
فحص الناقل البحري للبضائع

دكتور / طاهر شوقي مؤمن

فحص الناقل البحري للبضائع

دكتور / طاهر شوقي مؤمن
أستاذ القانون التجاري المشارك بقسم القانون
كلية العلوم الإدارية والمالية
جامعة الملك خالد - السعودية

ملخص

فحص الناقل البحري للبضائع

يناقش البحث مسألة فحص الناقل البحري للبضائع ، وذلك من خلال ثلاثة مباحث. في المبحث الأول عرفنا فحص البضائع وأهميته وعناصره من فحص مستندي ومادي والكتروني ، وفي المبحث الثاني تكلمنا عن الأحكام القانونية لفحص الناقل البحري للبضائع ببيان الأساس القانوني بالتزامه باستلام البضائع ، ودور الشاحن في فحص البضائع بتسليم المستندات والبضائع المراد شحنها ، والتزام الناقل بفحص البضائع ، وفي المبحث الثالث تكلمنا عن التحفظ على فحص الناقل البحري للبضائع بالسماح للناقل بالتحفظ ، وأثر التحفظ على تحديد مسؤولية الناقل والحصول على خطاب ضمان من الشاحن حال الاعتراض على التحفظات وشرحنا أثر التحفظ على سند الشحن بجملة غير نظيف ، وأنهينا البحث بعدة توصيات.

Summary

Transporter Maritime Examination For Goods

The research discusses the issue of transporter maritime examine for goods in international maritime transport through three sections.

In the first section, we knew check of the goods and its importance and its elements of the documentary examination and physical and electronic. In the second

section we talked about the legal provisions to check the transporter of goods, a statement on the legal basis by obligation receipt of goods, and the role of charger in check the good by deliver documents and goods to be shipped, and transporter was obligated for examine the goods. In the third section we talked about reservation on checking goods, by allow to transporter for reservation and effect of reservation on responsibility of transporter, and obtaining a letter of guarantee from shipper if objection to reservations, and we explained effect of reservation on the bill of lading support makes it unclean, and we finished the search for several recommendations.

مقدمة:

[١] تعتمد حركة التجارة الدولية commerce international على نقل البضائع marchandises من مكان لآخر حول العالم، ويتم النقل للبضائع عبر السيارات والشاحنات والسكك الحديدية فيما تسمى بوسائل النقل البري routier، كما يتم نقل البضائع عبر الجو من خلال الطائرات فيما يسمى بالنقل الجوي aérien، كما يتم نقل البضائع عبر البحر من خلال السفن navires والناقلات والعبارات فيما يسمى بوسائل النقل البحري.

ويعد النقل البحري transport maritime أهم أنواع النقل على الإطلاق، وهو عصب التجارة الدولية وأحد محركات العولمة globalisation الرئيسية، فهو ينقل زهاء ٨٠٪ من حجم التجارة العالمية commerce mondial^(١)، بينما جاء أن النقل البحري ينقل من ٨٠٪ إلى ٩٠٪ من تجارة العالم le monde^(٢).

- (١) راجع رأي سوباتشاي بانيتشياكدي "الأمين العام للاونكتاد" في مقدمة استعراض النقل البحري ٢٠١٢، على الموقع: unctad.org/en، وراجع تقرير الاونكتاد "مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية" عن النقل البحري لعام ٢٠١٥، ص ٢٢، على الموقع: unctad.org/en
- (٢) أ. درية احمد الهادي: الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات "Gats" على النقل البحري في السودان، رسالة ماجستير بكلية الدراسات =

[٢٢] وترجع أهمية النقل البحري واستحواده على غالبية عمليات النقل الدولي للبضائع، إلى المزايا التي يتمتع بها فهو أرخص أنواع النقل وأقل تكلفة *moins coûteux* بالمقارنة مع النقل البري والنقل الجوي، وكمية البضاعة التي تنقل بالبحر أقل تكلفة بنسبة الثلث من تكلفتها في النقل الجوي^(٢١)، كما أنه يتيح نقل أكبر حمولة ممكنة من السلع المختلفة ولمسافات طويلة^(٢٢)، كما يتميز النقل البحري بأنه أقل أنواع النقل إصداراً للكربون والأقل تلوثاً *polluants* للبيئة، فالسفن يصدر منها من ١٠ : ١٥ جرام كربون للطن في الكيلومتر مقابل ٦٧٣ : ٨٦٧ جرام للطن في الكيلومتر يصدر من الطائرات في النقل الجوي^(٢٣).

[٢٣] ولقد حظي النقل البحري باهتمام الدول والمنظمات الدولية، فجاءت الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر "سولاس" *SOLAS*^(٢٤)

=الاقتصادية والاجتماعية، جامعة الخرطوم، سنة ٢٠٠٣، ص ١٤ على الموقع:

kartoumspace.uofk.edu & Gilbert Chevalier, Valentin Colcomb, expliquez - nous ... le transport maritime, le 6 Octobre 2015, sur le site, www.franceinfo.fr/emission

- (1) Samy Ghorbal, Transport aérien: les nouvelles ambitions de Djibouti, le 26 Novembre 2015, sur le site, www.jeuneafrique.com/mag & Sandrine Oudol, transport de marchandises, quel mode choisir: aérien ou maritime?, le 1 Février 2015, sur le site, blog.cotraitance.com/transport & Stéphanie Salti, le fret glisse de l' aérien ou maritime, le 29/03/2011, sur le site, www.lesechs.fr/29/03/2011 & Jean - Claude Samyde, le transport maritime s' organise face au low cost aérien, le 07/04/2016, sur le site, [la1ere.francetvinfo. fr/maritinique](http://la1ere.francetvinfo.fr/maritinique)

(٢) أ. درية احمد الهادي: مرجع سابق، ص ١٤.

- (3) Audrey Garric, comment réduire les émissions de co2 du transport maritime?, le 8 Septembre 2011, sur le site, ecologie.blog.lemonde.fr/...

(٤) اختصاراً لـ *Safety Of Life At Sea*.

عام ١٩١٤ عقب غرق السفينة تيتانيك Titanic والتي أوجبت على كل ريان سفينة بتوجيه رسائل الخطر في حالة مواجهة خطر الجليد العائم والأعاصير أو أي خطر على سلامة الملاحه، بجميع الوسائل المتاحة لهم لجميع السفن المتواجدة في المنطقة، وتقديم المساعدة للأشخاص المنكوبين في البحر والتوجه بأقصى سرعة ممكنة لمساعدتهم، وتم تعديلها عدة مرات، أهمها تعديل ١٩٧٤ والذي يعد أول منجزات منظمة البحرية الدولية IMO^(١)، كما تم إنشاء لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي يونستيرال UNCITRAL في ١٧ ديسمبر ١٩٦٦^(٢)، والتي عملت على إصلاح القانون التجاري على مستوى العالم بإنجاز موضوعات عدة تتعلق بتيسير التجارة الدولية ومراعاة مصالح جميع الشعوب، ومنها النقل الدولي للبضائع، فقامت بإنجاز اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ والمسماة بقواعد هامبورج Hamburg Rules^(٣) والتي دخلت حيز النفاذ في أول نوفمبر ١٩٩٢ ونظمت حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحراً.

[٤] وقد رأت لجنة اليونسسترال أن قواعد هامبورج الحاكمة لقواعد النقل الدولي للبضائع بحراً تفتقر إلى التوحيد، ولا تأخذ في الاعتبار بشكل كاف ممارسات النقل الحديثة بما في ذلك النقل بالحاويات وعقود النقل من الباب للباب Door-to-Door وتحمل الناقل للمسئولية عن نقل البضائع من

(١) اختصاراً لـ International Maritime Organization

(٢) تم إنشاء Uncitral بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٢٠٥ (د- ٢١) في ١٧ ديسمبر ١٩٦٦، راجع ذلك على موقع اليونسسترال www.uncitral.org

(٣) صدرت القواعد بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بناء على تقرير اللجنة السادسة "Uncitral" في الدورة ٤٨ بالوثيقة رقم A/CONF.89/13 على الموقع: documents-dds-ny.un.org/doc/undoc

بداية الشحن حتى التسليم في مكان المرسل إليه، وتوافر مستندات النقل والمساواة القانونية بين مستندات الشحن الالكترونية والمستندات الورقية وتمتعها بنفس القيمة القانونية، وهو ما عملت عليه اللجنة وأعدت عنه تقرير بقواعد روتردام **Rotterdam Rules** ⁽¹⁾.

[5] وقواعد روتردام ٢٠٠٨ هي مسمى لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً ⁽²⁾، بناء على ما جاء في توصية الجمعية العامة للأمم المتحدة عند إصدار قرارها بالاتفاقية في دورتها ٦٣ بجلستها في ١١ ديسمبر ٢٠٠٨ على أن يبدأ فتح باب التوقيع للدول الراغبة بالانضمام إليها في ٢٣ سبتمبر ٢٠٠٩، وحتى نهاية مايو ٢٠١٦ لم يصادق عليها سوى ثلاث دول، ويلزم لنفاذها تصديق عشرين دولة وفقاً للمادة ٩٤ من قواعد روتردام، والأمر يتطلب من مصر التصديق على تلك الاتفاقية لما تحمله من مزايا بإقرار مسؤولية الناقل من الباب للباب "من استلام البضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه" بدلاً من المسؤولية وفقاً لقواعد هامبورج التي كانت تقضي بالمسؤولية من الميناء إلى الميناء **Port-to-Port**، والأخذ بالمستندات الالكترونية وفقاً لقواعد التجارة الالكترونية وإقرار الحرية العقدية للمتعاقدين في النقل البحري الدولي ⁽³⁾.

- (1) Elhadji Diallo, le règles de Rotterdam: la convention du futur, le 22 Février 2016, sur le site, cosec.sn/?p & Philippe Delebecque, les règles de Rotterdam, sur le site, acopm.ma/53 & Hisham Baban, Rotterdam Rules, A step into the 21st century, EJLES Journal, n1, March 2014, P. 275.
- (2) Convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectuée entièrement ou partiellement par mer
- (3) Philippe Delebecque, op. cit., & Elhadji Diallo, op. cit., & Hisham Baban, op. cit., pp. 275:280 & Ebénézer Kenguep, la notion de conteneur en droit des=

[٦٦] وجاءت قواعد روتردام في ٩٦ مادة مقسمة إلى ١٨ فصلاً، تناولت الأحكام المتعلقة بالنقل البحري الدولي للبضائع، وقد لفت نظرنا من تلك الأحكام موضوع فحص البضائع ومن الملتمزم بالقيام به، خاصة وأن الفحص يترتب عليه إما قبول نقل البضاعة أو رفضها لعدم الملائمة للنقل، ويترتب عليه أيضاً القيام بتسليم البضاعة أو عدم تسليمها وهو أحد التزامات الناقل في تنفيذ عقد النقل البحري الدولي، وهناك إشكاليات تتعلق بالفحص والتسليم للبضائع خاصة عند نقل البضائع في الحاويات المحكمة الغلق وبالتالي يصعب على الناقل التأكد من محتوى الحاويات وحالة البضائع التي يتم نقلها، وهو أمر يتوقف عليه تحديد المسؤولية القانونية للناقل عند هلاك البضاعة أو تلفها، وهو الأمر الذي استدعى بحث موضوع فحص البضائع من جانب الناقل أثناء تنفيذ عقد النقل البحري الدولي، ويخرج عن إطار البحث فحص البضائع من جانب المرسل إليه عند تفريغ البضاعة.

منهج البحث:

[٧٧] وسوف نتناول بالبحث فحص الناقل البحري للبضائع وفقاً لما جاء من نصوص قانونية في القانون المصري للتجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، وقواعد روتردام ٢٠٠٨، وسوف نتبع في البحث المنهج الاستقرائي والتحليلي لما ورد من نصوص قانونية مع التأصيل اللازم لها مع عرض الآراء الفقهية والقضائية المرتبطة بموضوع البحث.

=transports international de marchandises par mer: l'apport des regles de Rotterdam, Revue droit commercial, maritime, aérien et des transports, n1, 2011, P. 23 & Philippe Delebecque, les règles de Rotterdam ant - elles un avenir?, Revue droit commercial, maritime, Aérien et des transports, n4, 2009, p. 165.

خطة البحث:

[٨] وسوف نعتد في خطة البحث على تقسيم البحث إلى ثلاث

مباحث نعرضها على النحو التالي:

المبحث الأول: ماهية فحص البضائع.

المبحث الثاني: الأحكام القانونية لفحص الناقل البحري للبضائع.

المبحث الثالث: تحفظ الناقل البحري على فحص البضائع.

المبحث الأول

ماهية فحص البضائع

[٩] تعد عملية فحص البضائع من العمليات الهامة في مجال التجارة

الدولية، وهي محور لأهم عقدين من العقود الدولية، وهما عقد البيع

الدولي للبضائع حيث يقع على عاتق المشتري الالتزام بفحص البضائع

ومدى مطابقتها للاتفاق، وعقد النقل الدولي للبضائع سواء تم النقل برياً

أو جواً أو بحرياً حيث يلتزم الناقل بفحص البضائع المشحونة.

وتشير عملية فحص البضائع الكثير من المشاكل، خاصة مع الطابع

السريع لحركة التجارة وأهمية عنصر الوقت عند نقل البضائع، لما قد

تؤدي إليه عملية الفحص من تأخير في تحرك السفن وفقاً للمواعيد

المحددة، كما تصبح عملية فحص البضائع المنقولة بالحاويات أكثر صعوبة

لما تتصف به الحاويات من الغلق المحكم وكثرة عدد الحاويات مما يجعل

فسالة فحص البضائع بها كلها أمر من الصعب تنفيذه عملياً.

وفي هذا المبحث نوضح المقصود بفحص البضائع ثم نبين أهمية

الفحص وعناصره في الفروع الثلاثة التالية.

الفرع الأول

تعريف فحص البضائع

[١٠] الفحص vérification (véifier) لغة كما جاء في قاموس

المعاني: تدقيق النظر في الشيء ليعلم كنهه، وراجعهُ بتمنن^(١)، وجاء في

(١) راجع كلمة "فحص" في قاموس المعاني على الموقع:

www.almaany.com/ar/dict

مختار الصحاح هو البحث عن شيء^(١)، وفي القاموس المحيط هو البحث، ويقال فاحصني: يبحث عن عيب صاحبه ومصره^(٢).

ولم يرد تعريف لفحص البضائع سواء في قانون التجارة البحرية المصري أو في قواعد روتردام، باعتبار أن التعريف ليس من عمل المشرع، إنما الأمر متروك للفقهاء يخوض فيه كيفما شاء، فجاء أن الفحص يقتضي القيام بجملة عمليات مادية حسب طبيعة البضاعة كوزنها أو كيلها أو مقاسها أو التأكد من مذاقها، ويتم ذلك وفقاً للاتفاق بين الأطراف أو وفقاً للعرف الدولي في التجارة الدولية^(٣).

وجاء أن فحص البضائع يتم للتأكد من مطابقة البضائع لشروط التعاقد عن طريق مجموعة من العمليات المادية مثل الكيل أو الوزن للتأكد من الكمية وتوافر المواصفات^(٤).

ونرى أن فحص البضائع عملية مادية تهدف إلى التأكد من مطابقة البيانات للحقيقة على أرض الواقع وأن ما جاء بسند الشحن من معلومات

(١) مختار الصحاح للإمام محمد ابن أبي بكر الرازي، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، سنة ١٩٩٤، ص ٢٥٦.

(٢) راجع ترتيب القاموس المحيط لـ الطاهر احمد الزاوي، الجزء الثالث، عيسى الحلبي وشركاه، الطبعة الثانية، سنة ١٩٧٣، "باب الفاء"، ص ٤٥٢ & وراجع القاموس المحيط لـ مجد الدين الفيروز آبادي، مؤسسة الرسالة لتحقيق التراث، بيروت، لبنان، الطبعة الثامنة، سنة ٢٠٠٥، حرف "الفاء"، ص ٦٢٥.

(٣) د. جودت هندي: الالتزام بالمطابقة وبضمان ادعاء الغير حسب نصوص اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٠ بشأن البيع الدولي للبضائع، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد الأول، سنة ٢٠١٢، ص ١١٩، متاح على الموقع: www.damascusuniversity.edu.sy

(٤) د. احمد السعيد الزقرد: أصول قانون التجارة الدولية "البيع الدولي للبضائع"، المكتبة العصرية، سنة ٢٠٠٦، ص ١٧٩.

صحيحة والتأكد من خلو البضائع من عيوب تؤدي إلى تلفها والتأكد من كميتها وعددها.

الفرع الثاني

أهمية فحص البضائع في النقل البحري

[١١] سبق الذكر أن فحص البضائع أحد التزامات المشتري في عقد البيع الدولي للبضائع، ولكن ما يعنينا هنا بيان أهمية فحص البضائع في عقد النقل البحري الدولي، وفيما يلي نبين ذلك في النقاط التالية.

[١٢] ١- أن فحص البضائع هي الخطوة الأولى في تنفيذ عقد النقل البحري الدولي^(١)، وبناء على نتيجة الفحص يتم السير في باقي خطوات النقل إذا تم قبول البضاعة بشحنها على السفينة، أما إذا تم رفض البضاعة فيتوقف نقلها.

٢- بفحص البضائع وقبولها يتحقق الاستلام، وهو أحد التزامات الناقل الذي يترتب عليه تنفيذ عقد النقل بشحن البضائع ورفضها ونقلها وتفريغها في ميناء الوصول^(٢).

٣- بفحص البضائع يتحقق الاستلام، ويتم إثبات استلام البضائع بسند الشحن، الذي يقوم الناقل بإصداره للشاحن، فإذا صدر سند الشحن كان قرينة على استلام الناقل للبضاعة وتصبح البيانات الواردة

(1) Abdrazzak Elhaddad, les obligations du transporteur maritime de marchandises: droit et jurisprudence, master degree, universite sidé Mohammed Ben Abdellah, 2014, maroc droit, p. 50, sur le site, www.marocdroit.com/memoire

(٢) أ. محمد علي خليفة: الالتزام بتسليم البضائع المنقولة بحراً في القانون السوداني، رسالة ماجستير بكلية النقل البحري والتكنولوجيا بالإسكندرية، سنة ٢٠٠٣، ص ٣١، على الموقع:

openaccess.aast.edu/pdf & Abderazzak Elhaddad, op. cit., p. 37.

بسند الشحن حجة على الناقل، ويفترض صحتها، فإذا كان هناك بيان أو أكثر غير صحيح كان للناقل إبداء التحفظ على سند الشحن^(١).

٤[١٣] - يترتب على فحص واستلام البضاعة تحمل الناقل للمسئولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة من هلاك أو تلف كلي أو جزئي منذ استلامها وحتى تسليمها للمرسل إليه، وهو الأمر الذي أكد عليه قضاء محكمة النقض الفرنسية بحكمها في ١٣ مارس ٢٠١٢ بأن استلام الناقل للبضاعة بدون تحفظ يلزمه بالمسئولية عن الأضرار أو التلف بالبضاعة^(٢).

٥ - فحص البضاعة يحمي الناقل من تحمل مسئولية وجود عيوب يمكن اكتشافها بالكشف الظاهري، كما يحدد للناقل حالة البضائع المشحونة في ميناء الشحن وبالتالي تحدد له ما يجب تفرغ في ميناء الوصول^(٣).

٦ - فحص البضائع يتم من جانب المرسل إليه أيضاً عند تفرغ البضائع في ميناء التفرغ للتحقق من سلامة البضائع وخلوها من العيوب

(١) د. شيهاب عينونه: طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، مجلة القانون والأعمال في ١٨ أغسطس ٢٠١٥، على الموقع: www.droitentreprise.org & أ. محمد علي خليفة: مرجع سابق، ص ٣٢ & د. عصام حنفي محمود: التجارة الدولية، سنة ٢٠١٣، متاح على الموقع: enamilsdroit.ahladalil.com/t607 & د. سوزان علي حسن: الطابع الخاص لمسئولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة دراسة مقارنة، مجلة العلوم القانونية، جامعة عجمان للعلوم والتكنولوجيا بالإمارات، العدد الثاني، يوليو ٢٠١٣، ص ١٤٧ & د. عبدالقادر حسين العطير: الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، كلية حقوق القاهرة، سنة ١٩٨١، ص ١٩٧.

Abderazzak Elhaddad, op. cit., p. 38

(2) Cass. Com, 13-Mars 2012, N11-11578, sur le site, legifrance.gouv.fr

(3) Adberazzak Elhaddad, op. cit., p. 39.

ومطابقتها لما جاء بحالة البضائع في سند الشحن ، وتحديد مدى مسئولية الناقل عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع.

٧١٤]- فحص البضائع يعد ضرورة أمنية للحفاظ على الأمن ، خاصة وأن الحاويات وهي وحدات يتم من خلالها نقل البضائع ، يمكن استخدامها في ارتكاب العديد من الجرائم العابرة للحدود مثل الاتجار بالبشر عبر البحر والعمليات الإرهابية وتجارة الأسلحة وتجارة المخدرات وتهريب البضائع دون دفع الرسوم الجمركية ، وفقاً لما جاء بمراجعة الاونكتاد ٢٠١٤ عن النقل البحري^(١).

٨- فحص البضائع يعد ضرورة للحفاظ على السلامة البحرية ، سواء بالحفاظ على الأسطول البحري بمراعاة حمولة كل سفينة وتوزيع الحمولة بوزن البضائع على مراكز الثقل في السفينة من خلال عملية رص البضاعة ، أو سواء بحماية البيئة البحرية من التلوث عند نقل البضائع الخطرة أو النفايات النووية أو المواد البيولوجية^(٢).

الفرع الثالث

عناصر فحص البضائع

[١٥] نظراً لأهمية عملية فحص البضائع أثناء النقل البحري الدولي كما سبق ، لذا أصبحت عملية الفحص تتكون من عناصر تستوعب التطورات العلمية الحديثة ، فقديمًا كان الفحص يتم مستندياً ، ولكن الآن يتم الفحص بالمسح الضوئي "الاسكانر" ولا يغني الفحص بالمسح الضوئي عن ضرورة الفحص المستندي للأوراق المتعلقة بالبضائع ، ويضاف إليهما

(1) Review of maritime transport 2014, p. 95, sur le site, unctad.org/en

(٢) راجع تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها ٩٣ بتاريخ ٩ يونيو ٢٠١٤ ، ص ١٦ على الموقع : & www.unece.org

Review of Maritime Transport 2014, p. 98, sur le site, unctad.org/en

الفحص المادي للبضائع ، وعليه أصبحت عناصر فحص البضائع تتكون من ثلاثة عناصر نوضحها في النقاط التالية.

[١٦] أولاً: الفحص المستندي:

هو التحقق من المستندات والأوراق المتعلقة بالبضائع ، وهي وثائق لازمة لشحن البضائع ، وبدونها لا يتم الشحن ومن المستندات ما يلي :

١- الفاتورة التجارية : وهي ورقة تحتوي على وصف البضاعة وكميتها أو وزنها الإجمالي.

٢- شهادة المنشأ : وهي تحديد من أين أتت البضاعة ويتم اعتماد هذه الشهادة عادة من الجهات التجارية المختصة مثل الغرفة التجارية ووزارة التجارة.

٣- أوراق تفيد الحصول على الموافقات اللازمة : وذلك من الجهات الإدارية المختصة بالنسبة لأنواع معينة من البضائع مثل الأغذية والدواء والمواد الزراعية.

٤- شهادة الجمارك : وهي ورقة تفيد بخضوع البضاعة ومعاينتها وفحصها من جانب هيئة الجمارك ودفع الرسوم اللازمة إذا تطلب الأمر ذلك.

٥- بوليصة التأمين على البضاعة : وهي وثيقة تثبت قيام الشاحن بالتأمين على البضاعة من المخاطر المعتادة لنقلها.

٦- إيصال حجز الشحنة : وهو مستند يفيد بقيام الشاحن بالاتفاق مع الناقل وحجز مكان للبضاعة سواء داخل كونتر واحد أو أكثر حسب حجم البضاعة وكميتها.

وأحياناً يكتب الناقل بهذه المستندات ويقوم بإعطاء الشاحن سند الشحن ، وهو ما يفيد فحصه للبضاعة واستلامه لها ويصبح مسؤولاً عنها حتى تسليمها للمرسل إليه ، وهو ما أكد عليه الفقه بأن التزام الناقل باستلام ومعرفة البضاعة يتم بفحص مستندات البضاعة لمعرفة مما تتكون والتحقق من كمية البضاعة وفقاً للمستندات والتأكد من وضع العلامات

المميزة لها عن غيرها من البضائع ، وعند الشحن بالحاويات يجب التحقق من عدد الطرود بالحاويات ومطابقته مع العدد المذكور في المستندات^(١) ، واستلام البضاعة من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد يتطلب مراجعة بيانات البضاعة أثناء استلامها للتحقق من أنها تتطابق مع البيانات الواردة في عقد النقل وسند الشحن ، فإذا وجد أن البضائع غير متطابقة كان عليه الامتناع عن الاستلام أو كتابة محفظات في سند الشحن^(٢).

[١٧] ثانياً: الفحص المادي:

يتم بقيام الناقل أو من يمثله قانوناً مثل الريان بمعاينة البضائع المشحونة للوقوف على سلامة عملية الشحن قبل مغادرة السفينة لميناء القيام ، وهو ما أكد عليه الفقه بأن استلام الناقل للبضاعة يتحقق مادياً من خلال المعاينة الفعلية للبضاعة للتأكد من وزنها والحمولة الإجمالية وتوزيع الحمولة على مراكز الثقل في السفينة لضمان سلامتها أثناء الإبحار^(٣).

والفحص المادي يسمى عند البعض بالفحص الظاهري للبضاعة وفيه يتم تحديد الحالة الظاهرية للبضاعة وما إذا كانت سليمة ومطابقة للمستندات أم لا ، والفحص الظاهري يقوم به الناقل أو الريان بإجراء عملية التفتيش المعقول فلا يفترض وجود خبير أو إجراء فحص دقيق إنما يكفي الفحص العادي للرجل المعتاد^(٤).

وهذا الأمر أكد عليه قضاء محكمة النقض الفرنسية بحكمها في ١١ أبريل ٢٠١٢ بأن عملية تسليم البضاعة ذات طبيعة مادية للتحقق من البضاعة وهي مسئولية الناقل^(٥).

(1) Abderazzak Elhaddad, op. cit., p. 37.

(٢) د. عصام حنفي محمود: مرجع سابق.

(3) Abderazzak Elhaddad, op. cit., p. 51.

(٤) د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٢٠٠، ص ٢٢٢.

(5) Cass. Com, 11 Avril 2012, N10-27146, sur le site, legifrance.gouv.fr

[١٨] والفحص المادي للبضاعة ذو أهمية كبيرة لضمان سلامة الرحلات البحرية فأجانباً الأوراق ومستندات البضاعة لا تعبر عن حقيقة وطبيعة البضاعة المشحونة، فقد يتم شحن بضائع ذات طبيعة خطيرة، وهذا الأمر تناوله قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في المادة ٢٠٩ بأن الشاحن إذا وضع في السفينة بضائع خطيرة أو قابلة للالتهاب والانفجار، فيجوز للناقل في كل وقت إخراجها من السفينة أو إتلافها أو إزالة خطورتها ولا يسأل الناقل عن ذلك إذا ثبت أنه ما كان ليرضى بشحنها في السفينة لو علم بطبيعتها، وفي هذه الحالة يسأل الشاحن عن الأضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة، ويجوز للريان إذا وجد في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع أو تبين له عدم صحة البيانات المتعلقة بها أن يخرجها من السفينة في مكان الشحن أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكور مع عدم الإخلال بما يستحق من تعويض، وإذا تبين وجود البضائع المذكورة أثناء السفر جاز للريان الأمر بإلقتها في البحر إذا كان من شأنها إحداث أضرار للسفينة أو للبضائع المشحونة فيها أو كان نقلها يستلزم دفع غرامات أو مصروفات تزيد على قيمتها أو كان بيعها أو تصديرها ممنوعاً^(١).

وعليه يتضح أن القانون المصري يفرض الفحص المادي للبضائع قبل شحنها وحتى بعد شحنها في السفينة وأثناء الإبحار، ويجوز التصرف فيها سواء في ميناء الشحن أو أثناء الإبحار.

[١٩] وفي هذا الإطار جاء بقواعد روتردام ٢٠٠٨ في المادة ١٥ بأن للناقل أن يرفض تسلم البضائع أو تحميلها، كما يجوز له اتخاذ ما يراه معقولاً من تدابير أخرى بما في ذلك تفريغ البضائع أو إتلافها أو إبطال أذاها، إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات

(١) المادة ٢٠٨ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

أو البيئة أو يبدو من المعقول أنها يحتمل أن تصبح كذلك أثناء مدة مسئولية الناقل.

كما يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحى ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولاً للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك^(١).

[٢٠] ٢. الفحص الإلكتروني:

أدى التطور العلمي الحديث إلى تطور المعاملات والعمليات التجارية على مستوى العالم، وأصبح النقل البحري للبضائع يتم من خلال سفن الحاويات والناقلات، ونقل البضائع بالحاويات^(٢) تحول دون إطلاع الناقل على محتوى البضائع نظراً لأنها محكمة الغلق وتحتاج إلى بعض الوقت لفتحها، كما تحمل السفينة عدد كبير من الحاويات مما يجعل من الصعب عملياً قيام الناقل أو من يمثله بفتح كل الحاويات ومعرفة ما بها، وهذا الأمر جعل الحاويات وسيلة لتهرب البضائع غير المشروعة مثل الأسلحة والمخدرات والاتجار بالبشر، وفقاً لما جاء بتقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها ٩٣^(٣).

(١) المادة ١٦ من قواعد روتردام ٢٠٠٨.

(٢) الحاويات les conteneurs هي وسيلة تغليف متينة وسميكة ومغلقة بإحكام لتحمل الصدمات وتحمي البضائع من السرقة، وتخضع الحاويات للاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات: Convention For Safe Containers (CSC) لعام ١٩٧٢، راجع د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٣٣ : ١٣٤.

وتعد الحاويات من أشكال التغليف emballage راجع د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٥ & p. cit., Ebénézer Kenguep, op. cit., p. 27.

(٣) راجع تقرير اللجنة الصادر في ٩ يونيو ٢٠١٤ بالوثيقة رقم USC93/22 على الموقع: www.unece.org

[٢١] وإزاء خطورة نقل البضائع بالحاويات وفي ظل زيادة العمليات الإرهابية والقرصنة البحرية والمنازعات الإقليمية وعمليات الهجرة غير المشروعة، وضع الاتحاد الأوروبي معايير مشتركة لتحليل المخاطر الأمنية قبل وصول البضائع وضرورة قيام التجار بالإعلان الإلزامي الإلكتروني المسبق عن البيانات الأمنية المناسبة عن البضائع وذلك من أول يناير ٢٠١١^(١).

ولتفادي كل تلك المخاطر أصبح فحص البضائع يتم بوسائل تكنولوجية حديثة بحيث تعطي صورة واضحة عن محتويات الحاويات دون فتحها عن طريق إظهارها عبر شاشات تلفزيونية والاسكانر le scanner وجهاز الكشف الإشعاعي (الاندوسكوب)، وأصبحت الموانئ في الدول المتقدمة تستخدم الفحص الإلكتروني لفحص البضائع لتفادي المخاطر الأمنية، إلا أن المشكلة لازالت موجودة لعدم الأخذ بالفحص الإلكتروني في موانئ الدول النامية نظراً للتكلفة المالية التي يتطلبها الأخذ بهذا النظام. [٢٢] وهذا الأمر دعى الولايات المتحدة لإصدار قانون *commission*

act of 2007 يتيح من يوليو ٢٠١٢ إجراء مسح بنسبة ١٠٠٪ لجميع حاويات البضائع قبل تحميلها في ميناء أجنبي، وتم تأجيل تنفيذ القانون إلى يوليو ٢٠١٤ بطلب من وزير الأمن الوطني فيما يتعلق بشرط مسح الحاويات للبضائع المتجهة إلى الولايات المتحدة بنسبة ١٠٠٪، وفي عام ٢٠١٤ قرر وزير الأمن الوطني تمديد الأجل لسنتين وأشار إلى أن الظروف الدولية والماسحات الضوئية لرصد الحاويات الواردة إلى الولايات المتحدة والبالغ عددها ١٢ مليون حاوية كل سنة لا يمكن شراؤها أو استخدامها أو تشغيلها في موانئ خارج الولايات المتحدة لأن الموانئ الأجنبية تعوزها

(1) Review of Maritime Transport 2014, p. 95, www.unctad.org/rmt

المواصفات الفنية والمادية لتشغيل ذلك، خاصة وأن هذا الإجراء يتطلب تنفيذه ١٦ بليون دولار^(١).

وجاء بتقرير المنظمة العالمية للجمارك OMD^(٢) السنوي لعام ٢٠١٤ أن المنظمة بدأت في ٢٠٠٤ بالتعاون مع مكتب الأمم المتحدة للمخدرات والجريمة ONUDC^(٣)، برنامج رقابة الحاويات PCC^(٤) ويهدف إلى مساعدة الدول في رقابة الحاويات التي تستخدم في التجارة غير المشروعة من خلال الفحص التكنولوجي للحاويات في الموانئ والمطارات ومكافحة التجارة غير المشروعة^(٥).

المبحث الثاني

الأحكام القانونية لفحص الناقل البحري للبضائع

[٢٣] تخضع عملية فحص البضائع التي يتم نقلها بالبحر لعدة أحكام قانونية، فبين من خلال هذا المبحث الأساس القانوني لفحص الناقل البحري للبضائع، ثم نوضح دور الشاحن في تنفيذ فحص البضائع، وأخيراً نوضح قيام الناقل بتنفيذ فحص البضائع، وذلك في الفروع الثلاثة التالية.

الفرع الأول

الأساس القانوني لفحص الناقل البحري للبضائع

١٢٤١ لا يوجد نص صريح سواء في قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، أو في قواعد روتردام ٢٠٠٨ يوضح التزام الناقل

(1) Review of Maritime Transport 2014, pp. 95: 96, www.unctad.org/rmt

(2) اختصاراً لـ Organisation Mondiale des Douanes

(3) بالفرنسية اختصاراً لـ Office des Nations Unies Contre la

United Nations Office on Drugs and Crime واختصاراً لـ Drogue et le Crime وبالإنجليزية UNODC اختصاراً لـ

(4) اختصاراً لـ Programme de Contrôle des conteneurs

(5) راجع التقرير السنوي ٢٠١٤ "برنامج مراقبة الحاويات"، ص ٣٩، على الموقع: www.wcoomd.org/en/topics/enforcement

بفحص البضائع ، ولكن الفقه والقضاء أرسى الأساس القانوني لفحص الناقل البحري للبضائع ، وذلك ما سوف نوضحه في النقاط التالية.
[٢٥] أولاً: رأي الفقه في الأساس القانوني لفحص الناقل البحري للبضائع:

ذهب معظم الفقه إن لم يكن جلهم إلى أن عملية فحص الناقل البحري للبضائع تندرج ضمن عملية استلام البضائع والتي يلتزم بها الناقل وفقاً لعقد النقل ، وفيما يلي نعرض لآراء بعض الفقهاء.
فجاء أن الناقل يلتزم باستلام *réception*^(١) البضاعة ومعرفتها، ويتم الاستلام بفحص مستندات البضاعة لمعرفة مما تكون والتحقق *vérification* من كميتها وفقاً للمستندات ووضع العلامات المميزة عليها لتمييزها عن غيرها من البضائع ، والاستلام يقتضي التأكد من التغليف *emballage* والوزن والعلامات وأن وصف البضاعة في سند الشحن يطابق الاستلام^(٢).

وذكر آخريين أن التزام الناقل باستلام البضائع من الشاحن في الزمان والمكان المحددين في العقد سواء من على رصيف ميناء القيام أو من مخازن الشاحن وفقاً للعرف ، يعطي الحق للناقل في التحقق من البضاعة وفحصها والتأكد من مطابقتها للمواصفات المعلنة من جانب الشاحن ، والاستلام عمل مادي يتطلب التحقق من التغليف والعلامات التي على الطرود وعددها ووزنها أو حجمها^(٣).

[٢٦] وقال آخر أن قبول الناقل لسند الشحن بما يحتويه من بيانات خاصة بالبضائع يعني أنه تحقق من مضمون الحاوية وصحة البيانات^(٤).

(١) أو *recevoir*

(2) Abderazzak Elhaddad, op. cit., pp. 37:38.

(٣) أ. علي محمد خليفة: مرجع سابق ، ص ٢٩ : ٣١ & د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق ، ص ص ١١٩ ، ١٩٧.

(٤) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق ، ص ١٤٧.

كما جاء أن الأصل قيام الناقل باستلام الحاوية من مخازن الشاحن وشحنها على سفينته وتفريغها في ميناء الوصول، وهو ما يعطي الحق له في التحقق من صحة بيانات الشاحن ومطابقتها للبضائع، إلا أنها مهمة صعبة عملياً لعامل الوقت واحتمال تأخر السفينة عن السفر^(١)، وذكر آخرين أن الشاحن يتولى تقديم بيانات متعلقة بالبضاعة مثل نوعها وعدد طرودها ووزنها أو كميتها، ويتعين على الناقل أن يتحقق من هذه البيانات قبل تضمينها سند الشحن لأنه ملزم بتسليمها بالحالة التي تلقاها بها، فإذا لم يتم الناقل بالتحقق من صحة بيانات الشاحن وظهر نقص في البضاعة عند التسليم كان مقصراً وتحمل تبعه التقصير^(٢).

وجاء أن للناقل التحقق من صحة البيان ومطابقته للبضائع لأنه المستول عن تسليمها وفقاً لسند الشحن، وفي الواقع العملي قد لا يتوافر للناقل القدرة على فحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها، خاصة أن عملية الشحن لا بد أن تتم بسرعة لكي لا تبقى البضاعة أسيرة الرصيف وتتأخر السفينة عن السفر^(٣).

وذكر آخر أن التزام الناقل باستلام البضاعة من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما، ويجب عليه مراجعة بيانات البضاعة أثناء استلامها للتحقق من أنها تتطابق مع البيانات الواردة في عقد النقل وسند الشحن، فإذا وجد أنها غير متطابقة كان عليه الامتناع عن الاستلام أو كتابة

(١) د. شيهاب عينونه: مرجع سابق.

(٢) د. فاروق ملش: النقل المتعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، توزيع منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة ١٩٩٦، ص ٢٠٢ & ٢٠٣ د. مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، سنة ١٩٩٥، ص ٢٦١.

(٣) أ. محمد سامر عاشور: البيوع البحرية، متاح على موقع الموسوعة العربية، بدون تاريخ، على الموقع: www.arab-ency.com/_details.law

تحفظات في سند الشحن^(١)، وجاء أن الالتزام باستلام البضاعة يقتضي التحقق منها *véifier* ومطابقتها *conformité* للبيانات بسند الشحن^(٢). وبذلك يتضح أنه لا خلاف في الفقه على أن فحص البضائع في النقل البحري الدولي مرتبط بالالتزام الناقل باستلام البضائع، وهو التزام قانوني ناشئ عن عقد النقل مع الشاحن.

٢٧] ثانياً: رأي القضاء في الأساس القانوني لفحص الناقل

للبيضائع:

ذهب القضاء المصري والفرنسي إلى أن عملية فحص البضائع مرتبطة بتنفيذ الناقل لالتزامه بالاستلام من الشاحن، وفي هذا قضت محكمة النقض المصرية أن عبء إثبات جدية أسباب الشك في صحة بيانات الشاحن أو عدم توافر الوسائل الكافية للتحقق منها، يقع على عاتق الناقل باعتباره الملتزم باستلام البضاعة وأخذها في عهده وعليه أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند الشحن متضمناً البيانات المعتادة عن البضاعة، فإذا توافر لديه الشك في عدم مطابقتها للبيضائع المسلمة فعليه التحفظ بسند الشحن تدليلاً على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة إليه، فإذا عجز الناقل عن هذا الإثبات تعين عدم التعويل على هذا التحفظ^(٣). وفي حكم آخر لمحكمة النقض المصرية قضت بأن عبء إثبات أسباب جدية الشك في صحة بيانات الشحن أو عدم كفاية وسائل التحقق من

(١) د. عصام حنفي محمود: مرجع سابق.

(2) Younes Zbir, la responsabilité du transporteur maritime, sur le site, www.memoireonline.com/02/10/3199

(٣) طعن رقم ٣٠٥ لسنة ٣٢ق، جلسة ١/٢٤/١٩٦٧، السنة ١٨، العدد الأول، ص ١٧٧ & طعن رقم ١٤٥ لسنة ٣٨ق، جلسة ٤/١٧/١٩٧٣، السنة ٢٤، العدد الثاني، ص ٦١٧، راجع الأحكام بموقع حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية عن سند الشحن في قضاء النقض، في ١٦ مايو ٢٠٠٩، متاح على الموقع: helmylawyers.blogspot.com/2009/05

صحة تلك البيانات يقع على عاتق الناقل ، فإن عجز عن هذا الإثبات تعين عدم التعويل على تحفظه ، ويعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها ما لم يقدم الدليل على خلاف ذلك^(١).

وفي حكم محكمة استئناف القاهرة جاء أن المحكمة ترى نفسها في غير حاجة لبحث ما إذا كانت الشركة الناقلة قد قامت بوزن الحديد فعلاً أو لم تقم بذلك من عدم وزنه عند تسليمه لمخازنها بالإسكندرية لإيداعه بها إلى حين نقله للقاهرة ، وكذا عدم الوزن عند النقل للقاهرة أو عند التسليم للمخازن بالقاهرة يعتبر من ضروب الإهمال الجسيمة التي لا يصح أن تقع من شركة تقوم بعملية من عمليات المرافق العامة ولا يحل لها أن تتخذ من إهمالها الذي تقتضيه عمداً أو من غير عمد وسيلة لدرء المسؤولية عن نفسها وترك أموال الناس عرضة للضياع أو السرقة من غمالبها أو من غير عمالبها وإباحة مثل هذا العذر ينطوي على معاونة على الفرار من المسؤولية وهو غير جائز ، وإذا كان أمناء النقل يريدون بتقصيرهم أن يفروا من أول واجب يفرضه القانون عليهم وهو توصيل البضاعة سليمة كاملة فعلام الأجر الذي يحصلونه ، وأن ما يقال من استحالة الوزن عملياً نظراً لضخامة الكميات التي تتولى شركات النقل إيداعها مخازنها أو نقلها إلى مختلف الجهات لا يحول دون توقيع المسؤولية التي رتبها القانون وفرضها على أمناء النقل وعلى النقيض من ذلك فكثرة العمل توجب التنظيم وتستدعي اليقظة والانتباه حفظاً لأموال الناس وإنفاذاً للقانون ، وأن ما تقوله الشركة الناقلة من أنها قد اعتمدت هذا الوزن حسب إقرار الشاحن لا بحسب الحقيقة والواقع لا يغير من الأمر شيئاً وكان لزاماً عليها إذا هي أرادت تجنب المسؤولية أن تقوم بوزنه حتى تستبين حقيقة الأمر ، أما وأنها

(١) طعن رقم ١٢٤ لسنة ٢٥ق ، جلسة ١١/٢/١٩٦٠ ، ش ١١ ، ص ١٢٧ ، راجع موقع حلمي للمحاماة: helmylawyers.blogspot.com/2009/05

لم تفعل فلا تلومن إلا نفسها ولا تلومن إلا هذه الخطة الخاطئة التي تسير عليها ظناً منها أنها تجعلها بمنأى عن حكم القانون الذي لا يحل لأحد أن يتخذ من إهماله وتقصيره وسيلة للإفلات من المسؤولية^(١).

وحكم محكمة الاستئناف وإن كان يتعلق بالنقل البري إلا أن نفس القواعد تطبق في النقل البحري، وفيه يتضح أن عدم قيام الشركة الناقلة بوزن الحديد يعد تقصيراً منها تتحمل مسؤوليته وكان عليها إذا هي أرادت تجنب المسؤولية أن تقوم بوزنه حتى تستبين حقيقة الأمر.

وفي فرنسا استقر القضاء على أن الناقل البحري ملتزم بفحص المحتوى للبضائع^(٢)، كما جاء في حكم آخر أن الناقل يلتزم بالتحقق من البضائع الخطرة وتغليفها لأنه يتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضائع من هلاك أو تلف منذ إصداره سند الشحن حتى التسليم في ميناء التفريغ^(٣).

كما جاء في حكم محكمة النقض الفرنسية في ٢٤ أكتوبر ١٩٩٥ أن التزام الناقل بفحص examen البضائع في الحاويات وغياب التحفظات Réserves على شحن البضائع وسند الشحن عند استلام البضائع بحمله المسؤولية عن التلف الذي يصيب البضائع^(٤).

وفي حكم آخر لمحكمة النقض الفرنسية في ٢٤ مارس ٢٠٠٩ جاء أن الناقل البحري في حالة نقل البضائع بالحاويات يجب عليه معرفة البضاعة

(١) حكم محكمة استئناف القاهرة، الدائرة التجارية الأولى في ١٦/٦/١٩٥٢، رقم ٣٤٤ لسنة ٦٨ ق، راجع القاعدة رقم ٣٥٩ لدى أ. عبدالمعين لظفي جمعه: موسوعة القضاء في المواد التجارية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، سنة ١٩٦٧، ص ١٦١ : ١٦٢.

(2) Cass. Com, 7 Avril 2004, N02-17494, sur le site, legifrance.gouv.fr

(3) CA de versailles, 5 Avril 2001, N de RG: 1998-3815, sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(4) Cass. Com, 24 Octobre 1995, N94-11275, sur le site, www.legifrance.gouv.fr

والتحقق *la vérification* من البضاعة ويتحمل المسؤولية عن ذلك^(١).

وعليه لا يوجد خلاف في الفقه والقضاء على أن فحص البضائع يتم بناء على التزام الناقل باستلام البضائع من الشاحن.

الفرع الثاني

دور الشاحن في فحص الناقل للبضائع

[٢٨] سبق الذكر أن من عناصر فحص البضائع مرحلة الفحص المستندي، ويتم ذلك بموجب المستندات التي يقوم بتقديمها الشاحن إلى الناقل، كما أن الفحص المادي والالكتروني يتم على البضاعة الموجودة بناء على تسليم من الشاحن، وعلى ذلك فإن دور الشاحن في فحص البضائع يتم من خلال تقديم الأوراق والمستندات المتعلقة بالبضاعة، وقيامه بتسليم البضاعة، وهو ما نوضحه أكثر في النقاط التالية.

[٢٩] أولاً: تقديم الشاحن للمستندات والمعلومات:

تبدأ عملية فحص البضائع بتقديم الشاحن للمستندات والمعلومات المتعلقة بالبضائع التي سيتم شحنها على السفينة، وهذا ما أكد عليه تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها ٩٣ في ٩ يونيو ٢٠١٤ أن الشاحن مسئول عن ضمان تسليم جميع المستندات وأنها صحيحة وأن يتم تسليمها إلى الناقل قبل بدء النقل^(٢).

كما جاء بذات التقرير سالف الذكر أن الشاحن مسئول عن توفير المعلومات للناقل بوصف كامل للبضاعة وتحديد الكتلة الإجمالية، وعليه إبلاغ الكتلة الإجمالية بعد التحقق منها إلى الناقل، وفي حالة البضائع

(1) Cass. Com, 24 Mars 2009, N08-11589, sur le site, legifrance.gouv.fr

(٢) راجع الوثيقة رقم MSC93/22 والخاص بتقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها ٩٣ في ٩ يونيو ٢٠١٤ وهذه اللجنة منبثقة عن المنظمة البحرية الدولية، راجع ص ٤٨، بالتقرير على الموقع: www.unece.org

الخطرة يتم إرسال مستند النقل وشهادة التوصيف إلى الناقل قبل بلده
النقل، وحالة السلع التي يتعين ضبط ذريعة حزارتها وتدوينها في مستند
الشحن، وإبلاغ الناقل بأي خصائص غير مألوفة للبضاعة وأن بينان
البضائع المحملة بدقة وإرسال تعليمات الشحن إلى الناقل في الوقت المحدد
وأنه سيتم الإبلاغ عن معلومات الحمولة ووصف الطرود وفي حالة
الحوادث ذكر الكتلة الإجمالية بعد التحقق منها^(١).

وهذا الأمر أكد عليه قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة
١٩٩٠ في المادة ٥٠٥٠٢ بأن يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع
عند تسليمها إلى الناقل، وتفيد هذه البيانات في مستند الشحن، وإذا كانت
البضاعة خطيرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار أو يجب على الشاحن أن
يخطر الناقل بذلك^(٢).

كما جاء بالمادة ٢٩ من قواعد روتردام ٢٠٠٨ بأن يزود الشاحن الناقل
في الوقت المناسب بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات
التي تكون ضرورية لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة، كما يجب على
الشاحن إبلاغ الناقل بخطورة البضائع في وقت مناسب قبل تسليمها وفقاً
للمادة ٣٢ من قواعد روتردام ٢٠٠٨.

[٣٠] ثانياً: تسليم الشاحن للبضاعة: أصدر المراسم التي توضح تسليم البضائع
لن يتم فحص البضاعة دون إتاحتها وتسليمها للناقل، واستلام الناقل
يمثل الجانب الآخر من تنفيذ الشاحن لالتزامه بتسليم البضاعة، وهذا ما
نصت عليه المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة
١٩٩٠ بأن على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق
عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن، وجاء بالمادة

(١) راجع تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها ٩٣ سالف الذكر، ص ١٨ :

(٢) ١٩، على الموقع: www.unece.org

(٢) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٤٦.

٢٧ من قواعد روتردام ٢٠٠٨ بأن يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وفي أي حال يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وعندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتثبيت وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو في العربة على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

وعليه يتضح أن الخطوة الأولى في فحص البضائع هو قيام الشاحن بتسليم المستندات الخاصة بالبضاعة وتسليم البضاعة ذاتها محل عقد النقل حتى يستطيع الناقل القيام بعملية الفحص بعناصرها المختلفة.

الفرع الثالث

التزام الناقل بفحص البضائع

٣١١] أولاً: التزام الناقل أو ممثله بفحص البضائع:

بداية يقع على عاتق الناقل البحري التزام بفحص البضائع التي تسلم إليه، ولا يشترط أن يقوم الناقل البحري بهذا الالتزام بنفسه، فيجوز غيره أن يتولى نيابة عنه القيام بذلك، ففي المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ يقوم الناقل أو من ينوب عنه بالتوقيع على النسخة المسلمة من سند الشحن للشاحن، كما يقوم الريان "أحد التابعين للناقل" بالتأكد من صحة بيانات البضاعة، فإذا تبين له عدم صحة البيانات جاز له إخراجها من السفينة أو إبقاؤها فيها ونقلها بأجرة تعادل ما يدفع للبضائع من نوعها وفق ما جاء بالمادة ٢٠٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

وفي قواعد روتردام ٢٠٠٨ جاء بالمادة ١٨ أن الناقل مسئول عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها أي طرف منفذ أو ريان السفينة أو طاقمها أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد

النقل متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

كما جاء بالمادة ١٩ من قواعد روتردام ٢٠٠٨ بأن الطرف المنفذ البحري يتحمل الواجبات والمسئوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية وله الحق في أن تنطبق عليه الدفع وحدود المسئولية المنطبقة على الناقل إذا تسلم البضائع بفرض نقلها أو سلم البضائع في دولة متعاقدة.

وعليه يتضح أن الالتزام بفحص البضائع يقع بحسب الأصل على الناقل، ويجوز لمن ينوب عنه أن يتولى الفحص سواء كان ريان السفينة أو غيره مثل الطرف المنفذ الذي يتولى القيام بأعمال وواجبات الناقل، ويتحمل الناقل المسئولية عن تقصير من يقوم بواجباته وفقاً لعقد النقل البحري.

[٣٢] ثانياً: التأكد من صحة المستندات:

تتم عملية فحص البضائع من جانب الناقل أو من ينوب عنه مثل الريان أو الطرف المنفذ partie exécutante أو غيرهم، ويتم الفحص أولاً بالتأكد من صحة البيانات والمستندات التي يقدمها الشاحن عند تسليم البضائع للناقل وفقاً للمادة ١/٢٠٥ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، ويكون الشاحن مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير وفق ما جاء بالمادة ٢٠٦ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

وفي قواعد روتردام ٢٠٠٨ يلتزم الشاحن بتوفير المعلومات والمستندات والتعليمات للناقل في الوقت المناسب وفق ما جاء بالمادة ٢٩ من القواعد، ويكون تزويد الشاحن للناقل بالمعلومات الصحيحة اللازمة لإعداد تفاصيل العقد وإصدار مستندات النقل أو سجلات النقل الالكترونية

ويتكفل الشاحن بصحة المعلومات التي يوفرها، ويتحمل التعويض عما
ينتج عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر وفق ما جاء
بالمادة ٣١ من قواعد روتردام ٢٠٠٨، وفي هذا قضت محكمة النقض
المصرية أن المادة الثالثة من معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن
فرضت على الناقل ضرورة التحقق من البيانات التي يقدمها الشاحن فإذا
لم يتم الناقل بالتحقق من صحة هذه البيانات أو أقرها دون أي تحفظ منه
فلا يقبل منه أي إثبات عكسي^(١).

[٣٣] ثالثاً: التأكيد من مطابقة البضائع للمستندات: المطابقة في عقد البيع
الدولي للبضائع تعني اتفاق المبيع المسلم من حيث كميته ومواصفاته
وخصائصه مع اتفاق الطرفين^(٢)، وبالمقاييس في عقد النقل الدولي للبضائع
نقول أن المطابقة تعني اتفاق حالة البضائع من حيث كميته ومواصفاتها
مع البيانات الواردة بأوراق الشحن.

وللتأكد من مطابقة البضائع للمستندات قد يقتضي الأمر من الناقل أو
من يمثله معاينة البضاعة والتأكد من حالتها وتحملها لظروف النقل حتى
تصل بنهاية الرحلة سليمة وخالية من أي عيوب قد تصيبها، وعادة ما تتم
المعاينة الظاهرية للبضائع خاصة إذا كانت منقولة عبر الحاويات، فلا يمكن
عملياً فتح كافة الطرود المشحونة للتأكد من سلامتها وتحملها لظروف
النقل البحري، وإنما جرى العمل على التأكيد من كمية البضاعة ووزنها
ومطابقة ذلك مع المستندات المقدمة من الشاحن.

ويذكر بسند الشحن صفات البضاعة وعلى الأخص طبيعتها وعدد
الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوع عليها وحالتها

(١) الطعن رقم ٢٤٥ لسنة ٣٠ق، جلسة ١٤/١٢/١٩٦٥، س ١٦، ص ١٢٤٩،
الحكم رقم ١٠٣ في مجموعة أحكام سند الشحن في قضاء النقض لدى حلمي
للمحاماة والاستشارات القانونية، على الموقع:
helmylawyers.blogspot.com/2009/05/blog
(٢) د. رضا عبيد: القانون التجاري، الطبعة الخامسة، سنة ١٩٨٤، ص ١٥١.

الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها "الحاويات" وفق ما جاء بالمادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، وهذه البيانات يذكرها الشاحن، وللناقل أن يتأكد من صحة ومطابقة البيانات على أرض الواقع حيث يتحمل المسؤولية عن سلامة البضائع وفقاً للحالة التي تم التسليم بها، كما يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة^(١)، كما يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسليم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين تسليمها في ميناء التفريغ^(٢).

وقبول الناقل لسند الشحن بما يحتويه من بيانات خاصة بالبضائع يعني أنه تحقق من مضمون الحاوية وصحة البيانات^(٣)، وإذا أصدر الناقل سند الشحن كانت قرينة على تسلم البضاعة بالحاوية وللناقل حق التحقق من صحة بيانات الشاحن ومطابقتها للبضائع، إلا أنها مهمة صعبة عملياً لعامل الوقت واحتمال تأخر السفينة عن السفر^(٤)، وجاء أن التزام الناقل باستلام البضائع يتطلب التحقق من التغليف والعلامات التي على الطرود وعددها ووزنها^(٥).

ولإي هذا أشارت المادة ٣٦ من قواعد روتردام ٢٠٠٨ بإدراج وصف للبضائع في مستند النقل "سند الشحن" وعدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع ووزنها، وبيان بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين عندما يتسلمها الناقل أو الطرف المنفذ بغية نقلها، ويقصد بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين كما جاء بالفقرة الرابعة لذات المادة هي التفقد الخارجي المعقول

(١) المادة ٢/٢١٥ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٢) المادة ١/٢٢٧ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٣) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٤٧.

(٤) د. شيهاب عينونه: مرجع سابق.

(٥) أ. محمد علي خليفة: مرجع سابق، ص ٢٩.

للبيضائع وهي مرزومة وقمما يستلمها الشاحن إلى الناقل أو الطرف المنفذ، وأي نفقة إضافية يقوم به الناقل أو الطرف المنفذ فعلياً قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، وهو ما يعني قيام الناقل أو من يمثله سواء كان الزبائن أو الطرف المنفذ بالمعاينة الظاهرية للبيضائع والتأكد من حالتها وفق ما جاء بمستندات الشحن المرفقة من المادة ٢٠١ من قواعد التجارة الدولية.

المبحث الثالث

من حيث بدأت المادة في الفقرة الرابعة بالربط بين الناقل والبيضائع، فإنها تدل على أن

تحفظ الناقل البحري على فحص البضائع

[٣٤] إذا كان الأصل أن يقوم الناقل أو من يمثله بفحص البضائع، إلا أن الواقع العملي يجعل من الصعب تنفيذ هذا الالتزام لأن التحقق من حالة البضائع يأخذ الكثير من الوقت وقد يؤدي إلى ضرر بالبضائع واحتمال سرقتها أو تأخر السفينة عن القيام برحلتها، وفي نفس الوقت يتحمل الناقل المسؤولية عن البضائع التي يستلمها وقد تكون البضائع المشحونة معيبة، ولا تتحمل ظروف الرحلة البحرية مما يؤدي إلى ظهور عيوب بها عند تسليمها في ميناء التفريغ، وهو ما يحمل الناقل مسؤولية شيء لم يكن من المفروض تحمله نتيجة عدم تيسير التحقق ومطابقة البضائع التي يتسلمها، لذا ظهر ما يسمى بالتحفظ على سند الشحن لدرء المسؤولية عن العيوب التي تظهر بالبضائع نتيجة عدم التمكن من فحصها. فهل مثل هذه التحفظات جائزة من الناحية القانونية وإذا كان كذلك فهل يؤثر ذلك على حدود مسؤولية الناقل عن البضائع ويؤثر على سند الشحن، ذلك ما سوف نوضحه تفصيلاً من خلال الفروع الثلاثة التالية، في الفرع الأول نتكلم عن مدى جواز التحفظ على فحص البضائع، وفي الفرع الثاني نتكلم عن أثر التحفظ على مسؤولية الناقل، وفي الفرع الثالث نتكلم عن أثر التحفظ على سند الشحن.

الفرع الأول مدى جواز تحفظ الناقل على فحص البضائع

[٣٥] يجمع الفقه على صعوبة فحص البضائع والتحقق من حالتها^(١)، خاصة في حالة نقل البضائع بالحاوية والتي تعد وسيلة تغليف من نوع جديد وهي أداة مستقلة عن السفينة وقابلة للاستخدام المتكرر وهي متينة وسميكة ومغلقة بإحكام لتتحمل الصدمات وتحمي البضائع من السرقة إلا أنها تحول دون إطلاع الناقل على محتوياتها^(٢)، وتتمتع الحاويات بأهمية كبيرة حالياً فقد بلغت نسبة البضائع المنقولة في سفن الحاويات حوالي ٧٠٪ من نسبة البضائع المنقولة بجرأ^(٣).

ولإزاء صعوبة فحص البضائع عملياً ظهر ما يعرف بالتحفظات réserves على سندات الشحن، وفيما يلي نبين مفهوم التحفظ وراي الفقه والقضاء في الأخذ بالتحفظات وموقف القانون المصري وقواعد روتردام ٢٠٠٨ بشأن التحفظات.

[٣٦] أولاً: مفهوم التحفظ على سند الشحن:

يقصد بالتحفظ كل عبارة تدرج بسند الشحن وتكون مناقضة للبيانات التي ذكرها الشاحن^(٤)، ويفهم منها الغير أن البيانات التي وردت بسند الشحن لم يتحقق الناقل من صحتها^(٥).

(١) د. عصام حنفي محمود: مرجع سابق & د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٤٧ & د. شيهاب عينونه: مرجع سابق & أ. محمد سامر عاشور: مرجع سابق & د. فاروق ملش: مرجع سابق، ص ٢٠٣ & د. مصطفى كامل طه: مرجع سابق، ص ٢٦١.

(٢) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٣٣ : ١٣٤ & د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٥.

(٣) تقرير ٢٠١٤ عن النقل البحري الصادر عن الاونكتاد، ص ٥، على الموقع: www.unctad.org/rmt

(٤) أ. مدحت عباس خلوصي: السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر بالإسكندرية، سنة ١٩٩٩، ص ٣٩٨.

(٥) د. مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص ٢٦١.

والتحفظ يعد شرط *la clause* يحق للناقل التمسك به حال عدم تمكنه من فحص البضائع والتأكد من صحة البيانات التي ذكرها الشاحن في سند الشحن، وعلى الناقل إثبات عدم تحققه من حالة البضاعة وبياناتها من خلال التحفظ أو الشرط كما ذكر الفقه^(١).

والتحفظ على سند الشحن عادة ما يأتي في صيغة عبارات متداولة في العرف البحري، مثل عبارة *said to contain* "وفقاً لما يدعيه الشاحن أو يقال أن المحتوى ويطلق عليها اختصاراً *STC*"^(٢)، ومضمونها الجهل بالمحتوى سواء من حيث طبيعة البضاعة أو عددها أو حجمها، ويوجد عبارات أخرى *said to weight* "يقال أن الوزن" يطلق عليها اختصاراً *STW* ومضمونها الجهل بوزن البضاعة، وعبارة *Said to be* "حسب إقرار الشاحن"^(٣).

(١) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٣٤ & أ. مدحت عباس

خلوصي: مرجع سابق، ص ٣٩٨ &

Olivier Cachard, *la clause said to contain et trafic conteneurisé*, n3, sur le site, www.lexmaritima.net/lex & Didier Picon, *l'absence de faute du transporteur maritime de marchandises*, sur le site, www.memoireonline.com/07/12/6036 & Erwan Briant, Mohé Jezequel, *la responsabilité du transporteur maritime face à la conteneurisation, vers une solution contractuelle avec la clause "said to contain"?*, le Juin 2015, sur le site, www.lepetitjuriste.fr/droit-maritime

(٢) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٤٤ & د. صلاح محمد المقدم: تنازع

القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة، الدار الجامعية، بدون

سنة، ص ٢٥٨ & د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٢١٣ &

Abderazzak Elhaddad, *op. cit.*, p. 72 & Olivier Cachard, *op. cit.*, n2 et n4 & Jean - Pierre Beurier, *droits maritimes*, Dalloz, éd, 2006, n345.33, p.322.

(٣) د. صلاح محمد المقدم: المرجع السابق، ص ٢٥٨ & د. مختار السويقي:

مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة

الخامسة، سنة ١٩٩٣، ص ١٦٤ & د. فاروق ملش: مرجع سابق، ص ٢٠٣

بالبهامش & Olivier Cachard, *la clause "said to contain"*,

[٣٧] ثانياً: رأي الفقه في الأخذ بتحفيز الناقل على فحص البضائع:

يرى الفقه وجود إشكالية في إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة لكلا من الشاحن والناقلين، فمصلحة الشاحن أن يقبل الناقلين بضاعتهم كما وردت بياناتها في سندات الشحن دون تحفظات عليها، فرغبتهم الحصول على سندات شحن نظيفة خالية من التحفظات يحمل الناقل المسئولية عن هلاك أو تلف البضاعة منذ توقيعه على سند الشحن دون تحفظ، كما يعطي للشاحن حق التصرف في البضاعة بإمكانية التظهير للغير على سند الشحن وهو ما يصبح معه السند قابلاً للتداول، كما يسمح للشاحن بإمكانية التعامل على السند في البنوك بالحصول على الضمانات المالية اللازمة^(١)، كما يعطي فرصة للشاحن المخادع بأن يخدع الناقل بتسليمه بضاعة تالفة وغير صالحة للنقل البحري فينقل مسئوليته عن ذلك إلى الناقل، كما يعطي فرصة للشاحن إذا تم النقل في حاويات أن يستخدم الحاويات في التهريب والتجارة غير المشروعة مستغلاً عدم قيام الناقل بفحص البضائع والتحقق منها بداعي توفير عامل الوقت أو عدم توافر الإمكانيات للقيام بذلك، وهو الأمر الذي يجعل السيادة التعاقدية للشاحن الذي يفرض على الناقل بيانات خاطئة أو غير صحيحة^(٢).

=de la pratique à la théorie (et non l' inverse),
Gazette de la chambre, n37, 2015, p. 1, sur le site,
www.arbitrage-maritime.org

- (١) أ. مدحت عباس خلوصي: مرجع سابق، ص ٣٩٧ & د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٢٨١ : ٢٨٢ & راجع الطعن رقم ٣٢٠ لسنة ٢٠١١، جلسة ١٩٦٦/٣/٢٢، ص ١٧، القاعدة رقم ١٠١ لدى حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض"، على الموقع: helmylawyers.blogspot.com/2009/05
- (٢) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٤٨ & أ. مدحت عباس خلوصي: مرجع سابق، ص ٣٩٧ & أ. علي محمد خليفة: مرجع سابق، ص ٣٢ & د. عصام حنفي محمود: مرجع سابق.

وعلى الجانب الآخر تمثل مصلحة الناقلين في التحفظ على سندات الشحن لأنهم غير متأكدين من طبيعة البضاعة ومدى سلامتها، وصلاحياتها للنقل البحري وعملها للظروف المناخية أثناء النقل، خاصة مع تحملهم المسؤولية منذ استلام البضاعة والتوقيع على سند الشحن يعد قرينة قاطعة على أن البيانات التي وردت بسند الشحن صحيحة بغض النظر عن الحالة الفعلية للبضاعة أو طبيعتها، وتصبح مسؤولية الناقل أكثر وضوحاً وتحققاً في حالة نقل البضائع بالخاويات المحكمة الغلق ولا يمكن الإطلاع على محتوياتها، وهو الأمر الذي قد يذهب فيه الناقل ضحية للشاحن إذا كانت بيانات سند الشحن غير صحيحة، لذا فإن الوضع المنطقي والعادل جواز الأخذ بالتحفظ في سند الشحن نتيجة لصعوبة القيام بالفحص والتحقق من حالة البضاعة، وهو الأمر الذي يحمي الناقل مما قد يتعرض له من ظلم وغبن من جانب الشاحن، وعليه ينتهي الفقه على جواز الأخذ بالتحفظات بسندات الشحن^(١).

[٢٨] ثالثاً: اتجاه القضاء في مسألة تحفظ الناقل على فحص البضائع:

ذهب القضاء المصري في عدة أحكام إلى جواز قيام الناقل بالتحفظ على سندات الشحن نتيجة عدم قيامه بفحص البضائع، فقضت محكمة النقض المصرية بأن مؤدى تطبيق معاهدة بروكسل لسندات الشحن بأن إثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائز في العلاقة بين الناقل والشاحن ولا يجوز إزاء من عداهما كالمرسل إليه، فإذا فرضت المعاهدة على الناقل في المادة الثالثة ضرورة التحقق من البيانات التي

(١) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٤٩. & د. عصام حفني محمود:

مرجع سابق & أ. مدحت عباس خلوصي: مرجع سابق، ص ٣٩٨ & د.

فاروق ملش: مرجع سابق، ص ٢٠٣ & د. مصطفى كمال طه: مرجع

سابق، ص ٢٦١ & د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٢٣١ &

Abderazzak Elhaddad, op. cit., p. 71 & Jean - Pierre
Beurier, op. cit., n345.33, p. 322.

يقدمها الشاحن فإذا لم يتم الناقل بالتحقق من صحة هذه البيانات أو أقرها دون تحفظ منه فلا يقبل منه أي إثبات عكسي في مواجهة المرسل إليه الذي اعتمد على هذه البيانات^(١).

كما جاء بأحكام أخرى لمحكمة النقض المصرية أن التحفظ الذي يدونه الناقل في سند الشحن تديلاً على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة إليه أو بصحة البيانات المدونة عنها بسند الشحن لا يعتد به ولا يكون له اعتبار في رفع مسؤوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليه إلا إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من ذلك، ويقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على ما جرى به قضاء محكمة النقض على عاتق الناقل فإذا عجز عن هذا الإثبات تعين عدم التعويل على هذا التحفظ^(٢).

كما جاء في حكم آخر أن التحفظ الذي يدرجه الناقل في سند الشحن تديلاً على جهله بصحة البيانات المدونة به والمتعلقة بالبضائع المسلمة إليه لا يعتد به ولا يسري أثره في رفع مسؤوليته عن فقد هذه البضائع إلا بالنسبة للبيان الذي أدرج التحفظ من أجله^(٣).

(١) الطعن رقم ٢٤٥ لسنة ٣٠ق، جلسة ١٤/١٢/١٩٦٥، س ١٦، ص ١٢٤٩، القاعدة رقم ١٠٣ في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض" بموقع حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية على الموقع: helmylawyers.blogspot.com/2009/05

(٢) الطعن رقم ٣٠٥ لسنة ٣٢ق، جلسة ٢٤/١/١٩٦٧، س ١٨، العدد الأول، ص ١٧٧ & الطعن رقم ١٤٥ لسنة ٣٨ق، جلسة ١٧/٤/١٩٧٣، س ٢٤، العدد الثاني، ص ٦١٧ & الطعن رقم ١٢٤ لسنة ٢٥ق، جلسة ١١/٢/١٩٦٠، س ١١، ص ١٢٧، راجع القاعدتين ٦٩، ١٢١ في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض" بموقع حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية، على الموقع: helmylawyers.blogspot.com/2009/05

(٣) الطعن رقم ١٠٢٦ لسنة ٥١ق، جلسة ٩/٢/١٩٨٧، س ٣٨، ع ١، ص ٢١٩، راجع القاعدة ٢٧ في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض" لدى =

وقضت محكمة استئناف القاهرة في ٢٣/٤/١٩٥٧ أن النص في بوالص الشحن على أن مقدار وزن البضاعة المبين فيها إنما كان بناء على تعريف الشاحن نفسه ومودى هذا أن تسليم البضاعة لأمين النقل قد تم على أساس هذا التعريف ودون حصول الوزن الفعلي للتحقق من صحته ، وإذا كانت بوليصة الشحن قد تضمنت شرطاً فحواه أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن وزن البضاعة طبقاً للبيانات التي أدلى بها الشاحن وتحت مسؤوليته وإنما يتحملها إذا ما تم وزنها فعلاً قبل النقل وارتضى الشاحن دفع نفقات الوزن مقدماً وهو ما لم يحدث فلا محل لمساءلة أمين النقل عن العجز المدعى به^(١).

وجاء بحكم محكمة النقض الفرنسية في ١٣ مارس ٢٠١٢ أن استلام الناقل للبضاعة بدون تحفظ يلزمه بالمسئولية عن الأضرار أو التلف بالبضاعة إذا جاءت تعليمات الشاحن بالحفاظ على البضاعة تحت درجة حرارة معينة^(٢).

كما قضت المحكمة في ٢٤ أكتوبر ١٩٩٥ أن التزام الناقل بفحص examen البضائع في الحاويات وغياب التحفظ على سند شحن البضائع عند استلام البضائع يحمله المسؤولية عن التلف الذي يصيبها أثناء النقل^(٣). ورفضت محكمة النقض الفرنسية بحكمها في ٢٩ يناير ١٩٨٠ شرط said to contain واعتبرته تحفظ غير كافي وبدون قيمة وإن الناقل

=حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية، علسى الموقع :
helmylawyers.blogspot.com/2009/05
د. أحمد حسني : قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، سنة
١٩٧٧ ، القاعدة ١٢٤ ، ص ١٣٧.

- (١) حكم استئناف القاهرة بملسة ١٩٥٧/٤/٢٣ رقم ٤١٠ لسنة ٧٣ق، القاعدة رقم ٤١٧ لدى أ. عبدالمعين لطفي جمعه : مرجع سابق ، ص ١٨٩.
(2) Cass. Com, 13 Mars 2012, N11-11578, sur le site, legifrance.gouv.fr
(3) Cass. Com, 24 Octobre 1995, N94-11275, sur le site, legifrance.gouv.fr

مستول عن العدد المذكور في الحاوية فإذا كان ناقصاً باله واحدة فهو مستول عن هذا النقصان^(١).

وعليه يتضح أن القضاء المصري والفرنسي أجازا بصحة التحفظ على سند الشحن بأسباب محددة وفي حالات معينة ولم يقبلا التحفظ بصورة مطلقة وعامة.

[٣٩] رابعاً: موقف القانون المصري من تحفظ الناقل على فحص البضائع:

أجاز قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في المادة ٢٠٥ للناقل إبداء تحفظاته على البيانات التي يقيدها الشاحن في سند الشحن إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن.

[٤٠] خامساً: تحفظ الناقل على فحص البضائع في قواعد روتردام ٢٠٠٨:

جاء بالمادة ٤٠ من قواعد روتردام ٢٠٠٨ أن للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٣٦ "تتعلق بوصف البضائع والعلامات الدالة للتعرف على البضائع وعدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع ووزن البضائع" لكي لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن إذا كان لدى الناقل علم فعلي بأن أياً من البيانات الجوهرية الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائفاً أو مضللاً أو كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن بياناً جوهرياً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني زائف أو مضلل "فحص مستندي"، وجاء بالفقرة الثانية للمادة ٤٠ من قواعد روتردام ٢٠٠٨ أنه يجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات المشار إليها في المادة ٣٦ لكي لا يتحمل المسؤولية عن صحة المعلومات التي قدمها الشاحن.

ويجوز للناقل أن يتحفظ على المعلومات إذا سلمت البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها إذا لم يكن لدى

(1) Cass. Com, 29 Janvier 1980, N77-14923, sur le site, legifrance.gouv.fr

الناقل وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من المعلومات التي قدمها الشاحن، ويجوز له في هذه الحالة أن يبين المعلومات التي تعذر عليه التحقق منها، أو كانت لدى الناقل أسباب وجيهة للاعتقاد بأن المعلومات التي قدمها الشاحن غير صحيحة، ويجوز له في هذه الحالة أن يورد بنداً يعتبره معلومات دقيقة وفق الفقرة الثالثة من المادة ٤٠. من قواعد روتردام ٢٠٠٨.

وجاء بذات المادة في الفقرة الرابعة بأن للناقل أن يتحفظ على المعلومات عند تسليم البضائع إلى الناقل أو الطرف المنفذ في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها إذا لم يكن للناقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعلياً "الفحص المادي" البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة، ولم يكن الناقل أو الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتها من مصدر آخر قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني، وإذا لم يقم الناقل ولا الطرف المنفذ بوزن تلك الحاوية أو العربة، ولم تكن ثمة وسيلة عملية فعلياً أو معقولة تجارياً للتحقق من وزن الحاوية أو العربة.

وعليه يتضح أن قواعد روتردام ٢٠٠٨ في المادة ٤٠ أجازت التحفظ على فحص البضائع سواء كان الفحص المستندي أو الفحص المادي للبضائع في حالتين هما^(١):

الحالة الأولى: عدم صحة بيانات البضاعة المستلمة مع تحديد البيانات الغير صحيحة ووجود أسباب جدية للشك فيها.

(١) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٤٦ & د. غصام حنفي محمود: مرجع سابق & أ. علي محمد خليفة: مرجع سابق، ص ٢٣ & د. مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص ٢٦١ & د. فاروق ملش: مرجع سابق، ص ٢٠٣ & د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٢٣٣.

Olivier Cachard, la clause "said to contain" de la pratique ..., op. cit., p.1 & Abderazzak Elhaddad, op. cit., p. 72.

العالة الثانية: عدم توافر الوسائل المناسبة للتحقق من البضائع والتأكد من صحة البيانات.

الفرع الثاني

أثر التحفظ على تحديد مسؤولية الناقل

[٤١] يؤدي التحفظ على بيانات سند الشحن إلى حماية الناقل من المخاطر المتوقعة نتيجة هلاك البضاعة أو تلفها أثناء نقلها منذ استلامها من الشاحن حتى تسليمها إلى المرسل إليه ، وحماية الناقل من مخاطر هلاك أو تلف البضائع يتم بنقل المسؤولية كاملة إلى الشاحن بالإعفاء الكلي منها ، أو بالإعفاء الجزئي ، وفيما يلي تبين إعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية ، ثم تبين حق الناقل في ضمان تحمل الشاحن للمسؤولية.

[٤٢] أولاً: الإعفاء الكلي أو الجزئي للناقل من المسؤولية:

استقر الفقه والقضاء والقانون على تمتع الناقل البحري بالإعفاء من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بجرأ ، وفيما يلي نبين ذلك في النقاط التالية.

١ - رأي الفقه في إعفاء الناقل من المسؤولية:

يرى البعض أن تحفظ الناقل بعبارة *said to contain* على محتوى الحاوية يدل على أن التفاصيل المدونة بسند الشحن لم يتم مراجعتها وأنها مجهولة الوزن والحجم والمقدار ، وبموجب التحفظ يبرأ الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع التي تعبأ داخل حاوية بواسطة الشاحن إذا كان الضرر يرجع إلى طريقة تعبئة الحاوية أو بسبب عدم ملائمة البضائع للنقل داخل حاوية أو بسبب عدم ملائمة الحاوية نفسها أو سوء حالتها^(١) .
وجاء أن التزام الناقل بنقل البضاعة كاملة سليمة وتسليمها في ميناء الوصول في الموعد المتفق عليه هو التزام بتحقيق نتيجة إذا أخفق في تحقيقها اعتبر محلاً بالتزامه ولا يستطيع إبراء نفسه إلا بإثبات السبب الأجنبي ،

(١) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق ، ص ١٤٤ : ١٤٥ .

والتزامات الناقل لا تتعلق بالنظام العام فيجوز الاتفاق على مخالفتها فيجوز إدراج تحفظات في سند الشحن بخصوص الجهل بالوزن **said to weight** والجهل بالمحتويات **said to contain** وهي تحفظات تؤدي إلى إعفاء الناقل من أي تقصير في الوزن أو المحتويات أثناء عملية النقل^(١)، وذكر آخر أن مسؤولية الناقل عن التلف في البضاعة إذ يفترض أن الناقل تسلم البضاعة من الشاحن بحالة جيدة ما لم تدرج تحفظات في سند الشحن بحالة البضاعة^(٢)، وجاء أن الأصل أن يعرف الناقل المعلومات عن البضاعة المشحونة من الشاحن فإذا جاء بالسند شرط **said to contain** بما يفيد تحفظ الناقل على المحتوى وعدم معرفة طبيعة البضاعة، ومثل هذه الشروط تؤدي إلى عدم مسؤولية **irresponsabilité** الناقل وبالتالي تحمل الشاحن للمسئولية^(٣).

[٤٣] ٢ - موقف القضاء من إعفاء الناقل من المسؤولية:

ذهبت محكمة النقض الفرنسية في حكمها في ٢٤ أكتوبر ١٩٩٥ أن التزام الناقل بفحص البضائع في الحاويات وغياب التحفظ على شحن البضائع وسند الشحن عند استلام البضائع يحمله المسؤولية عن التلف الذي يصيب البضائع^(٤).

كما قررت محكمة النقض الفرنسية بحكمها في ١٤ أكتوبر ٢٠١٤ أن مسؤولية الناقل تخضع للحرية التعاقدية بين الأطراف وأن الناقل البحري لم يحترم درجة الحرارة المتفق عليها للالزمة للحفاظ على البضائع وبالتالي تتحقق مسؤولية الناقل البحري في غياب التحفظات يفيد بمطابقة استلام

(١) د. صلاح محمد المقدم: مرجع سابق، ص ٢٥٨.

(٢) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٢٨٥.

(٣) د. عبد القادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٢٥٣ &

Erwan Briout, Mohé Jezequel, op. cit.

(4) Cass. Com, 24 Octobre 1995, N94-11275, sur le site, legifrance.gouv.eg

البضاعة للبيانات بسند الشحن^(١)، كما جاء بحكمها في ٤ أبريل ٢٠٠٦ أن غياب التحفظ على سند الشحن يحمل الناقل المسئولية عن العجز في البضاعة^(٢).

وفي القضاء المصري قررت محكمة النقض أن التحفظ الذي يدونه الناقل في سند الشحن تدليلاً على جهله بمحتويات البضاعة المسلمة إليه أو بصحة البيانات المدونة عنها بسند الشحن، لا يعتد به ولا يكون له اعتبار في رفع مسئوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليه إلا إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشاحن أو لم تكن لديه الوسائل الكفيلة للتحقق من ذلك^(٣)، كما قررت في حكم آخر أن التحفظ الذي يدرجه الناقل في سند الشحن تدليلاً على جهله بصحة البيانات المدونة به والمتعلقة بالبضاعة المسلمة إليه لا يعتد به ولا يسري أثره في رفع مسئوليته عن فقد هذه البضائع إلا بالنسبة لليان الذي أدرج التحفظ من أجله^(٤).

(1) Cass. Com, 14 Octobre 2014, N13-19072, sur le site, legifrance.gouv.fr

(2) Cass. Com, 4 Avril 2006, N03-11466, sur le site, legifrance.gouv.fr

(٣) الطعن رقم ٣٠٥ لسنة ٣٢ق، جلسة ١٩٦٧/١/٢٤، س ١٨، ص ١٧٧ & الطعن رقم ١٤٥ لسنة ٣٨ق، جلسة ١٩٧٣/٤/١٧، س ٢٤، ص ٦١٧ & الطعن رقم ١٢٤ لسنة ٢٥ق، جلسة ١٩٦٠/٢/١١، س ١١، ص ١٢٧، راجع القاعدتين رقمي ٦٩، ١٢١ في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض" لدى حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية على الموقع:

Helmylawyers.blogspot.com/2009/05

(٤) الطعن رقم ١٠٢٦ لسنة ٥١ق، جلسة ١٩٨٧/٢/٩، س ٣٨، ع ١٤، ص ٢١٩، القاعدة رقم ٢٧ في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض" لدى حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية، على الموقع: helmylawyers.blogspot.com/2009/05 & وراجع نفس الحكم لدى د. أحمد حسني: مرجع سابق، ص ١٣٧.

وذكرت محكمة استئناف القاهرة في حكم لها أن مقدار وزن البضاعة المبين بسند الشحن إنما كان بناء على تعريف الشاحن نفسه ودون حصول الوزن الفعلي للتحقق من صحته وتضمنت بوليصة الشحن شرطاً فحواه أن الناقل لا يتحمل المسؤولية عن وزن البضاعة طبقاً للبيانات التي أدلى بها الشاحن وتحت مسؤوليته، وعليه فلا محل لمساءلة أمين النقل عن العجز المدعى به^(١).

وعليه يتضح أن القضاء أقر بأثر التحفظ في تحديد المسؤولية بشرط أن يأتي محمداً فلا يجوز التحفظ على كل البيانات سند الشحن، فلا يجوز أن يأتي عاماً مطلقاً.

[٤٤] ٣- موقف القانون المصري من تحفظ الناقل وتحديد مسؤوليته:

جاء بالمادة ٢٠٦ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ أن الشاحن مسئول تجاه الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير، وعليه يصبح الشاحن مسئول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المنقولة إذا كان الناقل متحفظاً على سند الشحن بشأن عدم صحة بيانات السند، ولتفادي مسؤوليته عن الأضرار يجب عليه إثبات عدم صحة البيانات ومخالفة البيانات لحالة البضاعة الفعلية عند استلامها وبالتالي تنتقل المسؤولية من الناقل إلى الشاحن متى نجح في إثبات ذلك.

[٤٥] ٤- تحديد مسؤولية الناقل عن التحفظ في قواعد روتردام ٢٠٠٨:

وفقاً للمادة ٢/١٧ من قواعد روتردام ٢٠٠٨ يعفى الناقل من كامل مسؤوليته، أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص يمثله أو تابع له، كما يعفى الناقل من كامل مسؤوليته أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب

(١) حكم محكمة استئناف القاهرة بجلسة ١٩٥٧/٤/٢٣ رقم ٤١ لسنة ١٩٧٣،

القاعدة رقم ٤١٧ لدى أ. عبد المعين لطفي جمعه: مرجع سابق، ص ١٨٩.

الهلاك أو التلف أو التأخر راجع لأسباب عدة وردت في المادة ١٧ من القواعد منها وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة، أو حدوث فقد في الحجم أو الوزن أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل *vice propre* في البضائع، وجاء في ختام المادة ١٧ من القواعد أنه عندما يعفى الناقل من جزء من مسؤوليته لا يكون الناقل مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخر الذي يفرى إلى الحادث أو الظرف الذي هو مسئول عنه بمقتضى هذه المادة. وعليه أجازت القواعد للناقل إعفائه كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخر في وصول البضائع سليمة وفق ما جاء بالمادة ١٧ ومنها إثبات وجود عيوب خفية في البضائع أو وجود خلل أو عيب متأصل في البضاعة يتعذر اكتشافه ببذل العناية الواجبة أو إذا أثبت أن البيانات التي قدمها الشاحن غير صحيحة وتحفظ عليها بسند الشحن كما جاء بالمادة ٤٠ من القواعد.

[٤٦] ثانياً: حق الناقل في ضمان تحمل الشاحن للمسئولية:

إزاء صعوبة التعامل على سندات الشحن الغير نظيفة أو المحملة بتحفظات في الحياة التجارية وعدم إمكانية حصول الشاحن على ائتمان بنكي بموجب سندات الشحن المحملة بالتحفظات، لذا جرى العمل على قيام الشاحن بتحرير خطاب ضمان *lettre de garantie* للناقل يثبت فيه التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن ولكنها لم تدرج به استجابة لرغبة الشاحن والتي يتعهد الشاحن بمقتضاها بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا ما تعرض الناقل للمطالبة من قبل الغير بالتعويض، إلا أن القيمة القانونية لخطاب الضمان في حجيته بين الشاحن والناقل فقط ولا يجوز الاحتجاج به تجاه الغير حامل سند الشحن ولا يرتب خطاب الضمان أي أثر تجاه المرسل إليه أو المحول إليه سند الشحن، وفقاً لما استقر عليه

الفقه والقضاء^(١)، وهو ما نص عليه قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ في المادة ٢٠٧ بأن كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل من الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات، ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه ولأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان من الشاحن نفسه.

الفرع الثالث

أثر تحفظ الناقل بفحص البضائع على سند الشحن

[٤٧] سند الشحن *connaissance* هو صك يثبت شحن البضاعة كما يثبت عقد النقل ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به، ويقوم سند الشحن بعدة وظائف منها أنها أداة إثبات شحن البضاعة ودليل تسلم الريان لها بصفته تابعاً للناقل ويتم إصداره من الناقل أو من يمثله وتوقيعه بطلب من الشاحن، ويستخدم السند لنقل حيازة البضاعة وبالتالي ينتقل الحق في تسلم البضاعة بانتقال سند الشحن، فهو قابل للتداول بتظهير السند للغير، كما يعد سند الشحن أداة ائتمان يمكن

(١) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٣٥ : ١٣٦ & أ. مدحت عباس خلوصي: مرجع سابق، ص ٣٩٩ & الطعن رقم ٢٧٧ لسنة ٤٣ق، جلسة ١٩٧٦/٢/٢٧، ص ١٨١٤، القاعدة رقم ٥٦ & الطعن رقم ٣٣٠ لسنة ٤٠ق، جلسة ١٩٧٥/٦/٢٣، ص ٢٦، ص ١٢٤٧، القاعدة ٥٨ & الطعن رقم ٣٢٠ لسنة ٣١ق، جلسة ١٩٦٦/٣/٢٢، ص ١٧، ص ٦٢٧، القاعدة ١٠١، راجع ذلك في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض"، لدى حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية، على الموقع:

helmylawyers.blogspot.com/2009/05&
Olivier Cachard, la clause "said to contain" de la
pratique á la théorie, op. cit., n2.

للساحن الحصول على ائتمان من البنوك بضمان البضائع المثلثة بسند الشحن^(١).

ويأخذ سند الشحن أشكال متعددة ولكن ما يعيننا هنا التمييز بين سند الشحن النظيف وغير النظيف، فإذا صدر سند الشحن خالياً من التحفظات كان نظيفاً، أما إذا صدر محملاً بالتحفظات كان سند شحن غير نظيف.

ومزايا سند الشحن ووظائفه والسالف بيانها من قابليته للتداول بالتظهير والحواله واعتباره أداة ائتمان يمكن الحصول بواسطته على قروض من البنوك بضمان البضائع، كل ذلك ينطبق على سند الشحن النظيف والخالي من التحفظات، أما إذا كان سند الشحن غير نظيف لوجود شروط أو تحفظات عليه فيجعله غير قابل للتداول وغير مقبول أمام البنوك في تيسير إجراءات القروض، ويقلل من اعتباره كوسيلة ائتمان، وهو الأمر الذي أكد عليه الفقه والقضاء^(٢).

(١) د. سوزان علي حسن: مرجع سابق، ص ١٣٥ & د. مصطفى كمال طه: مرجع سابق، ص ٢٥٩ & د. عصام حنفي محمود: مرجع سابق & د. علي حسن يونس: العقود البحرية، دار الفكر العربي، سنة ١٩٧٧، ص ٦٢ & د. فاروق ملش: مرجع سابق، ص ١٩٤ : ٢٠٠ & د. محمد محمد هلاله: الوجيز في القانون الخاص البحري: دار النهضة العربية، سنة ٢٠٠١، ص ٢٩٥.

(٢) د. عصام حنفي محمود: مرجع سابق & د. عبدالقادر حسين العطير: مرجع سابق، ص ٢٨١ : ٢٨٢ & الطعن رقم ٢٤٥ لسنة ٣٠ ق، جلسة ١٩٦٥/١٢/١٤، ص ١٦، قاعده رقم ١٠٣ & الطعن رقم ٣٢٠ لسنة ٣١ ق، جلسة ١٩٦٦/٣/٢٢، ص ١٧، قاعده رقم ١٠١ & الطعن رقم ٣٣٠ لسنة ٤٠ ق، جلسة ١٩٧٥/٦/٢٣، ص ٢٦، ص ١٢٤٧، قاعده رقم ٥٨، راجع ذلك لدى حلمي للمحاماة والاستشارات القانونية في موضوع "سند الشحن في قضاء النقض"، متاح على الموقع:

helmylawyers.blogspot.com/2009/05&

Xavier Van Overmeire, op. cit.

الختام

[٤٨] تناولنا بالبحث فحص الناقل للبضائع في النقل البحري الدولي وفقاً لما جاء من أحكام في القانون المصري للتجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وقواعد روتردام ٢٠٠٨، وقد قسمنا البحث إلى ثلاثة مباحث.

جاء بالمبحث الأول الحديث عن ماهية فحص البضائع وفيه قمنا بتعريف فحص البضائع بأنها عملية مادية تهدف إلى التأكد من مطابقة البيانات للحقيقة على أرض الواقع وأن ما جاء بسند الشحن من معلومات صحيحة والتأكد من خلو البضائع من عيوب تؤدي إلى تلفها والتأكد من كميتها وعددها، وذكرنا أهمية عملية الفحص ودورها في تنفيذ عقد النقل البحري باعتبارها ضمن التزامات الناقل باستلام البضائع ودور الفحص في تحقيق السلامة البحرية والأمن البحري، ثم بينا عناصر فحص البضائع بالفحص المستندي للأوراق والفحص المادي بالكشف الظاهري أو المعاينة على الطبيعة والفحص الإلكتروني بالاسكانر أو الشاشات التليفزيونية.

وفي المبحث الثاني تكلمنا عن الأحكام القانونية لفحص الناقل للبضائع في النقل البحري، وذكرنا أن الأساس القانوني لعملية الفحص هو التزام الناقل باستلام البضائع ولن يتحقق الاستلام بدون فحص البضائع، وبيننا دور الشاحن في فحص الناقل للبضائع بتقديمه المستندات والمعلومات والتعليمات الخاصة بنقل البضائع وقيامه بتسليم البضاعة، ثم ذكرنا التزام الناقل بفحص البضائع وهو التزام يقوم به الناقل أو من يمثله سواء كان الريان أو الطرف المنفذ لعقد النقل، وعلى الناقل التأكد من صحة المستندات المقدمة والتأكد من مطابقة البضائع للمستندات بالمعاينة الظاهرية.

وفي المبحث الثالث تكلمنا عن التحفظ على فحص البضائع وذكرنا بجواز قيام الناقل بالتحفظ لسببين هما: الشك في صحة البيانات التي يقدمها الشاحن وذكر أسباب الشك، وعدم توافر الوسائل المادية للتحقق من

المحتويات وصحة البيانات، ثم بينا أثر التحفظ على تحديد مسئولية الناقل فيتم إعفائه كلياً أو جزئياً عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخرها، كما يجوز للناقل الحصول على خطاب ضمان من الشاحن حالة عدم موافقة الأخير على تضمين سند الشحن لأية تحفظات، ثم ذكرنا أثر التحفظ على سند الشحن وقلنا أنه يجعل سند الشحن غير نظيف وبالتالي يؤثر على قابليته للتداول وحوالته للغير فيصبح غير قابل للتداول كما يؤثر على قيمة سند الشحن كأداة ائتمان فلا يمكن الحصول من خلاله على قروض بنكية. [٤٩]

وأخيراً ينتهي البحث إلى عدة توصيات وهي:

- ١- سرعة الموافقة على قواعد روتردام ٢٠٠٨ لما لها من مزايا سبق إيضاها.
- ٢- تعديل قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ليشمل بوضوح التزام الناقل بفحص البضائع واعتباره التزام منفصل عن الالتزام بالاستلام أو ذكره بوضوح في الالتزام بالاستلام، لأن على أساس ذلك تتحدد مسئولية الناقل.
- ٣- نرى الأخذ بالفحص الإلكتروني للبضائع خاصة التي تنقل في الحاويات حفاظاً على سلامة الملاحة البحرية والحماية من المخاطر البحرية والحد من الجرائم التي تتم عبر البحر من تجارة غير مشروعة أو تجارة المخدرات أو الاتجار بالبشر أو العمليات الإرهابية.
- ٤- تحديد المعايير الفنية والقانونية للنقل بالحاويات في ظل ما جاء بتقرير لجنة سلامة الملاحة البحرية.
- ٥- تعديل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ليشمل شروط نقل البضائع بالحاويات، خاصة في ظل زيادة الانتشار للنقل بالحاويات، وتحديد المسئولية القانونية عن ذلك لكلاً من الشاحن والناقل.

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- ١- احمد السعيد الزقرد: أصول قانون التجارة الدولية "البيع الدولي للبضائع"، المكتبة العصرية، سنة ٢٠٠٦.
- ٢- أحمد حسني: قضاء النقص البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة ١٩٧٧.
- ٣- الطاهر احمد الزاوي: ترتيب القاموس المحيط، الجزء الثالث، عيسى الحلبي وشركاه، الطبعة الثانية، سنة ١٩٧٣.
- ٤- جودت هندي: الالتزام بالمطابقة وبضمان ادعاء الغير حسب نصوص اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٠ بشأن البيع الدولي للبضائع، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، العدد الأول، سنة ٢٠١٢، متاح على الموقع: www.damascusuniversity.edu.sy
- ٥- درية احمد الهادي: الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات "Gats" على النقل البحري في السودان، رسالة ماجستير بكلية الدراسات الاقتصادية والاجتماعية، جامعة الخرطوم، سنة ٢٠٠٣، على الموقع: kartoumspace.uofk.edu
- ٦- رضا عبيد: القانون التجاري، الطبعة الخامسة، بدون ناشر، سنة ١٩٨٤.
- ٧- سوزان علي حسن: الطابع الخاص لمسئولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة "دراسة مقارنة"، مجلة العلوم القانونية، جامعة عجمان للعلوم والتكنولوجيا بالإمارات، العدد الثاني، يوليو ٢٠١٣.
- ٨- شيهاب عينونه: طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، مجلة القانون والأعمال في ١٨ أغسطس ٢٠١٥، على الموقع: www.droitentreprise.org

- ٩- صلاح محمد المقدم: تنازع القوانين في سندات الشحن ومشاركات إيجار السفينة، الدار الجامعية، بدون سنة.
- ١٠- عبدالقادر حسين العطير: الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، كلية حقوق القاهرة، سنة ١٩٨١.
- ١١- عبدالمعين لطفي جمعه: موسوعة القضاء في المواد التجارية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، سنة ١٩٦٧.
- ١٢- عصام حنفي محمود: التجارة الدولية، سنة ٢٠١٣، متاح على الموقع: enamilsdroit.ahladalil.com/t607
- ١٣- علي حسن يونس: العقود البحرية، دار الفكر العربي، سنة ١٩٧٧.
- ١٤- فاروق ملش: النقل المتعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، توزيع منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة ١٩٩٦.
- ١٥- مجد الدين الفيروز آبادي: القاموس المحيط، مؤسسة الرسالة لتحقيق التراث، بيروت، لبنان، الطبعة الثامنة، سنة ٢٠٠٥.
- ١٦- محمد ابن أبي بكر الرازي: مختار الصحاح، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، سنة ١٩٩٤.
- ١٧- محمد سامر عاشور: البيوع البحرية، متاح على موقع الموسوعة العربية، بدون تاريخ، على الموقع: www.arab-ency.com/_details.law
- ١٨- محمد علي خليفة: الالتزام بتسليم البضائع المنقولة بحراً في القانون السوداني، رسالة ماجستير بكلية النقل البحري والتكنولوجيا بالإسكندرية، سنة ٢٠٠٣، على الموقع: openaccess.aast.edu/pdf
- ١٩- محمد محمد هلايه: الوجيز في القانون الخاص البحري: دار النهضة العربية، سنة ٢٠٠١.

٢٥ - مختار السويفي: مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري،

الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الخامسة، سنة ١٩٩٣.

٢١ - مدحت عباس خلوصي: السفينة والقانون البحري، الشنهابي

للطباعة والنشر بالإسكندرية، سنة ١٩٩٩.

٢٢ - مصطفى كمال طه: القانون البحري الجديد، دار الجامعة

الجديدة بالإسكندرية، سنة ١٩٩٥.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 1- **Abdrazzak Elhaddad, les obligations du transporteur maritime de marchandises: droit et jurisprudence, master degree, universite sidé Mohammed Ben Abdellah, 2014, maroc droit, sur le site, www.marocdroit.com/memoire**
- 2- **Audrey Garrie; comment réduire les émissions de CO₂ du transport maritime?, le 8 Septembre 2011, sur le site, ecologie.blog.lemonde.fr/...**
- 3- **Didier Picon, l' absence de faute du transporteur maritime de marchandises, sur le site, www.memoireonline.com/07/12/6036**
- 4- **Ebénézer Kenguep, la notion de conteneur en droit des transports international de marchandises par mer: l' apport des regles de Rotterdam, Revue droit commercial, maritime, aérien et des transports, n1, 2011.**
- 5- **Elhadji Diallo, le régles de Rotterdam: la convention du futur, le 22 Février 2016, sur le site, ww.cosec.sn/?p**
- 6- **Erwan Briant, Mohé Jezequel, la responsabilité du transporteur maritime face á la conteneurisation, vers une solution contractuelle avec la clause "said to contain"?, le Juin 2015, sur le site, www.lepetitjuriste.fr/droit-maritime**
- 7- **Gilbert Chevalier, Valentin Colcomb, expliquez – nous, le transport maritime, le 6 Octobre 2015, sur le site, www.franceinfo.fr/emission**

- 8- **Hisham Baban, Rotterdam Rules, A step into the 21st century, EJLES Journal, n1, March 2014**
- 9- **Jean - Claude Samyde, le transport maritime s'organise face au low cost aérien, le 09/04/2016, sur le site, la1ere.francetvinfo.fr/maritinique**
- 10- **Jean - Pierre Beurier, droits maritimes, Dalloz, éd, 2006, n345.33.**
- 11- **Olivier Cachard, la clause said to contain et le trafic conteneurisé, sur le site, www.lexmaritima.net/lex**
- 12- **Olivier Cachard, la clause "said to contain", de la pratique à la théorie (et non l' inverse), Gazette de la chambre, n37, 2015, sur le site, www.arbitrage-maritime.org**
- 13- **Philippe Delebecque, les règles de Rotterdam, sur le site, acopm.ma/53**
- 14- **Philippe Delebecque, les règles de Rotterdam ant - elles un avenir?, Revue droit commercial, maritime, Aérien et des transports, n4, 2009.**
- 15- **Samy Ghorbal, Transport aérien: les nouvelles ambitions de Djibouti, le 26 Novembre 2015, sur le site, www.jeuneafrique.com/mag**
- 16- **Sandrine Oudol, transport de marchandises, quel mode choisir: aérien ou maritime?, le 1 Février 2015, sur le site, blog.cotraitance.com/transport**
- 17- **Stéphanie Salti, le fret glisse de l' aérien ou maritime, le 29/03/2011, sur le site, www.lesechs.fr/29/03/2011**
- 18- **Xavier Van Overmeire, roles et Formes du connaissance maritime négociable, sur le site, www.awex.be/fr**
- 19- **Younes Zbir, la responsabilité du transporteur maritime, sur le site, www.memoireonline.com/02/10/3199**