

سند الشحن ودوره في إثبات عقد النقل البحري للبضائع

The bill of lading and its role in proving the contract of maritime transport of goods

خديجة فنغور^{1*}، بوصلصال نور الدين²¹ جامعة 20 أوت سكيكدة (الجزائر)، kadidja21droit@gmail.com² جامعة 20 أوت سكيكدة (الجزائر)، bouselsal.nouredine@univ-skikda.dz

تاريخ النشر: 2025/12/22

تاريخ القبول: 2025/12/10

تاريخ الاستلام: 2025/11/27

ملخص:

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع، بوصفها وسيلة مادية، بتصرف قانوني يتمثل في عقد النقل البحري. ويتم هذا العقد في صورتين: الأولى هي مشاركة إيجار السفينة، والثانية عقد النقل بسند الشحن، وهو الأكثر شيوعاً وتداولاً. ويعد سند الشحن الأداة الأساسية لإثبات عقد النقل، باعتباره وثيقة تتضمن بيانات البضاعة وشروط النقل، وتمثل في الوقت نفسه صكاً للملكية البضاعة يمكن تداوله بالتظهير. كما يُعد من أهم وثائق التجارة البحرية، وتختلف أنواعه بحسب قابليته للتداول.

وتهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور سند الشحن البحري في إثبات عقد النقل البحري، وبيان قيمته القانونية من خلال توضيح وظائفه ومدى حجته في مواجهة أطرافه والغير.

كلمات مفتاحية: عقد النقل، سند الشحن، الناقل، المرسل، البضاعة.

Abstract:

Enter your abstract here (an abstract is a brief, comprehensive summary of the contents of the article). Enter your abstract here (an abstract is a brief, comprehensive summary of the contents of the article).

Enter your abstract here (an abstract is a brief, comprehensive summary of the contents of the article). Enter your abstract here (an abstract is a brief, comprehensive summary of the contents of the article).

Keywords: keywords; keywords; keywords; keywords; keywords.

تقوم التجارة أساساً على تبادل السلع والمنتجات بين الأشخاص، سواء كانوا داخل الدولة نفسها أو بين دول مختلفة. وفي الغالب لا تُستهلك السلع في مكان إنتاجها، بل تُنقل إلى أماكن أخرى، مما يجعل النقل من أهم وسائل الاتصال في عصرنا الحالي. وتعدد وسائله وفقاً لمجالاته، فقد يكون جويًا عبر الطائرات، أو بريًا بواسطة العربات، وقد يكون بحريًا ويتم عبر السفن. غير أن النقل البحري للبضائع يُعد الأكثر انتشارًا في مجال التجارة، خاصة الخارجية، إذ يمثل نحو ثلاثة أرباع حجم التجارة الدولية. وعلى هذا الأساس ازداد الاهتمام به دوليًا وداخليًا من خلال السعي إلى توحيد القواعد التي تنظمه وتضبط مراحلها وتسوي المنازعات المرتبطة به.

أما في الجزائر فقد أولت شأنها شأن الدول المطلة على البحر أهمية كبيرة لقطاع النقل البحري عمومًا، ونقل البضائع بحرًا على وجه الخصوص منذ الاستقلال، وازداد هذا الاهتمام بعد التحولات الاقتصادية التي تزامنت مع صدور دستور 1989 وما تبعها من انفتاح على الأسواق الدولية والدخول في شراكات متعددة، وأصبح من الضروري تطوير المنظومة التشريعية المنظمة للنقل البحري للبضائع، وجعلها أكثر انسجامًا مع التطورات الدولية، من خلال تبني المبادئ الأساسية التي كرستها الاتفاقيات الدولية.

في هذا المجال ومن بينها النص على وثيقة سند الشحن، حيث حرص المشرع الجزائري على تنظيمها ضمن أحكام القانون البحري بما ينسجم مع المعايير الدولية، خاصة ما نصت عليه الاتفاقيات البحرية كاتفاقية بروكسل وهامبورج و روتردام، من أجل ضمان أمن المعاملات البحرية وحماية حقوق الأطراف المتعاقدة سواء كانوا ناقلين أو مرسلين أو مستلمين للبضائع، وذلك على اعتبار سند الشحن يعد من الوثائق الجوهرية في هذا المجال، إذ لا يقتصر دوره على كونه مجرد إيصال باستلام البضاعة من طرف الناقل، بل يتعدى ذلك ليشكل دليلاً على قيام عقد النقل البضائع بحراً، كما يعتبر في بعض الحالات صكاً قابلاً للتداول يمثل ملكية البضاعة، مما يضفي عليه أهمية قانونية وتجارية بالغة

ومنه وانطلاقاً مما سبق نطرح الإشكالية التالية : إلى أي حد إستطاع سند الشحن البحري بوصفه أداة متعددة الوظائف تحقيق التوازن بين حماية مصالح الأطراف المتعاقدة و ضمان استقرار المعاملات البحرية خاصة في ظل التحول الرقمي وإعتماد السندات الإلكترونية ؟ هذه الإشكالية الرئيسية تتفرع عنها الأسئلة التالية

ماهو مفهوم سند الشحن البحري وما هي طبيعته القانونية ؟

ماهو موقع سند الشحن من قواعد الإثبات ، خاصة في حالة النزاع حول حالة البضاعة أو ملكيتها ؟

إلى أي مدى يمكن إعتماد سندات الشحن الإلكترونية بديلاً فعالاً عن السندات الورقية ؟

أهمية الدراسة:

تكمّن أهمية بحثنا هذا في كون سند الشحن البحري يعد من أهم وثائق النقل البحري ، بالإضافة إلى أنه الوثيقة الوحيدة التي تمثل البضاعة بحرا ، ويساعد الحامل القانوني له في التصرف في البضاعة رغم أنه لم يستلمها بعد وبالتالي لا بد من البحث فيه ومحاولة الوصول إلى مدى قدرة سند الشحن على إثبات عقد النقل البحري للبضائع ومدى اعتباره كأداة ممثلة للبضائع المنقولة بحرا لاسيما إذا أخذنا بعين الاعتبار إلتزام الناقل البحري بإصدار وثيقة شحن متضمنة لكافة البيانات المتعلقة بأوصاف البضاعة المنقولة بإضافة إلى ظهور ما يسمى بسندات الشحن الإلكترونية .

هدف الدراسة : يتمثل الهدف من هذا البحث في محاولة الخروج بخلاصة حول الأحكام العامة التي تنظم سند الشحن البحري والوصول إلى نتيجة حول حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع .
المنهج المتبع : أما عن المنهج المتبع خلال إنجاز هذه الدراسة ، فيتمثل أساسا في المنهج التحليلي حيث يعد الأنسب لدراسة مثل هذه المواضيع.

الخطة : بالنسبة للخطة التي اتبعنا فقد كانت خطة ثنائية حاولنا فيها أن نجيب عن الإشكالية التي طرحنا سابقا وهذا على مبحثين أساسيين

الخور الأول : و نتناول فيه مفهوم سند الشحن البحري.

الخور الثاني : و نتناول فيه القيمة القانونية لسند الشحن البحري

الخور الأول: مفهوم سند أو بوليصة الشحن البحري

يُعد استعمال سندات الشحن ظاهرة حديثة نسبياً مقارنة بقدم النقل البحري للبضائع، إذ كان صاحب البضاعة في الماضي يرافقها بنفسه من مكان إلى آخر. غير أن هذا الأسلوب اختفى مع تطور التجارة وعدم توفر الوقت لدى التجار لمرافقة بضائعهم، فاستُعِض عنه بإيصال يقدمه الناقل للشاحن يقر فيه بتسلم البضاعة، وهو ما أصبح يُعرف بسند الشحن¹ .

ورغم أن القانون البحري لم يقدم تعريفاً دقيقاً لسند الشحن، فإن الفقه وضع عدة تعريفات، من بينها أنه وثيقة أو إيصال يصدره الناقل البحري أو وكيله أو ربان السفينة لصالح الشاحن أو وكيله، يثبت فيه تسلمه للبضائع على ظهر السفينة، واستعداده لنقلها إلى الجهة المتفق عليها في عقد النقل البحري. وقد يكون هذا السند دليلاً على وجود عقد النقل بين الناقل والشاحن الذي بموجبه تم شحن البضائع.

ويُحرر سند الشحن عادةً في أربع نسخ على الأقل، تسلّم إلى كل من الناقل البحري (بمجهز السفينة)، الشاحن، ربان السفينة، بينما تبقى النسخة الأصلية لدى وكيل السفينة في الميناء الذي أصدر السند.

¹ - René Rodiere ; traite général de droit maritime ; Tome2, librairie Dallor paris ,1970 , page 53

سند الشحن ودوره في إثبات عقد النقل البحري للبضائع

أما اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً، فقد عرّفت سند الشحن في الفقرة (7) من المادة (1) بأنه: «وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو شحنها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضاعة مقابل استرداد الوثيقة، وكل نص في الوثيقة يفيد تسليم البضائع لأمر شخص معين أو بإذنه أو لحاملها، يرتب حقوقاً تجاه متعهد النقل.» وتجدر الإشارة إلى أن سند الشحن يختلف عن فاتورة النقل، التي تُعد وثيقة محاسبية تبين مختلف المبالغ المرتبطة بخدمات النقل، مثل أجرة النقل الأساسية، ورسوم الخدمات، والتعديلات، والتخفيضات، والغرامات، ورسوم وثائق النقل وغيرها وتبرز أهمية سند الشحن عندما يكون الشاحن شخصاً مختلفاً عن المرسل إليه، إذ توجد بين الطرفين علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحري، ويأتي السند ليضبط حقوق كل منهما تجاه الناقل بعد إتمام عملية الشحن¹.

أولاً: بيانات سند الشحن

نصّت المادة 748 من القانون البحري الجزائري على البيانات التي يجب تضمينها في سند الشحن، وتشمل على وجه الخصوص ما يأتي:

هوية الأطراف: اسم الناقل، واسم الشاحن، واسم المرسل إليه، وعنوان كل منهم.

بيانات البضاعة: صفاتها الأساسية، والعلامات الضرورية للتعريف بها، وعدد الطرود أو الأشياء، وكميتها ووزنها، وحالتها الظاهرة.

عناصر الرحلة: اسم السفينة، واسم الربان، وميناء الشحن والتفريغ.

أجرة النقل: مقدار الأجرة، سواء كانت مستحقة كاملة عند الوصول أو جزءاً منها، مع إمكانية تعديل هذه البيانات بالزيادة أو النقصان وهذه العناصر هي نفسها التي أشار إليها القانون البحري المصري في المادة 200.

ولحماية الشاحن، فرضت معاهدة بروكسل 1924 على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع، أن يسلم الشاحن بناءً على طلبه سند شحن يتضمن، إضافة إلى البيانات المعتادة، ما يأتي:

- العلامات الأساسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع، وفقاً لما يقدمه الشاحن كتابة قبل بدء عملية الشحن، على أن تكون - العلامات واضحة وقابلة للقراءة حتى نهاية الرحلة.

عدد الطرود أو القطع أو كمية أو وزن البضائع، حسب البيانات المقدمة من الشاحن كتابة.

الحالة الظاهرة للبضائع وشكلها الخارجي.

كما نصت اتفاقية هامبورغ 1978 على ضرورة تضمين سند الشحن مجموعة من البيانات، منها²

- الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بها، مع بيان صريح إذا كانت البضائع خطيرة.

عدد الطرود أو القطع، ووزن البضاعة أو كميتها، وحالتها الظاهرة.

اسم الناقل ومقره الرئيسي، واسم الشاحن، واسم المرسل إليه.

¹ - قرور شهباز، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مؤسسة الكتاب القانوني، ط1، 2023، ص 45.

² - المادة 752 من القانون البحري الجزائري.

ميناء الشحن الوارد في عقد النقل البحري، وعدد النسخ الأصلية لسند الشحن، وتوقيع الناقل أو من يمثله. وتُعد وثيقة الشحن حجة بقرينة على استلام الناقل للبضاعة بالحالة والكمية المذكورتين فيها، ما لم يُثبت العكس. ولا يُقبل إثبات خلاف ما ورد فيها إذا انتقلت الوثيقة إلى حامل من الغير حسن النية¹.

أما عن عدد النسخ، فقد جرى العرف البحري على تحرير سند الشحن في نسختين، تُسلم إحداها إلى الشاحن والأخرى إلى الناقل. ويجب على الناقل أو الربان، بصفته نائباً عنه، أن يوقع نسخة الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وقبل مغادرة السفينة في أقصى الحالات.

تمنح النسخة الأصلية من سند الشحن حاملها الشرعي حق استلام البضاعة أو التصرف فيها، وهي وحدها القابلة للتداول، مع إمكانية تحرير عدة نسخ منها. فإذا سلم الناقل البضاعة بناءً على إحدى النسخ عُدت النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إليه. ويُلاحظ أن المشرع الجزائري لم يحدد عدد النسخ الواجب إصدارها، خلافاً للقانون الفرنسي الذي يكتفي بنسختين، والقانون الإنجليزي الذي يشترط ثلاث نسخ، وهو نفس الاتجاه الذي تبناه المشرع التونسي².

ثانياً: أشكال سندات الشحن

تُصنّف سندات الشحن إلى عدة أنواع بحسب الغاية من التصنيف، سواء من حيث طريقة تداولها، أو وجود التحفظات من عدمه، أو من حيث الدلالة على شحن البضاعة. وقد أشار المشرع الجزائري إلى بعض هذه الأنواع في المادة 758 من القانون البحري.

1 - سندات الشحن من حيث طريقة تداولها

أ - سند الشحن الاسمي

يُصدر لشخص معين، سواء كان الشاحن نفسه أو لمن يحدده كمرسل إليه في ميناء الوصول. ولا يمكن تداوله بالطرق التجارية، بل يتم نقل الملكية وفق إجراءات حوالة الحق وفقاً للقانون المدني. ولا يجوز للربان تسليم البضاعة إلا للشخص المُسمى أو من انتقلت إليه الملكية بحوالة الحق، ويُسأل إذا سلمها لغيرهما³.

ب - سند الشحن لأمر

يذكر فيه اسم الشاحن أو المرسل إليه مقروناً بعبارة "لأمر". ويتم تداوله بالتظهير وفقاً للمادة 759 من القانون البحري الجزائري، مما يسمح ببيع البضاعة دون تسليمها فعلياً. ويكفي توقيع الحامل على ظهر السند لتُعد تظهيراً ناقلاً للملكية، حتى لو كان على بياض. وعلى الربان تسليم البضاعة لحامل السند، ولا يجوز له التمسك بالدفع تجاه المظهر إليه ما دام لا يتصرف

¹ - 4. أنظر في ذلك المادة 3/3 من معاهدة بروكسل 1924.

² - جلال وفاء المومدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997، ص 273-274.

³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، سنة 2006، ص 253.

بوكالة¹، ويختلف هذا النوع عن الأوراق التجارية في أنه لا يرتب تضامناً بين الموقعين، ويقتصر ضمان المظهر على وجود البضاعة وصحة العقد².

ج - سند الشحن لحامله

يصدر دون ذكر اسم المرسل إليه، ويتم تداوله بالتسليم اليدوي، وفق المادة 759 من القانون البحري. ومن يحمل أصل السند يُعد صاحب الحق في استلام البضاعة والتصرف فيها³، ولا يجوز للربان الامتناع عن التسليم له. ونادراً ما يُعتمد هذا النوع بسبب المخاطر الكبيرة في حال فقدان السند أو سرقة⁴.

2 - سندات الشحن من حيث وجود أو انتفاء التحفظات

أ- سند الشحن النظيف Clean Bill of Lading : يصدر إذا دُون الربان بيانات البضاعة دون تحفظات، وفق ما يقدمه الشاحن، بما يفيد صحة البيانات.

ب - سند الشحن المشروط Claused Bill of Lading : يصدر إذا شكّ الناقل في صحة البيانات المتعلقة بنوعية البضاعة أو وزنها أو كميتها، أو تعذر عليه التحقق منها. ويُدرج الربان تحفظاته بصيغ مثل: "حسب قول الشاحن"، "غير معتمد"، "مجهول الوزن أو الصنف"⁵.

وتسبب هذه التحفظات صعوبات للشاحن، خصوصاً في بيع البضاعة أثناء الرحلة. لذلك يُلجأ أحياناً إلى اتفاق بين الشاحن والناقل لإصدار سند شحن نظيف مقابل خطاب ضمان (Letter of Indemnity) يقر فيه الشاحن بالتحفظات ويتعهد بعدم الرجوع على الناقل، مع تعويضه عند الضرورة. ويُحتج بخطاب الضمان بين الناقل والشاحن فقط، ولا حجية له تجاه الغير⁶.

3 - سندات الشحن من حيث الدلالة على البضاعة

أ- سند الشحن المشحون Shipped B/L : يُثبت أن البضاعة شُحنت فعلياً على ظهر السفينة.

ب - سند يرسم الشحن Received for Shipment B/L

يفيد بأن البضاعة سُلِّمت للناقل أو وكيله بقصد شحنها، لكنها لم تُشحن بعد عند إصدار السند. ويُصدر في الحالات التي تتأخر فيها عملية الشحن لأسباب تنظيمية أو لعدم وصول السفينة بعد. وفي حال شحن البضاعة لاحقاً، يمكن للشاحن إعادة السند واستبداله بسند مشحون.

¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 324.

² - عادل علي المقدادي، القانون التجاري، دار الثقافة، د م ن، 2007، ص 104. 104.

³ - pierre Bonassies , christian scapel :droit maritime ;LGDJ2006,page 613 .

⁴ - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2007، ص 111.

⁵ - فتاحي محمد ، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري ، مجلة الحقيقة ، المجلد 14، العدد 01، أدرار ، الجزائر ، 2015 ص 15، وأنظر أيضاً: لاكملي نادية ، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري ، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية ، المجلد 07، العدد03، سبتمبر 2022، ص 778 .

⁶ - محسن شفيق، الجديد في القواعد الخاصة بنقل البضائع بالبحر، دار النهضة العربية، د م ن، د س ن، ص 146.

4 - سند الشحن الإلكتروني **E-Connaissance** : يتشابه مع السند الورقي في البيانات، لكنه يُرسل بشكل إلكتروني إلى عنوان يحدده الشاحن، مرفقاً بمفتاح خاص (كلمة سر). ويتولى الناقل إصدار مفتاح جديد عند انتقال الملكية، بعد إبلاغه من مالك السند برغبته في نقل حق التحكم إلى المالك الجديد الذي يؤكد استلامه. ويُغنى المفتاح السابق بمجرد انتقال الحق.

ويحق للمالك الجديد المطالبة بالبضاعة، كما يمكنه طلب إصدار نسخة ورقية تُحقق وظائف سند الشحن التقليدي، بما في ذلك تمثيل البضاعة وإمكانية التداول بالتظهير.

المحور الثاني: القيمة القانونية لسند الشحن البحري:

لا شك أن لسند الشحن البحري أهمية قانونية بارزة، تنبع من دوره الحيوي في تمثيل البضاعة نفسها، بحيث يحل محلها مادياً وقانونياً أثناء وجودها في يد الغير. هذه الخاصية تجعل السند أداة محورية لتسهيل التداول التجاري للبضائع، وتمكين الأطراف من التصرف فيها دون الحاجة لنقلها فعلياً.

ولفهم القيمة القانونية لسند الشحن بشكل كامل، يجب التركيز على محورين رئيسيين: أولاً، وظائف سند الشحن باعتباره أداة لإثبات استلام البضاعة وإدارة حقوق الملكية المتعلقة بها، وثانياً، حجية سند الشحن في الإثبات ومدى اعتباره دليلاً قانونياً نافذاً في مواجهة الأطراف الأصلية للاتفاق أو الغير¹

أولاً: وظائف سند الشحن

يتملك سند الشحن البحري وظائف متعددة تتجاوز مجرد إثبات استلام البضاعة من قبل الناقل أو ممثله القانوني، مثل الرهان أو أمين السفينة، وشحنها فعلياً على متن السفينة. فهو يلعب دوراً محورياً في إثبات وجود عقد النقل البحري نفسه، خصوصاً عند استخدام السفن على خطوط منتظمة أو في رحلات بحرية طويلة. وبذلك، يصبح السند أداة قانونية تمثل البضاعة نفسها، ما يمنح صاحبها الحق في التصرف فيها، سواء بالبيع أو الرهن، دون الحاجة إلى تواجد البضاعة فعلياً².

يمكن تلخيص الوظائف الأساسية لسند الشحن فيما يلي:

وصل استلام البضاعة:

¹ - المادة 583 من الأمر 59/75 المتضمن القانون التجاري التي تنص "يصبح سند النقل باعتباره وثيقة تمثل ملكية البضائع سنداً تجارياً عندما يصدر أو يظهر للحامل أو للأمر ويجب أن يحتوي على اسم الشخص الطبيعية أو المعنوي لشاحن أو اسمه التجاري ومهنته أو عرض شركته ومقر سكناه أو عنوان شركته وطبيعة البضاعة التي تسمح بالتعرف عنها وعن قيمتها.

² - 19. عبد القادر العطر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دارة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للتوزيع والنشر، 2009، ص 233.

سند الشحن ودوره في إثبات عقد النقل البحري للبضائع

تُعد هذه الوظيفة جوهرية، إذ يثبت السند أن الناقل استلم البضاعة وشحنها وفقاً للمادة 761 من القانون البحري الجزائري. ويشمل ذلك سند "Received for Shipment"، الذي يدل على أن البضاعة أصبحت تحت مسؤولية الناقل، كما يبرهن على صحة البيانات المدونة في السند ومطابقتها للسلع المشحونة فعلياً.

أداة لإثبات عقد النقل البحري:

رغم أن سند الشحن لا يمثل العقد نفسه، إلا أنه يثبت وجوده وشروطه. فالعقد الرضائي للناقل والشاحن يُبرم باتفاق على نقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، ويصبح السند جزءاً من هذه العملية. ويظهر هذا بوضوح في حالات البضائع الصغيرة، حيث لا يُسبق إصدار السند بعقد منفصل، بل يتم الاتفاق على النقل وشحن البضاعة وإصدار السند كعملية واحدة متكاملة، ما يعكس تداخل الوظيفة الإثباتية للسند مع التزامات الأطراف العقدية.

وفقاً للمادة 748 من القانون البحري الجزائري، يحقق سند الشحن وجود عقد النقل البحري من خلال البيانات والالتزامات المدونة فيه، والتي تمثل شروطاً متفقاً عليها بين الطرفين. وبهذه الطريقة، يؤدي السند دوراً مشابهاً لمشاركة الإيجار في عقد إيجار السفينة، إذ يربط بين التزامات الأطراف وحق التصرف في البضاعة أثناء النقل. وعلى الرغم من أن عقد النقل عملياً يسبق إصدار السند، إلا أن تاريخ سريان شروط السند يتطابق مع تاريخ سريان العقد نفسه، ما يعكس الطبيعة القانونية المترتبة للالتزامات المترتبة على الطرفين¹.

ثانياً: حجية سند الشحن في الإثبات.

تنص المادة 761 من القانون البحري الجزائري على أن سند الشحن يُعتبر حجة بالقرينة على استلام الناقل للبضاعة بالحالة والكمية الموضحة فيه، ما لم يُثبت خلاف ذلك. كما أنه لا يُقبل الطعن في هذه البيانات إذا انتقلت الوثيقة إلى حامل حسن النية، مما يمنحها قوة إثباتية قوية تجاه الغير.

وانطلاقاً من هذا النص، يجب التفرقة بين حجية السند في مواجهة أطرافه الأصلية، أي الناقل والشاحن، وحجية السند بالنسبة للغير، مثل المؤمن على البضاعة أو المرسل إليه إذا كان شخصاً مختلفاً عن الشاحن. هذه التفريقات تحدد مدى قوة السند كأداة إثباتية وحقوقية في التعاملات البحرية، وتوضح كيفية استعماله في حماية الأطراف المختلفة وضمان الثقة في تداول البضائع.

حجية السند بين الناقل والشاحن

تعتبر وثيقة الشحن، بما تحويه من بيانات منصوص عليها في المادة 748 وبالشكل المحدد في المادة 761 من القانون البحري الجزائري، حجة قانونية بين الناقل والشاحن. فهي تثبت عقد النقل البحري وشروطه، بالإضافة إلى استلام البضاعة من الشاحن وتسليمها للناقل بالحالة والكمية المحددة في السند وفي التاريخ المبين فيه.

¹ - ملك شقّلب، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر 2016، ص 140.

مع ذلك، هذه الحجية ليست مطلقة، إذ يمكن للطرفين إثبات عكس ما ورد في السند باستخدام الكتابة أو ما يقوم مقامها، مثل خطاب الضمان الذي يقدمه الشاحن مقابل حصوله على سند شحن نظيف من الناقل. ويجب التمييز بين الحالات التالية:

إذا كان عقد النقل تجاريًا بالنسبة للناقل¹، فيجوز له إثبات عكس ما ورد بالسند بكافة طرق الإثبات وفق مبدأ حرية الإثبات في المعاملات التجارية²، وينطبق نفس المبدأ إذا كان عقد النقل تجاريًا للشاحن أو المرسل إليه³

أما إذا كان عقد النقل غير تجاري بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه، فلا يجوز للناقل الطعن في بيانات السند أمامهم إلا بالكتابة أو ما يقوم مقامها، مثل الإقرار أو اليمين، وفقًا لأحكام القانون المدني.

وقد نصت معاهدة بروكسل 1924 على أن السند يعد قرينة على أن الناقل استلم البضاعة بالحالة الموصوفة فيها ما لم يُثبت خلاف ذلك، وهو ما ينظم حجية السند بين الناقل والشاحن ويتيح للناقل إقامة الدليل على عكس ما ورد في السند، بينما لا يجوز له ذلك في مواجهة الغير حسن النية الذي انتقلت إليه ملكية السند، إذ يكون السند حجة قاطعة في هذه الحالة⁴.

كما أكدت اتفاقية هامبورج 1978 أن سند الشحن مؤشر عليه بكلمة مشحون يمثل قرينة ظاهرة على أن الناقل قد استلم البضاعة أو شحنها فعليًا، ما يعزز القوة الإثباتية للسند في التعاملات البحرية⁵.

حجية سند الشحن بالنسبة للغير

لا تقتصر القوة الإثباتية لسند الشحن على الناقل والشاحن فحسب، بل تمتد لتشمل الغير، أي كل شخص لم يكن طرفًا مباشرًا في عقد النقل البحري لكنه تنشأ له حقوق مرتبطة بتنفيذ العقد. ويشمل ذلك المؤمنين على البضائع، الشاحنين المشاركين في الحسارة المشتركة، أو المرسل إليه إذا كان شخصًا مختلفًا عن الشاحن⁶.

وفقًا للمادة 2/761 من القانون البحري الجزائري، تتجلى حجية سند الشحن بالنسبة للغير في نقطتين أساسيتين⁷:

أ. الحجية المطلقة للبيانات أمام الغير حسن النية:

إذا كانت بيانات السند تتفق ومصلحة الغير، فلا يجوز للطرفين الأصليين (الناقل والشاحن) الطعن في صحتها أمام هذا الغير. بمعنى آخر، تصبح وثيقة الشحن حجة قاطعة في الإثبات لصالح الغير⁸، شريطة أن يكون حسن النية. ونتيجة لذلك، يحق

¹ - حيث تنص المادة الثانية من القانون التجاري على أنه يعد عملاً تجاريًا بحسب الموضوع كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية كما نصت المادة الثالثة على أنه يعد عملاً تجاريًا بحسب شكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة والبحرية والجوية.

² - نصت م 30 ق تجاري يثبت كل عقد تجاري: سندات رسمية، سندات عرفية، قاتورة مقبولة، رسائل... أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها.

³ - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1997، ص 526.

⁴ - أنظر في ذلك المادة 3/4 من معاهدة سندات الشحن بروكسل، 1924.

⁵ - راجع في ذلك المادة 3/16 من اتفاقية هامبورج 1978.

⁶ - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، د م ن، د س ن، ص 238.

⁷ - تنص المادة 2/761 على أنه "ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت وثيقة الشحن لحامل من الغير بحسن نية".

⁸ - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية سنة 1997، ص 526.

للمرسل إليه، في حال اكتشاف أي اختلاف بين البضاعة المستلمة والواردة في السند من حيث الحالة أو العدد أو القيمة¹، الرجوع على الناقل للمطالبة بالتعويض. كما لا يمكن للناقل الاعتماد على أي اتفاقيات أو رسائل أو خطابات ضمان صادرة بينه وبين الشاحن للطعن في البيانات أمام الغير، إلا أن الغير يمكنه التمسك بها تجاه الشاحن فقط².

ب. إمكانية إثبات عكس البيانات لصالح الغير:

إذا كانت مصلحة الغير تستلزم ذلك، يجوز له إقامة الدليل لإثبات عدم صحة البيانات الواردة في السند. في هذه الحالة، يُنظر إلى السند كواقعة مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات، ولا تعتبر حجية السند مطلقة إلا بالنسبة للغير حسن النية³.

يهدف هذا التنظيم القانوني إلى حماية الغير حسن النية، الذي لا يملك وسيلة لمعرفة صحة البيانات، ولزيادة ثقة المتعاملين في سند الشحن، ما يعزز تداوله وسلطته الائتمانية في المعاملات البحرية، ويؤكد على الدور الحيوي للسند كأداة قانونية لتسهيل نقل البضائع والتعامل فيها بثقة وأمان.

حجية سند الشحن الإلكتروني في القانون الجزائري

لقد منح المشرع الجزائري السندات الإلكترونية نفس القوة القانونية والإثباتية التي تمنح للمحررات الورقية والتوقيع الكتابي. فقد نصت المادة 323 مكرر¹ من القانون المدني الجزائري على أن: "يُعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني معادلاً للإثبات على الورق...". كما أكدت المادة 327 ف2 على وجوب الاعتداد بالتوقيع الإلكتروني وفق الشروط المنصوص عليها في المادة 323 مكرر¹.

وهكذا، يُقر القانون المدني الجزائري منذ تعديل 2005 بأن الوثيقة الإلكترونية⁴، بما فيها سندات الشحن الإلكترونية، تمتلك نفس القيمة القانونية للوثيقة الورقية، وتُعتبر حجة مقبولة في نطاق المعاملات المدنية والتجارية، شرط التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة بطريقة تضمن سلامتها وسريتها.

كما شمل القانون التجاري الجزائري التعديلات المتعلقة بالإثبات الإلكتروني، فقد نصت المادة 502 على إمكانية تقديم الشيك للوفاء عبر وسائل التبادل الإلكتروني⁵، فيما تناولت المادة 414 موضوع تقديم السفينة للوفاء، مع السماح باستخدام الوسائل الإلكترونية في هذا السياق¹.

¹ - Balthre Valeur Probante du connaissance, thész Paris 1933, P173.

² - حيث تنص م 757 ق ب ج على أنه يعتبر باطلة وعديمة الأثر اتجاه الغير جميع الرسائل أو الانفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يعتهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن...".

³ - لا يختلف مركز المرسل إليه عن مركز الغير فيما يتعلق بإصدار وثيقة الشحن البحري وما تتضمنه من بيانات إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

⁴ - الأمر 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بالقانون 05-10 المؤرخ في 20 جانفي 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007.

⁵ - نص المادة 502 من ق ب ج على أنه "... يمكن أن يتم هذا التقديم أيضا بأية وسيلة تبادل إلكترونية محددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما "

يعكس هذا التنظيم قبول المشرع الجزائري للسندات التجارية الإلكترونية بصفة عامة، ويعد خطوة نوعية تهدف إلى مواكبة التطور الرقمي في المعاملات التجارية، بما في ذلك النقل البحري للبضائع، مما يتيح استخدام سندات الشحن الإلكترونية بنفس القوة القانونية والإثباتية لسندات الشحن التقليدية الورقية.

رغم التقدم التشريعي في مجال الاعتراف بالكتابة والتوقيع الإلكتروني في القانون المدني الجزائري، إلا أن المشرع لم يتطرق بعد إلى الأحكام الخاصة بالإثبات الإلكتروني للعقود البحرية، ومنها عقد النقل البحري للبضائع. ويُعد هذا النقص في التشريع تحديًا أمام مواكبة التطور الرقمي العالمي في مجال التجارة البحرية، حيث بدأت الكثير من الدول بالاعتراف بسندات الشحن الإلكترونية ومزاياها في تسهيل التداول وضمان الحماية القانونية للمتعهدين بالشراء والبيع.

ومع ذلك، يفتح الاعتراف بالكتابة والتوقيع الإلكتروني في القانون المدني الباب أمام استخدام سندات الشحن الإلكترونية في الجزائر، إذ يمكن اعتمادها قانونيًا إذا استوفيت شروط صحتها وحفظها، مثل تحديد هوية المصدر وضمان سلامة الوثيقة وحفظها في بيئة آمنة. وبذلك، فإن التوسع في استخدام السندات الإلكترونية يمثل خطوة أساسية نحو تحديث المنظومة القانونية البحرية ومواكبة التحولات الرقمية في التجارة الدولية.

الخاتمة:

يتجلى لنا بعد الإنتهاء من دراسة موضوع سند الشحن ودوره في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، أن له أهمية بالغة كون هذا السند يعتبر أهم وثيقة في مجال التجارة البحرية ، إذ لا يقتصر دوره على كونه مجرد إيصال بإستلام البضاعة من طرف الناقل ، بل يتعدى ذلك ليشكل ذليلا على قيام عقد نقل البضائع بحرا ، كما يعتبر في بعض الحالات صكا قابلا للتداول يمثل ملكية البضاعة ، مما يضفي عليه أهمية قانونية وتجارية بالغة ، إنطلاقا من هذا الدور الحيوي أولى المشرع الجزائري اهتماما خاصا بسند الشحن ، حيث نص عليه ضمن أحكام القانون البحري بما يراعي التطورات الحاصلة في مجال التجارة البحرية الدولية ذات الصلة لاسيما التي تهدف إلى توحيد القواعد القانونية النازمة لعقود النقل البحري للبضائع .

المراجع

الكتب باللغة العربية :

- 1- قروور شهيناز، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مؤسسة الكتاب القانوني، ط1، 2023.
- 2- جلال وفاء المحمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997.
- 3- محسن شفيق ، الجديد في القواعد الخاصة بنقل البضائع بالبحر ، دار النهضة العربية ، د م ن ، د س ن .
- 4- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، سنة 2006.

¹ - ناجي الزهرة ، التجربة التشريعية الجزائرية في تنظيم المعاملات الإلكترونية المدنية والتجارية المؤتمر العلمي المغاربي الأول حول المعلوماتية والقانون المنعقد في الفترة من 28 إلى 29 أكتوبر 2009 ، طرابلس ص 14

- 5- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، د م ن، د س ن.
- 6- عادل علي المقدادي، القانون التجاري، دار الثقافة، د م ن، 2007.
- 7- د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 8- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1974.
- 9- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، 2007.
- 10- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للتوزيع والنشر، 2009.
- 11- ملك شقلم، ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر 2016.
- 12- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1997.
- 13- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، د م ن، د س ن.

المقالات

- 1- _ فتاحي محمد ، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري ، مجلة الحقيقة ، المجلد 14، العدد 01، أدرار ، الجزائر ، 2015
- 2- لاكملي نادية ، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري ، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية ، المجلد 07، العدد03، سبتمبر 2022، ص 778 .

الكتب باللغة الأجنبية :

- 1- Baltre Valeur Probante du connaissance, thész Paris 1933, P173
- 2- pierre Bonassies , christian scapel :droit maritime ;LGDJ2006
- 3- René Rodiere ; traite général de droit maritime ; Tome2,libraire Dallor paris ,1970 , page 53