

مجلة العلوم القانونية والاجتماعية

Journal of legal and social studies

Issn: 2507-7333

Eissn: 2676-1742

حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري

Authenticity of the bill of lading in establishing the contract of maritime transport of goods in accordance with Algerian law

لاكلي نادية*

كلية الحقوق جامعة بلحاج بوشعيب عين تموشنت، (الجزائر)

lakli.nadia@gmail.com

مخبر فلسفة، علوم وتنمية بالجزائر جامعة وهران 02

تاريخ النشر: 2022/09/01

تاريخ القبول: 2022 /08/12

تاريخ ارسال المقال: 2022/06/03

* المؤلف المرسل

الملخص:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من أهم عقود النقل نظرا لطابعها الدولي ومساهمتها في تحقيق التنمية الاقتصادية للدول، ويرتّب هذا العقد كغيره من العقود التزامات قانونية على عاتق أطرافه لاسيما بالنسبة للناقل باعتباره الطرف الأقوى في هذه العلاقة.

ويتم إثبات العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن في عقود النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن، غير أنّها تختلف حجّيته في الإثبات سواء في مواجهة أطرافه أو في مواجهة الغير.

وسنبرز من خلال هذه الدراسة دور سند الشحن البحري في الإثبات ومدى حجّيته في مواجهة أطرافه والغير.

الكلمات المفتاحية: الناقل ؛ المرسل ؛ البضاعة ؛ سند الشحن

Abstract:

The contract of carriage of goods by sea is one of the most important contracts of carriage because of its international character and its contribution to the economic development of States. Like other contracts, this contract creates legal obligations for its parties, especially for the carrier, as the most powerful party in this relationship.

The contractual relationship between the carrier and the shipper is established in the contracts for the carriage of goods by sea under the bill of lading, but it is different in its evidentiary case, whether against its parties or against third parties.

Through this study, we will highlight the role of the sea bill of lading in the proof and its viability vis-à-vis its parties and others

Keywords: the carrier; sender; the goods; bill of lading.

مقدمة:

يعد عقد النقل البحري للبضائع من أبرز الخدمات في وقتنا الراهن، ولقد أصبح من الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العالم، حيث يسمح بالتبادل الاقتصادي بين الدول من خلال نقل البضائع من دولة إلى أخرى بشكل مرّن يتماشى مع مقتضيات التجارة.

ونظرا لأهمية عقد النقل البحري للبضائع على الصعيد الوطني والدولي، نظمته التشريعات في إطار قانوني يسهل تطبيقه من خلال سن نصوص قانونية تنظم العلاقة التعاقدية بين أطراف العقد من خلال تحديد التزامات وحقوق كل طرف.

ويتم إثبات العلاقة التعاقدية لأطراف عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند شحن يتضمّن جميع تفاصيل الصفقة، ويشكّل هذا السند ضمانا للأطراف في حالة وجود نزاع.

وتكمن أهمية هذه الدراسة في خصوصية النزاعات المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع وأهميتها، والدور الذي يلعبه سند الشحن في إثباتها.

وتهدف هذه الدراسة إلى التعرف على أحكام عقد النقل البحري للبضائع من جهة وذلك من خلال التعرف على التزامات أطرافه وحالات قيام مسؤولية الناقل في هذا العقد، ومن جهة أخرى إبراز دور سند الشحن في إثبات هذا العقد في حالة قيام نزاع بين أطرافه.

وتأسيسا لما سبق يمكننا طرح الإشكالية التالية:

ما مدى حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع؟

للإجابة على هذه الإشكالية سنتقسم هذه الدراسة إلى محورين رئيسيين، حيث نتعرف في المحور الأول على أحكام عقد النقل البحري للبضائع، بينما سنتطرق إلى حجية سند الشحن في إثبات هذا العقد، وذلك من خلال اتباع المنهج التحليلي.

المبحث الأول: أحكام عقد النقل البحري للبضائع

يخضع عقد النقل البحري للبضائع لأحكام المادة 738 وما بعدها من القانون البحري الجزائري¹ بالإضافة إلى أحكام اتفاقية بروكسيل لسنة 1924²، ويعتبر هذا العقد من أهم عقود النقل لأنه يتعلق بالتجارة الدولية والتي تساهم بشكل كبير في إنعاش الاقتصادي الوطني وتحقيق التنمية الاقتصادية.

وستتعرف على التزامات كل من أطراف العقد، ثم سنتطرق إلى قيام مسؤولية الناقل وحالات إعفائه منها.

المطلب الأول: التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع

يتضمن عقد النقل البحري للبضائع ثلاثة أطراف وهم: المرسل، الناقل والمرسل إليه، ويقع على عاتق كل منهم التزامات قانونية، وتقوم مسؤولية الناقل في حالة عدم تنفيذه لالتزاماته باعتباره الطرف الرئيسي في هذا العقد، غير أنه قد يعفى من هذه المسؤولية في بعض الحالات وهذا ما سنتعرف عليه.

الفرع الأول: التزامات الناقل

وهو الشخص الذي يقوم بعملية نقل البضاعة إلى المكان المحدد سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، ويشترط فيه أن يكتسب صفة التاجر باعتبار أن عقد النقل يصنف ضمن الأعمال التجارية الموضوعية المنصوص عليها في المادة 02 من القانون التجاري الجزائري³، غير أنه لا يعتبر العمل تجاريا بالنسبة للطرف الثاني إلا في حالة قيامه بهذه العملية في إطار تجارته، أما إذا تعلق الأمر بنقل أشياء شخصية فنكون بصدد عمل مختلط⁴.

ويلتزم الناقل في عقد النقل البري للبضائع بتسليم البضاعة من المرسل وشحنها في وسيلة النقل، ونقلها إلى المكان المحدد في العقد مع ضمان سلامتها في فترة النقل، كما يلتزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

أولا: التزام الناقل بتسليم البضاعة وشحنها

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة من المرسل وفحصها للتأكد من مواصفاتها المقدمة من قبل المرسل من حيث حجمها ووزنها وطبيعتها، ثم يقوم بشحنها في وسيلة النقل ورصها في المكان المخصص لها بشكل يحميها من التلف. غير أنه يجوز الاتفاق على قيام المرسل بشحن بضاعته في وسيلة النقل فيتحمل هو في هذه الحالة المسؤولية عن أي خطأ في الشحن⁵.

ثانيا: التزام الناقل بنقل البضاعة وضمان سلامتها

تعتبر عملية نقل البضاعة الالتزام الرئيسي الذي يلتزم به الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، إذ يلتزم الناقل بنقل البضاعة محل العقد إلى المكان وفي الزمان المحددين في العقد، ويجب على الناقل أن يجهز وسيلة نقل ملائمة لنقل البضاعة مع مراعاة طبيعتها ومدة الرحلة⁶. إذ يجب على الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة تتوافر على شروط المتانة والسلامة بشكل يسمح لها بنقل البضاعة والقيام بالرحلة المقررة.

ويلتزم الناقل كذلك بضمان سلامة البضاعة المنقولة والعناية بها طيلة فترة النقل، وفي حالة تعطل وسيلة النقل يجب على الناقل الحرص على إصلاحها أو توفير وسيلة نقل أخرى لمواصلة عملية النقل، مع حرصه على شحن ورص البضاعة بعناية في وسيلة النقل البديلة باعتبار أن البضاعة أصبحت في حراسته⁷.

ويجوز للناقل بيع البضاعة إذا كانت من الأشياء التي يخشى عليها من التلف قبل حصوله على تعليمات المرسل في الوقت المناسب ويكون ذلك بموجب أمر صادر في ذيل العريضة من طرف رئيس المحكمة المختصة، كما يجوز له إتلاف البضاعة أو طمرها إذا كانت غير صالحة للاستهلاك، وتتم معاملة عدم صلاحيتها للاستهلاك بموجب محضر معد من قبل رئيس المجلس الشعبي البلدي ورئيس أمن الدائرة أو ممثليها بحضور مسؤول عن مصلحة حفظ الصحة بالمجلس الشعبي البلدي ومواطنين اثنين يمارسان النشاطات التجارية، وهذا ما نصت عليه المادة 46 من القانون التجاري الجزائري.

وبعد الناقل مسؤولا عن الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها بمجرد تسلمه لها وهذا ما نصت عليه صراحة المادة 47 من القانون التجاري الجزائري. ويعتبر الناقل مسؤولا عن الضياع الكلي أو الجزئي للبضاعة في حالة عدم تسليمه لنفس كمية البضاعة الواردة في سند النقل كأن تُسرق البضاعة بأكملها أو جزء منها. غير أنه لا يسأل الناقل عن النقص اللاحق ببعض أنواع البضائع نظرا لطبيعتها كالقمح الذي يتناثر جزء منه وبالتالي ينقص وزنه، إلا إذا ثبت أن هذا النقص ناتج عن تقصير الناقل، إذ تنص المادة 51 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "إذا كانت الأشياء المنقولة مما تنقص وزنا أو كيلا على العموم من جراء النقل فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد عما جرى العرف بالتسامح فيه.

ولا يجوز التمسك بحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع، أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح". كما يسأل الناقل عن التلف الذي يلحق بالبضاعة كتعرضها للكسر أو الصدأ أو تعفنها⁸.

وتبدأ مسؤولية الناقل بمجرد استلامه للبضاعة التي أصبحت تحت حراسته حتى قبل البدء في عملية النقل، وبالتالي في حالة ضياع أو تلف البضاعة في المخزن تتحقق مسؤوليته رغم عدم بدئه في عملية النقل⁹. كما يتحمل الناقل المسؤولية عند تأخره في تسليم البضاعة للمرسل إليه وعدم احترامه للميعاد المحدد في العقد.

وقد يتفق الناقل مع ناقلين آخرين لتوصيل البضاعة وهذا ما يسمى بالنقل المتعاقب، فيكون أول الناقلين وآخرهم مسؤولين بالتضامن فيما بينهما تجاه المرسل والمرسل إليه عن جميع الأضرار التي قد تصدر عن الناقلين الوسيط أثناء تنفيذ عملية النقل، بينما يعد كل من الناقلين الوسيط تجاه المرسل والمرسل إليه وكذلك تجاه أول وآخر

ناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل بالنسبة للمسافة التي قطعها، وهذا ما نصت عليه المادة 49 من القانون التجاري الجزائري. أما إذا تعذر تعيين المسافة التي حصل أثناءها الضرر فيكون الناقل الذي تحمل تعويض الضرر حق الرجوع الجزئي على كل واحد من الناقلين على نسبة المسافة التي قطعها، ويجب توزيع الحصص المطلوبة من المعسرين منهم على الجميع مع مراعاة نفس النسبة، وهذا ما جاءت به المادة 50 من القانون التجاري الجزائري.

ثالثاً: التزام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه

بمجرد الانتهاء من عملية النقل، يجب على الناقل تسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه من خلال تفرغها في المكان المتفق عليه، ويحق للمرسل إليه فحص البضاعة للتأكد من مطابقة مواصفاتها للبيانات الواردة في سند النقل، ثم يقوم المرسل إليه بالتأشير بالتسليم على سند النقل المتعلق بالبضاعة المنقولة¹⁰.

ونشير إلى أنه يحق للناقل رفض تسليم البضاعة للمرسل إليه في حالة عدم دفع أجرة النقل المستحقة على المرسل إليه، كما يحق للمرسل إليه رفض استلام البضاعة إذا تبين له وجود نقص أو تلف في البضاعة بعد فحصها¹¹.

الفرع الثاني: التزامات المرسل والمرسل إليه

قد يكون مرسل البضاعة هو نفسه المرسل إليه، غير أنه قد يختلف المرسل عن المرسل إليه وبالتالي تنشأ التزامات على عاتق كلٍّ منهما وهذا ما سنتعرف عليه.

أولاً: التزامات المرسل

وهو صاحب البضاعة محل عقد النقل، ولا تشترط فيه الصفة التجارية كما سبق الذكر لأنه قد يتعلق الأمر بنقل أغراض شخصية كالأثاث المنزلي فلا يعتبر في هذه الحالة هذا التصرف عملاً تجارياً بالنسبة للمرسل. ويلتزم مرسل البضاعة بشحن البضاعة أي رفعها من على الرصيف بالأداة اللازمة ووضعها على السفينة دون رصّها وتخزينها فيسمى في هذه الحالة "الشاحن"، كما يلتزم بتفريغها عند وصولها في ميناء الوصول، غير أنه يمكن الاتفاق على أن يقوم الناقل بعملية الشحن والتفريغ بدلا من المرسل¹². كما يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل المحددة من طرف الناقل، غير أنه يمكن الاتفاق على استحقاقها من طرف المرسل إليه.

ثانياً: التزامات المرسل إليه

وهو الشخص الذي سيستلم البضاعة المرسلّة، غير أنه قد يكون في بعض الأحيان المرسل هو نفسه المرسل إليه فيتضمن العقد في هذه الحالة شخصين فقط. ويعد العقد المبرم بين الناقل والمرسل هو الأصل إذ يعتبر المرسل إليه أجنبياً عن العقد إلا في حالة ما إذا كان هو نفسه المرسل، غير أن العقد يرتب التزامات على عاتق المرسل إليه بالرغم من أنه أجنبي عنه¹³.

ورغم أنه لا يعدّ المرسل إليه طرفاً في العقد الأصلي المبرم بين الناقل والمرسل إلا أنه يتحمل بعض الالتزامات بمجرد قبوله لهذا العقد بشكل صريح أو ضمني، إذ تنص المادة 39 من القانون التجاري الجزائري على أنه: "إذا كان المرسل إليه غير المرسل نفسه، فلا تترتب على المرسل إليه الالتزامات المتولدة من عقد النقل ما لم يصدر منه قبول صريح أو ضمني للناقل".

وتتمثل التزامات المرسل إليه في استلام البضاعة ودفعه لأجرة النقل إذا كانت مستحقة من قبله.

1- التزام المرسل إليه باستلام البضاعة:

يلتزم المرسل إليه باستلام البضاعة المرسله بمجرد وصولها إلى مكان التسليم المتفق عليه من طرف الناقل والمرسل، ويحق للمرسل إليه فحص البضاعة قبل استلامها للتأكد من مدى مطابقتها للبيانات الواردة في سند الشحن، كما يحق له رفض استلامها في حالة وجود أي نقص أو تلف في البضاعة، وفي حالة استلامه للبضاعة رغم نقصها أو تلفها يتحمل هو المسؤولية¹⁴.

2- التزام المرسل إليه بدفع الأجرة:

قد يتفق المرسل مع الناقل على أن تدفع أجرة ومصاريف النقل من قبل المرسل إليه عند استلامه للبضاعة، فيلتزم المرسل عليه في هذه الحالة بدفع أجرة النقل للناقل بمجرد استلامه للبضاعة، ويحق للناقل حبس البضاعة في حالة عدم حصوله على أجرة النقل.

المطلب الثاني: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري والاعفاءات الواردة عليها

كباقي أنواع عقود النقل، يتحمل الناقل البحري للبضائع مسؤوليته في حالات معينة ويعفى منها في حالات أخرى، وسنتعرف على حالات قيام المسؤولية وكذا المستثناة منها.

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أحكام قيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع، وذلك في حالة الأضرار اللاحقة بالبضاعة المشحونة كهلاكها أو تلفها، ويعد هذا أمرا منطقيا باعتبار أنّ مسؤولية الناقل تقوم بمجرد تسلمه للبضاعة، غير أنه في الواقع يكون هناك تسامح بالنسبة لنقص كمية بعض البضائع نظرا لطبيعتها، كالحبوب التي قد تؤدي الرياح إلى تآثرها. كما تقوم مسؤوليته في حالة تأخره في تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه باعتبار أنّ الالتزام الرئيسي للناقل هو نقل البضاعة وتسليمها في أجل المحدد في سند الشحن.

الفرع الثاني: الإعفاءات الواردة على مسؤولية الناقل البحري للبضائع

نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على الحالات القانونية التي يعفى فيها الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته وتتمثل في حالات خارجة عن إرادة الناقل وناجئة إما عن خطأ الغير أو بسبب قوة قاهرة.

أولاً: عدم صلاحية السفينة إذا كانت ملكا للغير

إذ يقع على عاتق الناقل البحري إجراء عملية النقل في سفينة صالحة للملاحة، غير أنه قد لا يكون الناقل مالكا للسفينة بل مجرد مستأجر فلا يتحمل في هذه الحالة مسؤوليته، لكن يجب أن يثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة (مثلا وجود عيب خفي في السفينة لم يكتشفه أثناء استئجارها)¹⁵.

ثانياً: خطأ المرسل أو الغير

فلا يتحمل الناقل المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها مرسل البضاعة كعدم تقديمه للبيانات الحقيقية أو وجود عيب خفي في البضاعة، وقد تطرقنا إلى هذا في عنصر سند الشحن غير النظيف.

وتنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري على عدم إمكانية الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، غير أنّ المادة 812 من نفس القانون تسمح بتحديد المسؤولية أو التعويض بالنسبة للمدة الواقعة بين استلام البضاعة من طرف الناقل إلى غاية البدء في تحميلها على السفينة وحتى نهاية تفريغها وتسليمها، وكذلك في حالة نقل الحيوانات أو البضائع على سطح السفينة. كما لا يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها الغير كالأخطاء الملاحية التي يقوم بها الربان أو المرشد أثناء إرشاده للسفينة أو أخطاء التابعين.

ثالثا: القوة القاهرة

يعفى الناقل من مسؤوليته في حالة قيام الضرر بسبب القوة القاهرة ويقصد بهذه الأخيرة كل حدث لا يد للإنسان في حدوثه ولا يمكن توقعه ولا دفعه كالحوادث المتعلقة بالكوارث الطبيعية كالزلازل أو الحرائق أو الفيضانات أو غلق الموانئ (كما حدث في ظل جائحة كورونا) أو حوادث البحر التي يكون فيها الناقل ملزما بعملية الإنقاذ البحري، شريطة ألا يكون للناقل يد في تسبّب الضرر، أو كل ظرف يجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلا، غير أنه يرى جانب من الفقه بأنه لا يمكن أن يدخل الحريق ضمن القوة القاهرة إذا كان ناتجا عن إهمال في صيانة وسيلة النقل¹⁶.

المبحث الثاني: حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع

يعدّ سند الشحن من أهم عناصر عقد نقل البضائع بصفة عامة لكن يكتسي أهمية أكبر في المجال البحري لتعلّقه بالتجارة الدولية، وستعرّف أولا على مفهومه وأنواعه، ثمّ نتطرق إلى حجّيته في الإثبات.

المطلب الأول: مفهوم سند الشحن وأنواعه

تختلف أنواع سند الشحن وقبل التعرّف هذه الأنواع، يجدر بنا تحديد مفهوم سند الشحن.

الفرع الأول: مفهوم سند الشحن

يخضع سند الشحن لأحكام المادة 748 من القانون البحري الجزائري بالإضافة إلى اتفاقية بروكسيل، وهو عبارة عن وثيقة تصدر من الناقل إلى شاحن البضاعة بتسلّمه البضاعة التي ستقل، يحرّر في نسختين إحداها للشاحن والأخرى للناقل.

ولقد حدّدت المادة 752 من القانون البحري الجزائري البيانات التي يجب أن يتضمّنها سند الشحن غير أنّ هذه المادّة ركّزت على البيانات الخاصة بالبضاعة المشحونة من حيث طبيعتها ووزنها، ولم تذكر البيانات الخاصة بالشاحن والناقل والسفينة وكذا بميناء الشحن والوصول رغم أهميّة هذه البيانات في تعزيز القوة الثبوتية لسند الشحن في حالة وجود نزاع.

وعليه يتضمن سند الشحن جميع البيانات المتعلقة بالناقل والمرسل إليه وبنية السفينة بالإضافة إلى مكان الشحن والتفريغ وصفات البضاعة المشحونة. ويعدّ سند الشحن وسيلة لإثبات عملية الشحن وليس شرطا شكليا لانعقاد عقد النقل باعتبار هذا العقد من العقود الرضائية التي لا تتطلب الشكلية¹⁷.

وقد يكون سند الشحن إسميًا يصدر باسم شخص معيّن فيتداول في هذه الحالة بحالة الحق، كما يمكن أن يكون إذنيا أي لإذن (لأمر) شخص معين فيتداول عن طريق التظهير، ويمكن أيضا أن يكون لحامله أي لحامل السند فيتداول في هذه الحالة بمجرد المناولة.

الفرع الثاني: أنواع سند الشحن

تتوقّف حجية سند الشحن في إثبات العلاقة التعاقدية بين مرسل البضاعة وناقلها على نوع سند الشحن المحرّر، ونفترق بين سند الشحن النظيف وسند الشحن غير النظيف وسنتعرّف على كلّ نوع منهما.

أوّلا: سند الشحن النظيف

يقصد بسند الشحن النظيف السند الذي يحرّر من طرف الناقل دون إدراج أي ملاحظات تتعلّق بالبضاعة المشحونة، ولا يحرّر سند الشحن النظيف إلا في حالة تأكّد الناقل البحري للبضائع من صحة البيانات المقدّمة إليه من طرف المرسل، لاسيما تلك المتعلّقة بوزنها وتحديد طبيعتها، باعتبار أنّ مسؤولية الناقل تبدأ بمجرد تسلّمه للبضاعة المراد نقلها.

ثانيا: سند الشحن غير النظيف

يقصد به سند الشحن الذي يحتوي على بعض التحفظات من طرف الناقل حماية له، ففي حالة شكّ الناقل من صحة المعلومات المقدّمة من طرف الشاحن (مثلا المعلومات المتعلّقة بوزن البضاعة أو نوعها)، يجوز للناقل في هذه الحالة تدوين بعض التحفظات في سند الشحن كأن يدرج مثلا عبارة (بضاعة مجهولة الوزن) أو عبارة (حسب قول الشاحن)، حيث يتعذّر على الناقل أحيانا التأكّد من وزن البضاعة فيدرج تحفظا عند شكّه.

ولقد سمح المشرّع الجزائري للناقل برفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن في حالة شكّه في صحتها وذلك بموجب المادة 755 من القانون البحري، وذلك في حالتين:

- بالنسبة لعدد الطرود أو القطع أو كمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواعٍ جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها،
- بالنسبة لعلامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو محتومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

ونلاحظ أنّ المشرّع قيّد الحالات التي يمكن فيها للناقل رفضه لتصريّحات الشاحن حماية لهذا الأخير باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية.

وتؤثّر هذه التحفظات المدرجة من طرف الناقل على ثقة سند الشحن، ولذلك ومن أجل تفادي سند الشحن غير النظيف قد يتفق الشاحن مع الناقل على منحه سند شحن نظيف (خالي من التحفظات) مقابل ورقة ضمان (خطاب الضمان)، تتضمن كافة التحفظات مع تعهد الشاحن وتنازله عن قيام مسؤولية الناقل في حالة وجود نقص أو تلف في البضاعة¹⁸. وبالتالي يضمن الشاحن للناقل عدم قيام مسؤوليته في حالة عدم صحة البيانات بمقتضى خطاب الضمان.

ويحتجّ بخطاب الضمان بين الناقل والشاحن فقط، ولا قيمة له في مواجهة الغير.

وتسمح اتفاقية بروكسيل لسنة 1924 للناقل بإدراج التحفظات في حالتين فقط من أجل تفادي تعسّف الناقل وهما: في حالة شكّه وفي حالة عدم توقّره على الوسائل للتأكد من صحة المعلومات.

المطلب الثاني: حجية سند الشحن في الإثبات

لقد كان سند الشحن عند نشأته مجرد إيصال من الناقل من أجل إتمام عملية شحن البضائع، ثم تطوّر وأصبح أداة لإثبات عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن لذلك يجب إدراج كل البيانات المتعلقة بالبضاعة والسفينة التي ستنقلها¹⁹.

وتعتبر حجية سند الشحن في الإثبات مطلقة في صالح الغير (مثلا في صالح المرسل إليه إذا كان شخصا آخر غير المرسل)، بينما تعدّ حجيتّه غير مطلقة في الإثبات بالنسبة لأطراف العقد أي يمكن إثبات عكسها بالكتابة أو ما يقوم مقامها.

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

يشكّل سند الشحن حجة في العلاقة بين الناقل ومرسل البضاعة في إثبات جميع البيانات المدوّنة فيه، حيث لا تثار مسؤولية الناقل إلا في حالة هلاك أو تلف البضاعة أثناء نقلها أو عن التأخير في تسليمها، بينما يعتبر الشاحن مسؤولاً عن صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة²⁰ غير أنّها تعتبر حجية نسبية وليست مطلقة إذ يمكن إثبات عكس ما تم الاستدلال به في سند الشحن من بيانات.²¹

وعليه يمكن للطرفين إثبات بأنّ البضاعة المشحونة لا تتطابق مع المواصفات المدوّنة في سند الشحن، أو عدم صحة البيانات التي تضمّمها السند. ويجوز للأطراف إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية²².

غير أنّه يرى جانب من الفقه ضرورة تقييد الإثبات من خلال اللجوء إلى الإثبات بالكتابة فقط أو ما يقوم مقامها كالإقرار أو خطاب الضمان²³.

وبالتالي نفّرق 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 طرق الإثبات عملاً بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية باعتبار أنّ الناقل يعدّ تاجراً، أما إذا كان الإثبات في مواجهة الشاحن غير التاجر فلا يجوز للناقل إثبات عكس ما جاء في سند الشحن إلاّ بالكتابة أو ما يقوم مقامها من الإقرار أو اليمين عملاً بأحكام القانون المدني²⁴.

الفرع الثاني: حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير

يعدّ من الغير كلّ شخص له مصلحة من عملية الشحن فقد يكون الغير هو المرسل إليه في حالة ما إذا لم يكن هو نفسه المرسل، والمؤمن على البضاعة باعتباره أجنبي عن العلاقة التعاقدية، ويشكّل سند الشحن حجة مطلقة في الإثبات في مواجهة الغير حسن النية، حيث أنّ البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير مع تمسك بها الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند، أي الشاحن والناقل أو كليهما. ويمكن للغير إثبات ذلك العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبيئة. أمّا إذا كان هذا الغير سيّء النية كأن يكون عالماً بعدم صحة البيانات الواردة في سند الشحن، فيجوز للناقل أو الشاحن في هذه الحالة إقامة الدليل على عكس ما ورد في سند الشحن²⁵.

ويمكن الهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة في مواجهة الغير في تعزيز الثقة به، الأمر الذي سيمكّن الشاحن من تداوله للغير عند بيع البضاعة دون صعوبات، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات²⁶.

خاتمة:

لاحظنا من خلال هذه الدراسة الدور الذي يلعبه سند الشحن في إثبات العلاقة التعاقدية بين الناقل والشاحن في حالة وجود نزاع، ويبقى سند الشحن مجرد أداة لإثبات العقد ولا يشكل ركنا شكليا لإبرام عقد النقل البحري باعتباره من العقود الرضائية التي لا تتطلب الشكلية.

وتختلف حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة طرفيه أو في مواجهة الغير، فتارة تكون حجتيه مطلقة وتارة أخرى تكون نسبية، شريطة أن يتضمن السند جميع البيانات المتعلقة بعملية النقل البحري. غير أنّها تثير حجية سند الشحن في الإثبات نزاعا أمام القضاء نتيجة عدم التفرقة أحيانا بين الحجية النسبية والحجية المطلقة بسبب بعض الثغرات القانونية التي تضمنها القانون البحري الجزائري.

واستنادا لما سبق، يمكننا اقتراح التوصيات التالية:

- ضرورة إدراج مادة في القانون البحري الجزائري توضّح مدى تطبيق الحجية النسبية والمطلقة لسند الشحن من أجل تفادي بعض الإشكالات القانونية في هذا المجال.
- بالإضافة إلى ضرورة تحديد دور خطاب الضمان في التأثير على هذه الحجية في مواجهة الناقل باعتباره محرّر هذا الخطاب، مع تبيان العبارات التحفظية التي يمكن للناقل استعمالها في خطاب الضمان.
- حبّذا لو تم تعديل نص المادة 752 من القانون البحري الجزائري من خلال إدراج البيانات الجوهرية الواجب توافرها في سند الشحن بما فيها تاريخ إصداره والبيانات المتعلقة بالشاحن والناقل، وكذا البيانات المتعلقة بميناء الشحن والوصول والسفينة التي ستقل البضاعة، وذلك من أجل تعزيز القوة الثبوتية لسند الشحن.

المراجع:

الكتب باللغة العربية:

- 1- أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري- العقود التجارية-، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1981.
- 2- أحمد محمد خليل، التقنين البحري، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010.
- 3- عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، العقود التجارية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، د.س.ش.
- 4- عدلي أمير خالد، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، د ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006.
- 5- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- 6- كمال مصطفى طه، أساسيات القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2007.
- 7- مراد منير فهم، القانون التجاري- العقود التجارية وعمليات البنوك-، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1982.
- 8- وهيب الأمير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

المقالات:

1- بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد الثاني، العدد الرابع، جامعة مسيلة، الجزائر، 2017، ص ص. 161-189.

2- فتاحي محمد، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، المجلد 14، العدد 01، أدرار، الجزائر، 2015، ص ص. 01-20.

الكتب باللغة الأجنبية:

1- ZAH, Droit des transports, Tome 1, O.P.U, Alger, Algérie, 1991.

2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, L.G.D.J., France, 2006.

الهوامش:

¹ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري (المعدل والمتمم)، ج. ر. ع. 85، الصادرة بتاريخ 24 أكتوبر 1976.

² https://oic.ci/source/fr/texte_juridik/BRUXELLES_AMANDEMENT.pdf

³ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري (المعدل والمتمم)، ج. ر. ع. 101، الصادرة بتاريخ 19 ديسمبر 1075.

⁴ كمال مصطفى طه، أساسيات القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2007، ص. 123.

² مراد منير فهميم، القانون التجاري- العقود التجارية وعمليات البنوك-، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 1982، ص. 108.

³ كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص. 107.

⁴ عدلي أمير خالد، عقد النقل البري في ضوء القانون الجديد، د ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2006، ص. 55.

⁵ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 78.

⁹ A. ZAH, Droit des transports, Tome 1, O.P.U, Alger, Algérie, 1991, p.163 .

⁷ أحمد محرز، القانون التجاري الجزائري- العقود التجارية-، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1981، ص. 220.

¹¹ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, L.G.D.J., France, 2006, p. 611.

¹² Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op.cit., p. 613.

¹⁰ عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، العقود التجارية، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، د.س. ش.، ص. 47.

¹¹ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص. 50.

¹⁵ مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص. 112.

¹⁶ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص. 143.

¹⁷ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op. cit., p. 98.

¹⁸ فتاحي محمد، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، المجلد 14، العدد 01، أدرار، الجزائر، 2015، ص. 15.

¹⁹ بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، المجلد الثاني، العدد الرابع، جامعة مسيلة، الجزائر، 2017، ص. 172.

²⁰ بوقادة عبد الكريم، المرجع السابق، ص. 174.

²¹ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص. 420.

²² كمال مصطفى طه، المرجع السابق، ص. 112.

²³ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص. 465.

²⁴ وهيب الأمير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص. 177.

²⁵ أحمد محمد خليل، التقنين البحري، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2010، ص. 351.

²⁶ أحمد محمد خليل، نفس المرجع، ص. 351.