

دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري

د. فتاحي محمد

جامعة ادرا ر

ملخص:

تناولت الدراسة دور سند الشحن في الإثبات في القانون البحري الجزائري، وبيّنت أنه لصحة السند يجب أن تتوفر فيه بعض البيانات منها ما يتعلق بالناقل والشاحن أو من يمثلهما وبيانات تخص البضاعة المشحونة. وبيّنت الدراسة أن سند الشحن قد يصدر إسمياً وقد يصدر لأمر شخص معين وقد يصدر للحامل كما بيّنت الدراسة أن لسند الشحن حجية نسبية في علاقة الناقل بالشاحن وله حجية مطلقة في مواجهة الغير.

Résumé

La présente étude traite du rôle du titre de transport comme attestation dans le droit maritime algérien, et montre que certaines données font preuve de sa validité, dont celles relatives au transporteur et à l'expéditeur ou ce qui les représente, et des données concernant la marchandise.

L'étude montre que le titre de transport peut-être émis nommément, ou pour ordonner une personne donnée, et pourrait être émis au porteur. D'un autre côté, l'article montre que le titre de transport possède une authenticité relative reliant le transporteur à l'expéditeur, et une authenticité absolue pour faire face à autrui.

مقدمة

لا خلاف من أن التجارة البحرية لها دور كبير في التنمية الاقتصادية في مختلف الدول. ويمثل النقل البحري للبضائع أحد صور التجارة البحرية التي تعتمد عليها الدولة في سياستها الاقتصادية.

وتبدو أهمية النقل البحري للبضائع من عدة نواحي، فمن ناحية فإنه بالنسبة للدولة هو وسيلة للتنمية الاقتصادية عن طريق التبادل التجاري مع الدول الأخرى،

ومن ناحية أخرى فهو وسيلة استثمار مربحة بالنسبة للناقلين خاصة القطاع الخاص.

وتتجسد آلية النقل البحري للبضائع في الغالب من خلال قيام الشاحن بالإتفاق مع الناقل على نقل بضاعة معينة مقابل أجر معلوم. وعندما يتم شحن البضاعة على السفينة يسلم الناقل أو من يمثله للشاحن أو من يمثله وثيقة تثبت عملية النقل تسمى بسند الشحن.

ويقوم سند الشحن في التجارة البحرية بوظائف ثلاث أساسية، فمن ناحية هو دليل على إستلام الناقل للبضاعة، ومن ناحية أخرى فإنه وسيلة لإثبات عقد النقل البحري، وأخيرا فإنه سند ملكية البضاعة المشحونة.

وسند الشحن قابل للتداول بالطرق التجارية بحسب الشكل الذي يصدر فيه، وهذا ما يسهل عملية التعامل على البضاعة وهي لا تزال على متن الرحلة البحرية.

وهذه الدراسة تبحث في سند الشحن ودوره في الإثبات مجيبة على إشكاليتين أساسيتين: الأولى ما مفهوم سند الشحن؟ والثانية: ما دور سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري؟

وللإجابة على هاتين الإشكاليتين قسمت الدراسة إلى مبحثين، الأول عالجت فيه مضمون سند الشحن قسم إلى مطلبين، الأول درست فيه مضمون سند الشحن والثاني تطرقت فيه إلى نسخ سند الشحن.

أما المبحث الثاني فبسطت فيه دور سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري، حيث قسم بدوره إلى مطلبين، الأول عالجت فيه شكل سند الشحن وتداوله والثاني أبرزت فيه حجية سند الشحن في الإثبات.

المبحث الأول: تحديد مفهوم سند الشحن

لتحديد مفهوم سند الشحن يتطلب ذلك معالجة مسألتين أساسيتين، الأولى تتعلق ببيان مضمون سند الشحن، والمسألة الثانية تتعلق بمعالجة نسخ سند الشحن وهو ما ندرسه في مطلبين، الأول نخصصه لبيان مضمون سند الشحن، والثاني ندرس فيه نسخ سند الشحن على النحو التالي.

المطلب الأول: مضمون سند الشحن

للقوف على مضمون سند الشحن لابد من تعريفه حتى يتبين المقصود منه، كما نبين كيفية إصداره، وأخيرا نعالج البيانات التي يتضمنها سند الشحن. وتأسيسا على ذلك نقسم هذا المطلب إلى فروع ثلاثة على النحو التالي.

الفرع الأول: تعريف سند الشحن

يعرف بعض الفقه¹ سند الشحن بأنه "وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول بإستلام بضاعة الثاني بغية نقلها إلى ميناء محدد". وهو "الإيصال الذي يوقع عليه الريان بتسلمه البضاعة على متن السفينة"². ومن التعريفين السابقين تتضح المسائل التالية:

من ناحية أن الشاحن عند رغبته في نقل بضاعته المتمثلة في طرد أو مجموعة من الطرود من ميناء بحري إلى آخر فإنه يبرم عقد النقل مع الناقل يتمثل في وثيقة مشهورة لدى شركات الملاحة البحرية تسمى سند الشحن³ وهذه الوثيقة قد تتضمن عقد النقل ذاته أو تكون مجرد وثيقة لإثباته⁴.

¹ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، لقاهرة، 2007، ص286.

² - كمال مصطفى طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص194، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص315.

³ - تسمى في القانون الجزائري واللبناني بوثيقة الشحن المادة 748 من القانون البحري الجزائري وفي القانون المصري تسمى بسند الشحن المادة 198 من القانون البحري المصري.

⁴ - محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص336.

ومن ناحية أخرى فإن سند الشحن أو وثيقة الشحن يصدر عادة عند شحن البضاعة أو بعد تمام شحنها على السفينة لإثبات واقعة الشحن ذاتها فضلا عن إثبات إستلام الناقل للبضاعة

ومن ناحية أخيرة فإن الأصل أن يحزر سند الشحن بين الناقل والشاحن، ولكن يغلب أن يتولى التوقيع على السند ريان السفينة. ولكن هذا التوقيع لا يجعله طرفا في السند حيث أنه يوقع عليه بصفته نائبا على الناقل الذي يظل طرفا مع الشاحن في سند الشحن.

وتأسيسا على ما سبق فإن الريان لا يرتبط مباشرة بالشاحن بموجب هذا التوقيع إذ لا تقوم بينهما أدنى علاقة قانونية أو تعاقدية وإنما يقوم الريان بتنفيذ عقد النقل بصفته تابعا للناقل وممثلا له¹.

ويقوم سند الشحن في الحياة البحرية بوظائف ثلاث، فمن ناحية إن سند الشحن هو دليل إثبات إستلام الناقل للبضاعة حيث يتضمن بيانا بمقدار البضاعة ومواصفاتها كما دونها الشاحن، حيث يشترط أن يذكر في السند صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها وحجمها والعلامات المميزة الموضوعية فيها. وعلى هذا فإن سند الشحن يعد فضلا عن إثباته واقعة إستلام الناقل للبضاعة من الشاحن دليلا على مطابقة هذه البضاعة المشحونة بمواصفاتها الواردة في سند الشحن².

ومن ناحية أخرى فإن سند الشحن يعتبر وسيلة إثبات عقد النقل، فعقد النقل البحري هو عقد رضائي لا يشترط لصحته إفراغه في شكل خاص، وأن الكتابة شرط لإثباته وليس لإنعقاده³. وأن شركات الملاحة البحرية قد درجت على الإكتفاء

¹ - محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 339.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 286.

³ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 314.

بتحرير سند شحن يتضمن كافة بيانات عقد النقل ليعد وسيلة كافية لإثبات هذا العقد بما يحتويه من إلتزامات تقع على عاتق طرفيه.

ثم إنه خلافا لمبدأ حرية الإثبات في المعاملات البحرية، فإن إشتراط إثبات عقد النقل البحري بوثيقة شحن يعد خلافا لهذه القواعد العامة. والحكمة من ذلك قطع السبيل على المنازعات التي قد تثور في المستقبل بين الناقل والشاحن¹.

وأخيرا فإن سند الشحن يعد سند ملكية البضاعة المشحونة، فهو يمثلها بحيث يعتبر حائز السند هو الحائز للبضاعة حيازة رمزية أو معنوية، ذلك أنه من الناحية العملية فإن سند الشحن يحرق من نسختين تسلم إحداها إلى الشاحن بعد توقيعها من الناقل أو من ممثله القانوني.

وتعطي هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في إستلام البضاعة والتصرف فيها بإعتبار هذا السند ممثلا للبضاعة المشحونة وبوصف حامله الشرعي حائزا له حيازة رمزية².

وتأسيسا على ذلك أنه يجوز للشاحن بيع البضاعة المشحونة أو رهنها وهي ما تزال في الطريق ويقوم بتسليم سند الشحن للمشتري أو للمرتهن بدل تسليم البضاعة ذاتها³. ويتم تسليم سند الشحن من الشاحن إلى الغير بأحد طرق التداول التي سوف نعالجها في المبحث الثاني من هذه الدراسة.

الفرع الثاني: كيفية إصدار سند الشحن

تنص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أنه "بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن تتضمن

¹ - كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص 192، عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2007، ص 209 و 210.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 287.

³ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 314.

قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

ومن هذا النص يتضح أن سند الشحن لا يمكن أن يؤدي دوره في تمثيل البضاعة وإثبات تسلمها إلا إذا كانت السفينة التي تم فيها شحن البضائع معينة . ويحدث كثيرا أن يكون الناقل البحري مجهزا لعدة سفن تعمل في ذات خط الملاحة، مما يفرض عليه ضرورة التنسيق بين مختلف عقود النقل البحري التي يبرمها ، وقد يترتب على ذلك أنه في تاريخ إستلام الناقل للبضائع لا تكون السفينة التي تشحن فيها البضائع قد تم تعيينها بعد¹.

ومن النص السابق يتبين أيضا أن المشرع الجزائري إشتراط بيانات يقدمها الشاحن عن البضاعة، وهذه البيانات لها أهمية كبيرة، فعادة ما يتم حساب أجرة لنقل على أساس هذه البيانات وعلى نفس الأساس أيضا يقدر المرسل إليه قيمة التعويضات المطلوبة من الناقل بسبب هلاك البضاعة أو تلفها².

ويحتفظ الناقل من حيث المبدأ بحقه في التحقق من صحة هذه البيانات ومطابقتها للبضائع لأنه في النهاية هو المسؤول عن تسليم هذه الأخيرة بحالتها المبينة في سند الشحن.

ومع ذلك قد تبدو مهمة الناقل صعبة من الناحية العملية إذ قد لا يوجد لديه الوقت الكافي أو الإمكانيات اللازمة لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها، لا سيما وأن عملية الشحن يجب أن تجري بسرعة حتى لا تظل البضاعة على الرصيف لفترة طويلة وحتى لا تتعطل السفينة عن السفر³.

¹ - على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، القاهرة، 1983، ص123.

² - محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002، ص311.

³ - جلال الدين وفاء محمددين، مسؤولية الناقل البحري في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1989، ص330.

وحلا لتلك المشكلة فقد درج الناقل على إدراج تحفظات عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة، فيدون هذه البيانات في سند الشحن كما قدمها إليه الشاحن دون مراجعتها أو التحقق من صحتها مع النص في السند على أن " البضاعة مجهولة الوزن أو المقدار أو المقاس أو المحتويات أو القيمة" أو أن " البيانات الخاصة بالبضاعة حسب قول الشاحن، أو غير معتمدة من الناقل¹ .

ومما تجدر الإشارة إليه أخيرا أنه يجب أن يصدر سند الشحن يحمل تاريخا محددا، ويجد لزوم هذا البيان تفسيره في أنه يحدد وقت إنتقال البضاعة إلى يد الريان وبالتالي مسؤوليته بدءا من هذا الوقت عن الاضرار اللاحقة بالبضاعة². كما أن لهذا البيان أهمية فيما يتعلق بالتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه في البيوع الحرة³.

أُلفرع أُلثالث: بيانات سند الشحن

تضمن القانون البحري الجزائري⁴ البيانات الواجب توافرها في وثيقة الشحن

وهي:

- 1- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل أُلبدء في تحميل هذه البضائع إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى قطعة من البضاعة أو تحزيمها.
- 2- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب كل حالة.

¹ - زكي شعراوي، سند الشحن في القانون المصري (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1990، ص210

² - جلال الدين وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل البحري عن الاضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الامريكي)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد 1992، 02، ص344.

³ - رضا زين العابدين جمعة، نظام الاغتنام البحري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1979، ص116 وما بعده.

⁴ - المادة 752 من القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 47، سنة 1998

3- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

ولم تشترط المادة 752 من القانون البحري الجزائري في وثيقة النقل إسم كل من الناقل والشاحن ونرى أنه بيان يجب أن تتضمنه وثيقة الشحن، وإن كان المشرع واجه ألفرض الذي لا يذكر فيه إسم الناقل في وثيقة النقل حيث يعتبر مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، أو إذا لم يذكر إسم الناقل بشكل دقيق¹.

كما لم يشترط المشرع بيان آخر وهو إسم السفينة وجنسيته ، ونرى أنه بيان مهم، يضاف إلى ما سبق لم يتطلب المشرع الجزائري أن يذكر في وثيقة الشحن ميناء الشحن وميناء التفريغ.

وبالإضافة إلى ما سبق لم ينص المشرع من ضمن البيانات تاريخ إصدار السند وكذا عدد النسخ².

ونرى أن هذه البيانات جوهرية يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن. وعلى الرغم من عدم اشتراطها في المادة 752 من القانون البحري الجزائري إلا أننا نرى أنه يجوز إضافتها نظرا للصياغة المرنة للمادة 752 التي نصت على أنه "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه.....".

ويفهم من هذه الصياغة أن البيانات الواردة في المادة 752 من القانون البحري الجزائري هي بيانات واردة على سبيل المثال لا الحصر.

ومما تجدر الإشارة إليه أن المشرع أشار إلى بيان عدد النسخ وتواريخ ومكان الإصدار في المادة 760/02.

كما تجدر الإشارة الى أن المشرع الجزائري لم يبين الجزاء الذي يترتب في حالة تخلف البيانات السابقة، ولكن من المقرر أنه لا يترتب على ذلك بطلان

¹ - المادة 754 من القانون البحري الجزائري السابق الإشارة اليه.

² - القانون اللبناني يشترط هذه البيانات بموجب المادة 197 من القانون البحري اللبناني.

وثيقة الشحن أو بطلان عقد النقل البحري للبضائع¹، وتفسير ذلك أن الكتابة لا تشترط لتكوين العقد وإنما هي شرط لإثباته فقط، كما أن هناك حقوقاً تتعلق للغير على البضائع المنقولة مما لا يجوز معه القول بعدم جواز الإحتجاج بما ورد فيه من بيانات لتخلف بعض البيانات التي أوجب القانون ذكرها على وجه الخصوص².

ويثور التساؤل حول القيمة القانونية للشروط النمطية المطبوعة في سند الشحن البحري؟

الحقيقة أن هذه الشروط تحدد على شكل واضح ومفصل جميع المسائل التي تخص عقد النقل البحري من حيث تحديد حقوق والتزامات الطرفين، ومدى جواز الإحتجاج بالبيانات التي يتضمنها سند الشحن في مواجهة الغير، وتحديد القواعد القانونية التي يخضع لها العقد، وتحديد المحكمة المختصة بالفصل بالمنازعات التي تنشأ عنه، أو وجوب اللجوء إلى التحكيم مع تحديد مكانه وإجراءاته وكيفية تعيين المحكمين، وغير ذلك وبوجه عام كل من تعلقت لهم حقوق بتنفيذ العقد³.
يقرر الفقه⁴ أن هذه الشروط صحيحة، على أن صحتها مرهونة بعدم مخالفتها بكتابة شرط بخط اليد في سند الشحن. إذ يجب تفسير كتابة هذا الشرط بأنه التعبير الحقيقي عن إرادة الطرفين.

كما يجب عدم مخالفة هذه الشروط للنظام العام والآداب العامة، وتفسير ذلك أن كل شرط يخالف قاعدة أمرة من قواعد القانون يقع باطلاً بطلاناً مطلقاً، على أن البطلان يمس الشرط دون أن ينال من صحة العقد ذاته.¹

¹ - هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 208، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 317 و 318، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 288.

² - مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1986، ص 177.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 210.

⁴ - سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 337، هاني دويدار، المرجع السابق، ص 210.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الشروط النمطية المدرجة في سند الشحن تعتبر من قبيل شروط الإذعان لأن عقد النقل البحري هو عقد إذعان²، لذلك يجوز للقاضي تفسير هذه الشروط لمصلحة الشاحن، كما يمكن له إعفاء المدين من العمل بأحد هذه الشروط إذا كان تعسفيا³.

المطلب الثاني: نسخ سند الشحن

تنص المادة 760 من القانون البحري الجزائري على أنه "يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية. ويبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ" ومن هذا النص يتبين أن المشرع الجزائري يتطلب أن يتم إصدار مع وثيقة الشحن نسخ منها، غير أنه لم يحدد عدد النسخ التي يجب إصدارها، وإنما ترك ذلك لحرية الأطراف وحسب ما يحتاجه الشاحن⁴.

وتظهر الحكمة من إصدار نسخ لسند الشحن أن عقد النقل البحري لا يمكن إثباته إلا بالكتابة، ويعد سند الشحن دليل الإثبات الكتابي الجوهري في مجال نقل البضائع بحرا، فيجب توافر هذا الدليل لدى طرفي العقد ومن له مصلحة في تنفيذ النقل⁵. كما تتجلى الفائدة من وجود نسخ لسند الشحن في تفادي مخاطر الضياع والسرقة وبوجه خاص في أوقات الحروب والأزمات الدولية⁶.

¹ - رفعت فخري، سند الشحن البحري، مجلة الحقوق الكويتية، جامعة الكويت، عدد 20، سنة 1988، ص 120.

² - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 2011.

³ - المادة 106 من القانون المدني الجزائري.

⁴ - بعض التشريعات المقارنة تشترط عدد معين من النسخ مثل القانون المصري الذي يشترط إصدار سند الشحن من نسختين المادة 01/202 من القانون البحري المصري، أما القانون اللبناني فيشترط إصدار سند الشحن من ثلاثة نسخ المادة 197 من قانون التجارة البحرية اللبناني.

⁵ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 212، عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 216.

⁶ - كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص 210، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 337.

وقد جرى العرف البحري على صدور سند الشحن من نسختين الأولى يحتفظ بها الناقل البحري بواسطة الريان، والثانية تسلم إلى الشاحن ، ولا يوقع الناقل أو الريان إلا هذه النسخة الأخيرة التي يرسلها الشاحن إلى المرسل إليه في حالة وجوده ليتسلم البضاعة بموجبها¹.

ويوجب المشرع الجزائري أن توقع نسخ وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله، والشاحن خلال أربع وعشرين ساعة 24 من تحميل البضاعة وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة².

كما يوجب المشرع أن ترقم نسخ وثيقة الشحن³، وتخول النسخة الموقعة من قبل الناقل والشاحن أحمال الشرعي الحق في تسليم البضاعة والتصرف فيها⁴.

المبحث الثاني: دور سند الشحن في الإثبات

لبيان دور سند الشحن في الإثبات يتطلب ذلك دراسة الشكل الذي يصدر فيه سند الشحن لوجود صلة وثيقة بين شكل سند الشحن وعملية تداوله هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى ندرس حجية سند الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن وفي مواجهة الغير.

وتأسيسا على ذلك نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، الأول نبين فيه الشكل الذي يصدر فيه سند الشحن، والثاني نوضح فيه حجية سند الشحن في الإثبات على النحو التالي.

¹ - علي البارودي، المرجع السابق، ص120.

² - المادة 02/760 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 01/760 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - جلال وفاء محمد، دروس في القانون البحري المصري الجديد، منشأة المعارف، القاهرة، 1992، ص248.

المطلب الاول: شكل سند الشحن وتداوله

قد يصدر سند الشحن إما في شكل إسمي وقد يصدر لأمر شخص معين وقد يكون للحامل هذا من جهة، ومن جهة أخرى ومهما كان شكل سند الشحن فإنه قابل للتداول بالطرق التجارية .

وتأسيسا على ذلك نقسم هذا المطلب إلى فروع ثلاثة الأول نتناول فيه سند الشحن الإسمي والثاني نعالج فيه سند الشحن الاذني والثالث ندرس فيه سند الشحن للحامل على النحو التالي.

الفرع الاول: سند الشحن الإسمي

وهو السند الذي يصدر بإسم شخص معين ، وهذا الشخص قد يكون الشاحن أو المرسل إليه الذي تسلم البضاعة في ميناء الوصول¹ .

وهذا النوع من سندات الشحن يتم تداولها بإتباع القواعد المقررة في القانون المدني أي قواعد حوالة الحق، فلا يصح التنازل عن الحق الثابت فيه إلا بإتباع قواعد الحوالة المدنية، حيث يجب على الشاحن أو المرسل إليه إعلام الناقل أو من ينوب عنه بالحوالة أو قبوله لها².

ومما تجدر الإشارة إليه أنه يجوز النص في سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله. وقد يتضمن السند الإسمي مثل هذا الحظر سواء كان سند الشحن صادرا بإسم الشاحن أو بإسم المرسل إليه وإن كان ألفرض الغالب وجود هذا الشرط في حالة صدور السند بإسم الشاحن³.

¹ - المادة 01/758 من القانون البحري الجزائري السابق الإشارة اليه

² - علي البارودي، المرجع السابق، ص127.

³ - هاني دويدار، المرجع السابق، ص214.

الفرع الثاني: سند الشحن الاذني

قد يصدر سند الشحن لإذن أو لأمر شخص معين، ففي هذه الحالة يعتبر سند الشحن أذني أو للأمر ويترتب على ذلك أنه يجوز تداول هذا النوع من السندات بإتباع قواعد التظهير الخاصة بالأوراق التجارية.¹

وفي هذا النوع من سندات الشحن يجوز للمرسل إليه أن يقوم بتحويل سند الشحن أي نقل ملكيته البضاعة والتي يمثلها السند بمجرد تظهيره تظهيراً ناقلاً للملكية كما تظهر الأوراق التجارية وبالتالي يصبح سند الشحن من السندات القابلة للتداول، مع الإشارة إلى أن قاعدة تضامن الموقعين على الورقة التجارية لا تنطبق على سند الشحن الاذني، فلا تضامن إذا بين المالكين المتتابعين للبضاعة التي يمثلها السند.²

ومما تجدر الإشارة إليه أن الناقل يجوز له إدراج تحفظات على سند الشحن، ويجب على الناقل أن يذكر في سند الشحن للأمر الأسباب الجدية التي دفعته إلى الشك في صحة بيانات الشاحن أو عدم توافر الوسائل العادية للتحقق منها، كما يقع عليه عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات³ فإذا عجز عن تقديم دليل الإثبات لم يكن للتحفظ الذي أورده الناقل أي أثر في رفع المسؤولية عن عائقه، أما إذا نجح الناقل في إثبات أسباب جدية للشك في البضاعة أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة البيانات الخاص بها إنتقل عبء الإثبات إلى الشاحن أو المرسل إليه، بمعنى أنه يجوز للشاحن أو المرسل إليه رغم تحفظات الناقل على البضاعة وإثباته صحتها، أن يقيم الدليل على حالة البضاعة عند الشحن ووزنها الحقيقي أو عددها وأن خطأ الناقل أو

¹ - المواد 393 وما بعدها من القانون التجاري الجزائري.

² - بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر، الجزائر، 2002، ص 116.

³ - هاني محمد صالح و اسراء محمد عمران، محاضرات في القانون البحري، ص 04 في موقع: www.ao-

تابعيه هو السبب فيما حدث من عجز أو تلف، وله في سبيل هذا الإثبات أن يتبع كافة الطرق الممكنة للإثبات.

ومما تجدر الإشارة إليه أن معاهدة هامبورغ للنقل البحري¹ أجازت أن يتضمن سند الشحن للأمر تحفظات تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع أو علاماتها الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها إذا كان الناقل يعلم أن البيانات التي قدمها الشاحن غير مطابقة للبضائع، أو إذا كانت لديه أسباب معقولة تحمله على الشك في صحة هذه البيانات أو إذا لم تتوافر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه البيانات. ويجب على الناقل أن يضمن سند الشحن أوجه عدم صحة البيانات أو أسباب شكه فيها أو عدم توافر وسائل التحقق منها.

الفرع الثالث: سند الشحن لحامله

وهو السند الذي يحرر لحامله² حيث يعد الشاحن الذي قام بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وهي في الطريق أي أثناء النقل. وفي هذه الحالة لا يقوم الشاحن بذكر اسم الشاحن ولا اسم المرسل إليه بحيث يتفق مع الناقل على أن يكون السند لحامله.

وإذا صدر السند لحامله فيتم تداوله عن طريق مجرد التسليم أو المناولة اليدوية دون كتابة أي بيان إضافي. ويعتبر حاملا شرعيا للسند الشخص الذي يحوز السند وهو الذي يكتسب في مواجهة الناقل البحري صفة المرسل إليه، فيجوز له بموجب السند تسلم البضاعة.³

ومما تجدر الإشارة إليه أن الناقلين يدرجون في مثل هذا النوع من السندات تحفظات، وهذه التحفظات من شأنها عرقلة عملية التداول. وتيسيرا لعملية التداول

¹ - نبيل فرج، الطبيعة القانونية لسند الشحن، في موقع: www.inter-review.com، المحامي محمد التويجري،

المصطلحات التجارية الدولية وسند الشحن، في موقع: www.kenanaonline.com.

² - المادة 03/758 من القانون البحري الجزائري.

³ - علي البارودي، المرجع السابق، ص 127.

يلجأ الشاحن عادة إلى الاتفاق مع الناقل على أن يصدر هذا الأخير سند الشحن لحامله نظيف أي خال من أي تحفظات يشهد بأن البضاعة قد تم شحنها وهي بحالة جيدة، وفي المقابل يتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن أي عجز أو تلف يحدث للبضاعة المبينة في السند عند تسليمها، وتعويضه عما يلحقه من أضرار بسبب إصدار سند الشحن النظيف. ويثبت هذا التعهد بخطاب يطلق عليه خطاب الضمان يذكر فيه سائر التحفظات التي كان الناقل يريد وضعها في سند الشحن، لكن خطاب الضمان يقتصر أثره على تعطيل فعالية سند الشحن النظيف بالنسبة للشاحن والناقل فقط. ومعنى ذلك أنه يجوز الإحتجاج بخطاب الضمان في مواجهة الغير وبوجه خاص المرسل إليه، ومن ثم إذا إنتقل سند الشحن النظيف إلى المرسل إليه لم يكن للناقل حق التمسك في مواجهته بالتحفظات الواردة بخطاب الضمان، وإنما يحق للمرسل إليه مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بحالتها المبينة في السند أو تعويضه عن تلفها، و للناقل المسؤول أن يرجع بعد ذلك على الشاحن الذي أصدر خطاب الضمان¹.

ومما تجدر الإشارة إليه أن قواعد هامبورغ للنقل البحري قد إعتبرت خطاب الضمان باطلا لا أثر له في مواجهة الغير بما في ذلك المرسل إليه الذي إنتقل إليه سند الشحن، أما فيما بين الشاحن والناقل فإن خطاب الضمان يعد صحيحا إلا إذا كان الناقل قد قصد به غش الغير²

المطلب الثاني: حجية سند الشحن في الإثبات

إن أطراف سند الشحن الناقل من جهة، والشاحن من جهة أخرى. ولذلك فإن لسند الشحن حجية بين الطرفين، يضاف إلى ذلك أنه قد تنور مسألة حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير لأجنبي عن سند الشحن.

¹ - محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص311.

² - رفعت فخري، المرجع السابق، ص122.

وتأسيسا على ذلك نعالج حجية سند الشحن في الإثبات في فرعين، الأول نخصه لبيان حجية سند الشحن في الإثبات في علاقة الناقل بالشاحن، والثاني ندرس فيه حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير.

الفرع الأول: حجية سند الشحن في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن

يعتبر سند الشحن حجة بين الناقل والشاحن في إثبات كافة البيانات المدونة فيه، ولكن هذه الحجية ليست مطلقة بل حجية نسبية، وتفسير ذلك أنه يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من سند الشحن وخلاف ما ورد فيه من بيانات¹.

تأسيسا على ما سبق فإنه يجوز للناقل مثلا أن يثبت أن البضاعة لم تشحن على الإطلاق أو أنها غير مطابقة لوصفها ألوارد في السند، كما يجوز للشاحن مثلا إثبات عدم صحة البيان الخاص بميناء التفريغ أو بإستحقاق جزء من أجرة النقل عند الوصول².

وذهب جانب من الفقه³ إلى القول أنه يجوز لكل من الناقل أو الشاحن إثبات عكس ما ورد في سند الشحن بكافة طرق الإثبات، بما في ذلك البينة والقرائن وذلك تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

على أن الراي الراجح في الفقه⁴ يرى أنه لا يجوز لأي منهما أن يقيم الدليل على عكس ما ورد في سند الشحن في مواجهة الطرف الآخر إلا بالكتابة أو ما يقوم

¹ - المادة 761 من القانون البحري الجزائري، تقابل المادة 02/210 من القانون البحري المصري.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص296، رفعت ابادير، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل البحري في القانون الكويتي واتفاقية وارسو، مجلة المحامي، السنة الخامسة، 1982، ص17.

³ - حسين الماحي، القانون البحري، دار ام القرى، القاهرة، 1992، ص214.

⁴ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص478، كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص201 و202، نعلي البارودي، المرجع السابق، ص153، القليوبي سميحة، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص232، محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص354.

مقامها كالإقرار أو أليمين إلا إذا انطوى على غش، حيث يجوز إثبات عكس ما ورد في السند بكافة طرق الإثبات.

ومما تجدر الإشارة إليه أن المرسل إليه يعتبر طرفا في سند الشحن إذا كان هو نفسه الشاحن أو كان وكيله عنه.

الفرع الثاني: حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير

في هذه الحالة لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات بالنسبة للغير، حيث يجوز للناقل أو الشاحن إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد به من بيانات في مواجهة الغير حسن النية. ولكن يجوز للغير في علاقته بالناقل أو الشاحن إثبات عكس ما ورد في السند من بيانات وذلك بكافة طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبيئة ذلك لأنه لم يكن طرفا في عقد النقل¹.

ويعتبر من الغير من لم يكن طرفا في سند الشحن وذلك كالمرسل إليه الذي لا يكون هو الشاحن أو وكيله وكالمؤمن على البضاعة².

وتتجلى الحكمة من عدم جواز إثبات عكس ما ورد في سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية في حماية هذا الغير الذي يعتمد اعتمادا كلياً على ما ورد في سند الشحن من بيانات، فضلا عن زيادة ثقة أمتاعملين في سند الشحن مما يسهل تداوله ويحافظ على قيمته الائتمانية³.

أما الحكمة من جواز إثبات الغير عكس ما ورد في سند الشحن من بيانات في مواجهة الشاحن والناقل فهي أنهما طرفا سند الشحن، وكان على الشاحن تدوين

¹ - القليوبي سميحة، المرجع السابق، ص233، على جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص479، محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص345، كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص202، هاني دويدار، المرجع السابق، ص222.

² - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص297، هاني دويدار، المرجع السابق، ص222، مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة، القاهرة، 2002 ص20 وما بعدها.

³ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص330

بيانات صحيحة ، وكان على الناقل التحقق من صحتها أو ألتحفظ عليها إن لم يستطع التحقق منها وإلا أعتبر كل منهما مقصرا ويتحمل تبعة تقصيره¹.

خاتمة

تناولت الدراسة دور سند الشحن في الإثبات في القانون البحري الجزائري، وبيّنت أن سند الشحن هو وثيقة يسلمها الناقل إلى الشاحن يعترف بموجبها الأول بإستلام بضاعة الثاني بغية نقلها إلى ميناء محدد.

وبيّنت الدراسة أنه لصحة سند الشحن يجب أن تتوافر فيه جملة من البيانات منها بيانات تتعلق بالناقل والشاحن أو من يمثلهما، وبيانات تخص البضاعة المشحونة. على أن المشرع الجزائري لم يذكر بعض البيانات التي رأينا أنها جوهرية وهي إسم الناقل والشاحن وكذلك بيانات متعلقة بالسفينة، بالإضافة إلى تاريخ إصدار السند وكذا عدد النسخ، وأنتقدنا موقف المشرع الجزائري في هذا الخصوص.

وبخصوص دور سند الشحن في الإثبات، فقد بينت الدراسة أنه في علاقة الناقل بالشاحن فإن لسند الشحن حجية نسبية، بمعنى أنه يجوز في العلاقة بين الناقل والشاحن إثبات خلاف ما هو مدون في سند الشحن. على أن الفقه اختلف حول وسائل نفي خلاف ما هو مدون في سند الشحن إلى رأي يقول بجواز إستعمال كافة وسائل الإثبات، ورأي راجح والذي أيدناه، يرى أنه لا يمكن نفي خلاف ما هو مدون في سند الشحن إلا بالكتابة. أما في مواجهة الغير فإن لسند الشحن حجية مطلقة بمعنى أنه لا يجوز للناقل أو الشاحن إثبات خلاف ما هو مدون في سند الشحن. ولكن الغير في علاقته بالناقل أو الشاحن يجوز له إثبات عكس ما ورد في سند الشحن من بيانات، وله في ذلك كافة طرق الإثبات. وخرجت الدراسة بالتوصيات التالية:

¹ - أحمد حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف، القاهرة، 1989، ص99.

1- نوصي بضرورة تعديل المادة 752 من القانون البحري الجزائري بحيث تتضمن الإشارة إلى بيانات جوهرية في سند الشحن وهي إسم الناقل أو من يمثله وإسم الشاحن أو من يمثله، يضاف إلى ذلك إسم السفينة وميناء الشحن وميناء الوصول، يضاف إلى ذلك تاريخ إصدار السند نظرا لما لها من أهمية في الإثبات في حالة النزاع

2- ضرورة أن ينص المشرع الجزائري صراحة على ألحجية النسبية لسند الشحن في الإثبات في علاقة الشاحن بالناقل، وعلى ألحجية المطلقة لسند الشحن في مواجهة الغير حسما لأي نزاع قد يثور أمام القضاء.

قائمة المراجع

أولا: الكتب

- 1- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2007.
- 2- كمال مصطفى طه، أساسيات القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
- 3- محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
- 4- عبد الفتاح ترك، عقود البئوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، 2007.
- 5- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 6- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، القاهرة، 1983.
- 7- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.
- 8- مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1986.
- 9- حسن الماحي، القانون البحري، دار ام القرى، القاهرة، 19992.
- 10- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 11- القليوبي سميحة، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987.
- 12- مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة، القاهرة، 2002.
- 13- احمد حسني، النقل الدولي للبضائع، منشأة المعارف، القاهرة، 1989.
- 14- محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2002.
- 15- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر، الجزائر، 2002.

ثانياً: الرسائل العلمية

- 1- جلال الدين وفاء محمد، مسؤولية الناقل البحري في القانون المقارن، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1989.
- 2- زكي شعراوي، سند الشحن في القانون المصري والمقارن، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1990.
- 3- رضا زين العابدين جمعة، نظام الاغتنام البحري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1979.

ثالثاً: المقالات العلمية

- 1- رفعت فخري، سند الشحن البحري في القانون الكويتي، مجلة الحقوق الكويتية، جامعة الكويت، عدد 20، سنة 1988.
- 2- رفعت ابادير، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل البحري في القانون الكويتي واتفاقية وارسو، مجلة المحامي، السنة الخامسة، 1982.
- 3- جلال الدين وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل البحري عن الاضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الامريكي)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، عدد 02، 1992.

رابعاً: مواقع الانترنت

- 1- المحامي محمد التويجري، المصطلحات التجارية الدولية وسند الشحن في موقع: www.kenanaonline.com
- 2- نبيل فرج، الطبيعة القانونية لسند الشحن في موقع: www.innter-review.com
- 3- هاني محمد صالح و اسراء محمد عمران، محاضرات في القانون البحري، في موقع: www.ao-academy.org.