

أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري

د. هاشم رمضان الجراشري

المقدمة :-

على اثر استعمال الحاويات في عملية النقل البحري وما صاحب ذلك من تطور تكنولوجي في كافة الوسائل المستخدمة في صناعة النقل البحري، تجرى حالياً عملية تقييم للوثائق والمستمسكات المستعملة في عملية النقل البحري التقليدي ومن أهم هذه الوثائق هو سند الشحن البحري لما يلعبه هذا السند من دور مهم في عملية النقل البحري...

فلا يكاد ينعقد مؤتمر بحري دولي إلا وي طرح موضوع سند الشحن البحري. ففي المؤتمر البحري الذي عقده معهد القانون البحري التابع للجامعة Southhampton وذلك في ٢٤ تشرين الثاني ١٩٨٨ كان موضوع سند الشحن البحري يمثل حصة الاسد في هذا المؤتمر، وقد هاجم في هذا المؤتمر Sir Antony Lloyd سند الشحن البحري بشدة باعتباره وثيقة لا تلائم متطلبات النقل البحري الحديث وطالب بأن تحل محلها وثائق كشف الطريق Sea way - bills.

كما ظهرت مقالات وبحوث عديدة في المجلات المتخصصة بالنقل

البحري حول سند الشحن البحري وفيما إذا كان هذا السند يستطيع ان يؤدي الوظائف المطلوبة منه في ظل نظام النقل بالحاويات .

وقد انقسم الكتاب فيما بينهم في هذا المجال، حيث يعطي بعضهم اهمية خاصة لهذا السند ويعتبره الوثيقة التي لا يمكن الاستغناء عنها رغم التطور الذي حصل في صناعة النقل البحري على اثر استعمال الحاويات .

بينما يرى بعض آخر ان سند الشحن البحري قد عفى عليه الزمن واصبح لا يلائم متطلبات النقل البحري الحديث وقد آن الاوان لايجاد البديل لهذا السند .

ونحن سنخصص هذا البحث لبيان اثر استعمال الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لاثبات عقد النقل البحري وسوف نقسم البحث الى :-
مبحث اول : - دور سند الشحن كأداة لاثبات عقد النقل البحري في ظل النظام البحري التقليدي .

مبحث ثان :- دور سند الشحن كأداة لاثبات عقد النقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات .

وأخيرا نهي هذا البحث بخاتمة ندون فيها النتائج التي توصل اليها الباحث . . .

- المبحث الاول -

دور سند الشحن كأداة لاثبات عقد النقل البحري في ظل نظام النقل البحري التقليدي

لقد نشأ سند الشحن البحري اصلا «ليكون اداة لاثبات عملية شحن البضاعة لذلك فهو يحرر بعد اتمام عملية الشحن، ثم أصبح سند الشحن اقوى وسيلة لاثبات عقد النقل البحري الا انه ليس عقد النقل نفسه»^(١).

W. Tetly, Marine Cargo Calims, 2ns ed., Toronto, 1978, 71.

W.E. Astle, Shipowner's Cargo

Liabilities and immunities, London 1967 P. 203

(١) انظر
انظر كذلك

الا أن التصور الذي كان سائدا «قديما» هو ان سند الشحن البحري هو عقد النقل ذاته، وقد اكدت ذلك المحاكم البريطانية في اكثر من حكم صادر لها بهذا الخصوص ففي قضية : Fraster V. Telegraph Constructions CO. (١) يقول القاضي Blackburn بان سند الشحن بالنسبة لي هو عقد النقل ذاته الذي بموجبه تم شحن البضاعة على السفينة.

أما في العراق فإن احكام محكمة التمييز ولحين صدور قانون النقل العراقي لسنة ١٩٨٣م كانت غير مستقرة في اعطاء الوصف الدقيق لسند الشحن البحري فتارة تعتبر سند الشحن البحري هو نفسه عقد النقل (٢).

لا بل ذهبت الى ابعد من ذلك حينما اعتبرت شهادة التسليم هي عقد النقل ذاته حينما قالت (٣) :- «وقد وجد ان طعن المميز قد انصب على عدم وجود بوليصة الشحن اي عقد النقل لكي تصبح مساءلته عن اضرار ونقصية البضاعة المنقولة بموجب هذا العقد وترى المحكمة (ان شهادة التسليم هي في حقيقتها عقد نقل شملت نصوص كل ما هو مطلوب في عقد النقل اذا احتوت على اسم الناقل واسم الشاحن وميناء الشحن واسم المرسل اليه وواسطة النقل ومواصفات البضاعة المنقولة وكيفية رفع اجور الشحن وتوقيع الناقل وغير ذلك من الامور التي جرى العرف التجاري على تثبيتها في عقد «بوليصة الشحن» فهي عقد نقل اصولي وان سميت شهادة التسليم».

ونحن لا ندري ما هي الاسس التي استندت عليها محكمة التمييز في اعتبار اية وثيقة صادرة بناء على عقد النقل وتتضمن المعلومات الواردة فيه مثل شهادة التسليم هي عقد النقل ذاته، وسوف نرى لاحقا عدم صواب مثل هذا الرأي .
إلا أنه هناك احكام أخرى لمحكمة التمييز ترى فيها ان سند الشحن ما هو

(٢) انظر (1872) L. R 7 Q.B. 566

Carver's Carriage by Sea, Vol I. London 1971 P. 59.

(٣) انظر قرار محكمة التمييز رقم ٢٤٠٣ / حقوقية / ٦٦ في ١٩ / ٢ / ٩٦٧، والقرار رقم ٢٤٢ - مدنية رابعة - ٩٧٢ في ١ / ٣ / ٩٧٢.

(٤) انظر قرار محكمة التمييز رقم ٦٠٦ مدنية اولى ١٩٧٨ في ٢ / ٧ / ١٩٧٩، منشور في مجموعة الاحكام العدلية - العدد الثالث - السنة العاشرة ١٩٧٩.

الا وسيلة لاثبات عقد النقل المبرم بين المرسل والناقل^(٥).

ومما تجدر الاشارة اليه انه لا زال بعض الكتاب عند معالجته لبعض المواضيع التي تتعلق بسندات الشحن يخلط بينها وبين عقد النقل الذي يعتبر سند الشحن اداة لاثباته، وحسب اعتقادنا ان هذا الخلط غير مقصود ويأتي بسبب عدم الاحاطة التامة بالطبيعة القانونية لسند الشحن البحري.

حيث يصف احد الكتاب^(٦) سند الشحن البحري بقوله : «هو عقد يتراكم فيه اكثر من عنصر اجنبي مما يؤدي إلى اتصاله بقانون اكثر من دولة، ويشير التساؤل عن القانون الذي يحكم مثل هذا العقد». ويعود في مكان اخر ليقول «بأن جمهور الفقهاء اتجه إلى القول بأن سند الشحن اصبح من عقود الاذعان». ونحن نعتقد بان ما يقصده الكاتب هنا هو عقد النقل الذي يمثله سند الشحن وليس سند الشحن ذاته.

ومهما يكن فان الفقه والقضاء يكادان يكونان متفقين على ان سند الشحن ما هو الا وسيلة لاثبات عقد النقل البحري. كما ان التشريعات البحرية نصت على ذلك. فقد نصت المادة (٧٢)^(٧) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ على ما يلي :-

«وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل...».

يظهر مما تقدم ان المشرع بنصه على اعتبار سند الشحن وسيلة لاثبات عقد النقل البحري يكون بذلك قد خرج على قاعدة حرية الاثبات في المسائل التجارية لانه استلزم ان يكون اثبات عقد النقل البحري بالكتابة.

(٥) انظر قرار محكمة التمييز رقم ٢٧٥ و ٥٤٦ مدنية اولى ٩٧٦ في ٢٩/١٢/١٩٧٦ منشور في مجلة الاحكام العدلية، العدد الرابع - السنة السابعة ١٩٧٦، انظر كذلك القرار رقم ٨٣، ٢٠٢ هيئة القضايا الادارية ٧٩ في ٢٧/٦/٩٧٩ منشور في مجموعة الاحكام العدلية، العدد الثاني، السنة العاشرة ١٩٧٩.

(٦) د. صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات ايجار السفينة، بيروت ١٩٨١ ص ١٧٠.

(٧) نصت الفقرة اولا من المادة (١٤٢) من قانون النقل العراقي على ما يلي : «سند الشحن في النقل البحري هو وثيقة النقل المنصوص عليها في المادة (٧٢) من هذا القانون».

يفسر بعض الفقهاء اشتراط المشرع الكتابة لاثبات عقد النقل البحري خلافا «لقاعدة حرية الاثبات في المسائل التجارية، برغبة المشرع في تفادي الخلافات والمنازعات التي يسببها العقد غير المكتوب مما قد يعرقل التجارة البحرية»^(٨).

الا انه يجب التأكيد هنا على ان عقد النقل البحري عقد رضائي وان الكتابة هنا مطلوبة للاثبات وليس للانعقاد^(٩)، وقد اكدت ذلك محكمة النقض المصرية في حكم^(١٠) لها صادر في ١١ يناير ١٩٦٦، حيث جاء في حكمها ان عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية مما لا يصح القول معه ببطلانه اذا لم يحرم بالكتابة وانما هو من العقود الرضائية التي لا يجوز اثباتها الا بالكتابة، واشتراط الكتابة لاثباته استثناء من قاعدة جواز الاثبات بالبينة في المسائل التجارية، ولما كان الحكم المطعون فيه قد اعتمد في اثبات مشاركة ابحار السفينة على تسلسل البرقيات والمكاتبات المتبادلة بين الطرفين، فانه لا يكون قد خالف القانون.

وقد اكدت هذا المبدأ ايضا محكمة الاستئناف العليا في الكويت (دائرة التمييز) حينما قالت ان عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تنعقد وترتب اثارها بدون الكتابة^(١١).

ان ما يحصل في الحياة العملية هو ان عقد النقل يبرم قبل فترة من اصدار

(٨) انظر د. سميحة القليوبي، القانون البحري، القاهرة ١٩٨٧، ص ٢٢٦.

(٩) انظر د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، القاهرة ١٩٧٠ ص ٦٥١، انظر كذلك د. يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ج ١، الكويت ١٩٨٥، ص ٣١٨.

(١٠) انظر نقض مدني رقم ٣١٠ ص ٣٠ ق جلسة ١١/٤/١٩٦٤، مجموعة احكام النقض السنة ١٧، ص ٧١.

وقد اكدت المحكمة ذلك في حكم اخر لها عندما قالت، أنه كانت المادة ١٠٠ من قانون التجارة البحرية تشترط ان يكتب سند الشحن من اربع نسخ يوقع عليها الشاحن والربان الا ان الكتابة التي اشترطتها هذه المادة هي ليست شرطا لانعقاد عقد النقل البحري اوصحته وانما هي شرط لاثباته لان عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تنعقد باتفاق ارادي الناقل والشاحن على نقل البضاعة عن طريق البحر.

انظر طعن رقم ١٧٧ سنة ٤٣ ق جلسة ١٩٧٨/٥/٨ س ٢٩ ص ١٥٤٨.

(١١) حكم رقم ١٩٨٢/١٢٥ تجاري صادر في ١٩٨٣/٣/٩. مشار اليه في د. يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط ج ١، ص ٣١٢.

سند الشحن ويتم البدء باتخاذ الاجراءات اللازمة لشحن البضاعة وما زال سند الشحن لم يصدر بعد .

وقد يحصل خلاف خلال هذه الفترة بين اطراف عقد النقل البحري بسبب عملية النقل لذا فإن القضاء الانكليزي^(١٢) قد حكم بإمكان اثبات شروط النقل ولو لم يصدر سند الشحن البحري بعد . ومما يجب التأكيد عليه هنا هو ان الشروط الواردة في سند الشحن تعتبر سارية من تاريخ سريان عقد النقل البحري لانه يعتبر وسيلة اثبات لعقد النقل ، وان القول بان الشروط الواردة في سند الشحن تعتبر سارية اعتبارا من تاريخ صدور سند الشحن تعني ان سند الشحن يعتبر اداة مستقلة عن عقد النقل البحري وهذا يتعارض مع الغرض الذي صدر من أجله سند الشحن وهو اثبات عقد النقل البحري^(١٣) .

ففي قضية : *Pyrene Co. V. Scindia Steam Navigation*^(١٤) حكمت احدى المحاكم البريطانية بانه في حالة ابرام عقد نقل بضاعة على ان يصدر سند شحن بعد ابرام هذا العقد فان الشروط الواردة في سند الشحن تعتبر سارية اعتبارا من تاريخ ابرام عقد النقل البحري .

لقد اعتاد بعض الناقلين ادراج فقرة في سند الشحن تتضمن أن الشروط الواردة في سند الشحن هي السارية المفعول وانها تلغي كافة الشروط التي تتعارض معها والواردة في عقد النقل المتفق عليه قبل صدور سند الشحن .

Pyrene Co V. Scindia Co., (1954) 2.Q. B402.

(١٢)

Chorley and Giles, Shipping Law, 6th ed,
London 1970, P. 169.

انظر كذلك

Chorly and Giles, P. 169.

(١٣) انظر

وقد اكدت محكمة الاستئناف الامريكية الرأي القائل بان سند الشحن ما هو الا اداة اثبات لعقد النقل البحري وليس هو عقد النقل ذاته في قضية : «*The Ardennes*»

عندما قال القاضي Lord Goddard :-

«ان سند الشحن البحري ليس هو عقد النقل البحري المعقود بين الناقل والشاحن ولو انه يعتبر اداة لاثبات كافة ما ورد في عقد النقل من شروط» .

(1651) I K.B. 55.

(1954) I Lloyd's Rep 321.

(١٤)

ونحن نرى ان مثل تلك الشروط تتعارض مع طبيعة سند الشحن كاداة لاثبات عقد النقل وان الشروط الواردة فيه يجب ان تكون مطابقة للشروط الواردة في عقد النقل، لا بل ان الشروط الواردة في عقد النقل تعدل او تلغي الشروط الواردة في سند الشحن البحري المتعارضة معها. وهذا ما أكدته المحاكم البريطانية في قضية : (١٥) Grace Plastics V. The Bernd Wesh II, والتي تتلخص وقائعها : بان صاحب البضاعة قد تعاقد على نقل بضاعته وفق شروط معينة منها ان يتم وضعها في عابرة السفينة وعند صدور سند الشحن وجد فيه فقرة تشير الى نقل البضاعة على ظهر السفينة وحسب موافقة صاحب البضاعة.

وعند عرض الموضوع على القضاء حكم بان الشروط الواردة في عقد النقل هي الشروط المعمول عليها وانها تلغي كافة الشروط الواردة في سند الشحن والتي تتعارض معها.

قد يتفق الناقل والشاحن في عقد نقل واحد على بضاعة معينة، من مكان لآخر، فيقوم الناقل بايصال البضاعة الى المكان المقصود على هيئة دفعات ويصدر لكل دفعة سند شحن خاص بها، فيثور التساؤل هنا هل ان جميع هذه السندات تمثل اداة واحدة لاثبات عقد النقل البحري، ام ان كل واحد منها يعتبر اداة اثبات لعقد نقل بحري مستقل عن الاخر؟ لقد ذهب القضاء البريطاني الى ان جميع سندات الشحن الصادرة تعتبر اداة إثبات لعقد نقل بحري واحد اذا كانت البضائع المتعاقدة على نقلها من نوع واحد، اما اذا كانت البضائع تضم انواعا مختلفة فإن كل سند من هذه السندات يمثل عقد نقل مستقل عن الاخر.

ونحن لا نتفق مع هذا الرأي الاخير لعدم وجود سند قانوني ولأنه يتعارض مع كون سند الشحن اداة اثبات عقد النقل البحري وليس عقد نقل قائماً بذاته.

واخيرا تجدر الاشارة الى ان سند الشحن البحري قد يتضمن شروطا تعفى الناقل من المسؤولية عن بعض الاضرار او يعفي نفسه عن الاخطاء الملاحية التي تقع من الربان او الملاحين. وقد عالجت معاهدة بروكسل الخاصة بسندات

(1971) F.C. 273.

Tetly, P. 73

(١٥)

اشار اليها في

الشحن لسنة ١٩٢٤ المعدلة ببروتوكول سنة ١٩٦٨ هذه المسألة وذلك بنصها في المادة الثالثة على ما يلي :-

«كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد نقل يتضمن اعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشيء من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الالتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه مخالف لما هو منصوص عليه في هذه المعاهدة يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً ولا يترتب عليه اثر ما . ويعتبر كل شرط يتضمن التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين أو أي شرط اخر مماثل له بمثابة اعفاء للناقل من المسؤولية» .

وقد يحصل خلاف في البيانات الواردة في نسخ سند الشحن التي تمثل بضاعة واحدة، ففي هذه الحالة يطبق حكم المادة (١٠٤) من القانون البحري العراقي التي تقضي بان يكون السند الذي بيد الربان هو المعول عليه اذا كان مكتوباً بيد الشاحن ويعتبر السند الذي بيد الشاحن او المرسل اليه هو المعول عليه اذا كان مكتوباً بيد الربان .

ولما كان سند الشحن يتمتع بهذه الاهمية باعتباره اداة اثبات لعقد النقل البحري وللدرجة التي يتصوره بعضهم بانه عقد النقل ذاته، فان سند الشحن يجب أن يتضمن كافة البيانات المهمة التي يتضمنها عقد النقل البحري، وقد حددت هذه البيانات المادتان ٧٣، ١٤٤ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بما يلي :-

- ١ - مكان وتاريخ اصدار السند .
- ٢ - اسم الناقل والمرسل اليه ووكيل النقل بالعمولة إن وجدت عناوينهم .
- ٣ - القيام ومكان الوصول .
- ٤ - وصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود والقطع والكمية والوزن .
- ٥ - عدد النسخ الاصلية من سند الشحن اذا وجدت اكثر من نسخة اصلية .
- ٦ - توقيع الناقل او من ينوب عنه .

- ٧ - اجرة النقل المستحقة على المرسل اليه او ما يشير الى استحقاقها عليه .
- ٨ - الشيء الذي تم الاتفاق على شحنه على سطح السفينة او جواز شحنه بهذه الكيفية .
- ٩ - التاريخ او المدة المحددة لتسليم الشيء في ميناء التفريغ اذا اتفق على ذلك صراحة .
- ١٠ - اي اتفاق يزيد في حدود المسؤولية .

المبحث الثاني

دور سند الشحن كاداة لاثبات عقد النقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات

لا يخفى ان صناعة النقل البحري شهدت قفزة كبيرة باستعمال نظام النقل بالحاويات في النقل البحري وعلى نطاق واسع وذلك للملاءمة الحاويات لنقل البضائع من الباب الى باب .

ومن الجدير بالذكر ان هذا النوع من النقل غالبا ما يكون نقلا «مختلطا» يحصل في البحر وفي البر وقد تكون احدى مراحلها في الجو . لذا فان سند الشحن التقليدي الذي تكلمنا عنه في المبحث الاول من هذا البحث اذا كان صالحا لاثبات عقد النقل التقليدي فانه غير صالح لاثبات عقد النقل المختلط .

فظهرت الحاجة الى سند شحن جديد يتلاءم مع طبيعة النقل المختلط . ان الاشكالات التي اصبحت تواجه سند الشحن التقليدي فيما يتعلق باعتباره اداة لاثبات عقد النقل البحري كثيرة، منها ان سند الشحن التقليدي يمثل المرحلة البحرية التي يغطيها عقد النقل البحري والتي تبدأ من شحن البضاعة على السفينة وتنتهي بتفريغ البضاعة من السفينة حيث يصدر سند الشحن عادة بعد ان يتم شحن البضاعة على السفينة ويؤشر عليه مشحون لاثبات واقعة الشحن ذاتها^(١٦) .

اما في حالة النقل بالحاويات فان استلام البضاعة من قبل الناقل قد يكون

(١٦) انظر د. ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، الكويت ١٩٧٥ .

قبل عملية الشحن في مكان ما داخل البلاد كأن تكون مخازن الناقل لغرض تعبئتها بالحاويات أو أي مكان آخر، لذا فإن عبارة تولى امر البضاعة قد استبدلت بكلمة مشحون التي لم تعد تلائم نظام النقل بالحاويات وبذلك فإن عقد النقل أصبح يغطي كل الفترة التي تكون فيها البضاعة بعهد الناقل وإن سند الشحن الجديد يجب أن يغطي كل هذه المرحلة وليس فقط المرحلة البحرية كما هو معمول به في ظل سند الشحن التقليدي .

إن معظم القوانين البحرية اشترطت توقيع الناقل أو من ينوب عنه^(١٧) كالربان مثلاً «باعتباره وكيلًا» عنه على سند الشحن، بل إن بعض القوانين البحرية اشترطت توقيع الشاحن أيضاً على سند الشحن للأخذ به كأداة لاثبات عقد النقل البحري، كي لا يكون هناك أي مجال لأن يذكر طرف من أطراف العقد الشروط الواردة في سند الشحن لأنه يفترض فيهما أنها اطلعا على البيانات الواردة فيه قبل توقيعهما على سند الشحن^(١٨). أما في ظل نظام النقل بالحاويات فاصبحت سندات الشحن تعد عن طريق الحاسب الآلي ويرفع السند بطرق عدة منها الفاكسميل أي الصورة المطبوعة للتوقيع الموجودة على عقد النقل أو بالرموز أو بالختم .

ولا شك أن قيمة هذه التوقيعات لا تصل إلى قيمة التوقيع الحاصل بخط اليد وبالتالي يؤثر على وظيفة سند الشحن باعتباره أداة لاثبات عقد النقل البحري . لهذه الأسباب ولأسباب أخرى عديدة تم التفكير بإيجاد بديل لسند الشحن البحري التقليدي . فاستعمل مثلاً «سند شحن بالحاويات» كأداة لاثبات عقد النقل البحري حيث يتم إدراج بيانات عقد النقل في هذا السند عن طريق الحاسب الآلي وبشكل مختصر Short Form Bill Of Lading ويحيل هذا السند إلى الشروط العقدية المثبتة في سند الشحن العادي Long Form Bill Of Lading الذي يمكن الحصول عليه من مكاتب الشركة الملاحية^(١٩)، وقد أخذت المحاكم

(١٧) انظر المادتين ٧٣، ١٤٤ من قانون النقل العراقي .

(١٨) انظر عبدالقادر حسين العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الكويت

١٩٨٣، ص ١٩٦ .

Tetly, P. 72.

(١٩) انظر

الاميركية بالشروط الواردة في سند الشحن العادي في حالة وجود اشارة صريحة في السند المختصر إلى تطبيق تلك الشروط الواردة في السند العادي^(٢٠). ويتولى اصدار سندات الشحن بالحاويات امناء بنقل الحاويات Container Operators وتكون هذه الوثائق على هيئة سندات برسم الشحن Received For Transport Bills of Lading وذلك لكي تغطي هذه السندات مرحلة استلام البضاعة على اليابسة قبل عملية الشحن لغرض تعبئتها في الحاويات ولحين تسليمها للمرسل اليه.

الا انه ورغم فوائد سندات شحن الحاويات وبالنسبة للنقل بالحاويات فانها اثارت بعض الاشكالات القانونية فيما يتعلق باعتبارها اداة لاثبات عقد النقل البحري، من هذه الاشكالات مثلاً عدم توقيعها من قبل الشاحن ادى الى عدم امكانية الشاحن الاحتجاج بما ورد فيها في مواجهة الغير كشركات التأمين^(٢١)، كما ان صدورها كسندات برسم الشحن جعل البنوك والمؤسسات الاخرى تتردد في قبولها كمستندات ضمان لحقوقها في الاعتمادات المستندية وغيرها في عملية الائتمان.

وقد ذهب القضاء الفرنسي الى ان سند الشحن غير الموقع من الشاحن لا يكون حجة حتى على الشاحن بالنسبة لما ورد فيه من شروط^(٢٢).

كما ان عدم ذكر كافة البيانات التي يتضمنها عقد النقل في سند شحن الحاويات قلل من اهميتها كاداة لاثبات عقد النقل البحري.

لذا فقد اتجه الرأي الى ايجاد وثيقة نقل جديدة تلبى حاجات التطور الجديد في صناعة النقل البحري وتقرّ باتفاقية دولية لتكون مقبولة على المستوى الدولي.

فظهر في بادىء الامر سند الشحن المشترك Combined Transport Document او ما يسمى بسند الشحن المباشر Through Bill of Lading وذلك لغرض تغطية عقد النقل المختلط وهو العقد الذي يتم بموجبه نقل البضائع من

St Paul Fire V. Alcoa ss Co. (1957) A.M.C. 574.

(٢٠)

(٢١) انظر د. ابراهيم مكي، ص ٧١.

(٢٢) نقض فرنسي ٦ مايو ١٩٤١ جازت دي بالية ١٩٤١ - ١ - ٥٢٠، مشار اليه في د. ابراهيم مكي، ص ٧٢.

مكان لآخر في مراحل مختلفة احداها على الاقل بحرية كالبـ والبحر والسكـ والجو^(٢٣).

وقد عرف بعض الكتاب^(٢٤) النقل المشترك بأنه «ذلك النقل الذي يتضمن وسيلتين او اكثر من وسائل النقل المختلفة على ان تكون احداها مرحلة نقل بحرية ويكون النقل بين دولتين على الاقل وعلى أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص او الهيئة التي تنظم هذا النوع من النقل والتي تعتبر مسؤولة عن تنفيذ العقد كاملاً».

ان النقل المشترك في الواقع عرف قبل نظام النقل بالحاويات الا انه وبظهور نظام النقل بالحاويات اصبح النقل المشترك لصيقاً بهذا النظام لان النقل بالحاويات يتطلب ان تنقل البضاعة داخل الحاوية في اكثر من مرحلة واصبحت مشاكل النقل المشترك تمثل مشاكل النقل بالحاويات^(٢٥).

لقد كان عقد النقل المشترك في البداية يغطي باكثر من وثيقة رغم ان عقد النقل المشترك المبرم بين الناقل والشاحن هو عقد واحد فيصدر الناقل سند شحن للمرحلة البحرية وتذكرة نقل بري للمرحلة البرية ووثيقة نقل جوي بالنسبة للمرحلة الجوية.

أي ان القانون البحري يطبق على المرحلة البحرية وقانون النقل البري يطبق على المرحلة البرية وقانون النقل الجوي يطبق على المرحلة الجوية.

ففيما يتعلق بسند الشحن البحري باعتباره اداة لاثبات عقد النقل أصبح هذا السند في ظل نظام النقل المشترك يمثل جزءاً من العقد وليس كل العقد وهذا الجزء هو المرحلة البحرية فقط اما بقية الاجزاء فانها مغطاة بوثائق اخرى تمثل كل منها مرحلة مستقلة عن الاخرى.

ان اختلاف الوثائق التي تغطي مراحل النقل المشترك وبالتالي اختلاف

Tetly, P. 466.

(٢٣) انظر

(٢٤) انظر محاضرة الدكتور مصطفى كمال طه بعنوان : الجوانب القانونية لمشروع اتفاقية النقل المشترك الدولي التي القيت في الموسم العلمي للاكاديمية العربية للنقل البحري بالاسكندرية للعام الدراسي ١٩٧٣/٧٢.

(٢٥) انظر د. عبدالقادر حسين العطير، ص ٢١٨.

المسؤولية في كل مرحلة هي احدى المشاكل الرئيسية التي واجهت النقل المشترك . الى جانب هذه المشكلة هناك مشاكل اخرى لا مجال للتطرق لها هنا لانها خارج نطاق بحثنا هذا كمشكلة تعدد الناقلين ، هذه المشاكل مجتمعة استدعت دراسة نظام النقل المشترك من قبل المجتمع الدولي وبالتالي وضع اتفاقية دولية تنظم احكامه .

فتم عن طريق الامم المتحدة ومن خلال مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الانكتاد) عقد اتفاقية النقل الدولي المشترك لسنة ١٩٨٠^(٢٦) .

حيث عاجلت هذه الاتفاقية معظم مشاكل النقل المشترك ومنها الوثيقة التي تغطي هذا النوع من النقل ، حيث ألزمت الاتفاقية امين النقل المشترك حال استلامه البضاعة اصدار وثيقة نقل مشترك وتتضمن هذه الوثيقة كافة المعلومات الواردة في عقد النقل المشترك وتغطي كافة مراحل النقل منذ استلام البضاعة ولحين تسليمها اي ان الاتفاقية اخذت بالنظام الموحد للمسؤولية .

اذن اصبحت وثيقة النقل المشترك هي اداة اثبات عقد النقل المشترك ولا يوجد مكان لسند الشحن البحري التقليدي في مثل هذا النوع من النقل .

ويبدو ان زميلنا الدكتور مجيد حميد العنبيكي متشائم من وثيقة النقل المشترك عندما عبر عنها بقوله^(٢٧) : « ان مستند النقل هذا يبدو جميلا على الورق ، الا انه من الناحية العملية لا تطبيق له ولا يمكن ان يطبق ما لم يكن هناك تنظيم دولي لكل الناقلين او ناقلين معينين يتفقون فيما بينهم على صيغة اخرى تكسب هذا المستند قوة قانونية وعملية » .

في الواقع ان وثيقة النقل المشترك شأنها شأن كافة الوثائق والمستندات المستخدمة في التجارة البحرية لا بد وان تواجه بعض المشاكل في بداية استعمالها

(٢٦) عرفت المادة الاولى من اتفاقية النقل الدولي المشترك بقولها : « نقل البضائع بواسطة مخططين مختلفين على الاقل من وسائط النقل على اساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهده الى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر » .

(٢٧) انظر مقالة الدكتور مجيد حميد العنبيكي بعنوان : « سندات الشحن وتطور اساليب النقل البحري » منشور في مجلة العلوم القانونية ، المجلد السابع - العدد الاول والثاني ١٩٨٨ ، ص ٤٣ .

الا انه وبمرور الزمن يمكن معالجة هذه المشاكل بطريقة أو أخرى، وان هذه المشاكل لا تنقص من قيمة هذه الوثيقة لانها تعتبر الوثيقة الأكثر ملاءمة للنقل الدولي المشترك لحد الان، وهي خير اداة لاثبات عقد النقل الدولي المشترك، سيما وان اتفاقية النقل المشترك عاجلت كافة جوانب هذه الوثيقة كاليانان التي يجب ان تتضمنها الوثيقة وطريقة انتقالها من شخص لآخر وغيرها من الامور المهمة التي تضمنتها سندات الشحن التقليدية والتي لا تتعارض مع طبيعة النقل المشترك.

وطرح في الاونة الاخيرة ايضا استعمال وثائق كشف الطريق البحري Sea way-Bills^(٢٨) كبديل عن سندات الشحن البحري التقليدية، وهذه الوثيقة هي عبارة عن مذكرة ينظمها الناقل عند استلام البضاعة ويدرج فيها اوصاف البضاعة المنقولة واسم المرسل والمرسل اليه والطريق الذي تسلكه السفينة، واجرة النقل، وان بعض شركات النقل البحري استعملت بالفعل هذا النوع من الوثائق كبديل عن سند الشحن.^(٢٩)

ونحن نرى ان هذه الوثائق ان كانت صالحة لاثبات عقد النقل فانها لا تصل الى دور سند الشحن في هذا المجال بسبب عدم كفاية المعلومات التي تتضمنها هذه الوثيقة، كما انها غير صالحة لان تقوم بوظائف سند الشحن الاخرى كاداة لحيازة البضاعة مثلا، لذا فاننا لا نتوقع انتشارها في مجال النقل البحري باعتبارها بديلاً عن سند الشحن البحري.

Sir Anthony Lloyd, The bill of Lading
do we really need it? (1989) I LMCLQ, 47.
Sir Anthony Lloyd, P. 49.

(٢٨) انظر مقال

(٢٩) انظر

الخاتمة :

يظهر مما تقدم ان دور سند الشحن كاداة لاثبات عقد النقل البحري قد تأثر لدرجة كبيرة في ظل استخدام الحاويات في النقل البحري .
ففي ظل نظام النقل البحري التقليدي يبقى سند الشحن محتفظا باهميته كاداة رئيسية لاثبات عقد النقل البحري .

اما في ظل النقل بالحوايات فاننا نرى ان النقل بالحوايات اذا كان يتم على مرحلة واحدة وهي المرحلة البحرية فان سند الشحن يبقى هو المفضل كاداة لاثبات عقد النقل البحري رغم استعمال وثائق اخرى كوصلات الكمبيوتر وغيرها .

اما اذا كان النقل مشتركاً ومغطى بوثيقة نقل مشترك واحدة ولكافة المراحل فان سند الشحن يفقد دوره في هذا المجال لان الوثيقة تغطي كافة المراحل ومنها المرحلة البحرية وهذه حقيقة فرضها نظام النقل المشترك والذي يتجسد في النقل بالحوايات ، لذا نرى ان المعنيين في صناعة النقل البحري يتابعون انتشار استعمال هذه الوثيقة باهتمام كبير .