة البيانات.

3. القوة الثبوتية لسند الشحن وإهدارها.

إن سند الشحن هو أداة إثبات عقد النقل البحري للبضائع من خلال ما يرد فيه من بيانات، وهذه القوة الثبوتية تختلف حسب الأوضاع فتارة تكون نسبية و تارة تكون قاطعة -قسم أول-، وهذه الحجية تندر بشرط التحفظ على البضاعة الذي يضعه الناقل في السند وينتج عليه تسهيل نفي الخطأ عليه أو على تابعيه -قسم ثاني-.

1.3 . حجية السند في الإثبات .

إن حجية سند الشحن لما ورد فيه من بيانات تختلف حسب الأوضاع فتكون نسبية بين طرفي- الناقل والشاحن-، وقاطعة في مواجهة الغير حسن النية.

1.1.3 . حجية نسبية بين الناقل والشاحن.

يدلي الشاحن البيانات الخاصة بالبضاعة ليدونها الناقل في سند الشحن، ويعتبر الشاحن ضامنا لصحتها ومسؤول اتجاه الناقل بعدم المطابقة للبيانات المذكورة. هذا ما يسمح للناقل أن يثبت عدم مطابقة الأوصاف الواردة بسند الشحن مع البضاعة، مما يجعل حجية السند غير قاطعة اتجاه الشاحن وليس الغير ، من خلال إبدائه لتحفظ عن بيانات البضاعة في السند، أو عن طريق خطاب ضمان (خطاب الضمان أو ورقة الضد هي ورقة عرفية يثبت فيها الشاحن تحفظات الناقل التي طلب إدراجها في سند الشحن ولكن لم يدرجها رغبة في إرضاء الشاحن ويتعهد بموجبها بتعويض الناقل عن الأضرار التي تلحقه نتيجة إغفاله ذكر التحفظ مقابل سند شحن نظيف). تدون فيه جميع التحفظات مقابل إصدار سند شحن

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري - شرط معدل لقاعدة الإثبات -

نظيف خال من أي تحفظ، وهو ما نصت عليه المادة 3-4 من إتفاقية بروكسل فاعتبرت أن حجية السند بين طرفي العقد ذات قرينة بسيطة ، فلكل طرف أن يثبت عكسها في مواجهة الطرف الآخر (حسني، 2001، صفحة 81).

وكذا إتفاقية روتردام لم تخرج عن هذا المفهوم فاعتبرت مستند نقل أو سجل النقل الإلكتروني ذو حجية نسبية بين طرفيه، وكذلك المشرع الجزائري (المادة 761 قانون بحري جزائري). أخذ بالحجية النسبية لوثيقة الشحن بين طرفيه، فيجوز لأي طرف إثبات عكس ما جاء في السند، فللناقل إثبات أن حالة البضائع الموصوفة في سند غير الحالة التي هي في الواقع.

2.1.3 . حجية قاطعة في مواجهة الغير

الغير هو كل شخص لم يكن طرفا في إبرام عقد النقل البحري وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، الأمر الذي يترتب عليه إمكانية التمسك بما ورد في سند الشحن البحري من بيانات، مثلا كمالك للبضاعة الذي آلت إليه الملكية أثناء فترة النقل، المرسل إليه عندما لا يكون هو الشاحن، المؤمن على البضاعة. فتعتبر حجية البيانات الواردة في السند قاطعة إتجاه الغير، حيث لا يمكن للناقل أن يثبت إتجاه الغير حسن النية أن البيانات الواردة في السند ليست صحيحة سواء كلها أو بعضها إلا في الحالة التي يدرج في السند تحفظ على بيانات البضاعة أو في الحالة التي يثبت فيها أن هذا الغير سيء النية يعلم بحقيقة هذه البيانات، وبالمقابل يستطيع الغير حسن النية إثبات عكس البيانات الواردة بسند الشحن بكافة الطرق طبقا لما نصت عليه المادة 761-2 من القانون البحري الجزائري، وهو نفس ماجاء في إتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ (المادة 3-4 من إتفاقية بروكسل، المادة 16-3ب-4 من قواعد هامبورغ).

والهدف من حرمان الناقل من إثبات عكس البيانات الواردة في سند شحن في مواجهة المرسل إليه هو تدعيم لحجية السند باعتباره أداة للائتمان مما يعني خروج عن القواعد العامة في الإثبات، أما

إعطاء الحق للمرسل إليه في إثبات عكس البيانات فهو ليس خروجاً عن القواعد العامة إنما هو لمحاربة الغش والتواطؤ بسبب تضمين سند الشحن بيانات غير صحيحة.

أما قواعد روتردام فجاءت بحالات تكون تفاصيل العقد لصالح المرسل إليه قاطعة، وحالات أخرى نسبية، فالبيانات المتعلقة بتفاصيل العقد التي يقدمها الناقل وليس الشاحن، والبيانات المتعلقة بعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعروفة لها، وبيان ترتيب البضائع وحالتها الظاهرة، اسم وعنوان الناقل، تاريخ التحميل أو تاريخ إصدار السند، عدد النسخ الأصلية للسند، كذلك البيانات المتعلقة بأجرة النقل المدفوعة مسبقاً فكلها بيانات ذات حجية قاطعة، لا يجوز للناقل إثبات ما يخالفها إتجاه المرسل إليه حسن النية. أما باقي البيانات الواردة في تفاصيل العقد تكون ذات حجية نسبية بين الناقل والمرسل إليه حسن النية.

2.3 . أثر شرط التحفظ على البضاعة في سند الشحن البحري.

إذا إستوفت عبارات التجهيل في سند الشحن شروط صحتها فإنه يترتب على ذلك تقويض حجية السند فيما يتعلق بنطاق التحفظ، فلا يُعفى الناقل من المسؤولية إنما ينتج عن ذلك دحض لحجية سند الشحن، وبذلك تعديل لقاعدة الإثبات .

1.2.3 . دحض لحجية سند الشحن.

إن إستيفاء التحفظ لشروط صحته حسب النصوص الدولية والوطنية يجعل منه تحفظ منتج بما يعني أن مثل هذا التحفظ رتب جميع آثاره، وأول أثر يترتب إدراج تحفظ مؤثر في سند الشحن هو تحويل السند من سند نظيف إلى سند غير نظيف مما يعيق تداوله كونه يعبر عن مواصفات البضاعة والحيازة الرمزية لها وبذلك يضعف من قيمة السند، وبذلك يصعب على الشاحن إقناع المرسل إليه والدائن المرتهن بقبول السند وما ينتج عنه من إعاقاة لعمليات البيع، الرهن والتأمين (حمد، 1996، صفحة 39).

كما لشرط التحفظ على البضاعة تأثير في قلب عبئ الإثبات وذلك بإنشاء قرينة لصالح الناقل على أن العجز أو التلف اللاحق بالبضاعة بسبب الشاحن ، فبالمقابل يقوم الشاحن بإثبات أن تحفظ الناقل خاطئ أو غير حقيقي وأن الضرر الحقيقي ينتسب للناقل (Scapel، 2006، صفحة 623).

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري - شرط معدل لقاعدة الإثبات -

أما التحفظات غير المنتجة فهي التي تكون غير مستوفية لشروط صحتها فلا يعتد بها قضاءً لأنها لا تسقط قرينة إستلام البضائع كما هي مذكورة في سند الشحن، وبذلك تعتبر غير فعالة وغير مؤثرة.

2.2.3. التحفظ تعديل لقاعدة الإثبات

تأخذ التحفظات صفة إتفاقات تتعلق بالإثبات، فهذا يعني أنه من خلال التحفظ يكون طرفي العقد قد إتفقا على طريقة أخرى للإثبات، على أساس أن حجية السند في الإثبات غير قاطعة بين طرفيه فيكون التحفظ بمثابة شرط معدل لقاعدة الإثبات. إتجهت بموجبه نية المتعاقدين إلى إثبات كمية وأوصاف البضاعة في سندات ووثائق أخرى خاصة بالبيع، كالفواتير ووصل طلب البضاعة. لذلك ذهب القضاء الفرنسي في حكمه الصادر بتاريخ 07 أكتوبر 2014 في قضية *navire carmen* بأن المحكمة لاحظت عدم وجود تطابق بين كمية البضاعة المذكورة في سند الشحن والوثائق الأخرى الخاصة بالبضاعة مما يؤدي إلى قلب عبئ الإثبات وإلقاءه على عاتق الشاحن (*C.App.Versailles, 12^{eme} ch,* 7 oct.2014, DMF 2015 , n° 765) ، فالتحفظ إذن لا يعني الناقل من المسؤولية وإنما يسهل إثبات انتفاء خطأ الناقل، من خلال قلب الإثبات على الشاحن أو المرسل إليه بأن البضائع سلمت كما هي موصوفة في سند الشحن ولهم إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات .

فالتحفظ لا يغير من طبيعة العقد وآثاره ، حيث يبقى الناقل مسؤولاً عن التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري ، إلا أن إثبات إخلاله بإحدى هذه الالتزامات كأثر لهذا التحفظ المدرج في السند لا يمكن أن ينشأ عن مجرد ذكر البيان الخاص بأوصاف البضاعة وكميتها، كون هذا التحفظ بمثابة اتفاق خاص بالإثبات يهدر قوة واحتكار سند الشحن في الإثبات والأخذ بالبيانات المشكوك فيها التي أدلى بها الشاحن (إلدياز، 2016، صفحة 19)، فبذلك فإن عبارة "*said to contain*" لا تستهدف العقد بجوهره، وإن كان الإثبات بطبيعته يؤثر على الحقوق الشخصية الناشئة عن العقد.

4. الخاتمة:

يدرج الناقل شرط التحفظ على البضاعة في سند الشحن عند عدم قدرته التحقق من صحة المعلومات التي أصدرها الشاحن مع حالة البضاعة المقدمة، فهو لا يعني الناقل من المسؤولية وإنما يسهل إنتفاء الخطأ عنه وعن تابعيه في حال وصول البضاعة هالكة أو تالفة وللشاحن إثبات عكس ذلك بكافة طرق الإثبات. وعليه فههدف التحفظ هو معرفة المرسل إليه أن الناقل لم يتمكن من فحص البضاعة للتأكد من صحة البيانات المصرح بها من قبل الشاحن، أما الأثر غير المباشر ينتج عند وصول البضاعة هالكة أو تالفة فيسهل على الناقل إبعاد المسؤولية عنه بإنتفاء الخطأ عنه وعن تابعيه بقدر البيانات التي ذكر فيها.

فيتضح إذن أن الممارسة العملية دفعت إلى الاعتراف بتحفظ «استحالة فحص الحاوية» ومنحه قيمة قانونية في ظل النقل بالحاويات، لتساهم غرفة التجارة الدولية في هذا الإعتراف وتقبل سند النقل الذي يحتوي على عبارة التجهيل من أجل فتح الإعتماد المستندي . حيث قررت غرفة التجارة الدولية من خلال المادة 26 فقرة ب من القواعد والعادات الموحدة المتعلقة بالإعتماد المستندي نشرة رقم 600 لسنة 2007 التي تنص على ما يلي: " يقبل مستند نقل يتضمن عبارة " التحميل والعد بمعرفة الشاحن" و " تحتوي حسب قول الشاحن"، فإن التحفظات التي يعلن الناقل بموجبها جهله بمحتويات الطرود أو الوزن أو النوع أو الصفات الفنية للبضاعة أو مقاسها لا تؤثر على قبول البنك لهذا السند من أجل فتح الإعتماد المستندي.

5. قائمة المراجع:

المؤلفات:

- أحمد حسني. (2001). البيوع البحرية ، د ا رسة العقود التجارية البحرية الدولية سيف وفوب. مصر: منشأة المعارف، الإسكندرية.
- إيمان الجميل. (2012). سند الشحن ودوره في النقل البحري (الإصدار الطبعة الاولى). مصر: المكتب الجامعي الحديث.
- حمد الله محمد حمد. (1996). اتفاقيات الضمان البحري بين البقاء والإلغاء في القانون المصري وبعض القواعد الأجنبية واتفاقية هامبورغ. مصر: دارالنهضة العربية القاهرة.
- كمال حمدي. (1997). القانون البحري. مصر: منشأة المعارف، الإسكندرية.
- لطيف جبر كومانى. (1998). القانون البحري- السفينة-أشخاص الملاحة - النقل- البيوع- التأمين (الإصدار الطبعة الثانية). الاردن: مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- محمد عبد الفتاح ترك. (2005). عقد النقل البحري. مصر: دار الجامعة الجديدة للنشر.

عبارات التجهيل في سند الشحن البحري – شرط معدل لقاعدة الإثبات -

هاني دويدار. (2014). *قانون النقل*. مصر: دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية،
يوسف حسن يوسف. (2013). *النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي* (الإصدار طبعة أولى).
مصر: لمركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة.

الأطروحات:

بسعيد مراد. (2012). *عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية*، أطروحة
دكتوراة، . قانون خاص: كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.

المداخلات:

قماز ليلي إدياز. (2016). *شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن – من التطبيق إلى الإقرار القانوني*
– شرط هيمالايا وشرط إستحالة فحص الحاوية - . *مداخلة في يوم دراسي* (صفحة 13). تلمسان -
الجزائر. : مخبر القانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد.

مواقع الانترنت:

.(2022) .www.ahhilalcargo.com/arabic/info7.php.com

.(2022) .www.ahhilalcargo.com/arabic/info7.php.com

المراجع باللغة الأجنبية:

Pierre Bonassies – Christian Scapel .(2006) .*droit maritime* .LGDJ.

للإحالة على هذا المقال:

. خلادي إيمان، «عبارات التجهيل في سند الشحن البحري – شرط معدل لقاعدة الإثبات -» . الفكر

المتوسطي، المجلد: 12، العدد: 02، مارس 2024، ص. ص. 188-201