

سند الشحن وحجته في اثبات عقد النقل البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات الدولية

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة ماستر حقوق تخصص: قانون الاعمال

تحت إشراف الأستاذ:

د لربي مكي

من إعداد الطالبتين:

جزولي تسبيح بلقيس

لبوخ اكرام

رئيسا	أستاذ	د.أ عثمانى عبد الرحمان
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر ب	د.أ لربي مكي
مناقشا	أستاذ محاضر ب	د.أ طاهير العيد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

تخصص قانون الاعمال

سند الشحن وحجته في اثبات عقد النقل البحري في التشريع الجزائري والمعاهدات الدولية

مذكرة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة ماستر حقوق تخصص: قانون الاعمال

من إعداد الطالبتين:

تحت إشراف الأستاذ:

جزولي تسبيح بلقيس

د لربي مكي

لبوخ اكرام

د.أ عثمانى عبد الرحمان	جامعة الدكتور مولاي الطاهر-سعيدة	رئيسا
د.أ لربي مكي	جامعة الدكتور مولاي الطاهر-سعيدة	مشرفا ومقررا
د.أ طاهير العيد	جامعة الدكتور مولاي الطاهر-سعيدة	مناقشا

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء:

إلى الوالدين قال فيهم الله سبحانه وتعالى " ﴿وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا﴾

[سورة البقرة الآية 83]

إلى التي حملتني جنينا وربتني طفلتا، وكانت أغلى ما أملك في هذا الوجود، إلى منبع الحنان ومصدر

الحب الذي رافقني بدعواته في كل حين، أمي الحبيبة

وإلى من كان قدوتي وسندي، الذي أفنى عمره في تربيتي وغرس فيّ القيم ومنحني الثقة، فكان دائماً

مصدر فخري واعتزازي، والدي الكريم.

وإلى جميع أفراد عائلتي وكل أصدقائي وإلى كل من علمني حرفاً.

بلقيس

إهداء:

بسم الله الرحمن الرحيم الحمد لله الذي ما نفعنا وما علمنا وما تفوقنا إلا برضاه، الحمد لله الذي ما اجتزنا درباً ولا تخطينا جهداً إلا بفضله وإليه ينسب الفضل

﴿وَأَخِرُ دَعْوَاهُمْ أَنِ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ﴾

وبكل حب أهدي ثمرة نجاحي وتخرجي:

إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها إلى من كان دماؤها سرياني وحنانها بلسم جراحي قدوتي ومعلمتي الأولى وصديقة أيامي "أمي العزيزة"

إلى الجبل الذي أستند عليه كالجبل ولا يميل من زرع في الطموح وحصدت اليوم بفضله النجاح "أبي الغالي"

إلى من احتوت أحلامي وآمالي وكانت لي سنداً حين تعثرت خطواتي إلى أختي ورفيقة دربي رانيا إلى أخي الكبير ميمون سندي وفخري الذي كان دائماً بجانبني أهديك تخرجي بكل حب وإمتنان إلى أخي الصغير محمد أمين قرّة قلبي وأملّي الجميل أهديك هذا التخرج لتكون دافعاً لك نحو التخرج والتفوق

إلى كل من ساعدني على إنجاز هذا العمل المتواضع ولم ييخل علي ولو بدعاء

إكرام

شكر وتقدير

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات والذي أنار لنا درب العلم والمعرفة ومنحنا القوة والعزيمة لإتمام هذا العمل.

ووفاءً لمن كان لهم الفضل في إنجازه نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى الأستاذ المشرف لربي مكي على قبوله الإشراف على هذه المذكرة وعلى ما قدمه لنا من توجيهات قيمة ونصائح سديدة أسهمت في إثراء هذا البحث فله منا فائق التقدير والاحترام.

كما نتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرين على تفضلهم بقراءة هذا العمل وتقييمه.

ولا يفوتنا أن نعبر عن امتناننا للسيد عميد كلية الحقوق والعلوم السياسية وكذا الأساتذة الكرام والسيد رئيس قسم الحقوق نظير جهودهم المبذولة وحرصهم المستمر على الارتقاء بالمستوى العلمي. وفي الأخير نتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل وإلى جميع أساتذتنا الذين أشرفوا على تكويننا طيلة مشوارنا الدراسي.

قائمة مختصرات

. ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

. ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

. ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري.

. م.ش: المشرع الجزائري.

International Maritime Organization :o.m.i.

ص: صفحة

ط: طبعة

ج.ر: الجريدة الرسمية

مقدمة

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل وأكثرها أهمية في مجال التجارة الدولية، إذ ارتبط ظهوره بتطور المبادلات التجارية بين الشعوب والدول عبر مختلف العصور. وقد لعب دوراً بارزاً في تحقيق التواصل الاقتصادي والحضاري بين الأمم، وساهم في نقل السلع والبضائع والمنتجات المختلفة بين القارات، الأمر الذي جعله يحتل مكانة متميزة بين وسائل النقل الأخرى. ومع التطور المتسارع الذي شهدته التجارة العالمية، ازدادت أهمية النقل البحري ليصبح الوسيلة الرئيسية التي تعتمد عليها الدول في تبادل منتجاتها وتحقيق مصالحها الاقتصادية.

ويكتسب النقل البحري في الوقت الحاضر أهمية استثنائية باعتباره الدعامة الأساسية للتجارة الدولية، حيث يتم نقل الجزء الأكبر من المبادلات التجارية العالمية عن طريق البحر. ويرجع ذلك إلى ما يتميز به من قدرة على استيعاب كميات هائلة من البضائع والمواد الأولية والمنتجات الصناعية، فضلاً عن انخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الأخرى. كما ساهم التطور التكنولوجي الذي عرفه قطاع النقل البحري في تحسين مستوى الخدمات البحرية من خلال تطوير السفن التجارية وتحديث الموانئ وتبسيط إجراءات الشحن والتفريغ، مما أدى إلى زيادة الاعتماد عليه في مختلف المعاملات التجارية الدولية.

وقد أدى هذا التطور إلى ظهور علاقات قانونية معقدة ومتنوعة بين مختلف الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري، الأمر الذي استوجب وضع قواعد قانونية دقيقة تنظم هذه العلاقات وتحدد الحقوق والالتزامات الناشئة عنها. ويعد عقد النقل البحري من أهم العقود التجارية التي تنشأ في هذا المجال، حيث يربط بين الشاحن والناقل البحري والمرسل إليه، وتترتب عنه آثار قانونية متعددة تستوجب وجود وسائل فعالة لإثباتها وتحديد نطاقها.

ومن بين أهم الوثائق القانونية التي أفرزتها الممارسة التجارية البحرية سند الشحن البحري، الذي يعد من أبرز الوثائق المرتبطة بعقد النقل البحري للبضائع. ويرجع ظهوره إلى التطور الذي عرفه النشاط التجاري البحري عبر التاريخ، حيث كانت عمليات النقل في بدايتها تعتمد على الأعراف والعادات التجارية السائدة بين التجار والناقلين. وكان ربان السفينة يحتفظ بسجل خاص تدون فيه البيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة، من حيث نوعها وكميتها ووجهتها، كما كان التجار يرافقون بضائعهم في كثير من الأحيان للإشراف على تسليمها واستلامها، وهو ما لم يكن يستدعي وجود وثيقة مستقلة تثبت عملية الشحن.

غير أن التوسع الكبير الذي عرفته التجارة البحرية الدولية وتعدد أطرافها، إضافة إلى ازدياد المسافات بين موانئ الشحن والتفريغ، أدى إلى بروز الحاجة إلى وثيقة قانونية مستقلة تتضمن جميع البيانات المتعلقة بالبضاعة المنقولة وشروط نقلها، وتوفر الحماية القانونية اللازمة للأطراف المتعاقدة. ومن هنا بدأ سند الشحن يتطور تدريجياً حتى أصبح وثيقة قائمة بذاتها تؤدي وظائف قانونية وتجارية متعددة.

ولم يعد سند الشحن مجرد إيصال يثبت استلام الناقل للبضاعة، بل أصبح يشكل دليلاً على وجود عقد النقل البحري وشروطه، كما يمثل البضاعة في بعض الحالات ويتيح تداولها وانتقال الحقوق المتعلقة بها وفقاً للأحكام القانونية المنظمة لذلك. ولهذا السبب اكتسب سند الشحن أهمية خاصة في المعاملات التجارية الدولية وأصبح من الوثائق الأساسية التي لا يمكن الاستغناء عنها في مجال النقل البحري.

وتتجلى أهمية سند الشحن البحري في تعدد الوظائف التي يؤديها، فهو أولاً يعد دليلاً على تسلم الناقل للبضاعة وشحنها على متن السفينة، وثانياً يعتبر وسيلة لإثبات عقد النقل البحري وما يتضمنه من شروط وأحكام، وثالثاً يمثل البضاعة ذاتها في بعض أنواع السندات القابلة للتداول، بحيث تنتقل الحقوق المتعلقة بالبضاعة من شخص إلى آخر عن طريق تداول السند وفقاً للقواعد القانونية المقررة. ومن ثم أصبح سند الشحن يحتل مكانة مركزية في التجارة الدولية وفي مختلف العمليات المرتبطة بالنقل البحري.

كما تبرز أهمية سند الشحن في كونه يشكل أداة أساسية لتحقيق الثقة والاستقرار في المعاملات التجارية، حيث يعتمد عليه الشاحن لإثبات تسليم البضاعة إلى الناقل، ويستند إليه المرسل إليه للمطالبة بالبضاعة عند وصولها إلى ميناء التفريغ، كما تعتمد عليه البنوك والمؤسسات المالية في عمليات الاعتماد المستندي وتمويل التجارة الخارجية، الأمر الذي يعكس مكانته القانونية والاقتصادية البالغة.

وقد أولت التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية عناية كبيرة لسند الشحن البحري بالنظر إلى أهميته العملية، فعملت على تنظيم أحكامه وبيان البيانات الواجب تضمينها فيه، وتحديد وظائفه وآثاره القانونية. ومن أبرز الاتفاقيات الدولية التي تناولت أحكامه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 واتفاقية هامبورغ لسنة 1978 واتفاقية روتردام لسنة 2008، والتي سعت جميعها إلى تحقيق التوازن بين مصالح الناقل البحري والشاحن والمرسل إليه. كما نظم المشرع الجزائري أحكام سند الشحن ضمن القانون البحري الجزائري، محدداً شروطه وآثاره القانونية وحجته في الإثبات.

وتزداد أهمية سند الشحن البحري بالنظر إلى دوره المحوري في مجال الإثبات، إذ يعد من أهم الوسائل التي يمكن الاستناد إليها لإثبات عقد النقل البحري والحقوق والالتزامات الناشئة عنه. فغالباً ما يشكل المرجع الأساسي الذي يعتمد عليه القاضي عند الفصل في المنازعات المتعلقة بالبضائع المنقولة بحراً، سواء تعلق الأمر بحالة البضاعة أو كميتها أو شروط نقلها أو المسؤولية المترتبة عن هلاكها أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

غير أن الحجية القانونية التي يتمتع بها سند الشحن في الإثبات ليست مطلقة في جميع الأحوال، إذ قد تتأثر بالتحفظات التي يدرجها الناقل البحري على السند عند استلام البضاعة أو شحنها. ويقصد بالتحفظات تلك الملاحظات أو البيانات التي يثبتها الناقل عندما يشك في صحة المعلومات المقدمة من الشاحن أو عندما يتعذر عليه التحقق منها، أو عندما يلاحظ وجود عيوب أو تلف أو نقص في البضاعة أو في طريقة تغليفها وتعبئتها.

وتهدف هذه التحفظات إلى حماية الناقل البحري من تحمل مسؤولية أضرار أو نقائص لا تعود إلى خطئه، كما تمثل وسيلة قانونية لتحديد نطاق التزاماته تجاه الشاحن والمرسل إليه. إلا أن هذه التحفظات قد تؤثر بصورة مباشرة على القيمة القانونية للبيانات الواردة في سند الشحن وعلى مدى إمكانية الاحتجاج بها في مواجهة الناقل، وهو ما يجعلها من أكثر المسائل إثارة للنقاش في مجال النقل البحري.

وتزداد أهمية دراسة التحفظات بالنظر إلى ارتباطها الوثيق بمسألة الإثبات، إذ قد يترتب على إدراجها الحد من حجية بعض البيانات الواردة في السند أو نقل عبء الإثبات من طرف إلى آخر. كما قد يكون لها تأثير مباشر على المركز القانوني للشاحن أو المرسل إليه أو الحائز حسن النية للسند، الأمر الذي دفع التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية إلى وضع ضوابط قانونية تنظم شروط إبدائها وآثارها القانونية.

ومن هذا المنطلق تبرز أهمية دراسة سند الشحن البحري ليس فقط باعتباره وثيقة أساسية في مجال النقل البحري، وإنما كذلك باعتباره وسيلة قانونية للإثبات تثير العديد من الإشكالات المرتبطة بحجيته القانونية وبالتحفظات الواردة عليه.

وعليه تثار الإشكالية الرئيسية للدراسة على النحو الآتي:

ما هي أهمية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري وما مدى تأثير التحفظات الواردة عليه على حجية الإثبات؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية عدد من التساؤلات الفرعية، من أهمها:

ما المقصود بسند الشحن البحري وما هي خصائصه ووظائفه القانونية؟

ما هي البيانات الجوهرية التي يجب أن يتضمنها سند الشحن؟

ما الدور الذي يؤديه سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري؟

ما المقصود بالتحفظات الواردة على سند الشحن وما أنواعها؟

ما مدى تأثير هذه التحفظات على حجية سند الشحن في الإثبات؟

اتبعنا المنهج الوصفي و التحليلي بالنسبة للمنهج الوصفي اعتمدنا عليه في جمع البيانات المتعلقة بسند الشحن البحري و التحفظات الواردة عليه اما المنهج التحليلي استخدمناه في تحليل النصوص القانونية و احكام الاتفاقيات الدولية بالإضافة الى احكام القانون البحري الجزائري المتعلقة بالموضوع

وتكمن أهمية الدراسة في إبراز الدور القانوني والعملي الذي يؤديه سند الشحن البحري في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، وبيان مكانته كوسيلة أساسية لإثبات عقد النقل البحري، إضافة إلى تسليط الضوء على التحفظات الواردة عليه وتحليل آثارها القانونية على حجية الإثبات.

أما أسباب اختيار الموضوع فتتمثل في الرغبة في دراسة إحدى أهم الوثائق القانونية في مجال النقل البحري، والتعرف على وظائفها القانونية المختلفة، فضلاً عن أهمية موضوع التحفظات وما يثيره من إشكالات قانونية وعملية في مجال الإثبات.

وتهدف هذه الدراسة إلى بيان ماهية سند الشحن البحري وخصائصه ووظائفه القانونية، وتحديد دوره في إثبات عقد النقل البحري، وتحليل الأحكام القانونية المتعلقة بحجيته في الإثبات، إضافة إلى دراسة التحفظات الواردة عليه وآثارها القانونية في ضوء التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري.

ولتحقيق أهداف الدراسة تم الاعتماد على المنهج الوصفي لعرض مختلف المفاهيم القانونية المرتبطة بسند الشحن البحري، والمنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية المنظمة له، واستخلاص النتائج المتعلقة بحجيته في الإثبات وبالتحفظات الواردة عليه. وسنجيب عن هاته الاشكالية من خلال التطرق إلى ماهية سند الشحن في الفصل الأول والذي قسمناها إلى مبحثين

وإبراز دوره وحجيته في الإثبات في الفصل الثاني والذي يتضمن مبحثين

الفصل الأول:

ماهية سند الشحن

يعد عقد النقل البحري من أهم العقود التجارية التي تضطلع بدور أساسي في تنظيم حركة التجارة الدولية إذ يثبت من خلاله العلاقة القانونية بين أطرافه، وكان سند الشحن الورقي هو الوسيلة التقليدية المعتمدة في هذا المجال لسنوات طويلة، غير أن التطور التكنولوجي فرض ضرورة التحول نحو سند الشحن الإلكتروني كبديل يتماشى مع متطلبات السرعة والفعالية في المعاملات التجارية كونه يساهم في الحفاظ على حقوق الأطراف وضمانها.

سوف نحاول تسليط الضوء على مفهوم سند الشحن ووظائفه وبياناته وأنواعه

المبحث الأول: مفهوم سند الشحن

سندات الشحن البحري لم تنشأ بالشكل الذي نراه عليه، وإنما اتخذت هذا الشكل بعد تطور ذات مئات السنين، نظرا لما يحيط بالبحر من مخاطر جمة، لطول الرحلة البحرية، الأمر الذي يتطلب تنظيم قواعد قانونية. لذلك تم تخصيص (المطلب الأول) لتعريف سند الشحن البحري و وظائفه الجوهرية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تعريف سند الشحن.

سند الشحن البحري هو قرينة قانونية بسيطة أي قابلة لإثبات عكسها، أو ما يخالفها فيما يتعلق بالبيانات الخاصة بحالة البضاعة.

الفرع الأول: تعريف سند الشحن وفق الاتفاقيات الدولية

سند الشحن هو عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري، وكان هذا السند عند ظهور الأولى في القرن 14 بمثابة إيصال الربان بعد توقيعه إلى الشاحن¹ لإثبات واقعة تسلمه البضائع منه، ومن ثم ما لبث أن تطور دوره إلى أن أصبح وسيلة إثبات الوجبات والحقوق والأطراف في عقد النقل البحري.² فسند الشحن لم يكن معروفا في العصور القديمة، بل ولم تكن هناك من حاجة إليه، فكانت تجار العاملون في النقل البحري يرافقون بضائعهم بأنفسهم أثناء الرحلة البحرية حتى وصولها إلى ميناء الوصول ويقومون باستلامهم.

كما ذكرنا أن نشأته الأولى كانت تعتبر عن أنه مجرد إيصال من النقل يعطي للشاحن إثبات أنه سلم البضائع للناقل، ولم يكن له أية وظيفة أخرى، إلا أن ظهرت فكرة التمثيل السند للبضائع المشحونة، وبذلك أصبح سند الشحن السند الأساسي في كل العمليات التجارية البحرية لقيامه بثلاثة وظائف أساسية: فهو أولا أداة إثبات عقد النقل البحري، ثانيا هو أداة إثبات استلام الناقل للبضائع وشحنها، وثالثا هو أداة تمثيل البضائع المشحونة.³

والجدير ذكره أن سند الشحن ليس هو عقد النقل ذاته إنما هو دليل إثبات هذا العقد ومن درجته، أما العقد الفعلي فهو موجود في الواقع قبل وجود سند الشحن. يترتب على هذه الفكرة أنه إذا وقع النزاع بشأن شروط العقد فإن الشاحن أن يقيم الدليل على أي وعد أو غير مندرج في السند قبل به الناقل

¹ محمد سامر" الموسوعة القانونية المتخصصة" المجلد الخامس، ط 2010، دمشق، ص287.

الشاحن (shipper) هو الطرف الذي يتعاقد مع الناقل لنقل البضاعة ويلتزم بتسليمها في المكان والزمان المتفق عليهما كما يلتزم بتقديم البيانات الصحيحة عن البضاعة

² د وجدي حاطوم، "النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية"، الموسومة الحديثة الكتاب، لبنان، ط الأولى، 2011، ص37.

³ الناقل: (carrier) الشخص الطبيعي أو الاعتباري (غالبا مجهز السفينة أو مستأجرها) الذي يلتزم بموجب عقد النقل و بمقابل الأجرة بنقل البضاعة بحرا من ميناء الى ميناء اخر وهو مسؤول عن سلامة البضاعة منذ استلامها وحتى تسليمها

³ أحمد مدني، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث.

قبل توقيع السند، فقد يجد الشاحن عند استلامه سند الشحن أن بعض الشروط التي اتفق عليها مع الناقل غير مدرجة في العقد أو أن بعض الشروط الأخرى لم يتفق لم يتم الاتفاق عليها، فإذا لم يتمكن من إلغاء العقد قبل بدء رحلة البحرية واستعادة بضاعته فإنه لا يجب أن يحرم من إثبات أن العقد الذي تم الاتفاق عليه قبل توقيع سند الشحن.¹

وقد نصت المادة 748 من الأمر 76-80² المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم أن الوثيقة الشحن هي سند بالبضائع المشحونة يعطيه الناقل أو أنه يمثله، ما يعني أن سند الشحن فوائد إيصال الذي وقع عليه الربان كنائب عن الناقل يعتبر كذلك إثبات على استلامه البضائع بالأوصاف المذكورة فيه وشحنها على متن السفينة. وإذا كان السند أداة تمثيل البضائع فيعد أداة ائتمان يقوم مقام البضائع بحيث أن حامل سند الشحن يصبح كما لو أنه حائز البضائع الواردة فيه، الأمر الذي يؤدي إلى تمكين التعامل بالبضائع أثناء الرحلة البحرية وقبل وصولها إلى المرفأ المقصود، إذ أن تسليم سند الشحن يقوم مقام تسليم البضاعة ذاتها.

ويجب تعريف سند الشحن المثبت لعقد النقل البحري ذاته والذي يصدر بموجبه، وسند الشحن الذي يصدر بموجب عقد إيجار على السفينة ويحرر إلى جانب الإيجار لإثبات عقد إيجار السفينة. أما في الحالة الأولى فإن سند الشحن بالإضافة إلى أن بصدوره يثبت واقعة الشحن ذاتها فهو يثبت عقد النقل، فإن سند الشحن أيضا كما يتميز عن سند الشحن بموجب عقد الإيجار أنه يمثل البضاعة المشحونة وقد يكون قابلا. للتداول، وعليه يجوز لحامله الشرعي أن يتصرف بالبضائع وهي ما زالت في عرض البحر، وهذا ما يعطي لسند الشحن هذه الأهمية الكبيرة في نطاق النقل البحري للبضائع خصوصا في إطار عمليات "الائتمان المستندي".

¹ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 37.

² الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل بقانون 98-05 والمعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، برقي النشر، الطبعة 6، 2020.

الربان (captain) هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة فيعتبر مائلا عن الناقل في توقيع سنة الشحن والقرار باستلام البضاعة

نظم قانون التجارة البحرية سندات الشحن التي يصدرها الناقل أو الربان¹ بعد شحن البضائع على ظهر السفينة المادة 748، وكذلك نظم سند الشحن المؤقت المعروف بـ "السند برسم الشحن" الذي يصدر عند استلام الناقل للبضائع ولكن قبل شحنها، وذلك في المادة 750، وأجاز للناقل استبداله بسند شحن عادي بعد شحن البضائع على ظهر السفينة فنصت على أن الوثيقة التي تعطى للشاحن قبل وصف بضاعته يستبدل منها بعد شحنها الوصف وبناءً على طلبه وثيقة شحن قابلة للتداول برسم الشحن تقيم قرينة قانونية لصالح الشاحن أنه سلم البضائع للناقل كما هي واردة في الوثيقة، إلا أنها قرينة بسيطة يستطيع الناقل إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات لأنها تتعلق بمسألة واقعة مادية (مادة 752 فقرة 6).

غير أنه يجب ملاحظة أن السند برسم الشحن الذي يعطى عند استلام الناقل للبضائع وقبل شحنها يختلف عن سند الشحن القانوني المنصوص عليه بالمادة 751 من الأمر 76-80 التي اشترطت شروطاً معينة لكي يكون قانونياً، حيث فرضت أن يكون من ثلاث نسخ، كما عدت فيه البيانات الواجب ذكرها فيه، فإذا تخلف أي من البيانات المذكورة فلا يعود يصلح إلا كمذكرة خطية. أما السند برسم الشحن فليس من الضروري أن تتوفر فيه هذه الشروط، على اعتبار أنه مجرد إيصال بتسليم الشاحن البضاعة للناقل وهو مؤقت، ينتهي دوره بحصول الشاحن على سند شحن عادي بعد وضع البضائع في سفينة معينة بقرار من ظهيرة، وبرسم الشحن ليس مجرداً من أي قيمة ثبوتية فهذا السند يستطيع الشاحن استخدامه كحجة لإثبات الناقل باستلامه البضائع على الوجه الوارد فيه، وإذا لم يطلب استبداله بسند شحن قانوني، فإنه يخول طلب تسليم البضائع بمقتضاه عند وصولها في المكان المقصود، بدليل إمكانية استبدال هذا السند بسند قانوني بناءً على طلب الشاحن ما يعني بمفهوم المخالفة أن السند برسم الشحن يعني له مفعول سند الشحن القانوني من حيث تمثيله للبضائع وتحويل الشاحن استلام البضائع.

¹ محمد سامر " الموسوعة القانونية المتخصصة، المجلد الخامس، الطبعة 2010، دمشق، ص 287.

نصت المادة 3 الفقرة 3 من اتفاقية بروكسل¹ 2 على "الناقل أو الربان أو وكيل الناقل بعد استلامه البضاعة وبناءً على طلبه سند شحن" وتحويل هذا السند إلى سند شحن عادي بعد شحن البضاعة فعلاً على متن السفينة بحيث يؤشر عليه بعبارة مشحون من طلب الشاحن وذلك شرط أن إذا كان سبق له أن استلم أية وثيقة تثبت له الحق في هذه البضائع فعليه أن يرد هذه الوثيقة مقابل استلامه سند الشحن المؤشر عليه بكلمة مشحون م3 ف7.

وهذا خص الشأن في معاهدة هامبورغ³ حيث ورد في م 14 / 1 منها أن يقوم الناقل بإصدار سند الشحن إلى الشاحن متى انتقلت البضائع إلى عهده أو عهدة الناقل الفعلي، هذا هو السند برسم الشحن. أما م 15 / 2 فبينت كيفية الحصول على سند شحن قانوني بعد شحن البضائع فعلاً على ظهر السفينة بناءً على طلب الشاحن، فيصدر الناقل هذا السند مؤشراً عليه بعبارة "مشحون"، على أن يذكر في بياناته إضافة إلى البيانات الأولى اسم السفينة وتاريخ الشحن، على أن يسلم الشاحن أي وثيقة أخرى سلمها له الناقل مقابل استلامه سند الشحن المؤشر عليه "مشحون"، وللشاحن أيضاً إذا كانت الوثيقة تتضمن كافة البيانات المطلوبة في سند الشحن المذكور أن يطلب من الناقل دفعها بعبارة "مشحون" بدل استبدالها كلياً.⁴

اتفاقية بروكسل عام 1924: هي اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924، عرفت هذه الاتفاقية انضمام كبير من الدول إليها من بينها الجزائر

² محمد أمين شخعي "مسؤولية الناقل البحري عن حالة تأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريعات واتفاقيات الدولية" المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس.

اتفاقية هامبورغ 1978 (قواعد هامبورغ)، أو اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 هي اتفاقية دولية دخلت حيز التنفيذ في تشرين الثاني نوفمبر 1992، تهدف إلى وضع نظام قانوني موحد يوازن بين حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين البحريين لتحديث القواعد السابقة وتعزيز مسؤوليات الناقل في حال تأخر التسليم أو تلف البضائع.

³ https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules.

تم الاطلاع عليه يوم 2026/04/27، على الساعة 23:00.

⁴ د. وجدي حاطوم، مرجع سابق، ص 41.

الفرع الثاني: التعريف القانوني لسند الشحن البحري

نصت على تعريف سند الشحن البحري أغلب التشريعات في العالم ونأخذ على سبيل المثال لا الحصر بعض التشريعات.

بداية لم يخصص المشرع الج 1 زكري في القانون البحري 2 مادة محددة لتعريف سند الشحن، وإنما يمكن استخلاص تعريفه من خلال تحليل نص المادة 749 فقرة "ب" من القانون البحري التي تشير إلى وظيفته كدليل على تسليم الناقل للبضائع المذكورة فيه ويتضح من مضمون المادة أن سند الشحن يعتبر إثباتا لاستلام الناقل للبضائع المنقولة عن طريق البحر، كما يعد أيضا بمثابة سند لحيازة البضائع واستلامها.

أما المشرع المصري فقد عرف سند الشحن في المادة 10 من قانون الجمارك على أنه عقد نقل يلزم الناقل بنقل البضائع إلى وجهة محددة 3 ، وهنا المشرع المصري لم يلزم الناقل بتسليم الشاحن أي إيصال يثبت به أن البضاعة مسلمة وإنما اكتفى بأن يقوم الناقل بنقل البضاعة إلى الوجهة المحددة، في حين أن المشرع الفرنسي في نص المادة 3-15422 L من قانون التجارة البحرية نص على أنه: "يقوم الناقل 1 و ممثله بتسليم الشاحن بناء على طلبه وثيقة تسمى بوليصة الشحن، تشكهاه الوثيقة افت 1 رضا ما لم يثبت خلاف ذلك باستلام الناقل للبضائع كما هو موضح فيه ومع ذلك لا يجوز قبول اثبات العكس عندما يتم نقل بوليصة الشحن إلى طرف ثالث حسن النية، يجوز إنشاء بوليصة الشحن وتوقيعها ونقلها وتعديلها وتخزينها وتسليمها في شكل الكتروني" ¹.

من خلال التعريفات الفقهية والقانونية وكذا الاتفاقية نستخلص أن سند الشحن البحري هو

وثيقة قانونية ملزمة لأطراف عقد النقل البحري للبضائع ومثبتة له، تهدف الى وضع إطار قانوني

واضح ينظم علاقة الأطراف المحددة التزاماتهم وحقوقهم، بالإضافة الى احتوائها على كل

المعلومات المتعلقة بالبضاعة والشروط الواجب التقيد بها أثناء عملية النقل ويحدد الشخص الذي

وجهت اليه هذه البضائع أي الصفة القانونية للحائز، يتمتع بعدة خصائص نذكر منها:

-إثبات الاستلام والشحن: يثبت سند الشحن البحري أن شركة الشحن استلمت البضاعة وفقا

للمواصفات المذكورة وستقوم بشحنها إلى الوجهة المحددة¹

-قابلية سند الشحن للتداول: يمكن نقل البضاعة من طرف إلى آخر عن طريق الإجراءات

المنصوص عليها قانونا².

-لسند الشحن البحري دور قانوني وتجاري: إذ يستخدم في المعاملات التجارية والبنكية كضمان

للدفع، خاصة في خطابات الاعتماد

المطلب الثاني: وظائف سند الشحن.

يعد سند الشحن المحور الأساسي في عمليات النقل البحري وبالتالي وظائفه محورية تتضمن

حقوق أطراف عقد النقل وهذا ما سنتناوله في الفروع الموالية.

1. سند الشحن أداة لإثبات شروط وعقد العمل.

يعني ما معنى إثبات جيد لعقد النقل البحري، ولكن ليس العقد نفسه، لكونه من العقود الرضائية كما

ذكرنا سابقا، ينعقد على بناء على إرادة الشاحن والناقل، ومضمونه هو نقل البضاعة بحرا وتسليمها إلى

¹ الامر رقم 10 - 04 المؤرخ في 15 أوت 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 76 - 80 ، المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية، عدد 46 ، 18 أوت 2010.

¹ القانون رقم 20 - 207 المؤرخ في 11 نوفمبر 2020 ، المتضمن قانون الجمارك المصري، جريدة رسمية، عدد 45 مكرر د ،

² [HTTPS://CUSTOMS.GOV.EG](https://customs.gov.eg) ، تاريخ الاطلاع: 27 جوان 2026 ، الساعة 12:18.

المرسل إليه أو الهيئة المخولة في تفريغ البضاعة، ولكونه يتضمن شروط النقل وكل البيانات الموجودة فيه،
برغم أن عقد النقل موجود قبل إصدار سند الشحن، لكنه يصبح أداة النقل البحري ذاته.

2. سند الشحن وسند ملكية.

بمعنى أن حامل سند بحكم القانون يجسد كحامل للبضائع، يعتبر دليل إثبات البضائع، يمثلها ويقوم مقامها، بحيث تندمج البضائع، وبموجب يمكن للحامل سند الشحن أو لأمر إثبات الحق في استلام البضائع في ميناء الوصول، يمكن بيع البضاعة أو أي إجراء آخر، ويقوم بتسليم السند مقام تسليم البضائع في حد ذاتها.

3. سند الشحن أداة تسليم البضاعة لنقل البحر، إيصال بتسليم البضاعة.

يعتبر أداة استلام الناقل للبضاعة الموصوفة من قبل الشاحن، في بعض الحالات يتم استلام البضاعة قبل شحنها على متن السفينة، فيتم إثبات واقعة الاستلام للبضاعة في ذمة الناقل، أي أن البضاعة أصبحت في عهده دون شحنها في سند برسم الشحن.

بيانات سند الشحن:

يعتبر سند الشحن البحري الدعامة القانونية الأساسية في عقد النقل البحري للبضائع إذ لا يكتسب قيمته القانونية إلا بتوفر مجموعة من البيانات الجوهرية والتي تمنحه حجية عند الإثبات عند قيام نزاعات.¹

المطلب الثالث: بيانات سند الشحن البحري:

يعد استلام البضائع يلزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بسند الشحن التي هي قبل كل شيء وثيقة النقل البحري وبالتالي تشمل على عناصر الجوهرية والأساسية للعقد. سنتطرق

¹ أسماء بوقرة، " عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية تخصص قانون دولي خاص، جامعة العربي بن مهيدي، ام البواقي، 2017-2018، ص25.

إلى أطراف العقد و تعيين البضاعة (الفرع الأول)، البيانات المتعلقة بالرحلة (الفرع الثاني)، البيانات المتعلقة بالسند (الفرع الثالث).

يقوم الناقل أو وكيله بإصدار سند الشحن إما عند تحميل البضاعة على متن السفينة على أن يذكر كلمة مشحون ويسمى سند الشحن المشحون، أو عند إستلامه للبضاعة ويسمى سند للشحن سواء كان في ميناء القيام أو في أي مكان آخر يتم الإتفاق عليه كالمخزن مثلا حيث نصت المادة 739 من قانون بحري فقرتها الأولى على أن عقد النقل يبدأ بمجرد أخذ الناقل للبضاعة على عاتقه على أن يكون حدد التسليم في المكان والزمان المتفق عليها، والمشرع الجزائري حينما لم يضع شرطا من شأنه تقييد حرية الأطراف بمكان أو زمان معين بل ترك لها الحرية حسبما يروونه مناسبا، ويباشر الناقل في التحقق من البيانات المتمثلة في بيانات متعلقة بالبضاعة، بيانات متعلقة بالرحلة، بيانات متعلقة بالأطراف، بيانات متعلقة بالسند.¹

الفرع الأول: أطراف العقد وتسليم البضائع.

لم تضع النصوص الدولية بيانات محددة يجب ذكرها في سند الشحن عدا ما يفيد أنه على للطرفين أن يدرجا فيها كل ما يريانه من بيانات مناسبة أخرى وقد تنوعت أهم جملة من البيانات التي يجب توافرها في وثيقة الشحن حسب م. 752 ق ب ج.

أولا: أطراف العقد:

لابد أن تتضمن وثيقة الشحن جميع أطراف العقد أي تحتوي على إسم وعنوان المتعاقدين حيث يجب ذكر إسم الناقل بشكل واضح وغالبا ما يدرج إسم الناقل وعنوانه في أعلى اليمين من الوثيقة أما جهة الشاحن فتكون مناجهة اليسار من وثيقة الشحن وفي حالة ما إذا كانت وثيقة الشحن إسمية يدرج إسم المرسل إليه إذا كان غير الشاحن وعندما لا يكون إسم المرسل إليه بجانب عبارة لأمر وكانت هذه العبارة لأمر مشطب عليها تصبح وثيقة الشحن في هذه الحالة سند إسمي أي لشخص معين. وبالتالي

¹ اية هديل مصباح، مرجع سابق، ص 12.

فإن سند النقل يحمل إسم شخص معين سواء كان الشخص نفسه أو المرسل إليه غير أن هذا الشكل من وثائق الشحن يفتقد إلى أية مرونة في التداول فهي غير قابلة لأي تحويل، أي من الناحية القانونية فهي مثل كل حق قابل للتنازل عنه أو تحويله وذلك حسب شروط القواعد العامة (قام) المنصوص عليها في حوالة الحق حسب نص م 239¹ من ق م ج وإذا خالفت شروط القانون المدني لا يمكن أن يحتج بها في مواجهة الناقل.

ثانيا: وصف وتعيين البضائع:

عندما يقدم الشاحن البضاعة للناقل في المكان والزمان المتفق عليه يقوم الناقل أما برفضها أو قبولها وقراره هذا يتوقف على مراقبة سلع خبراء عمل يقوم به الناقل بعد أن تقدم له البضاعة في ميناء الشحن إذ يسمح له بالتعرف على السلع، فالإستلام للبضائع يلعب دورا أساسيا في تحديد المسؤولية غير أن تقدير شروط تنفيذ عقد النقل البحري تكون بالمقارنة مع المعاينة التي تجري على حالة البضائع أثناء التسليم وسحب بيانات التعيين في سند الشحن.

أ/- بيانات التحقق من البضائع:

بيانات التحقق من البضائع ووضعتها تقدم أو ترسل إلى الناقل من طرف الشاحن أو وكيل العبور وهو الذي يملئ الفراغات في سند الشحن لشركة الملاحة ثم يعطيها إلى وكيل السفينة المعنية أو ممثله لا مضافة هذه البيانات الباحثة العقد، ومعنى أن تثار مسؤولية الشاحن أو الناقل في حالة تصريح الكاذب فيكون الناقل مسؤولا عن الضرر أو الخسارة العينية للبضائع أما الناقل لا يعد مسؤولا ولا كما نصت المادة 810 من القانون البحري الجزائري.²

¹ انظر نص المادة 239 من ق م ج ص 86، من القانون المدني حسب اخر تعديل له قانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 مايو 2007، دار بلقيس

للنشر، دار البيضاء، الجزائر.

² اية هديل مصباح , مرجع سابق, ص 13.

الفرع الثاني: البيانات المتعلقة بالرحلة:

أي المعلومات المتعلقة بكل من:

أولاً: السفينة: عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري بقوله:

"هي كل غمارة بحرية أو لأية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطر حما / سفينة أخرى ومخصصة لمثل هذه الملاحة، ويختار المالك إسماً للسفينة في سند الشاحن (الشاحن) يتمكن صاحب الشأن في البضاعة من معرفة السفينة التي تقوم بنقل البضاعة ليتساءلها، وذلك لما له أهمية من ناحية التأمين حيث أن بعض الشركات تغطي السفن الخيرة في السنة (في السفينة) بالإضافة إلى جعلها حلاً كما يمكن للمرسل إليه معرفة اسم السفينة أما إذا كانت بضائعه محملة على متنها أم لا، وهو التزام خاص بالناقل حيث يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة لضمان السير الحسن للرحلة البحرية ووصول البضاعة بأمان للوجهة المحددة والمقصودة ضماناً لسلامة السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي من المحتمل أن تتعرض إليها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمة إلى مقصدها، وقد نصت اتفاقية بروكسل في المادة 3 فقرة 1 يجب "على الناقل أن يبذل الجهة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض التالية:¹

- جعل السفينة صالحة للسفر.
- تجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي.
- عدد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع وحفظها".

وهذا ما اتجه إليه الم ج ق في نص المادة 770 ف ب ج بتأييد لا اتفاقية بروكسل حيث أن الاهتمام بتحضير السفينة البحرية لا يقتصر فقط على الجوانب الفنية، بل يشمل أيضاً

¹أمروة مجبوري ورقية خي، "تداول سند الشحن البحري" مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية تخصص قانون النشاطات البحرية سنة 2025 جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 15.

الجانب التجاري حيث يجب تحضيرها بحيث تكون قادرة على استيعاب ونقل البضائع بكفاءة إلى ميناء التفريغ، وهذا يتطلب توفير الإمكانيات اللازمة للسفينة لتكون صالحة للملاحة البحرية مما يعني قدرتها على مواجهة مخاطر البحر وتحقيق نقل فعال للبضائع وخصوصاً تعزيز مناخ واحاتها التجارية وأدائها الاقتصادي.

ثانياً: عمليتي الشحن والتفريغ: من البيانات الواجبة في سند الشحن ذكر إسم المؤسسة المينائية التي تنطلق منها الرحلة البحرية والمؤسسة المينائية المستقبلية وذلك لتحديد إطار مسؤولية الناقل عن البضاعة المحملة عليه بحراً وأي ضرر أو خسارة يمكن أن يقع جزءاً منها بهذه ومراجعة أخرى غير التطور الذي تشهده الموانئ أو يؤول تخصيصها حسب نوع وحجم البضائع التي تدخل إليها.¹

ثالثاً: الالتزام بدفع الأجرة: وهو التزام جوهرى مشترك ما بين الشاحن والمرسل إليه فكلاهما ملزمان بدفعهما للناقل ولكن حسب ما ورد في معطيات سند الشحن فنميز بين حالتين:

أ- الحالة الأولى: إذا كان الاتفاق على أن يتم الدفع في ميناء القيام فإن المادة 797 ق ب ج فقرة 1 تنص على أنه: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الشمولة والتي تتحدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاق الأطراف" من خلال نص المادة نجد أن الشاحن ملزم بدفع أجرة الشحن أو الشمولة للناقل طالما قام هذا الأخير بالتزاماته شرط أن يكون الأطراف اتفقوا على دفعها في ميناء القيام، على أن يحدد مقدارها وطريقة دفعها باتفاق الأطراف، أي أن لهم حرية ذلك، وإن لم يتفق الأطراف صراحة على مقدار الأجرة يتم تقديرها وفقاً للعرف السائد أو بأجرة المثل ويكون بناءً على تقدير القاضي. معنى أنه في حالة غياب اتفاق صريح واضح على قيمة الأجرة يلجأ القاضي لتحديدتها حسب ما هو متعارف عليه في المجتمع أو ما يعادل أجرة مماثلة لنفس العمل أو المنفعة.

ب- الحالة الثانية: إذا كان الاتفاق على الدفع في ميناء التفريغ فإن المادة 797 من نفس القانون السالف الذكر في فقرتها الثانية نصت على أنه إذا كان الدفع مستحقاً عند استلام البضائع عُدد المرسل

¹ مروي مجبوري، مرجع سابق، ص 16.

إليه مديناً بدفع أجرة الشحن حسب ما تم الاتفاق عليه في عقد النقل وسند الشحن، بالإضافة إلى أي مبالغ أخرى يحق للناقل المطالبة بها وفقاً لوثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى ذات صلة يحق للناقل طلب التعويض عن الخسائر التي تلحق به جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه حسب نص المادة 794 ق.ب. فمثلاً لو أن المرسل إليه لم يدفع لاسترداد بضاعته ورفضها وقام الناقل بوضعها في مستودع كان ذلك على نفقة المرسل إليه بشرط إعلام الشاحن والمرسل إليه إذا كان معروفاً، أو كان يقوم الناقل بإيجار مبردات أو غيرها من الوسائل التي من شأنها الحفاظ على سلامة البضاعة أثناء النقل ولكنها نفقات تقع على عاتق المرسل إليه.¹

ثالثاً: بيانات متعلقة بالأطراف وهم كل من :

- أولاً / الناقل : نصت إتفاقية بروكسل في المادة 1 فقرة "أ" على أن مصطلح الناقل يطلق على مالك السفينة أو المستأجر، وهو طرف في عقد النقل، وعرفته على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتعهد بموجب عقد نقل أن ينقل بضاعة في طريق البحر سواء باسمه أو باسم من يوكله، وعادة ما يذكر إسم الناقل في أعلى الوثيقة من اليمين، وقد جاء قرار المحكمة العليا رقم² 111669 الصادر في 25 / 10 / 1993 : " من المقرر قانوناً أنه في حالة ما إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن، أو ذكر بشكل غير واضح عد مجهز السفينة التي تحمل البضاعة على متنها هو الناقل، ولما كان ثابتاً في قضية الحال أن صفة الناقل مؤكدة ببطاقة المعلومات ومصادق على محتواها من طرف قبطان السفينة، فإن القرار الذي قضى بإعدام الصفة لدى المطعون ضدها دون الأخذ بعين الاعتبار هذه الوثائق قد خرق القانون ويستوجب النقض، وهو ما نصت عليه المادة 754 من القانون البحري بقولها "أنه يحل مجهز السفينة

¹ مروي مجبوري، مرجع سابق، ص 17.

² انظر قرار قضية الشركة الجزائرية لتأمين النقل ومن معها نوربال هفتور بلأانيا، الصادر بتاريخ 25-10-1993، ملف رقم 111669، المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية، العدد واحد، الجزائر، 1994، ص 164. تم الاطلاع 12-05-2026 على الساعة 15:36:

<https://share.google/Bhwx8PwH1UuItlPZn>

محل الناقل إذا لم يذكر إسمه أو ذكر بشكل غير واضح أو غير دقيق، كما يمكن أن يكون هناك ناقل واحد أو عدة ناقلين متتابعين، فيجب كتابة أسمائهم بشكل واضح.

- **ثانياً / الشاحن :** هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقدم البضاعة للناقل بغرض شحنها ونقلها سواء لحسابه أو لطرف آخر يكون المشتري، وعادة ما يكون إسمه في أعلى وجهة من اليسار في بوليصة الشحن وعلى أن يكون هناك شاحناً متعاقداً وآخر فعلي، وقد عرفته إتفاقية هامبورغ في المادة 1 فقرة 3 على أنه كل شخص أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقداً لنقل البضائع بطريق البحر، وهو كل شخص يسلم البضائع للناقل أو تسلم البضائع بإسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

- **ثالثاً / المرسل إليه¹ :** حددت المادة 784 في الطريقة التي يعين بها الشخص الذي ترسل إليه البضائع حسب نوع سند الشحن فإذا كان:

- **إسمياً:** يكتب إسم الشحن المعني.
- **لأمر:** أي إلى الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره أو الشخص الذي ظهرت له الوثيقة.
- **لحامله:** أي إلى الشخص الذي يحمل وثيقة الشحن في ميناء الوصول، وعلى أن يكون الشاحن هو نفسه المرسل إليه، كما يمكن أن يكون طرفاً ثالثاً تقول إليه نتائج عقد النقل كأن يكون مشترياً للبضاعة، وقد عرفت المادة 1 فقرة 4 من إتفاقية هامبورغ المرسل إليه على أنه الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع.²

الفرع الثالث: بيانات متعلقة بالسند

أي ذكر كل ما هو متعلق بالسند من حيث:

المرسل اليه (consignee) الشخص الذي تم ارسال البضائع اليه وهو من له الحق في استلام البضائع في ميناء الوصول قد يكون هو نفسه الشاحن او شخص اخر وتستند حقوقه الى حيازة سند الشحن.

¹ نسرين بودان وخديجة بودان, "سند الشحن البحري", مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية في القانون الخاص تخصص عقود ومسؤولية, جامعة اكلي محمد اولحاج, البويرة, 05-06-2016, ص13.

² اية هديل مصباح, مرجع سابق, ص18.

أ/ أولاً: نسخ سند الشحن: لم يحدد المشرع الجزائري عدد النسخ الواجبة بل ترك الحرية للناقل حسب ما يراه مناسباً. وذلك للأمر بالنسبة لاتفاقيات هامبورغ وهامبورغ على الرغم من أن اتفاقية هامبورغ جعلت من عدد النسخ بياناً إلزامياً، على أن يذكر في كل نسخة عدد النسخ الموجودة وخشية فقدان النسخة المسلمة للثاني يحتفظ بواحدة ويرسل النسخ الباقية إلى المرسل إليه بطرق مختلفة قصد تأمين وصولها، وتقوم كل نسخة مقام الأخرى أي أن الحامل لهذه النسخة له الحق في تسليم البضاعة على أن تصبح باقي النسخ ملغاة.

كما يعطى للربان نسخة وذلك للدلالة على أن البضاعة منقولة على متن السفينة، وإذا اختلفت نسخ الوثيقة يجب على جميع الأطراف التحقق من البيانات المتوافقة في جميع النسخ ولا يحق لأي طرف أن يعتمد على البيانات الموجودة في نسخة فقط إلا إذا كانت تلك البيانات متواجدة أيضاً في نسخة الأخرى.¹

ثانياً: توقيع سند الشحن: نصت اتفاقية هامبورغ في المادة 14 فقرة 3 على أنه يمكن التوقيع بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتثقيب أو بالختم أو بالرموز أو يثبت التوقيع بأي وسيلة آلية أو الكترونية أخرى، طالما أن هذه الوسائل لا تتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن، فالتوقيع هنا اعتراف من صاحبه بما هو مدون في الوثيقة بالإضافة الى كونه التزام بصحة المعلومات، أما بالرجوع الى اتفاقية بروكسل لعام 1924 فإنها لم تتناول بشكل مباشر اجراءات توقيع سند الشحن على الرغم من أهميته، ومع ذلك من الناحية العملية يعتبر من المستحيل اصدار سند الشحن من قبل الشاحن دون توقيعه، حيث يعد التوقيع جزءاً أساسياً من اتمام العقد وتحديد المسؤوليات بين الاطراف المعنية.

¹ نفس المرجع، ص 19.

اما المشرع الجزائري ففي المادة¹ 760 فقرة 3 قانون بحري ذكر انه يشترط على الناقل أو وكيله أو الشاحن التوقيع على جميع نسخ سند الشحن في غضون 24 ساعة من تحميل البضاعة أو قبل مغادرة السفينة للميناء، وهذا التوقيع يختلف ما بين الناقل والشاحن في قواعده.

وفي حالة عدم توقيع الناقل أو ممثله على سند الشحن يعتبر هذا الاخير بمثابة اثبات فقط حيث يعد مشروعاً لوثيقة الشحن فقط، وفي هذه الحالة تترك السلطة التقديرية لقاضي الموضوع لتحديد صحة الوثيقة ومدى حجيتها، حيث يعتبر التوقيع ضرورياً لتأكيد التزام الناقل أو ممثله بالشحن وبدونه قد يعتبر السند غير مكتمل أو غير ملزم قانونياً.

أما بالنسبة للشاحن فيعتبر توقيعه على سند الشحن دلالة على موافقته على صحة البيانات المذكورة فيه وعلى اطلاعه على جميع الشروط التي أدرجها الناقل، إذا امتنع الشاحن عن التوقيع فلا يمنع ذلك الناقل من الاحتجاج عليه، وفي حالة امضاء الشاحن للتظهير يتم إصدار سند الشحن لحاملها حيث يظهر الشاحن كشاحن ويتركها فارغة لتعيين المستفيد الجديد فيما بعد، مما يسمح بنقل الملكية عن طريق التظهير دون تحديد المستفيد النهائي في البداية².

ثالثاً / تاريخ ومكان الاصدار: يجب أن يذكر الناقل التاريخ والمكان الذي استلم فيه البضاعة من الشاحن والتاريخ الذي يسلمها فيه الى الربان ليصبح مسؤولاً اتجاه الشاحن أو المرسل اليه عن اي هلاك أو تلف أو تأخير ، وأيضا لتحديد الإطار الزمني الذي تقع فيها مسؤولية المحافظة على البضاعة على عاتقه، وايضا بالنسبة للمرسل اليه حتى يتمكن من معرفة الوقت الذي تصل فيه البضاعة إلى المكان المتفق عليه ليتمكن من استردادها، بالإضافة في حالة البيوع البحرية لأنه يسمح بالتحقق من مدى وفاء البائع بالتزاماته بتسليم البضاعة في الموعد المتفق عليه³.

بيانات متعلقة بالأطراف و هم كل من :

¹ نص المادة 760 فقرة 3 صفحة 236 من الامر 76-80.

²نسرين بودان، مرجع سابق، ص20.

³ مرجع نفسه، ص21.

أولا / الناقل : نصت اتفاقية بروكسل في م 1 فقرة 4 على أن مصطلح الناقل يطلق على مالك السفينة أو المستأجر، وهو طرف في عقد النقل، و يعني تعريفه على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي متعهد بموجب عقد نقل أن ينقل بضاعة بحرا أو طريق البر سواء باسمه أو باسم موكله، وعادة ما يذكر إسم الناقل في أعلى الوثيقة من اليمين، وقد جاء قرار المحكمة العليا رقم 111663 الصادر في 25 / 10 / 1993 : "من المقرر قانونا أنه في حالة ما إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشحن، أو ذكر بشكل غير واضح معذر السفينة الذي تجلى البضاعة على متنها هو الناقل، ولما كان شأننا في قضية الحال أن صفة الناقل مؤكدة ببطاقة المعلومات ومصادق على صحتها من طرف قبطان السفينة، فإن القرار الذي قضى بانعدام الصفة لدى المطعون ضدهم دون الأخذ بعين الاعتبار هذه الوثائق قد خرق القانون ويستوجب النقض" وهو ما نصت عليه المادة 54 من القاب البحري بفقر واحد أنه يحل مجهز السفينة محل الناقل إذا لم يذكر اسمه أو لم يذكر اسمه أو ذكر بشكل غير واضح أو غير دقيق، كما يمكن أن يكون عنوانا ناقل واحد أو عدة ناقلين متعاقبين، ويجب كتابة أسمائهم بشكل واضح.¹

ثانيا/ الشاحن : وهو كل شخص طبيعي أو معنوي يقدم البضاعة للناقل بغرض شحنها و نقلها سواء لحسابه أو لطرف آخر يكون المشتري. وعادة ما يدون اسمه في أعلى الوثيقة من اليسار قسم الشحن و على أن يكون شاحنا متعاقدا وناقلا فعلي، وقد عرفت اتفاقية هامبورغ في المادة 1 فقرة 3 على أنه كل شخص أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقدا لنقل البضائع بطريق البحر، أو وجد كل شخص يسلم البضائع للناقل أو تسلم البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري.

ثالثا/ المرسل إليه: حددت المادة 786 ق.ب الطريقة التي يعين بها الشخص الذي ترسل إليه البضائع حسب نوع سند الشحن فإذا كان:

- إسميا يكتب إسم الشخص المعني.
- لأمر أي يكتب على ظهر الوثيقة لأمر أو الشخص أو ظهرت له الوثيقة.

¹ مروي مجبوري، المرجع السابق، ص18.

• **لحامله** أي إلى الشخص الذي يحمل وثيقة التي في ميناء الوصول، وعلى أن يكون الشاحن هو نفس المرسل إليه، كما يمكن أن يكون طرفا ثانيا يؤول إليه نتائج عقد النقل كأن يكون مشتري للبضاعة، وقد عرفت المادة 1 فقرة 4 من اتفاقية هامبورغ المرسل إليه على أنه الشخص الذي له الحق في تسليم البضائع.

ب- عدم صحة بيانات الشاحن حول طبيعة البضاعة:

طرحت المادة 753 فقرة 1 من ق.ب.ج و تبعا لذلك المادة 810 من ق.ب.ج حيث أقرت المادة 753 بأن "يعد الشاحن ضامنا للناقل من حيث فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلا أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناتجة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي".¹

إن قواعد روتردام 2008 زادت من التزامات الشاحن فيعتبر الشاحن ضامنا لصحة المعلومات المقدمة للناقل بحيث يلتزم هذا الأخير بالتعاون مع الناقل من حيث غير المعلومات أو التعليمات اللازمة لمناول البضائع ونقلها من أجل التنفيذ الجيد للعقد، وإذ أن العقود تنفذ بحسن نية، فهذه المعلومات تسمح للناقل بالمناولة الجيدة للبضائع ونقلها بصورة ملائمة ولا بد أن تكون صحيحة وحقيقية وثابتة.

• تواريخ ونسخ ونوعية سند الشحن:

أولا: تاريخ إصدار سند الشحن:

نص المشرع على وجوب ذكر تاريخ ومكان إصدار سند الشحن، فإن إصدار تاريخ سند الشحن يفيد في حالة البيوع البحرية والاعتمادات المستندية وذلك لأهمية التحقق من تسليم البضاعة من طرف البائع في الميعاد المتفق عليه أو إذا ما تم إعطاء حمولة محددة للناقل لعملية تاريخ الشحن، بحيث يكون سند الشحن مشحونا، بمعنى يفيد إتمام الشحن ذلك لكون ذلك التاريخ يفيد في تحديد تاريخ انتقال البضائع إلى الناقل ومدى مسؤوليته عن سلامتها.

¹ مروي مجبوري، المرجع السابق، ص18

فيجب أن تكون وثيقة الشحن مؤرخة وحتى جميع نسخ سند الشحن تكون مؤرخة وتكون مطابقة لتاريخ الشحن الفعلي للبضائع على ظهر السفينة.

ثانيا: نسخ سند الشحن البحري:

يكتب من سند الشحن نسختين أصلية تسلم إحداها إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل، ويذكر فيهما غير قابلة للتداول، وقد يطلب الشاحن من الناقل تسليمه أكثر من نسخة أصلية واحدة ويشترط أن يذكر على كل نسخة عدد النسخ، فيرسل المرسل إليه عندما يحصل للشاحن على أكثر من نسخة مباشرة الشحن، فإن كل نسخة تقوم مقام الأخرى بمعنى أن تقدم الحامل الشرعي لأحدها هذه النسخ وتسليم البضائع بموجبها فإن باقي النسخ تعتبر ملغاة بالنسبة للناقل ولا يحق لحاملي النسخ إلا الرجوع على من نقلها إليهم.¹

1- توقيع الناقل:

يجب أن يتضمن سند الشحن توقيع الناقل أو مثله من الربان أو الوكيل وقد يوقع على وثيقة الشحن ممثل المجهز لحساب الربان أو أمين السفينة، وحفظ مجرى العمل به، ولكي تجدر الإشارة إلى حالة عدم إمضاء الناقل أو ممثليه لسند الشحن وهذا ما يجعلها لا تشكل إلا بداية إثبات فقط حيث تعتبر مشروع وثيقة شحن وحقا تترك لقاضي الموضوع الذي يملك السلطة لاتخاذ القرار. ولا بد أن نشير في حالة احتفاظ وثيقة الشحن بوظيفتها كدليل إثبات فإنها تحافظ على الوظائف الخاصة لوثيقة الشحن الثلاث وهي: أداة إثبات شحن البضاعة، أداة إثبات عقد النقل وشروطها، أداة تمثل البضاعة التي تتعلق بها. حيث يعتبر توقيع الناقل تغييراً في إرادته وإقراره بمحتوى المحرر وأن البضاعة المذكورة فيه بحوزته وتحت مسؤوليته فهو ملزم بتسليمها كاملة بنفس الجودة التي تم تسليمها له.

¹ عبد الكريم بوقادة، " القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة دراسات والبحوث القانونية، جامعة او بكر بالقائد تلمسان، العدد الرابع، 01-03-2017، ص170.

2- توقيع الشاحن:

يشترط أيضاً أن يوقع الشاحن على الشحن وذلك بغية تبين موافقته على الشروط الخاصة التي يتضمنها العقد وأن عدم إمضاء الشاحن على وثيقة الشحن لا يمنع الناقل من الإحتجاج على شروطه التي أوردتها فيه، وذلك لأن الشاحن يعلم بكل الشروط التي أدرجها الناقل في سند الشحن.¹

قوة حجية البيانات في الإثبات:

بيانات وثيقة الشحن لها قوة خاصة، فهي أداة رئيسية من أدوات التجارة الدولية.

فبالنسبة لأطراف العقد تبرز في كلا الأحوال القوة الثبوتية لهذا السند، بحيث أن طبيعة الأسماء تفرض التعهد في بين الشاحن والمرسل إليه، لأن هذا الأخير هو الذي يكون موضوع الحماية لكونه لم يكن حاضر وقت إبرام العقد لحظة وهو يضع ثقة كبيرة في تعابير البيانات في وثيقة النقل، وتجدر الإشارة إلى أن كل النصوص القانونية، نصت حول معيار واحد، وهو أن إثبات عكس بيانات وثيقة الشحن ممكنة وغير جائز، عندما يتم تسليمها إلى حامل من الغير حسن النية.²

وعلى هذا فإذا كان القوة الثبوتية لهذه البيانات التي توصف بالبضائع تكون مناقضة للكمية الوزن، عدد الطرود، وفي حالة غياب التحفظات فإن حجية البيانات المتعلقة بالكمية الحجة قاطعة بالنسبة لحامل وثيقة الشحن والناقل عليه تسليم الكمية المذكورة في وثيقة الشحن من البضاعة، لأنه ضامن لصحة البيانات بإمضائه له وثيقة الشحن دون تحفظ.³

¹ عبد الكريم بوقادة، مرجع سابق، ص 170.

² نفس المرجع. ص 19.

³ نفس المرجع، ص 171.

المبحث الثاني: أنواع سندات الشحن

تنوع حجية سند الشحن و قيمته التجارية بناء على خلوه من التحفظات أو اعتماده على وسائل التقنية الحديثة فيما يحدد وصف السند النظيف و الغير نظيف الحالة الظاهرية للبضاعة كقرينة قانونية يأتي سند الشحن الإلكتروني كبديل عصري يواكب السرعة، وهذا ما سنفصله في (المطلب الأول و الثاني) يتضمن أنواع سند الشحن، (المطلب الثالث) سند الشحن الإلكتروني .

المطلب الأول: سند الشحن النظيف

سند الشحن النظيف هو السند الذي تكون كافة البيانات الواردة فيه صحيحة وكما سبق وأن ذكر، فإن سند الشحن هي الوثيقة التي يعطيها الربان أو الناقل إلى الشاحن ويتضمن كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة دون ملاحظات أو تحفظات على البضاعة المشحونة فإن ذلك طبقا لما صرح به الشاحن. فإذا ما اعتبر سند الشحن نظيف بمعنى كل البيانات صحيحة فإن حالة وصول البضاعة متضررة أو ناقصة يكون الناقل هو المسؤول عن الأضرار والنواقص.

وعليه تميزا لتداول سند الشحن، يلجأ الشاحن عادة إلى اتفاق مع الناقل ويصدر السند النظيف، أي خالي من التحفظات بأن البضاعة تم شحنها بحالة جيدة، ويتعهد بتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن عجز أو تلف. بالمقابل يحمل الناقل على خطاب الضمان يذكر فيه تحفظات وبيانات سند الشحن، ويقتصر أثره على تعطيل فعالية سند الشحن النظيف بالنسبة للشاحن والناقل ولا يجوز الاحتجاج في مواجهة الغير "المرسل إليه" واعتبرت اتفاقية هامبورغ خطاب الضمان باطلا لا أثره في مواجهة الغير أما القانون والمرسل إليه صحيح، إلا إذا الناقل غش الغير، فيعوض الناقل الغير عن الضرر الذي لحق به.¹

¹اسما بوقرة، "عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية تخصص حقوق جامعة العربي بالمهيدي أم البواقي 2017 / 2018. ص 27-28.

المطلب الثاني: سند الشحن الغير النظيف

في حالة حصول شكوك من الناقل "الربان" حول صحة البيانات كالوزن والنوعية ... فالناقل أن يدون ما شاهده من عيوب في سند الشحن أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو نقص في وزنها أو الكمية أو المقاييس أي أن الربان شك حول حالة البضاعة لعدد العبارات يفقد سند الشحن قوته، ويطلق عليه سند غير نظيف وهذه التحفظات في سند الشحن قد تسبب عراقيل للناقل في بيع البضاعة.

فيتفق مع الناقل بتزويده بسند الشحن النظيف مقابل خطاب ضمان من قبل الشاحن و تتضمن التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها ويتعهد بمقابل الشاحن بالتنازل عن المطالبة في حالة ظهور عيب كما يتعهد بتعويض الناقل عما يؤديه إلى المرسل إليه عن ضرر اللاحق بالبضاعة عند التسليم.¹

المطلب الثالث: سند الشحن الإلكتروني

الفرع الأول: مفهوم لسند الشحن الإلكتروني

1- تعريف الاتفاقيات الدولية لسند الشحن الإلكتروني:

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام سند الشحن الإلكتروني في المادة 1 فقرة 18 منه كما يلي: "بني المعلومات الواردة في رسالة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني إما أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل وتثبت وجود العقد أو تحتوي عليه". وبذلك تكون قواعد روتردام قد استوعبت الشكل الإلكتروني لسند الشحن ووظيفته. ويظهر أن قواعد روتردام قد وسعت من تعريف مستند النقل الإلكتروني وجعلت من الوثائق التي يقوم

¹اسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 29.

بها نفس وظائف سند الشحن التقليدية والمتمثلة في إثبات تسلم البضائع من طرف الناقل وإثبات عقد نقل البضائع بحرا.

تعريف سند الشحن الإلكتروني في التشريع الجزائري:

لم يتعرض المشرع الجزائري لسند الشحن الإلكتروني في التقنين البري إلا نتيجة النقلة النوعية التي حققها المشرع عند الانتقال من الكتابة التقليدية إلى الكتابة الإلكترونية تم الاعتراف بها في شتى المعاملات وتجاوز ذلك من خلال إدخال قانون وهذا بنص المادة¹ 323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري التي تنص على ما يلي: "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات على الورق". كما جاءت المادة 327 الفقرة 2 من نفس القانون على ما يلي: "يعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه".

ليأتي فيما بعد القانون رقم 15-04 مؤرخ في 15 فيفري 2015 المعدل للقواعد العامة المتعلقة بالتوقيع والتصديق الإلكترونيين.

يتضح أن المشرع الجزائري قد دخل مجال الرقمنة العصرية وخاصة مجال المعاملات الإلكترونية فيكون بذلك إعمال هذه القواعد على سند الشحن الإلكتروني إذ يفهم من النصوص القانونية المذكورة أعلاه أن المشرع الجزائري و لوم يتطرق إلى سند الشحن الإلكتروني في التقنين البحري إلا أنه يسمح للحامل له فباعتبارات المشرع قياسا اعترافه بسند الشحن الإلكتروني كوسيلة إثبات في عقد النقل البضائع بحرا.²

الفرع الثاني: تمييز سند الشحن الإلكتروني عن الأوراق والمستندات الأخرى.

أولاً: تمييز سند الشحن الإلكتروني عن سند الشحن العادي:

¹ انظر المادة 323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري.

² بشير ارزقي، "سند الشحن البحري الإلكتروني". مذكرة ماستر. كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق. جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2024 / 2025، ص10.

سند الشحن العادي (الورقي) يمكن تصنيفه لعدة مستندات بأشكال ورقية دعت إليها ضرورات النقل البحري لتكون بدائل عن سند الشحن البري وينظر إلى هذه الصور من عدة زوايا والبعض منها يتعلق بشحن البضاعة بينما الآخر يتعلق بعدد الشاحنين ومن الصور الأكثر استعمالاً هي السند برسم الشحن، وأوامر التسليم، وسند الشحن المباشر؛ فسند الشحن بصورة عامة من الربان أو الناقل أو وكيله بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة وهو سند بالبضاعة المشحونة يعطيه الربان للشاحن للدلالة على تسلمه البضاعة وشحنها. إلا أن مفهوم سند الشحن الإلكتروني لا يختلف عن سند الشحن العادي (الورقي) من ناحية الموضوع لكن الفارق يكمن في وسيلة نقل وتبادل البيانات والتي تتم بطريقة إلكترونية باستخدام (الكمبيوتر) أقصد أنه للكتابة البيانات الواجب توافرها في سند الشحن الورقي لا تختلف عنه في سند الشحن الإلكتروني ولكن تختلف في وسيلة كتابة البيانات وكتابتها بطريقة إلكترونية أيضاً وتسمى عندئذ بالسندات الإلكترونية وهي ذات الشكل الإلكتروني وليس الورقي، وهي تتفوق على السندات العادية وتختلف عنها بوصفها مسجلة على دعائم مغناطيسية ولا يمكن قراءتها والاطلاع عليها إلا من خلال معرفتها على شاشة الحاسوب الآلي (الكمبيوتر) أو طبعها على الورق بواسطة الطابعة الملحقة بهذا الجهاز بعكس السندات الورقية التي يستقل قراءتها بالعين المجردة لأنها تكتب على بيان مادي ملموس.¹

نظراً لذلك فإن سندات الشحن الإلكترونية تتميز عن سندات الشحن الورقية سواءً تلك السندات المستخرجة من الأنترنت أم وسائل الاتصال الفوري الأخرى (كالتلكس والفاكس) وغيرها بمجموعة من الخصائص ومنها السرعة إذ يستطيع الشخص الذي يتعاقد عن طريق اتصال الفوري بتأمين وصولها إلى الطرف الآخر، ولعل وصول سند الشحن العادية (الورقية) إلى الميناء واحدة من أهم المشاكل التي يثيرها وذلك السند إذ تصل البضاعة إلى ميناء الوصول قبل أن تصل هذه السندات، وأسباب التأخير ترجع عادة إلى الإجراءات المصرفية المعقدة لا سيما الاعتماد المستندي، فضلاً عن سرعة النقل البري للبضاعة قبل وصول سند الشحن العادي (الورقي)، وبالتالي فإن سندات الشحنات الإلكترونية تصل

¹ بشير ارزقي، مرجع سابق، ص 45.

إلى المرسل إليه وبسرعة فائقة وهذا ما يعطي المرسل إليه فرصة الاطلاع على بنود الشحن الإلكتروني والعلم بها فضلاً عن أن سندات الشحن الالكترونية تؤدي إلى التخفيف من تكاليف نقلها وحفظها في أرشيف خاص يمكن الرجوع إليه في الوقت الحاجة كما هو الحال بالسندات الورقية، إذ أصبحت كمية الوثائق التي تصدر في إطار نظام نقل البضائع النائية إلى حد مرهق حيث يقبل حد تقديرها بالوزن وليس بالعدد، فقد تصل الوثائق الحاصلة للشحنات جميعها التي ترسل على ظهر السفينة إلى أربعين كيلو جراماً، وبالتالي لا يوجد متسع من الوقت لعدّها بل توزن فقط، لذلك فإن الحاسب الآلي يساهم في حل تلك المشكلة إذ يقوم بحفظ المعلومات بداخله والرجوع إليها بسهولة دون الحاجة إلى حيز واسع لحفظها.

أضف إلى ذلك أن سندات الشحن الإلكترونية تمتاز بالسرية وضمان الأمن لها وذلك لأنها تكتب بلغة الحاسبة، ومن ثم لا يمكن معرفة مضمونها إلا من قبل المرسل أو المرسل إليه ومن خلال الحاسب الآلي بخلاف سندات الشحن العادية (الورقية) التي يمكن الاطلاع عليها ومعرفة مضمونها من يتداولها إذا ما وصلت إلى المرسل إليه، فضلاً عن توفير الأمان لها وعدم ضياعها.

كذلك سهولة الاتصال والغش الذي يحدث في استخدام سندات الشحن العادية (الورقية) بسبب استخدام أكثر من نسخة من سند الشحن وسهولة تزويره، وهذه الإشكاليات لا تعد موجودة بسندات الشحن الإلكترونية نتيجة جعلها دعامة إلكترونية دون تعديل أو تغيير مضمونها إذ يكون ذلك المفتاح أو أرقام أو رموز في سرية إن التعديل يمكن كشفه بالنظرة أو الخبرة.¹

¹ بشير ارزقي، مرجع سابق، ص 46.

ثانياً: سند الشحن الإلكتروني ووثيقة النقل متعدد الوسائط:

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 في المادة¹ ف 3 وثيقة النقل متعدد الوسائط بأنها "وثيقة تثبت عقد النقل متعدد الوسائط وتأخذ النقل المتعدد الوسائط البضائع في دراسته أو تعهداً منه بتسليم البضائع وفقاً لشروط العقد المذكور".

وبالرغم من أن وثيقة النقل متعدد الوسائط وكما هو الحال في سند الشحن الإلكتروني يمكن أن تصدر بشكل قابل للتداول أو غير قابل للتداول، فقد تكون وثيقة النقل متعدد الوسائط اسمية ومن ثم تنتقل بالطرق التجارية وذلك باتباع حوالة الحق المدنية.

كما يمكن أن تكون لأمر، أو لحامل ومتى تكون قابلة للتداول بالتطهير كذلك يمكن أن تؤدي وثائق سند الشحن الإلكتروني من كونها أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط واستلام وتمثيل البضاعة والائتمان وأن تصدر بطريقة إلكترونية وأن تكون موقعة من متعهد النقل متعدد الوسائط سواء كان بخط اليد أو بالفاكسيل أو بالتثقيب أو بالرسم أو بالرمز أو بأية وثيقة آلية أو إلكترونية إلا أن وثيقة النقل متعدد الوسائط تقصد في النقل الذي يتم بواسطتين مختلفتين، على الأقل من وسائط النقل كأن يكون النقل في جزء منه برياً والجزء الآخر بحرياً ولا يمكن إصدار سند شحن واحد في عملية النقل في مراحلها المختلفة لاختلاف طبيعة هذه المراحل واختلاف القانون الذي يسري عليها فيجب أن يوجد سند شحن يغطي المرحلة البحرية وتذكرة نقل بري تغطي المرحلة البرية ويطبق في هذه الحالة القانون البحري في المرحلة البحرية وقانون النقل البري على المرحلة البرية كما لو أريد نقل بضاعة من الإسكندرية إلى بغداد فيتم النقل بطريق البر من الإسكندرية إلى بيروت ومن ثم تنقل من بيروت إلى بغداد برّاً وتسمى عند الوثيقة بوثيقة النقل متعدد الوسائط).

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 هي اتفاقية دولية تهدف إلى تنظيم نقل البضائع باستعمال أكثر من وسيلة نقل بعقد ووثيقة واحدة، مع تحديد مسؤوليات متعهد النقل وتوحيد القواعد القانونية لتسهيل التجارة الدولية وتقليل النزاعات بين أطراف النقل.

¹ عبد الصمد رقيق، "نظام قانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط"، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، الجزائر، العدد السابع، المجلد 07، العدد الثاني، 31-08-2021، ص102.

أما سند الشحن الإلكتروني فيصدر من الناقل إلى الشاحن بوثيقة إلكترونية ويكون مقتصرًا على مرحلة واحدة فقط وهي المرحلة البحرية.¹

ثالثًا: سند الشحن الإلكتروني والأوراق التجارية الإلكترونية:

موجبة العمل التجاري إلى ظهور سندات الشحن الإلكترونية ظهرت الأوراق التجارية الإلكترونية والتي تعرف بأنها "عبارة عن محرر صالح للتداول نيابة بصورة كلية أو جزئية تمثل حقا موضوعه مبلغ من النقود قابل للتداول بالطرق التجارية ومستحق لدى أو بعد أجل قصير وتقوم مقام النقود بالوفاء"، وسند الشحن الإلكتروني يشبه الأوراق التجارية الإلكترونية في عملية تداولها لأن كلاهما يصدر باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله إلا أن هناك ثمة اختلاف بين الاثنين فسند الشحن الإلكتروني يكون موضوعه بضائع، أما الأوراق التجارية الإلكترونية فيكون موضوعها نقودًا أضف إلى ذلك فإن الأوراق التجارية الإلكترونية تفيد الأمر في ولو لم يذكر لها صراحة، أما سند الشحن الإلكتروني يجب أن تذكر فيه عبارة "قابلية للتداول" لكي يتم تداوله بالطرق التجارية.

وعليه فإن جميع الموقعين على الورقة التجارية متضامنون صرفيا والتضامن الصرفي في الأوراق التجارية² "هو عبارة عن ضمانه مصرفية منحها المشرع التجاري لحامل الورقة التجارية والتي تستطيع من خلالها الرجوع على جميع الملتزمين بها بموجبها ومطالبتهم مجتمعين أو منفردين بدفع أصل مبلغ الورقة التجارية وما يلحق بها من فوائد أو مصاريف أو كليهما معا سواء كان ذلك في ميعاد الاستحقاق الورقة التجارية أم قبل ذلك الميعاد لتحقيق سبب من أسباب الرجوع المبستر على الملتزمين بها". أما بالنسبة للموقعين على سند الشحن الإلكتروني لا تضامن بينهم وهم متواجدون في أماكن قد تكون مختلفة ومتباعدة فضلاً عن متطلبات السرعة التي تتسم بها سندات الشحن الإلكترونية وتداولها استغلالاً للوقت

¹ بشير ارزقي، مرجع سابق، ص 47.

² راجع المادة 431 من القانون التجاري الجزائري و م 432 الصادر بموجب الامر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم حسب اخر تعديل له بالقانون المرفق ب: القانون رقم 18-05 المؤرخ في 10 مايو 2018 يتعلق بالتجارة الالكترونية دار بلقيس، دار البيضاء، الجزائر، ص 164.

ولظروف العرض والطلب والتي تتعارض مع قيام ذلك التضامن، وبالتالي لا تضامن بين المالكين المتتابعين للبضاعة أي يمثلها السند فلا يضمن المظهر إلا وجود البضاعة وصحة عقد النقل.¹

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية من سند الشحن الإلكتروني

نستعرض لتبيان الوظيفية الاتفاقية لسند الشحن الإلكتروني من خلال ثلاث اتفاقيات:

1- اتفاقية بروكسل لسنة 1926 للقوة الثبوتية لسند الشحن الإلكتروني:

إن ما تبين من خلال اتفاقية بروكسل لسنة 1926 أنها لم تقم بتعريف سند الشحن وهذا الأمر يفتح المجال لإمكانية القول أنها لا تشترط أن يكون هذا السند في الشكل الورقي فقط وأن انعكاسها لا يطبق فقط على المستند الورقي بل تطبق على سند الشحن الإلكتروني كذلك.

وقد لا يكون أي إشكال في تطبيق المادة 6 على سند الشحن الإلكتروني بحالة الاتفاق بين أطراف العقد حيث تجد نص المادة الأول من قواعد المنظمة البحرية الدولية لسند الشحن الإلكتروني لسنة 1990 تتطلب تحقق إرادة الأطراف المتعاقدة لتطبيق أحكام هذه القواعد غير أن التساؤل الذي يقام هنا هو هل أن اتفاقية بروكسل تطبق على سند الشحن الإلكتروني من تلقاء نفسها دون تدخل إرادة الأطراف؟

للإجابة هنا ، بدعم الإشارة أن الاتفاقية هذه قد تم إبرامها في عصر لا يعرف نظام تبادل البيانات إلكترونياً وفي زمن كانت الكتابة فيه هي الوسيلة الوحيدة التي يتم عن طريقها تبادل البيانات ، أما في العصر الحالي فقد تغيرت النظرة وأصبح العالم يعرف بدائل للكتابة والمستندات الورقية وهذه البدائل تؤدي نفس الوظيفة التي كانت تؤديها المستندات الورقية ، لذلك يمكن القول بأن الاتفاقية هذه يمكن أن تطبق على سند الشحن الإلكتروني من خلال التوسع في إعطاء معالم للمفاهيم التي تستخدمها الاتفاقيات كلفظ يسلم البضاعة ومحمل توقيعات ولفظ مشحون حيث يكون سند الشحن الإلكتروني

¹ فيصل عمار، " موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني من الوظيفة الانبائية لسند الشحن الالكتروني " ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 01-03-2017، ص325.

في نظر سند الشحن الورقي تماثل يمكن فيه من الشروط المطلوبة للسند العادي مع مراعاة الشروط المطلوبة في نظام تبادل البيانات إلكترونياً.

غير أن هذا يبقى مجرد رأي وتبقى المشكلة قائمة وتتطلب تدخل بإرادة المشرع الوطني حيث إذا أشرعت القوانين الوطنية للدول التي وقعت على الاتفاقية بسند الشحن الإلكتروني ومنحت نفس القوة القانونية للسند التقليدي الورقي فلا يكون أي إشكال في تطبيق الاتفاقية على سند الشحن الإلكتروني وما ينجر عنه من إعطاء المستند قوة ثبوتية لعقد النقل البحري.¹

2- موقف معاهدة هامبورغ 1978 من الوظيفية لسند الشحن الإلكتروني:

نشير أولاً إلى اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 تم إبرامها في عصر قد يعرف التطور التكنولوجي كالحاسب والعاكس ولعل هذا ما جعل الأطراف التي أبرمت هذه الاتفاقية الأخذ في عين الاعتبار أي التطورات الأخرى قد تظهر في هذا المجال حيث نجد مثلاً نص المادة الأولى منها يبين أنه يمكن التعبير بوسائل أخرى كالتلغراف و التلكس عوض الكتابة زيادة على أن وجود المعاهدة لم تقم بوضع تعريف لسند الشحن وهذا ما يدفعنا للقول أن المجتمع الدولي يقبل بصورة أخرى لسند الشحن غير الكتابة بما فيها الصورة الإلكترونية التي لا تختلف في مضمونها عن الصورة التقليدية لسند الشحن.

إن هذه المعاهدة لا تطبق أحكامها على سند الشحن الإلكتروني إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف كذلك بتبادل البيانات إلكترونياً وهذا ما تبين من التحفظ الذي نصت عليه المادة الرابعة عشر عن طريق فقرتها الثالثة التي تنصت أنه لا يكون التوقيع الإلكتروني كاعتبار لا يتعارض مع أحكام القوانين الوطنية للدول التي يصدر فيها سند الشحن الإلكتروني.

وعلى القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية لا نجد بعداً خاصاً بمسألة القانون واجب التطبيق على سند الشحن الإلكتروني غير أن مضمون نص المادة 3/17/8 منه تبيننا أنه إذا ما طبقت قاعدة قانونية إجبارية على عقد نقل البضائع يثبت بمستند نقل ورقي فإنه يمكن عدم تطبيق هذه القاعدة

¹ فيصل عمار، مرجع سابق، ص 325.

على هذا العقد الذي يتم إثباته برسالة بيانات واحدة أو أكثر، إن ما يلاحظ من خلال هذه المادة أن التزمت أحكام معاهدة هامبورغ ينص إذا ما تحققت الشروط المطلوبة في المادة 14 الثانية من قواعد هامبورغ فإنها ستطبق على سندات الشحن الإلكترونية ولا يبرر الاحتجاج بعدم تطبيق هذه القواعد بحيث أن سند الشحن قد تم إصداره بشكل إلكتروني وليس ورقي.¹

3- موقف معاهدة روتردام من الوظيفة القانونية لسند الشحن الإلكتروني:

على خلاف كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ، معاهدة روتردام قامت بتنظيم سند الشحن الإلكتروني واعتبرته أداة إثبات عقد النقل البحري للبضائع وهذا من خلال الفقرة 14 من المادة الأولى حيث اعتبرت أن سجل النقل الإلكتروني يعني به المعلومات التي تترد في رسالة واحدة أو أكثر يتولى الناقل إصدارها بطريقة اتصال إلكترونية وتصبح هذه الرسالة جزءاً من سجل النقل إلكترونياً ويكون دور هذه الرسالة إثبات أن الناقل أو الطرف المنفذ قد تسلم فعلاً البضاعة كما تثبت وجود عقد النقل. وإذا ما دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ لن يلقي المتعاملون لسند الشحن الإلكتروني أي إشكال فيما يخص حجتيه في الإثبات غير أن روتردام تضبط بصفة دقيقة ورود المعاملين عن هذه المعاهدة.²

موقف القانون البحري الجزائري من سند الشحن الإلكتروني:

يبدو لأول وهلة أن القانون البحري الجزائري يشترط بصفة عامة أن يكون سند الشحن على هيئة ورقية، ويتضح ذلك من عدة نقاط، وتعتبر الأحكام المتعلقة بوثيقة الشحن والمنصوص عليها في الفصل الثاني من الباب الثالث للقانون البحري الجزائري قد وضعت في عصره، يعرف تبادل البيانات الإلكترونية زيادة على هذا استخدام المشرع الجزائري مصطلحات توضح أن سند الشحن لا بد أن يكون ورقياً مثلاً:

¹ فيصل عمار، مرجع سابق، ص 325.

² نفس المرجع، ص 326.

• **المادة 748** والتي تنص على أن سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل للشاحن بناء على طلبه.

• **المادة 751** التي تنص على أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة.

• **المادة 753** التي تنص على إدراج البيانات الهامة بناء على التصريح الكتابي للشاحن.

• **المادة 760** التي تنص على أنه يلزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مطابقة من وثيقة الشحن.

• **المادة 752** التي تنص على أنه يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم الشخص أو بإسم لأمر أي وثيقة الشحن لأمر أو بالتظهير.¹

• **المادة 756** التي تجيز للناقل أو من يمثله إدراج تحفظات على حالة وتكييف البضاعة.

وهذه كلها مصطلحات تفيد بأن سند الشحن قد أصدر مكتوباً أو ورقياً. ولكن إذا دققنا النظر فيما ورد بعدد المواد من مصطلحات سوف نجد أنها جميعاً تصلح لأن ترد على سند شحن الإلكتروني يتم إصداره وقبوله والتحفظ على البيانات فيه الإلكترونيا عن طريق الحاسب الآلي.

فبالنسبة للمصطلح المذكور في المادة 748² على وجوب تسليم الناقل سند الشحن بناء على طلبه، فعند الممكن ذلك إلكترونيا إذ يعد تسليم كل من الناقل والشاحن نفسه معادلاً لمشكل سندات الشحن الإلكترونية يمكن للناقل إصدار سندا إلكترونيا للشاحن فهذه ليست عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني.

أما بالنسبة للمصطلح (يتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة) فهو لا يمثل أيضاً عائقاً أمام سند الشحن الإلكتروني إذ أنه مجرد بيانات يمكن إضافتها مع البيانات الأخرى الواردة بسند الشحن بناء على طلب الشاحن و بعد شحن البضاعة على السفينة يعتبر حصول الشحن فعلاً على سفينة معينة وفي تاريخ محدد فإذا صدر سند الشحن إلكترونيا بناء على طلب الشاحن واستلمه الشاحن على جهاز الحاسب

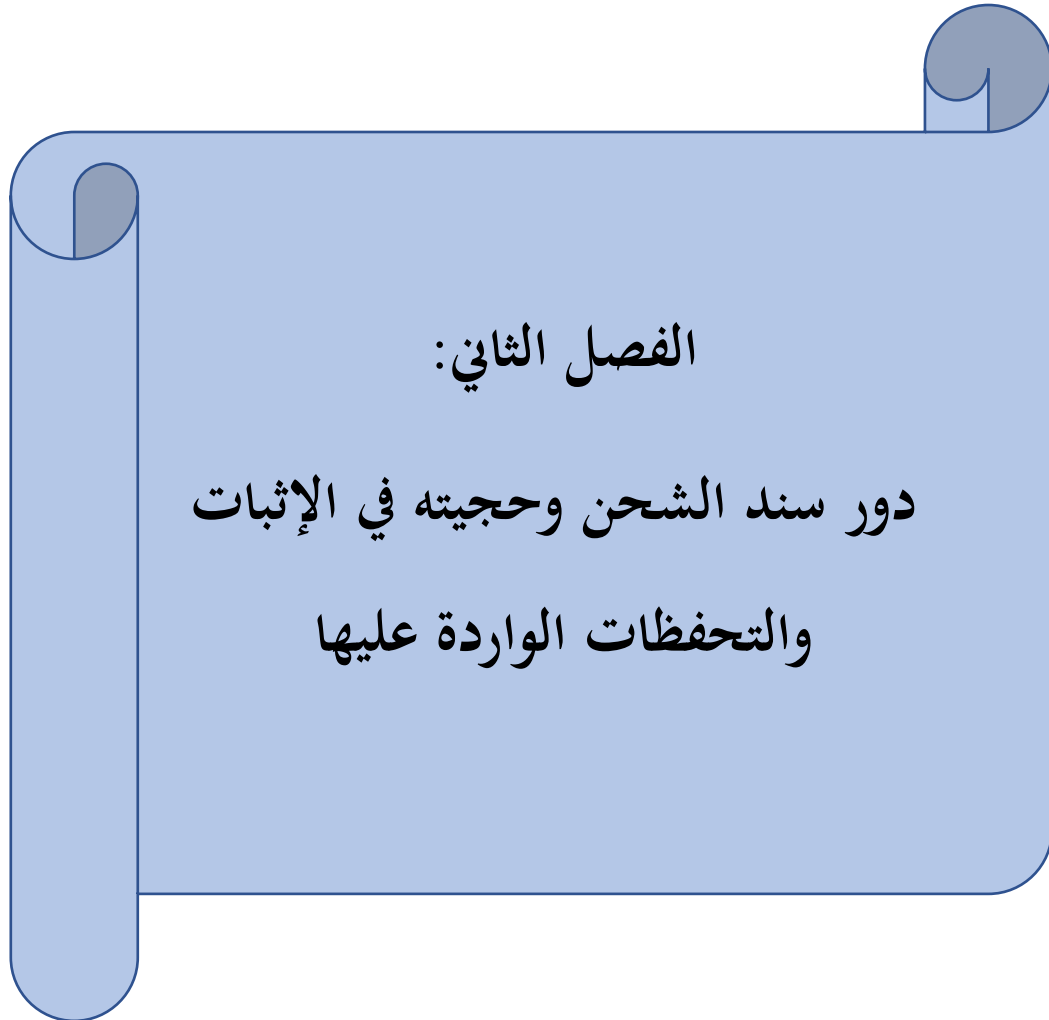
¹ انظر المواد من 748 الى 760 من القانون البحري الجزائري.

² انظر المادة 748 من القانون البحري الجزائري.

الآلي إضافة بيان مشحون وما هي العقبة أمام الناقل لإضافة. هذا البيان عند ما يتم الشحن وإرساله إلكترونيا على النسخة الخاصة بالشاحن؟

أما بالنسبة لمصطلح المذكور في المادة 753 على إدراج بيانات البضائع بناء على التصريح الكتابي للشاحن فهي لا تشكل مشكلة لأن استخدام الحاسب الآلي لا يقف عائقا أمام تحقيقها فالبيانات التي تدخل الحاسب الآلي تظهر على الشاشة في صورة كتابة، والثاني غالبا ذات البيانات المتعلقة بالبضائع يمكن إدخالها في الحاسب الآلي ثم إرسال هذه البيانات إلى الناقل. وما يؤكد كل ما سبق اعتراف المشرع الجزائري بالتوقيع الإلكتروني في المادة 327 قانون المدني فإن ذلك ينبغي في مضمونه الاعتراف المسبق بسند الشحن الإلكتروني لأنه لا يمكن استنباط نص تشريعي للاعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون الاعتراف بالسند الذي تم التوقيع عليه.¹

¹بوزوجة حسين, "حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري للبضائع", مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية - كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد بن أحمد وهران , 2/المجلد 5 / العدد واحد, السنة 2018.ص37.



تعد سندات الشحن من أهم الوثائق البحرية التي تلعب دورًا محوريًا في تنظيم عمليات نقل البضائع بحراً، ليس فقط باعتبارها وسيلة لإثبات عقد النقل، وإنما أيضاً باعتبارها أداة قانونية ذات

حجية في الإثبات وتحديد الحقوق والالتزامات بين أطراف العلاقة البحرية. ويكتسي دور سند الشحن في الإثبات أهمية خاصة، لكونه يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالشكل الذي يُجرى به، وبالأثار القانونية المترتبة عن تداوله، سواء بين أطراف العقد الأصلي أو في مواجهة الغير حسن النية.

ومن هذا المنطلق، يقتضي تناول هذا الموضوع الوقوف أولاً على الأشكال المختلفة التي يمكن أن يصدر بها سند الشحن، باعتبارها العامل المؤثر في طبيعة تداوله ونقل الحقوق الناشئة عنه، ثم الانتقال إلى دراسة حجية هذا السند في الإثبات ومدى قوته القانونية في مواجهة الأطراف المختلفة، مع التطرق إلى خصوصية سند الشحن الإلكتروني في ظل التطور الرقمي الذي عرفه النقل البحري.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين: يتناول الأول أشكال سندات الشحن وتداولها، بينما يخصص الثاني لدراسة القوة الثبوتية لسند الشحن في الإثبات، وذلك وفقاً لما تفرضه القواعد القانونية المنظمة له والاجتهادات الفقهية والقضائية ذات الصلة.

المبحث الأول: 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 من ناحية، ومن ناحية أخرى لدور سند الشحن في إثبات العلاقة بين الناقل والشاحن في مواجهة الغير. وتأسيساً 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.

المطلب الأول: أشكال سندات الشحن وتداولها

تختلف سندات الشحن إلى عدة أشكال وتكتسب مسميات مختلفة باختلاف الاعتبار الذي يجري تصنيفها حسب الغاية لانتفاعها وتداولها فقد يصدر السند باسم شخص والمرسل إليه وقد يصدر لأمر قابلاً للتداول بالتظهير وقد يصدر لحامله وهو نادر الحدوث أو الإصدار لمخاطرها.

• تنص المادة 1758¹ من القانون البحري الجزائري بالقول يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين في وثيقة شحن اسمية.

ب- لأمر شاحن أو لشخص معين من قبله في وثيقة شحن لأمر.

ج- لحامله إذ لم يعين الشخص في وثيقة الشحن لأمر خلافاً لوثيقة الشحن لأمر الشاحن.

1- **السند الشحن الاسمي:** سند يصدر باسم شخص معين كان اسماً ولا يمكن تداوله بالطرق التجارية ولا تنتقل الملكية إلى الغير تبعاً لإجراءات حوالة الحق، بحيث في تضامن طرف الناقل وحدة السند لا يسهل إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخص واحد أي قبول الناقل التنازل عن السند أو إبلاغه ولا يعطي لناقل تسليم البضاعة إلا لشخص المعين أو المذكور في السند أو الشخص الذي انتقلت إليه البضاعة بطريقة الحوالة.

2- **وثيقة الشحن لحامله:** هو السند الذي يتم تداوله بالتسليم ويدون عليه "الحامله" أي يصدر هذه اللغة يخلوه دون أن يذكر اسم المرسل إليه وتداوله يكون بالمناولة أي التسليم اليدوي ونادراً ما يتم العمل به لما يتعرض له صاحبه من ضياع أو سرقة.²

وعلى ربان السفينة أن يسلم البضاعة لمن يحمل هذه الوثيقة على حسب ما جاء في نص وثيقة الشحن تجاهلها بتسليم وثيقة الشحن، بمعنى أنه قد ينص في بند الشحن على أنه الحامل وإذا ما تضمن السند بشرط الإذن أو الأمر لشخص معين وكان من تظهيره على بياض ومنه حينها يصبح

¹ انظر المادة 758 من القانون البحري الجزائري.

² عاطف محمد الفقي، "النقل البحري للبضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)"، دار النهضة العربية، 33 شارع عبد الخالق ثروت - القاهرة، 2008، ص 55-57.

السند لحامله في الغالب وثيقة الشحن لأمر لا تحمل أي إشارة للمرسل إليه فالوثيقة تكون على بياض.

3- **وثيقة الشحن الإذنية "لأمر"**: وهو السند الذي يصدر لشخص معين أو لأذن أو أمر لشخص وهو الأمر الغالب في العمل والضرورة الغالبة في الاستعمال إذ يصدر بإذن الشاحن أو المرسل إليه قابل للتداول بالتظهير ويجب أن تذكر عبارة الإذن أو الأمر صراحة في وثيقة الشحن وهذه الإجراءات يدخل للشاحن عمله ببيع البضاعة دون التسليم الفعلي لا يستلزم في التظهير الناقل للملكية إلا توقيع المظهر ويجب أن يكون التظهير لسند الشحن مؤرخاً ويترتب على التظهير سند الشحن نقل الملكية ولها لربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل السند حتى وإن كان التظهير على بياض.

المطلب الثاني: القوة الثبوتية لسند الشحن في الإثبات

تستمد حجية سند الشحن قوتها من كونها دليلاً قاطعاً اتجاه الغير و حسن النية و قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس في مواجهة أطرافه الأصلية و مع بروز سند الشحن الالكتروني كعصب لتداول الثروات سعى المشرع الجزائري لتطويع هذه القواعد التقليدية لتناسب طبيعته الرقمية و هذا ما سنفصله في (المطلب الثاني) بحيث تطرقنا في (الفرع الأول) حجية سند الشحن بين الناقل و الشاحن ،(الفرع الثاني) حجته في مواجهة الغير ،(الفرع الثالث) حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات.

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

يشكل سند الشحن حجة في العلاقة بين الناقل ومرسل البضاعة في إثبات جميع البيانات المدونة فيه، حيث لا تثار مسؤولية الناقل إلا في حالة هلاك أو تلف البضاعة أثناء نقلها أو عن تأخير في تسليمها، بينما يعتبر الشاحن مسؤولاً عن صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة غير أنها تعتبر حجية نسبية وليست مطلقة إذ يمكن إثبات عكس ما تم الاستدلال به في سند الشحن من البيانات.

وعليه يمكن للطرفين إثبات بأن البضاعة المشحونة لا تتطابق مع المواصفات المدونة في سند الشحن، أو عدم صحة البيانات التي تضمنها السند، ويجوز للأطراف إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

غير أنه يرى جانب من الفقه ضرورة تقييد الإثبات من خلال اللجوء إلى الإثبات بالكتابة فقط أو ما يقوم مقامها كالإقرار أو خطاب الضمان.

وبالتالي نفرق في هذه الحالة بين ما إذا كان الإثبات في مواجهة الناقل أو في مواجهة الشاحن، فإذا كان الإثبات في مواجهة الناقل فيجوز في هذه الحالة إثبات العكس بجميع الطرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية باعتبار أن الناقل يعد تاجراً، أما إذا كان الإثبات في مواجهة الشاحن غير التاجر فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في سند الشحن إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملاً بأحكام القانون المدني.

الفرع الثاني: حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير

وقد أوردت م 1741¹ فقرة 1 من القانون البحري الجزائري أنه يعد من الغير كل شخص له مصلحة من عملية الشحن فقد يكون الغير هو المرسل إليه في حالة ما إذا لم يكن هو نفسه المرسل، أو المؤمن على البضاعة باعتباره أجنبي عن العلاقة التعاقدية. وبشكل سند الشحن حجة مطلقة في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية، حيث أن البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير معتمداً بها الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند، أي الشاحن والناقل كلاهما، ومعنى للغير إثبات ذلك العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبيئة، أما إذا كان هذا الغير سيئ النية كأن يكون عالماً بعدم صحة البيانات الواردة في سند الشحن، فيجوز للناقل والشاحن في هذه الحالة إقامة الدليل على عكس ما ورد في سند الشحن وعلى هذا نجد أن جعل قوة سند الشحن

¹ انظر المادة 741 من القانون البحري الجزائري.

مطلقة في مواجهة الغير هي تعزيز الثقة بهذا الأمر الذي يسمح للشاحن من تداوله للغير عند بيع البضاعة دون صعوبات، فيما لو لم تكن لها هذه القيمة في الإثبات.¹

الفرع الثالث: حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات

تعرض القانون المدني الجزائري فيما يخص الإثبات لكل من التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية، وبخصوص كل من التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية أعطى المشرع لهم ذات الحجية المقررة للتوقيع الكتابي وللكتابة والمحركات على الورق وذلك بنصه في المادة 323 مكرر 1 "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات على الورق..." وكذا المادة 327 فقرة 2 "ويعتد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المذكورة في المادة 323 مكرر 1 أعلاه" ومفاد هذه النصوص أن المشرع الإيجابي الإلكتروني والمحركات الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني لهم ذات حجية في الإثبات في نطاق المعاملات المدنية والتجارية التي قررها القانون المدني للتوقيع الكتابي وللكتابة على الورق.

وقد اشترط المشرع الجزائري لكون الكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني حجة في الإثبات الشروط التالية: 1- التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها. 2- وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها كمال يقتصر المعالجة الإلكترونية في القانون المدني فقط بل نظم المشرع الجزائري تبادل رسائل البيانات الامر² 59-75 من القانون التجاري بعد تعديل المادتين 502 و 414 حيث نصت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك الوفاء عن طريق وسائل التبادل الإلكتروني وجاء نصها كالاتي "... يمكن أن يتم هذا التقديم أيضاً بأية وسيلة تبادل إلكترونية محددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما".

¹ نادية لاكمي ، "حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري وفق القانون الجزائري"، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، مخبر الفلسفة وعلوم وتنمية بالجزائر جامعة وهران 02، مجلد 07، العدد الثالث، ص 779.

² الامر 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون الجزائري(الجريدة الرسمية رقم 101 المؤرخة في 19 ديسمبر 1975) 09-26-1975.

أما المادة 414 من نفس القانون فقد تناولت موضوع تقديم السفينة للوفاء وقد سمحت أن يتم ذلك بالطريق الإلكتروني وهذا يعتبر قبول للسندات التجارية الإلكترونية ومنها سند الشحن الإلكتروني في إثبات التصرفات التجارية وتشجيع من خلال المتعاملين الاقتصاديين على هذا النوع من المعاملات وهذه تعتبر قفزة نوعية من المشرع الجزائري.

يخلص مما سبق أن هناك محاولات لا يستهان بها من طرف المشرع الجزائري لتنظيم المعاملات الإلكترونية وإضفاء الحجية على الوثائق الإلكترونية. ولكن لم يتطرق المشرع الجزائري للأحكام الخاصة بالإثبات الإلكتروني في بعض المعاملات كالمعاملات البحرية والتي من بينها سند الشحن الإلكتروني إذ اكتفى بالنص على الأحكام العامة ضمن القانون المدني والتي نحن بدورنا نقيسها على سند الشحن الإلكتروني إذ على المشرع الجزائري التدخل لمعالجة القصور التشريعي لمسايرة التقدم الرقمي الإلكتروني الحديث في مجال النقل البحري.

ونظراً للتنظيم التشريعي الضيق للإثبات الإلكتروني بصفة عامة والإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري بصفة خاصة في القانون الجزائري لم يتطرق القضاء الجزائري لهذا النوع من القضايا أو بالأحرى لم تعرض على القضاء الجزائري قضايا بهذا الشكل نظراً لقلة أو انعدام التعامل بالمحركات الإلكترونية بالجزائر ولكن هناك بعض الأحكام القضائية في الدول الأجنبية تطرقت لسند الشحن الإلكتروني ففي قضية¹: " GRANT V. SOUTHWESTERN AND

"COUNTRY PROPERTIES

التي عرضت على القضاء الإنجليزي حكم هذا القضاء بأن سندات الشحن الإلكترونية تعتبر سندات قانونية وقد عقب القاضي (J. WALTON). أثناء صدور الحكم على هذا الموضوع بقوله

¹ لاكمي نادية, مرجع سابق, ص 779.

بضرورة وجود جهاز لعرض المعلومات المكونة لسند الشحن وضرورة تحليل الشفرة التي كتبت بها المعلومات لا يسلب هذا السند قيمته القانونية.¹

المبحث الثالث: التحفظ في سند الشحن

إن الغاية الأساسية مع عملية النقل في عقد نقل البضائع بحرا هي توصيل البضاعة بعينها كاملة و سليمة إلى المكان المقصود، الأمر الذي يقتضي ان تكون البيانات المتعلقة بالبضائع التي يقدمها الشاحن لتدرج في سند الشحن تامة خالية من اللبس .وهل دائما تكون البيانات صحيحة؟ للإجابة عن هذا التساؤل قسمنا هذا المبحث إلى ثلاث مطالب .(المطلب الأول) يحتوي على مفهوم التحفظ (المطلب الثاني) أهمية التحفظ و حالاته (المطلب الثالث) خطاب الضمان.

المطلب الأول: مفهوم التحفظ

تطراً على سند الشحن احيانا بعض التحفظات و لها شروط ، نقسم (المطلب لأول) إلى فرعين الأول تعريف التحفظ و (الفرع الثاني) شروط صحة التحفظ

الفرع الأول: تعريف التحفظ:

بالرجوع لأحكام القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية نجدها أشارت لإمكانية إدراج التحفظات دون وضع تعريف لها سواء كانت في ميناء القيام أو ميناء الوصول، إضافة لغياب تعريف لها لا نجد في نصوص القانون الوطني ولا اتفاقية بروكسل لسنة 1924 مصطلح تحفظ بصفة صريحة.

إلا أن اتفاقية هامبورغ ورد فيها هذا المصطلح حيث هي الأولى كان لها جانب من التنظيم في وضع قواعد خاصة بالتحفظات الواردة في سند الشحن وذلك من خلال المادة 16 فقرة 1 من الاتفاقية فإن البيانات التي يمكن التحفظ بشأنها هي:

¹حسين بوزبوجة, "حجية سند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري للبضائع", مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية, كلية الحقوق

والعلوم السياسية بجامعة محمد بن أحمد وهران 2- المجلد 5 / العدد واحد, 30-06-2018. ص37.

• الطبيعة العامة للبضائع.

• عدد القطع أو الطرود أو الوزن أو الكمية.

وحتى تكون مثل هذه التحفظات صحيحة وتفيد في سلب إحدى حجية سند الشحن فيما تفرض له ينبغي أن تكون محددة أي تكون عامة وأن تكون مثبتة في نسختي سند الشحن أو على الأقل في النسخة المسلمة إلى الشاحن.¹

كذلك اتفاقية روتردام نصت على مصطلح التحفظ وعليه فقد عرفها البعض على أنها: "ملاحظات يدرجها الناقل في سند الشحن وتكون مناقضة للمعلومات المقدمة من طرف الشاحن" وحسبما من الفقه من عرفها على أنها: "هي تلك الشروط والعبارات التي يكتبها الناقل على نفس السند، والتي تبين أن المعلومات المقدمة من قبل الشاحن المتعلقة بالبضائع عند تسليمها قد تم تدوينها على سند الشحن كما هي دون التحقق من صحتها سواء من طرف الناقل أو الربان، وذلك فيما يتعلق بحالة البضاعة أو وزنها أو حجمها، وهذا ما يفيد أنه تسلم البضاعة دون فحصها لكون عملية التحقق من البضاعة المشحونة ليس بالأمر السهل خاصة عندما تستلزم استخدام وسائل لا يملكها الناقل، هذا مع وجوب أن تتم عملية الشحن بسرعة خاصة ونحن في عصر النقل بالحاويات والتي لا تترك هذه الأخيرة مدة طويلة إلى حين فحصها وتفتيش محتواها بدقة الأمر الذي يؤدي إلى تعطيل دورات عجلة التجارة الدولية ويكلف الناقل خسارة كبيرة.

إن للمستند الإلكتروني للبضاعة وظيفة حيوية هامة من خلال تمثيله للأشياء الثابتة تداولها يعني تداول للبضاعة التي يمثلها وحائز هذا السند تكون له حيازة رمزية لها مع أنه لم يحزها مادياً، والبيانات التي تدرج فيه تعمل على تعيين هذه البضاعة وتحدد حقوق من تم قد هو يمثل أداة من أهم أدوات الائتمان التجاري، والناقل أو الربان يتحقق من صحة هذه البيانات ويمدحها فتخفّض حجية سند الشحن بما ورد فيه من بيانات ما لم يتم إثبات خلافها، فإذا ورد تحفظ ما في السند، فإن هذه الحجية

¹ حسين بوزبوجة، مرجع سابق، ص 38.

يتم إهدارها في الإثبات، وتعد لحظة استلام الناقل للبضائع من الشاحن الوقت المناسب للوقوف على حالة البضاعة وحجمها ومن ثم إمكانية وضع تحفظات عنها.¹

الفرع الثاني: شروط صحة التحفظ

1. يجب أن يكون السند مستوفياً للبيانات المحددة قانوناً:

في مجال النقل البحري للبضائع لا يوجد ما يمنع من إفراغ العقد في وثيقة خاصة تسمى سند الشحن قد تكون مجرد وثيقة لإثبات عقد النقل أو أنها تتضمن بيانات لحقائق معينة تعكس إرادة الأطراف المتعاقدة، خصوصاً البيانات التي تعكس حالة البضاعة ومظهرها الخارجي وصفاتها، أما إهمال ذكر بعض البيانات فلا يترتب عليه بطلان سند الشحن لكنه ينقص من دوره الطبيعي في عملية الإثبات إلا في حدود البيانات المذكورة فيه فعلاً، فضلاً عن عدم إمكانية قيامه بدوره الائتماني لأداة لتمثيل البضاعة أثناء الرحلة البحرية بدون استكمال هذه البيانات.

فإذا خلت الوثيقة من بيانات تعيين البضاعة فلا يطلق عليها اسم سند الشحن حيث لا تعطي إثبات استلام الناقل لها، أما خلوها من اسم الناقل أو الشاحن فيترتب صعوبة في إثبات إبرام عقد النقل. وخلوها من اسم المرسل إليه صاحب الحق في استلام البضائع يؤدي إلى عدم التزام الناقل بتسليمها، واستيفاء السند للبيانات القانونية يجعل منه سنداً صحيحاً، والبعض من هذه البيانات يجب ذكرها في السند وهناك بيانات أخرى يتم إدراجها باتفاق الطرفين نظراً للصفة الرضائية لعقد النقل البحري فضلاً عن عدم وجود أي جزاء يعطي أن يترتب على تخلف بيان هذه البيانات، وبشكل عام يتضمن السند والبيانات الجوهرية للعقد.

ويحتفظ الناقل بحقه في التحقق من صحة البيانات ومدى تطابقها للبضائع لأنه المسؤول في النهاية عن تسليمها كما يتم وضعها في السند، لا لذلك لا بد أن تكون المعلومة المقدمة صحيحة وحقيقة وثابتة

¹ آية هديل مصباح، مرجع سابق، ص21.

لتسمح للبضائع بالمناولة الجيدة لها ومن ثم انتقالها بشكل سليم، ويضمن الشاحن صحة المعلومات التي قدمها للناقل على أن يتعاون كلا الطرفين في هذا المجال من أجل تسليم البضاعة.

2. يجب أن يكون التحفظ مؤرخاً ومعدداً:

لكي يتم قبوله من ناحية الشكل فمن ناحية الشكل فمن الشروط الشكلية يجب أن تتعدد شروط التحفظات لكونها شروط شكلية وأخرى موضوعية، كما لا بد أن توضح في سند الشحن الموجود أن تكون التحفظات مؤرخة وموقعة من قبل الناقل، وهذا ليتسنى من الاحتجاج بها في مواجهة المرسل إليه.

أما بخصوص مسألة عدول الشاحن للتحفظات لا يوجد نص صريح يبين ذلك إلا أن القضاء منح للشاحن إمكانية الاطلاع على التحفظات في ميناء القيام عندما يكون من شأنها عرقلة تداول سند الشحن كما أن القضاء منح للشاحن الاطلاع على التحفظات في ميناء القيام عندما يكون من شأنها عرقلة تداول سند الشحن كما أن القضاء لا يلتزم بصحة التحفظات فبقبول ثانٍ لها ولكن في المقابل منحه إمكانية الاعتراض.¹

يجب أن يدون التحفظ في وثيقة الشحن:

إذا استوفت التحفظات شروط صحتها فإنه قد يترتب على ذلك نفي حجية سند الشحن فيما يتعلق بنطاق التحفظ فقط، والتحفظات لا تعفي الناقل من المسؤولية وإنما تنشئ قرينة بسيطة لصالحه على أن هلاك أو تلف البضائع قد لحق بها من قبل الشاحن، فينتقل عبء الإثبات على الشاحن أو المرسل إليه بأن البضائع سلمت إليه كما هي موضوعة في سند الشحن ولهم في ذلك كافة طرق الإثبات المقبولة قانوناً.²

¹ فيصل عمار، "نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية"، دراسات قانونية وسياسية، 10-09-2017، ص 143.

² فيصل عمار، "نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية"، مرجع سابق، ص 143.

وفي ظل التحفظات أو الشروط المضافة التي يضعها الناقل على سند الشحن ولهم في ذلك كافة طرق الإثبات المقبولة قانوناً، وفي ظل هذه التحفظات أو الشروط المضافة التي يضعها الناقل على سند الشحن يفقد جانباً هاماً من طبيعته الحيوية كأداة، ولم يعد يمكن الاستناد إلى تصريح الناقل المطبوع على السند من أن البضائع تم استلامها على ظهر الباخرة في حالة ظاهرة جيدة.

كما تقدم فإن مثل هذه التحفظات لها آثار خطيرة على مصالح الأطراف المختلفة، فبالنسبة للبائع وهو عادة الشاحن تكاد تنعدم بالنسبة له إمكانية تحصيل قيمة البضائع التي يمثلها سند الشحن، لأن البنك القائم بتداول المستندات سوف يرفض قبول مثل هذا السند كما أن المشتري غالباً ما يكون المرسل إليه يفقد فرصة تظهير مثل هذا السند.

وقد يصبح الموقف بالنسبة له أكثر صعوبة إذ ما كانت هذه البضائع ذات طبيعة موسمية أو أن هناك مقدمات نقدية مدفوعة للبائع قبل الشاحن أو البضائع ذات طبيعة موسمية أو أن هناك مقدمات نقدية للبائع مدفوعة للبائع أو أن هناك مقدمات نقدية للبائع قبل الشاحن أو أن البضائع ذات طبيعة حيوية بالنسبة للمرسل إليه، مثل ما إذا كانت قطع غيار لخطوط إنتاج مثلاً وهناك ارتباطات بالنسبة لهؤلاء المرسلين إليه في السوق وفي أمور في السوق وفي أمور تنذر بآثار سلبية وخطيرة على سمعته ومصداقيته التجارية.

تجنب تحفظات الناقل في حاشية السند وتسمى الشروط الهامشية ولكن الشاحنين في سبيل حصولهم على سند الشحن نظيف خالي من التحفظات لجأوا إلى إفراغها في ورقة أخرى تسمى الضمان بدلاً من إدراجها في السند، يتعهد الشاحن في هذه الورقة بعدم الرجوع على الناقل بسبب تلف أو نقص قد يظهر في البضاعة.

المطلب الثاني: أهمية التحفظ وحالاته

إذا تخلل الشحن بعض التحفظات تآثر عليه سلباً في مجموعة من مجالاته بحيث يفقد مصداقيته و ما إلى ذلك برغم من ان هذا كله إلى انه له أهمية و له حالات خاصة بالتحفظ و هذا ما سنتناوله

في هذا المطلب دراسة أهمية التحفظ (الفرع الأول) ، (الفرع الثاني) حالات التحفظ، (الفرع الثالث) النتائج المترتبة عن التحفظ.

الفرع الأول: أهمية التحفظ

تتجلى أهمية التحفظات في حالة النقل بسند مباشر وذلك عندما تتم عملية نقل البضائع بعدة ناقلين وحتى تتم تسهيل عملية إثبات انتفاء الخطأ فإن مصلحة كل من الناقلين أن يدرج في سند الشحن التحفظات التي تتعلق بنوعية البضائع أو طبيعتها لأنه عند عدم وجود أي تحفظ من الناقل الأخير أو الناقلين السابقين له عن حالة البضاعة فإنه يفترض أن الناقل الأخير قد تسلم البضاعة مطابقة للبيانات الموجودة في سند الشحن.¹

حيث كثيراً ما يلجأ الناقل المتعاقد مع الشاحن إلى إبرام عقد مع ناقلين منشئين لتنفيذ عملية النقل فتكون هناك ما يسمى بالنقل المتتابع الذي يتم بموجب سند الشحن مباشرة يصدره الناقل المتعاقد والذي يعين فيه اسم ناقل أو أكثر يتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل المتفق عليه دون أن يستعين بناقلين آخرين.

إذا كانت البضاعة معبأة فيكون من الصعوبة على الناقل إثبات عيب البضاعة إذا أدرج تحفظات بخصوص حالتها في سند الشحن وبخلافه فإن إثبات العيب يكون صعب في حالة عدم تدوين تحفظ، فالأخير عبارة عن وجهة نظر الناقل فيما يتعلق بحقيقة رؤيته للبضاعة من خلال وضع تحفظ عندما لا يلتزم الشاحن بأداء التزاماته العقدية وفقاً لما تم الاتفاق عليه، بهدف دفع المسؤولية عنه وجعلها على عاتق الشاحن، فالتحفظ يقوض حجية هذا السند في إثبات مسؤولية الناقل من جراء أي تلف البضائع

¹ إية هديل مرجع سابق.ص26.

للمرسل إليه أن يقيم الدليل على أن حالة البضاعة وكميتها هي ما تسلمه الناقل فعلاً وذلك صعب التحقيق من الناحية العملية.¹

الفرع الثاني: حالات التحفظ

إن أحكام القانون البحري والاتفاقيات الدولية اشترطوا في إلزام الناقل البحري بأن يدون في وثيقة الشحن البيانات الخاصة بالبضاعة من حيث النوع والكمية والوزن والعدد وكذا حالتها الظاهرة، أما بخصوص البيانات الممكن التحفظ عليها نجد أن المشرع الجزائري أدرجها من خلال المادة 755 من القانون البحري التي تبين منها أن الناقل له إمكانية الامتناع عن تدوين تحفظات في سند الشحن وذلك حالة ما لم تكن له الوسيلة المعقولة للتحقق من عدد الطرود أو القطع أو الكمية البضاعة أو وزنها عندما تكون له أسباب جدية للشك فيها، كذلك الأمر بالنسبة لعلامات التعريف، كذلك الاتفاقيات بروكسل من خلال مادتها الثالثة في الفقرة الثالثة، والمادة 16/1 من قواعد هامبورغ 1978. فيما يخص اتفاقية روتردام 2008 نجد عنها أنها نظمت تحفظات الناقل بتفصيل دقيق من خلال المادة 40 وذلك كما يلي:

- مسألة التصريحات المزيفة:

عاجلت اتفاقية روتردام هذا الموضوع من خلال الفقرة الأولى من المادة 40 حيث يمكن للناقل القيام بإدراج التحفظ بخصوص المعلومات المذكورة في المادة 36/1، وذلك ليوضح أنه مسؤول عن ما قدمه الشاحن من معلومات، وحتى يتسنى له القيام بذلك لا بد من توافر شرطين هما:

- أن يكون الناقل على علم فعلي بأن البيانات الجوهرية المذكورة في المستند هو سند الشحن البحري غير صحيحة (كلها أو أحدها).

¹ اية هديل مصباح، مرجع سابق، ص 26.

- أن يكون للناقل دواعٍ توجيهه للشك في أحد البيانات الجوهرية المذكورة في المستند هو سند الشحن البحري.¹

- حالة البضاعة المكدسة: نميز هنا بين الحالة التي لا تكون البضاعة المسلمة للناقل معبأة في حاوية

أو في عربة مغلقة، والحالة التي تكون البضاعة موضوعة في حاوية أو عربة مغلقة كآلاتي:

- 1- طبقاً لما جاءت به اتفاقية روتردام من خلال المادة 40/3 يتبين أنه لما لا تسلم البضاعة سواء للناقل أو الشخص المنفذ في حاوية أو عربة مقفلة بهدف نقلها جاز له التحفظ على المعلومات المنصوص عليها في المادة 36/1 (المذكورة في الهامش) وذلك في حالتين هما:

أ- عندما لا يكون للناقل الوسائل المعقولة للتأكد من صحة تصريحات الشاحن وفي هذه الفرضية بإمكان الناقل أن يدرج المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها.²

ب- عندما يكون للناقل دواعٍ وجيهة تجعله يشك في صحة ما قدمه الشاحن من معلومات، وله أن يضع بنداً يبين من خلاله ما يعتبره في حدود المعقول.

- 2- في الحالة التي يسلم الناقل فيها البضاعة معبأة في حاوية أو في عربة مقفلة أيضاً وبموجب اتفاقية روتردام 2008 للتمييز بين وضعين:

أ- طبقاً لما ورد في الفقرة الثالثة من الحكم 40 فإنه عندما يريد الناقل أن يتحقق من البضاعة

الموجودة داخل الحاوية الموضوعة داخل عربة مقفلة، يمكنه في هذه الحالة التحفظ على المعلومات المذكورة في الحكم 36/1 بنفس طريقة تحفظ بخصوص البضاعة المسلمة له غير معبأة في حاوية.

- ب- من خلال الفقرة الرابعة من المادة 40 إذا ما تسلم الناقل البضاعة في حاوية أو عربة مقفلة لإقفال يمكن للناقل التحفظ بخصوص المعلومات المبينة في المادة 36 كما يلي:³

¹ فيصل عمار، "نظام التحفصات في وثيقة الشحن البحرية"، مرجع سابق، ص 140.

² أية هديل مصباح، مرجع سابق، ص 28.

- للناقل التحفظ على البنود أ، ب، ج المذكورة في الفقرة الأولى تحتوي هذه البنود على وصف البضائع، وعلامات التعريف، وعدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع وذلك إذا لم يكن كل من الناقل أو الطرف المنفذ قاموا بالتحقق من محتوى الحاوية أو العربة، أو لم يكن لكل منهما علم يقيني بما تحويه الحاوية أو العربة من جهة أخرى قبل إصدار سند الشحن البحري.¹

الفرع الثالث: النتائج القانونية المترتبة عن التحفظات

النتائج القانونية المترتبة عن التحفظات: إذا ما قام الناقل بوضع تحفظاته في سند الشحن وكانت مستوفية لشروط صحتها طبقاً لما أوردته النصوص الدولية والقوانين الوطنية وكذا الاجتهادات القضائية فإنها ترتب آثاراً قانونية مهمة غير أن التساؤل المطروح يتمثل في حالة انتفاءها هل يترتب عنه آثار أم لا؟ لمعالجة هذه النقاط نتطرق لثلاث فروع، حيث نخصص الأول للآثار المترتبة عن تسجيل التحفظات في حين الثاني نبين فيه حالة غياب التحفظات، أما الثالث فتعرض فيه لتبيان مقابل خطابات الضمان الملاحية في غياب التحفظات.

تنص المادة 40/3 من اتفاقية روتردام 2008 على ما يلي:

"3- عندما لا تسلم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة بغرض نقلها، وعندما تسلم في حاوية أو عربة مغلقة وينفقها الناقل أو الطرف المنفذ فعلاً، يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 36 إذا: أ) لم يكن لدى الناقل وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين أن المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها؛ أو ب) إذا كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يدرج بنداً يورد فيه ما يعتبره، في حدود المعقول، معلومات دقيقة. 4- عندما تسلم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز للناقل أن يحتفظ بالمعلومات المشار إليها في: أ) الفقرة الفرعية 1 (أ) أو (ب) أو (ج) من المادة 36، إذا: 1- لم يكن الناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعلياً البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن لدى الناقل أو الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل إلكتروني؛ و (ب) والفقرة الفرعية 1 (د) من المادة 36، إذا: 1- لم يتم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا قبل الشحن على أن يتم وزن الحاوية أو العربة وأن يدرج في تفاصيل العقد؛ أو 2- لم تكن ثمة وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

¹ فيصل عمار، "نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، مرجع سابق، ص 140-142.

النتائج القانونية المترتبة عن تسجيل التحفظات في سند الشحن البحري:

بالرجوع لأحكام النصوص القانونية الدولية والوطنية التي قامت بتنظيم مسألة التحفظات نجدها بينت حالات التي يمكن للناقل قيدها إبداء التحفظات وشروط صحتها وأساسها، ولم تذكر الآثار المترتبة عنها.

فانتحل المجال أمام الاجتهادات القضائية والآراء الفقهية الذين اتفقوا على أن التحفظات الناقل المدرجة في سند الشحن إذا ما تحققت شروطها فإنها تقوم بعملية قلب عبء الإثبات، وبالتالي ينتقل عبء الإثبات من الناقل إلى صاحب الحق في البضاعة كما أنها تسقط قرينة التسليم المطابق للبضاعة، ولا يكون الناقل المسؤول عن صحة المعلومات المذكورة في السند، ومنه يبقى على الناقل إقامة الدليل على جدية الأسباب التي جعلته يشك في تصريحات الشاحن وإثبات أنه غير منه أو تعذر على الوسائل التجارية المتاحة له للتحقق منها، وإذا ما فشل في إقامة الدليل اعتبرت هذه التحفظات باطلة ولا أثر لها وتقام مسؤولية الناقل البحري.¹

وحتى يحقق التحفظ أثره الفعال لابد أن يكون له علاقة بما لحق البضاعة من ضرر فيتعين عليه إثبات العلاقة السببية بين الضرر والتحفظات التي ورد في التحفظ بأن الهلاك بسبب سوء التغليف، كما أن بعض أحكام القضائية الفرنسية بأن التحفظات حتى وإن كانت صحيحة لا تقوم بقلب عبء الإثبات وليس لها سوى أن تمنح للناقل إمكانية إثبات حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، وبهذا لا يكون التحفظات الغير قانونية أي مفعول ويبقى سند الشحن محتفظاً بقوته الثبوتية في مواجهة الناقل على أنه تسلم البضاعة على حالتها الظاهرة.²

¹ عمار فيصل، "نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية"، مرجع سابق. 148-149.

² عمار فيصل، "نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية"، مرجع سابق. 148-149.

النتائج القانونية المترتبة عن إغفال ذكر التحفظات:

ذكرنا سابقاً أن الأحكام القانونية الدولية والوطنية ذكرت الحالات الممكن إبداء التحفظات فيها، ونخص بالذكر القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل 1924، ولم تذكر حالات إغفال الناقل للتحفظات، غير أن اتفاقية هامبورغ 1978 تضمنت المادة 16 منها في فقرتها الثانية أن الناقل الذي لا يقوم بتوضيح الحالة الظاهرة للبضاعة اعتبر أنه تسلمها على الحالة الميينة في السند، ويعتبر ذلك إقراراً منه في سند الشحن أن البضاعة كانت في حالتها الظاهرة السليمة.

إن إغفال الناقل عن ذكر التحفظات يقيم قرينة قانونية قاطعة على أنه تسلم البضاعة طبقاً للمواصفات المذكورة في السند، وأن الأحكام والاتفاقيات الدولية لم تلزم الناقل بتدوين التحفظات ليتمكن من الاستفادة من الحالات الإعفاء، حيث أن قواعد لاهاي لا تقر بمنع الناقل من الاستفادة من أسباب الإعفاء إذا تم صدر سند الشحن نظيفاً، فالناقل من الناحية العملية يواجه صعوبات في التحقق من البضاعة المسلمة إليه، وخاصة إذا سلمت إليه في حاوية مغلقة.

غير أنه إذا كان الناقل يعلم بأن البضاعة المسلمة له غير مطابقة للأوصاف المصرح بها، ومع ذلك لم يسجل تحفظاته مستنداً في ذلك أن من حقه إبداءها أو عدم ذكرها لأن النصوص القانونية لم تفرض عليه عقوبات، إلا أن القضاء الغربي أقر مسؤولية الناقل البحري في الحالات التالية:

- إذا لم يدون الناقل التحفظات رغم أن البضاعة بها عيب ظاهر.
- حالة تدوين الناقل لتصريحات كاذبة.
- حالة قبوله بشحن البضاعة مع علمه بأنها غير سليمة وقام بإصدار سند شحن خالٍ من التحفظات.

لقد أقر القضاء جزاء حالات الامتناع عن ذكر التحفظات المتمثل في منع الناقل من التمسك بالحالات المقررة قانوناً من إعفائه إعفاءه من المسؤولية في مواجهة الغير حسن النية، وذلك إذا ما قام هذا الأخير الدليل على أن الناقل أغفل ذكر التحفظات في سند الشحن بإرادته.¹

المطلب الثالث: خطاب الضمان

يعتبر تسليم البضاعة للمرسل اليه التزام جوهرى الذى يقتصر الناقل البحرى مهامه لتفادى الإشكالات القانونية و المسؤولية العقدية الناجمة عن غياب سند الشحن عند التسليم يبرز "خطاب الضمان" كحل قانونى بديل يتضمن حقوق الناقل و يعوضه فى حالة رجوع عليه حيث يتضمن هذا (المطلب) فرعين الأول تعريف خطاب الضمان و الثانى أسباب إصداره.

الفرع الأول: تعريف خطاب الضمان فى الاتفاقيات الدولية:

إن كل من قواعد لاهاي 1921 واتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية روتردام 2008 لم تنظم خطاب الضمان ضمن نصوصها باستثناء اتفاقية هامبورغ 1978 التى عالجت خطاب الضمان ضمن نصوصها (باستثناء ايضا) فى الفقرة الثانية من المادة 17 والتى نصت على "كل اتفاق يتعهد بموجبه الشاحن بتعويض الناقل عن الخسارة التى تنتج عن قيام الناقل أو شخص يتصرف نيابة عنه بإصدار سند الشحن دون إدراج تحفظ بشأن البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها فى سند الشحن أو بشأن الحالة الظاهرة للبضائع".

الفرع الثانى: أسباب إصدار خطاب الضمان البحرى:

يمكن أن يرجع سبب تحرير خطاب الضمان إلى دافع مشروع، حيث لا يكون مبنياً على أساس الغش والاحتيال من قبل الشاحن والناقل، كما قد يكون الدافع إلى إصداره غير مشروع وذلك عندما يكون

¹ عمار فيصل، "نظام التحفظات فى وثيقة الشحن البحرية"، مرجع سابق. 148-149.

المهدف منه قصد الإضرار بالغير، وعلى هذا سنحاول توضيح الأسباب المشروعة وغير المشروعة لإصدار خطاب الضمان البحري.

أ- خطاب الضمان المشروع (الحسن):

خطاب الضمان يكون مشروعاً إذا كان قائماً على حسن النية ولا يهدف إلى الغش والتحايل، بل يحرر لتحقيق أغراض مشروعة، ويتحقق ذلك خاصة عندما لا يكون الخطاب مرتبطاً بتحفظات أدرجت في سند الشحن بسبب عيب في البضاعة كان الناقل على علم بها وكان بالإمكان اكتشافها. كما يؤخذ بعين الاعتبار أن الناقل قد لا يتمكن أحياناً من فحص البضاعة بدقة، خصوصاً في حالات التسليم المتأخر أو مع استخدام الحاويات، حيث لا يتوفر الوقت الكافي للتحقق من حالتها. وفي هذا الإطار، يفترض انتفاء نية الغش بين الناقل والشاحن عند إصدار خطاب الضمان، كما يستند سوء التفسير لبعض التحفظات غير المؤثرة في الإثبات، وبناءً عليه، إذا صدر خطاب الضمان في هذه الظروف فإنه يكون مشروعاً.¹

ب- خطاب الضمان الغير مشروع:

يعد خطاب الضمان غير مشروع عندما يقصد به الإضرار بالغير، خاصة المرسل إليه، وذلك عبر إخفاء عيوب البضاعة أو تقديم بيانات غير صحيحة بشأن حالتها أو تغليفها. وقد يتم هذا الغش باتفاق بين الشاحن والناقل أو بمبادرة من الشاحن وحده، ويعتبر الناقل شريكاً فيه إذا كان على علم بالعيوب الظاهرة ومع ذلك وقع على سند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان. ويترتب على هذا السلوك قيام مسؤولية قانونية قد ترقى إلى درجة الاحتيال، كما يذهب جانب من الفقه إلى اعتباره خطأً يستوجب معاقبة الطرفين، في حين يرى آخرون أن بطلان خطاب الضمان لمخالفته النظام العام.

وعلى الصعيد التشريعي، لم تتناول النصوص الدولية صراحة خطابات الضمان، إلا أن القضاء الفرنسي حاول التمييز بين مشروع وغير مشروع منها، ومع صدور القانون الفرنسي لسنة 1966، تم وضع

¹ اية هديل مصباح، مرجع سابق، ص 38.

إطار قانوني للتعامل مع هذه الحالات، حيث اعتبر خطاب الضمان بمثابة خطاب مضاد، ويكون باطلاً في مواجهة الغير حسن النية، خاصة إذا استخدم لتجاوز التحفظات الواجبة في سند الشحن البحري.¹

يعطى للناقل التحفظ على المعلومات المذكورة في البند (د) المتعلق بوزن البضاعة إذا لم يقم الناقل بوزن الحاوية المعبأة، أو العربة، وفي حالة عدم الاتفاق بين الشاحن والناقل على وجوب وزن الحاوية، أو لم يكن للناقل الوسيلة اللازمة لوزن الحاوية ما على قوله جاز للناقل أن يتحفظ على كمية البضاعة أو عدد الطرود بمصطلحات مختلفة حسب نوع المعلومة المتحفظ عنها مثل "غير ضمان العدد والوزن"، غير أن هناك من يرى يصرح مهما الشاحن، ومن جانب آخر يمكن للناقل التحفظ بشأن الحالة الظاهرة لأنها لا لأنه يرى الفقه أنه عندما غياب مشكلة للناقل للشك في حالة البضاعة الظاهرة عليه أن يوضح هذا ما أقره المشرع الجزائري من خلال المادة 756 من القانون البحري الجزائري/ ق ب ج ذلك في السند توافر لديه ما يدعوه للشك، عندما منح للناقل إمكانية التحفظ على حالة البضاعة الظاهرة إذا ما لم تكن له الوسيلة الكافية لتحقيق منها.²

¹ عمار فيصل، "نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية"، مرجع سابق. ص 151-153.

² المرجع نفسه، ص 153.

خاتمة

يعتبر سند الشحن البحري من أهم الوثائق القانونية والتجارية في ميدان النقل البحري للبضائع، حيث يشكل حجر الأساس الذي تُبنى عليه العلاقة التعاقدية بين أطراف عقد النقل البحري، ويُجسّد في الوقت ذاته الدليل الكتابي الرسمي الذي يثبت استلام الناقل للبضاعة محل الشحن وفقاً للشروط المتفق عليها. وتبرز أهمية هذا السند من كونه لا يقتصر على وظيفة واحدة، بل يتجاوز ذلك ليؤدي مجموعة من الوظائف المتداخلة التي تجمع بين البعد القانوني والاقتصادي والتجاري، مما يجعله أداة لا غنى عنها في تنظيم حركة التجارة البحرية الدولية وضمان استقرارها.

وتتجلى الوظائف الجوهرية لسند الشحن في كونه أولاً دليلاً على وجود عقد النقل البحري، إذ يحدد الإطار القانوني للعلاقة بين الشاحن والناقل، ويُبيّن الحقوق والالتزامات المترتبة على كل طرف. كما يُعد ثانياً بمثابة إيصال أو سند استلام للبضاعة، حيث يثبت أن الناقل قد تسلّم البضائع بالحالة الظاهرة الموصوفة في السند وقت الشحن، وهو ما يمنحه قيمة إثباتية مهمة عند حدوث أي نزاع يتعلق بتلف البضاعة أو نقصها أو اختلافها. أما الوظيفة الثالثة فتتمثل في كونه سنداً للملكية في بعض الصور القانونية، حيث يمكن تداوله بالطرق التجارية، مما يسمح بنقل الحق في البضاعة من شخص إلى آخر دون الحاجة إلى نقلها فعلياً، وهو ما يبرز دوره المحوري في تسهيل المبادلات التجارية الدولية ودعم عمليات التمويل البنكي.

ومن هذا المنطلق، يكتسي سند الشحن أهمية بالغة داخل النظام التجاري البحري، لاسيما في ظل اعتماده الواسع في المعاملات الدولية المرتبطة بالاستيراد والتصدير والاعتماد المستندي. فهو لا يُمثّل مجرد وثيقة مرافقة للبضاعة، بل يُعد أداة ثقة قانونية واقتصادية بين مختلف الأطراف المتدخلة في العملية التجارية، بما في ذلك البنوك وشركات التأمين والمستوردين والمصدرين.

ويُشترط في سند الشحن حتى يكون صحيحًا وفعالًا من الناحية القانونية أن يتضمن مجموعة من البيانات الجوهرية الدقيقة، التي تشكل في مجموعها الإطار الذي يُحدد طبيعة الالتزام ومسؤولية الأطراف. وتشمل هذه البيانات أسماء الأطراف المتعاقدة، وعلى رأسهم الشاحن والناقل والمرسل إليه عند الاقتضاء، إضافة إلى بيانات تفصيلية تتعلق بالبضاعة المشحونة مثل طبيعتها، نوعها، كميتها، وزنها، حجمها، وحالتها الظاهرة وقت التسليم. كما يتضمن السند معلومات أساسية تتعلق بميناء الشحن وميناء التفريغ، واسم السفينة، وأجرة النقل، وشروط الشحن والتسليم، وكلها عناصر تُعد ضرورية لتحديد نطاق الالتزامات القانونية وتوزيع المسؤوليات بين الأطراف.

وتُعد دقة هذه البيانات من العناصر الحاسمة في تحديد القيمة القانونية لسند الشحن، إذ إن أي خطأ أو نقص أو غموض فيها قد يؤدي إلى إضعاف قوته الإثباتية، ويفتح المجال أمام نشوء نزاعات قانونية معقدة بين الأطراف المتعاقدة، سواء بين الشاحن والناقل أو في مواجهة الغير الذي قد يتعامل بحسن نية اعتمادًا على ما ورد في السند.

كما يتسم سند الشحن بتعدد أنواعه، حيث يمكن التمييز بين سند الشحن التقليدي الورقي الذي ظل طويلًا الوسيلة الأساسية في تنظيم النقل البحري، وبين سند الشحن الإلكتروني الذي برز نتيجة التطور التكنولوجي والتحول الرقمي في التجارة الدولية. وقد جاء هذا النوع الحديث ليواكب متطلبات السرعة والفعالية وتقليل التكاليف الإدارية، حيث يسمح بتبادل البيانات بشكل فوري وآمن بين مختلف الأطراف، مع الحفاظ على الوظائف القانونية نفسها التي يؤديها السند الورقي، رغم ما يثيره من إشكالات تتعلق بالإثبات، والأمن المعلوماتي، ومدى الاعتراف القانوني به في بعض التشريعات.

ومن خلال تحليل هذه الجوانب، يتضح أن سند الشحن البحري يلعب دورًا محوريًا في تنفيذ عقد النقل البحري، إذ يُعد الأداة القانونية التي تُنظم العلاقة بين الأطراف وتضمن تنفيذ الالتزامات المتبادلة بشكل منظم وموثوق. كما أن أهميته لا تقتصر على الجانب القانوني فقط، بل تمتد إلى الجانب الاقتصادي والمالي، خاصة في ظل اعتماده الواسع في التجارة الدولية التي تعتمد بشكل كبير على هذا السند في عمليات الدفع والتحويل البنكي والاعتماد المستندي.

وفيما يتعلق بالحجية القانونية، فإن سند الشحن يتمتع بحجية نسبية في العلاقة بين الناقل والشاحن، بمعنى أنه يمكن لأي من الطرفين إثبات ما يخالف البيانات الواردة فيه. غير أن هذه الحجية ليست مطلقة، إذ تتأثر بشكل مباشر بوجود التحفظات التي قد يدرجها الناقل على السند، والتي تعكس شكاً في صحة البيانات المقدمة بشأن البضاعة أو حالتها أو كميتها أو تغليفها. وتؤدي هذه التحفظات إلى تقليص القيمة الإثباتية للسند، بل وقد تُضعف من دوره كسند تمثيلي للبضاعة، مما ينعكس على مكانته كوثيقة ثقة في المعاملات التجارية الدولية.

ويظهر الأثر العملي لهذه التحفظات بشكل واضح في مجال الاعتماد المستندي، حيث تشترط البنوك في الغالب تقديم سند شحن نظيف (Clean Bill of Lading) خالٍ من أي تحفظات حتى يتمكن الشاحن من قبض ثمن البضاعة. وبالتالي، فإن وجود أي تحفظات ولو بسيطة قد يؤدي إلى رفض السند من طرف البنك أو تأخير عملية الدفع، وهو ما يسبب اضطراباً في سير المعاملات التجارية ويؤثر سلباً على السيولة المالية والتدفق التجاري بين الدول.

كما أن التحفظات تؤثر كذلك على قابلية سند الشحن للتداول في مواجهة الغير، إذ إن أي متعامل اقتصادي يطلع على سند يحتوي على تحفظات قد يتردد في قبوله، خوفاً من وجود اختلاف بين البيانات المدونة في السند والواقع الفعلي للبضاعة. وهذا ما يؤدي إلى إضعاف عنصر الثقة الذي يقوم عليه سند الشحن، ويقلل من فعاليته كأداة تداول آمنة في التجارة الدولية.

وفي المقابل، يتمتع سند الشحن النظيف بقوة إثباتية أكبر واستقرار قانوني وتجاري أعلى، مما يجعله أكثر قبولاً في المعاملات البنكية والتجارية، ويمنح الأطراف ضمانات أكبر فيما يتعلق بسلامة العملية التجارية. لذلك يُعتبر السند النظيف هو الشكل الأكثر تفضيلاً في المعاملات الدولية نظراً لما يوفره من يقين قانوني وطمأنينة اقتصادية.

وقد استقرت كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورغ، إلى جانب التشريع الجزائري، على اعتبار سند الشحن قرينة قانونية على صحة البيانات الواردة فيه، ما لم يُثبت العكس. غير أن هذا الإثبات لا يُنتج به في مواجهة الغير حسن النية، وذلك حمايةً لاستقرار المعاملات التجارية وضماناً للأمن القانوني في العلاقات التجارية الدولية، ومنعاً لأي اضطراب قد يمس الثقة في التداول التجاري.

وانطلاقاً من هذه المعطيات، يمكن استخلاص جملة من النتائج المهمة، أبرزها أن سند الشحن البحري يُعد وثيقة قانونية وتجارية أساسية لا يمكن الاستغناء عنها في النقل البحري، وأنه يجمع بين وظائف متعددة تجعله عنصراً جوهرياً في تنظيم التجارة الدولية. كما أن دقة البيانات الواردة فيه تُعد شرطاً أساسياً لسلامته القانونية، وأن أي خلل فيها قد يؤدي إلى آثار قانونية ومالية خطيرة تمس الأطراف المتعاقدة.

كما يتضح أن التحفظات تُعد من أبرز العوامل التي تُضعف القوة الإثباتية لسند الشحن وتحد من دوره في التداول التجاري، في حين أن السند النظيف يعزز الثقة بين المتعاملين ويضمن استقرار المعاملات. كما أن حماية الغير حسن النية تُعد مبدأً أساسياً في هذا المجال لضمان استقرار العلاقات التجارية الدولية وعدم الإضرار بالمتعاملين بحسن نية.

أما فيما يتعلق بالتوصيات، فيمكن التأكيد على ضرورة تدخل المشرع الجزائري من أجل وضع إطار قانوني أكثر دقة وشمولية ينظم سند الشحن البحري بشكل واضح، مع تحديد حجته القانونية بدقة في مواجهة الأطراف والغير، بما يضمن استقرار المعاملات ويقلل من النزاعات القضائية. كما يُستحسن وضع تعريف قانوني دقيق لمفهوم "سند الشحن النظيف"، مع تحديد طبيعة التحفظات التي لا تؤثر على قيمته القانونية بشكل واضح ومحدد.

كما يُوصى كذلك بتطوير الإطار القانوني الخاص بسند الشحن الإلكتروني بما يواكب التطور الرقمي المتسارع في التجارة الدولية، مع توفير ضمانات قانونية وتقنية كافية لحماية البيانات ومنع التلاعب أو الغش. إضافة إلى ذلك، يُفضل تقليل الاعتماد على خطابات الضمان التي تُستخدم كبديل عند وجود تحفظات، وذلك من خلال تعزيز الثقة في سندات الشحن وتوحيد معايير التعامل بها على المستوى الدولي.

وفي الختام، يتضح أن سند الشحن البحري يمثل أداة قانونية واقتصادية مركزية في منظومة النقل البحري والتجارة الدولية، وأن تطوير الإطار القانوني المنظم له لم يعد خيارًا، بل ضرورة ملحة تفرضها التحولات الاقتصادية والتكنولوجية الحديثة، بهدف ضمان فعالية أكبر في المعاملات التجارية وتحقيق التوازن بين مصالح مختلف الأطراف المتداخلة في العملية البحرية.

BILL OF LADING SCAC NO: WBCP 000 87921

الملحق رقم (02): وثيقة الشحن الالكترونية

ETo Messrs.: **ARKAS** شركة وكالة الحاويات البحرية للخدمات محدودة المسؤولية

حضرة السادة:

طلب شحن
SHIPPING NOTE

الرجاء إعطائنا أذن شحن (بوليصه) استناداً إلى التعليمات التالية:
Please issue a shipping order in accordance with the following particulars:

SHIPPER يرجى إدخال المعلومات بالتفصيل

Name: **HAMZEH MOHAMMED MAAROF**
Address: **LATTAKIA - SYRIA / KNINAS STREET**
Tel.: **+963992000755** Fax: City/Country: **LATTAKIA / SYRIA**

CONSIGNEE يرجى إدخال المعلومات بالتفصيل

Name: **COMFORT CERAMICS CO., LTD**
Address: **192029, RUSSIAN FEDERATION, SAINT-PETERSBURG, PR. OBUKHOVSKOJ OBORONY, D. 86, LITER K, POM. 2N**
E-MAIL: **freight@veneziastone.com**
Tel.: **+79186677787** Fax: City/Country:

NOTIFY يرجى إدخال المعلومات بالتفصيل

Name: **SAME AS CONSIGNEE**

Port of Discharge: **NOVOROSSISK** (برك التفرغ) Freight payable at: **PREPAID**
Final Place of Delivery: (المقصد النهائي)

Notes: **H.S CODE : 68029100**

رقم الحاوية / الرصاصة Cntr. / Seal no.	No. & Kind of Pack.	المحتويات Contents MARBLE SLABS	الوزن العالمي مع الإخففة (Gross)	وزن الحاوية الفاغرة (TARE)	الوزن مع الحاوية (VGM)

إن جميع المعلومات الواردة أعلاه، خاصة فيما يتعلق بالوزن والعدد والمحتويات قد جرى التصريح عنها من قبلنا و على مسؤوليتنا وهي مطابقة لمواصفات البضائع المحملة وتعرف صراحة بأن البافرة أو وحيلها ليس بإمكانهم تحقيق هذه المعلومات كون البضائع قد جرى تحميلها وتحميلها وعدا وتحميلها من قبلنا في غياب التآكل البحري ووحيلها. كما نتعهد بأنه في حال ظهور زيادة في الوزن (OVER WEIGHT) لأية حاوية عما هو مصرح عنه، وذلك عند تحميلها أو تفريغها في مرفأ الشحن أو الانقارما أو التفريغ للحاوية من البضائع فأننا نعمل كافة المسؤوليات الناجمة عن تلك الممنية والجزائية أن كانت إسمية جسمية لغسل التفريغ أو تحميلها وأبوات التفريغ أو المصاريف الأخرى الناتجة عن استعمال أبوات خاصة لتفريغ الحاويات الزائدة الوزن في حال كون الوزن المصرح به زائداً عن الحد المسموح المصرح به أعلاه ونتعهد بالتعويض دون قيد أو شرط. كما نصرح أننا على علم تام بملفافية SOLAS وخمسوناً بتحديد الوزن الحقيقي للحاوية " Verified Gross Mass " .
يقع لتفريغ الحاوية تسليم حامل نظم وثيقة الشحن الأصلية إما إلى الشاحن أو إلى الشخص الجرمي مقدم علم الشحن الموقع أثناء دون أي مسؤولية على الوثيقة البحرية .
ولعم جزيل الشكر

الأسم:
تختم وتوقيع

Lattakia on:
Action Date Signature

الملحق رقم (03): نموذج عن خطاب الضمان

الجزائرية القطرية للصلب
ALGERIAN QATARI STEEL

DIRECTION DES VENTES & MARKETING

Date: 18/05/2022
TO: MV CAIPERINA

PORT: OKEN OJEM

LETTER OF GUARANTEE

I HERE CONFIRM THAT AQS HOLD RESPONSIBLE FOR SUCH A MISSING TONNAGE AND NO OF COILS THAT MIGHT BE FOUND AT THE DISCHARGING PORT.

MASTER: Vipul kumar Sing





المصادر:

(1) القرآن الكريم

1- سورة البقرة

2- سورة يونس

(2) بالعربية:

أ- الاتفاقيات الدولية :

1- اتفاقية بروكسل عام 1924. (هي اتفاقية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924, عرفت هذه الاتفاقية انضمام كبير من الدول إليها من بينها الجزائر)

ب- الاتفاقيات التي لم تصادق عليها الجزائر:

1- اتفاقية هامبورغ 1978 (قواعد هامبورغ) واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع لعام 1978 هي اتفاقية دولية دخلت حيز التنفيذ تشرين 1992.

2- اتفاقية روتردام 2008.

3- اتفاقية الأمم المتحدة لنقل الدولي متعدد الوسائط 1980.

ت- قوانين. تشريعات الجزائرية:

1- الامر 58-75 قانون رقم 7-05 المؤرخ في 13 مايو سنة 2007

2- الأمر 80-76 المؤرخ 23 أكتوبر 1976 معدل بقانون 05-98، المعدل بالقانون 10-

4 المؤرخ في 10 أوت 2010، متضمن القانون البحري الجزائري برقي النشر، الطبعة 6.

3- الأمر 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم حسب آخر تعديل بالقانون مرفق ب قانون رقم 18-5 المؤرخ في 10 مايو 2018 يتعلق

بالتجارة الإلكترونية دار بلقيس دار البيضاء الجزائر

- 4- الامر رقم 10 - 04 المؤرخ في 15 أوت 2010 يعدل ويتمم الأمر رقم 76 - 80 ، المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية، عدد 46 ، 18 أوت 2010.
- 5- القانون رقم 20 - 207 المؤرخ في 11 نوفمبر 2020 ، المتضمن قانون الجمارك المصري، جريدة رسمية، عدد 45 مكرر د ،

1- المراجع:

1) بالعربية:

أ- الكتب:

- 1- محمود محمد عبانة، "أحكام عقد النقل البحري ،النقل البري " ، طبعة واحدة ،دار الثقافة للنشر و التوزيع،عمان ،الأردن،2015
- 2- صدام عبد الحسين رميش، " سندات الشحن الإلكتروني في النقل البحري و حجياتها في الإثبات "،"دراسة مقارنة"،الطبعة الاولى ،منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ،لبنان 2023
- 3- عاطف محمد الفقي، "النقل البحري للبضائع في ظل قانون النجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ 1978)"، دار النهضة العربية، 33 شارع عبد الخالق ثروت القاهرة، 2008.
- 4- وجدي حاطوم، "نقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات"، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان الطبعة الأولى.
- 5- وهبي الاسبر ،القانون البحري،"السفينة"،أشخاصها،عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب،لبنان،2008

ث- اطروحات والمذكرات:

1) أطروحات:

- 1- مراد بسعيد ، "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية "، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر ، مارس 2017 .
 - 2- فيصل عمار ، "وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية "، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر 2017-2018
 - 3- مريم كريد ، "النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في النقل البحري "، أطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة الاخوة منتوري ، قسنطينة الجزائر ، 2019- 2020
- (2) مذكرات الماستر :
- 1- فاطمة حaid "إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع" مذكرة ماستر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون بحري و مينائي ، جامعة محمد الصديق بن يحيى ، جيجل 2021- 2022
 - 2- هديل اية مصباح، "التحفظ على سند الشحن وتأثيره على المسؤولية في عقد نقل البحري"، مذكرة الماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية تخصص قانون نشاطات مينائية وبحرية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2022.
 - 3- أسماء بوقرة، "عقد النقل البحري للبضائع وفقد قانون الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مذكرة الماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية تخصص قانون دولي خاص، جامعة العربي بن مهيدي أم بواقي، سنة 2017 2018.
 - 4- مروة مجبوري، "تداول سند الشحن"، مذكرة الماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية قانون النشاطات المينائية والبحرية، جامعة 20 أوت 1955، 2025.
 - 5- نسرين بودان خديجة بودان، "سند الشحن البحري"، مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية فرع عقود والمسؤولية، جامعة أوكلي محمد أولحاج بويرة، 05-06-2016.

- 6- بشير ارزقي، "سند الشحن البحري الإلكتروني" كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 11-06-2024.

ج- المقالات العلمية:

- 1- حليلة حوالف، "سند الشحن الإلكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 04، العدد الخامس، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، مارس 2017
- 2- -قويدر قرارية، "مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع"، مجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الرابع، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 1 مارس 2016
- 3- عبد الكريم بوقادة، "القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد الرابع، 01-03-2017.
- 4- فيصل عمار، "موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني من الوظيفة الإسبانية لسند الشحن الإلكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 01-03-2017.
- 5- بوزوجة حسين، "حجية سند الشحن الإلكتروني في اثبات عقد النقل البحري للبضائع"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 5، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة محمد بن أحمد وهران 2، العدد واحد، سنة 2018.
- 6- فيصل عمار، "نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية"، دراسات قانونية وسياسية، 10-09-2017.

د- اجتهادات القضائية:

- 1- قرار المحكمة العليا غ- ج-ب-ج 25/10/1993 ملف رقم 111669 المجلة القضائية العدد واحد.

هـ- المواقع الإلكترونية:

- 1- https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules.
- 2- <https://share.google/Bhwx8PwH1UuItlPZn>
- 3- <https://youtu.be/kNyRMNDgEa4>
- 4- <HTTPS://CUSTOMS.GOV.EG>

1	مقدمة
7	الفصل الأول:
8	المبحث الأول: مفهوم سند الشحن
8	المطلب الأول: تعريف سند الشحن
14	المطلب الثاني: وظائف سند الشحن
15	المطلب الثالث: بيانات سند الشحن البحري:
16	الفرع الأول: أطراف العقد وتسليم البضائع
18	الفرع الثاني: البيانات المتعلقة بالرحلة:
21	الفرع الثالث: بيانات متعلقة بالسند
28	المبحث الثاني: أنواع سندات الشحن
28	المطلب الأول: سند الشحن النظيف
29	المطلب الثاني: سند الشحن الغير النظيف
29	المطلب الثالث: سند الشحن الإلكتروني
29	الفرع الأول: مفهوم لسند الشحن الإلكتروني
30	الفرع الثاني: تمييز سند الشحن الإلكتروني عن الأوراق والمستندات الأخرى
35	الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية من سند الشحن الإلكتروني
	ملخص الفصل الأول Erreur ! Signet non défini.
40	الفصل الثاني
40	المبحث الأول: دور سند الشحن في الإثبات
42	المطلب الأول: أشكال سندات الشحن وتداولها

43	المطلب الثاني: القوة الثبوتية لسند الشحن في الإثبات
44	الفرع الثاني: حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير
45	الفرع الثالث: حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات
47	المبحث الثالث: التحفظ في سند الشحن
47	المطلب الأول: مفهوم التحفظ
47	الفرع الأول: تعريف التحفظ
49	الفرع الثاني: شروط صحة التحفظ
51	المطلب الثاني: أهمية التحفظ وحالاته
52	الفرع الأول: أهمية التحفظ
53	الفرع الثاني: حالات التحفظ
55	الفرع الثالث: النتائج القانونية المترتبة عن التحفظات
58	المطلب الثالث: خطاب الضمان
58	الفرع الأول: تعريف خطاب الضمان في الاتفاقيات الدولية
58	الفرع الثاني: أسباب إصدار خطاب الضمان البحري
	خاتمة
	Erreur ! Signet non défini.

يعتبر سند الشحن وثيقة لإثبات العلاقة التعاقدية بين الناقل البحري والشاحن، وقد نظمها المشرع الوطني والمعاهدات الدولية، واعتبرها وسيلة لإثبات تسلّم الناقل البحري للبضاعة من جهة، ووسيلة تحافظ على حقوق الشاحن من جهة ثانية. تنشأ حجية سند الشحن في الإثبات فيما إذا كانت بين أطرافه أو في مواجهة الغير، وقد نظمت مختلف التشريعات وثيقة الشحن بما فيها التشريع الجزائري، إذ نصت على وجوب تضمينها بيانات إلزامية تتعلق بطبيعة البضاعة المشحونة، وأطراف العلاقة التعاقدية، وجميع البيانات المتعلقة بالبضاعة وما لحقها ووصفها. لقد عرفت وثيقة الشحن تطوراً ملحوظاً، خاصة مع التطور التكنولوجي وتنوع البضائع المنقولة بحراً، وأصبح دورها جوهرياً في إثبات عقد النقل البحري. وقد سائر المشرع الجزائري هذا التطور، ونظم سند الشحن كباقي التشريعات وطبقاً للمعاهدات الدولية.

الكلمات المفتاحية: سند الشحن، إثبات، بضائع، عقد النقل البحري.

Résumé

Le connaissement constitue un document servant de preuve de la relation contractuelle entre le transporteur maritime et l'expéditeur. Il est réglementé par le législateur national ainsi que par les conventions internationales, et est considéré comme un moyen de prouver la réception des marchandises par le transporteur maritime d'une part, et comme un instrument garantissant les droits de l'expéditeur d'autre part.

La force probante du connaissement naît aussi bien entre les parties qu'à l'égard des tiers. Les différentes législations, y compris la législation algérienne, ont réglementé ce document en imposant des mentions obligatoires relatives à la nature des marchandises transportées, aux parties contractantes ainsi qu'à toutes les données concernant les marchandises, leur état et leur description. Le connaissement a connu une évolution notable, notamment avec le développement technologique et la diversification des marchandises transportées par voie maritime. Son rôle est devenu essentiel dans la preuve du contrat de transport maritime. Le législateur algérien a accompagné cette évolution en réglementant le connaissement, à l'instar des autres législations et conformément aux conventions internationales.

Mots-clés : connaissement, preuve, marchandises, contrat de transport maritime.

Abstract:

The bill of lading is a document that serves as evidence of the contractual relationship between the maritime carrier and the shipper. It is regulated by national legislation as well as international conventions, and it is considered both a means of proving the carrier's receipt of the goods and a tool for protecting the rights of the shipper. The evidentiary value of the bill of lading arises either between its parties or against third parties. Various legal systems, including Algerian law, regulate this document by requiring mandatory information related to the nature of the shipped goods, the contracting parties, and all data concerning the goods, their condition, and description.

The bill of lading has undergone significant development, particularly with technological advancement and the diversification of maritime transported goods. Its role has become essential in proving the maritime transport contract. The Algerian legislator has followed this evolution by regulating the bill of lading in line with other legal systems and international conventions.

Keywords: bill of lading, proof, goods, maritime transport contract.