

المحور الخامس: مستندات النقل الدولي

إن عقد النقل الدولي للبضائع يتم إثباته وتجسيده ماديا من خلال وثيقة (مستند النقل)، تعد في الغالب وفق نموذج موحد لكل نمط من وسائل النقل، وهنا نميز بين مستندات نقل يعدها الناقل وأخرى يعدها وكلاء العبور.

أولاً- سند أو بوليصة الشحن البحري (Le connaissance (Bill of lading: B/L):

إن استعمال سندات الشحن يعتبر ظاهرة حديثة في عمر الزمن، رغم أن النقل البحري للبضائع يعتبر من أقدم أنواع النقل، وذلك لأن صاحب البضاعة في السابق كان يصاحب بضاعته من مكان لآخر، إلا أن تلك الظاهرة اختفت لعدم وجود الوقت الكافي لدى التجار لمصاحبة بضائعهم، واستعويض عن ذلك بأن يسلم الناقل للشاحن إيصالا يعترف فيه بتسلم البضاعة، وهو ما يسمى بسند الشحن.

1. تعريف سند أو بوليصة الشحن: هو وثيقة أو إيصال، يصدر من الناقل البحري أو وكيله أو ربان السفينة إلى الشاحن أو وكيله، يثبت تسلمه البضائع على ظهر السفينة، واستعداده لنقلها إلى الوجهة المتفق عليها في عقد النقل البحري، ويحرر سند الشحن على الأقل من أربع نسخ تسلّم إلى كل من الناقل البحري (مجهز السفينة)، الشاحن، ربان السفينة، وتبقى النسخة الأصلية مع وكيل السفينة في الميناء الذي أصدر سند الشحن.

وعرفت إتفاقية هامبورغ لنقل البضائع عن طريق البحر كليا أوجزئيا في الفقرة (7) من المادة (1)، سند الشحن بأنه: « وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع أو تحميلها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحامله، يرتب قبل هذا مع متعهد النقل».

2. البيانات التي يتضمنها سند الشحن

- اسم كل من شركة النقل البحري والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم؛
- مينائي الشحن والتفريغ؛ - اسم السفينة وجنسيته وحمولته. - الرقم التسلسلي لسند الشحن وعدد النسخ الصادرة منه؛
- صفات البضاعة المشحونة .. عددها ونوعها ، وزنها، حجمها، العلامات المميزة (ماركتها)؛
- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول، أو الجزء المستحق منها؛
- مكان إصدار السند وتاريخه؛
- حصول النقل على سطح السفينة أو في باطنها، إذا اشترط الشاحن ذلك؛
- التاريخ وتوقيع الناقل البحري أو من ينوب عنه، ويكون التوقيع بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقامها.

3. وظائف سند الشحن

- أداة لإثبات عملية شحن البضاعة، ولهذا يعتبر اعترافا من جانب ربان أو مالك السفينة بتسلم البضاعة على ظهر السفينة، يتضمن بيانا بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة، حيث أن سند الشحن يتضمن كما ذكرنا سابقا، طبيعة وعدد الطرود ووزنها وحجمها والعلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة.
- دليل لإثبات عقد النقل البحري، فمع أن عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، فإن القانون يلزم إثباته بالكتابة (أي بالبينة الخطية) وذلك بتحرير وثيقة الشحن.
- دليل يمثل ملكية البضاعة المشحونة ويقوم مقامها، حيث يعتبر حامل سند الشحن بحكم الحائز للبضاعة، ويترتب على ذلك إمكانية بيع أو رهن البضاعة وهي في البحر.

4. قوة أو حجية سند الشحن في الإثبات:

يعتبر سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك بين الناقل والشاحن، وبالنسبة إلى الغير: النسبة لأطراف السند وهما الناقل والشاحن: الأصل أن سند الشحن يكون حجة بينهما في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، ولكن هذه الحجية ليست مطلقة، حيث أنها قابلة لإثبات العكس، بالكتابة أو ما يقوم مقامها، مثال ذلك : خطاب الضمان الذي يقدمه الشاحن إلى الناقل مقابل حصوله من الأخير (الناقل) على سند شحن نظيف.

النسبة للغير (كالمرسل إليه وشركة التأمين): البيانات الواردة في سند الشحن لها حجية مطلقة في الإثبات لصالح الغير، مع تمسك هذا الغير لمصلحته في مواجهة أطراف السند، أي الشاحن والناقل أو كليهما، وللغير إثبات العكس بكل طرق الإثبات بما في ذلك القرائن والبينة.

والهدف من جعل قوة سند الشحن مطلقة في العلاقة بين الناقل والغير، هو لتدعيم الثقة به، الأمر الذي يمكن الشاحن من نقله للغير، عند بيع البضاعة إليه دون صعوبات قد يواجهها، فيما لو لم تكن له هذه القيمة في الإثبات.

5. أشكال سند الشحن:

تنقسم سندات الشحن من حيث طريقة تداولها إلى ما يلي :

أ- **سند الشحن الإسمي:** هو السند الذي يصدر باسم شخص معين، وفي هذه الحالة لا يتمتع غير هذا الشخص بالصفة القانونية اللازمة لإمكان المطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل، ولا يتخذ سند الشحن هذا الشكل عادة إلا إذا كان الشاحن أو المرسل إليه شخصا واحدا، إلا أنه يجوز انتقاله للغير.

ب- **سند الشحن الإذني (الأمر):** هو السند الذي يصدر لأمر أو لإذن شخص معين (لأمر الشاحن أو المرسل إليه)، وهذا يمكن تداوله بطريقة التظهير، فهنا يؤدي وجود لفظ (لأمر أو لإذن) إلى قابلية سند الشحن للتداول عن طريق التظهير، شأنه شأن الكمبيالة أو الشيك لأمر، وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه، وبذلك نلاحظ أن سندات الشحن تختلف عن الأوراق التجارية، حيث أن:

■ الأوراق التجارية تنتقل بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة (قابلة للتداول)، بينما سندات الشحن الإذنية لا تنتقل للغير إلا بتدوين عبارة (قابلة للتداول)؛

■ سندات الشحن تمثل البضائع، بينما الأوراق التجارية تتضمن دفع مبلغ من النقود، وهذا مما يجعلها أكثر ضمانا من سندات الشحن، لكون هذه الأخيرة تمثل بضائع قد تتغير أسعارها أو أنها قد لا تصل سالمة.

ج- **سند الشحن لحامله:** هو السند الذي لا يصدر لأمر شخص معين، وإنما يذكر فيه أنه لحامله، وهنا يكون السند قابلا للتداول بمجرد التسليم، ويعتبر حامل السند صاحب الحق في استلام البضاعة، حيث يتعين على الربان تسليم البضاعة إلى الشخص الذي يبرز إليه سند الشحن، عندما يرغب في استلام البضاعة التي يتضمنها السند، ولذا فهذه النوع من سندات الشحن نادر العمل بها، لأن فرصة ضياعها أو سرقتها كبيرة، حيث قد لا يتمكن حاملها الشرعي من إثبات ملكيته لها بالنظر لكونها لا تحمل اسمه.

د- **سندات الشحن من حيث وجود وانتفاء التحفظات:** تنقسم إلى سند الشحن النظيف وسند الشحن المشروط، فإذا دون الربان البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن، دون إدراج أية ملاحظات أو تحفظات عن البضاعة، وذلك طبقا لما صرح به الشاحن، فهنا يعتبر السند "سند شحن نظيف Clean Bill of Lading"، بمعنى أن كافة البيانات التي وردت فيه والمتعلقة بالبضاعة صحيحة، أما إذا حصلت شكوك من قبل الناقل البحري (الربان) حول صحة البيانات التي قدمها الشاحن، كنوعية البضاعة أو وزنها مثلا، وكان من الصعوبة التأكد منها، ففي هذه الحالة يجوز للناقل (الربان) أن يدون تحفظاته عنها، بالنص مثلا في سند الشحن على أن البيانات المتعلقة بالبضاعة: حسب قول الشاحن أو غير معتمدة أو أن: البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف... الخ. إن سند الشحن الذي يتضمن مثل هذه التحفظات أو غيرها، والتي دونت من قبل الناقل (الربان)، يطلق عليه سند الشحن المشروط Claused Bill of Lading.

إن هذه التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن قد تسبب بعض العراقيل للشاحن، منها عرقلة بيع البضاعة وهي في البحر بموجب سند الشحن غير النظيف، لذا فقد يلجأ الشاحن إلى الاتفاق مع الناقل بأن يزوده (أي الناقل) بسند شحن نظيف، لا يتضمن تحفظات صادرة من جانبه، مقابل ورقة ضمان Letter of Indemnity من قبل الشاحن، يذكر فيه التحفظات التي يرغب الناقل بتدوينها في سند الشحن، ويتعهد فيها مالك البضاعة أي الشاحن بالتنازل عن مطالبة الناقل عند ظهور أي نقص أو عيب أو تلف في البضاعة فيما بعد، كذلك تعهده بتعويض الناقل عما قد يؤديه للمرسل إليه أو المالك الأخير للبضاعة عن الضرر الذي قد يصيب البضاعة عند تسليمها إليه.

ملاحظة: إذا إتفق الشاحن والناقل البحري على تطبيق معاهدة بروكسل لسنة 1924، والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وهو ما يعرف بشرط بارامونت CLAUSE PARAMOUNT، فإنه يتعين تطبيق هذا الشرط ولا يجوز استبعاده لحساب القانون الوطني.

هـ - **سندات الشحن من حيث الدلالة على البضاعة:**

■ **سند الشحن المشحون Shipped B/L:** يفيد بأن البضاعة قد شحنت فعلا على ظهر السفينة.

■ **سند برسم الشحن Received-for-shipment B/L:** يعني أن البضاعة سلمت للنقل البحري أو وكيله لغرض شحنها، أي أنها لم تشحن بعد على ظهر السفينة عند إصدار سند الشحن.

وإصدار سند الشحن برسم الشحن أمر مألوف في النقل البحري، لأنه ليس في كل الأحوال يتم شحن البضائع فور تقديمها للناقل البحري أو وكيله ليصدر شحن مشحون، وذلك راجع لأن عملية الشحن قد تستغرق عدة أيام، ويتطلب ترتيبات معينة في السفينة، كضرورة شحن البضاعة الثقيلة أولا، أو عدم وصول السفينة للميناء، وفي هذه الحالات لا يصدر الناقل أو وكيله سند شحن، بل يصدر وصل باستلام البضاعة لغرض شحنها تسمى سند برسم الشحن أو سند لأجل الشحن.

ملاحظة: إذا تم شحن البضاعة على السفينة، بعد أن تم إصدار سند برسم الشحن، يمكن للشاحن أن يعيده للناقل البحري، ويطلب منه استبداله بسند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون

6- **سند الشحن الإلكتروني E-connaissance:**

يشبه سند الشحن التقليدي الورقي من حيث البيانات الواردة فيه، إلا أنه يتم إرساله بواسطة الناقل البحري أو ممثله إلى عنوان إلكتروني يحدده الشاحن، فضلا عن مفتاح خاص (كلمة سر) يرسل للشاحن لاستخدامه في المعاملات اللاحقة، وهذا المفتاح لا يعرفه إلا الناقل البحري والشاحن، ويتم نقل حق التحكم من مالك البضاعة إلى مالك جديد وهكذا، بحيث يقوم المالك السابق بإخطار الناقل البحري أو ممثله بنيته في نقل حق التحكم في سند الشحن الإلكتروني إلى المالك الجديد، فيرسل الناقل البحري هذا الإخطار إلى المالك الجديد الذي يؤكد قبوله لهذه العملية، وهنا يقوم الناقل البحري أو ممثله

بالغاء المفتاح الخاص السابق، ويصدر مفتاحاً جديداً للمالك الجديد، وبالتالي يكون الحق في المطالبة باستلام البضاعة للمالك الجديد وحده، مع إمكان هذا الأخير أن يطلب مستنداً ورقياً ليحقق له وظائف سند الشحن التقليدي، مثل تمثيل البضاعة وإمكانية تداول السند بالتظهير.

ثانياً- بوليصة الشحن الجوي:

بوليصة الشحن الجوي (بالإنجليزية: Air waybill أو اختصاراً (AWB)، بالفرنسية: La lettre de transport aérien أو اختصاراً (LTA)، هي في الواقع "تذكرة" نقل البضائع، وهي وثيقة تشكل تأكيد الناقل بالاستلام واستعداده لنقل البضائع. وهو إيصال صادر عن شركة طيران دولية للسلع ودليلاً على عقد النقل، ولكنها ليست وثيقة ملكية للبضاعة. وبالتالي فإن بوليصة الشحن الجوي هي غير قابلة للتداول.

تم توحيد نموذج بوليصة الشحن الجوي الدولي من طرف مؤتمر خدمات الشحن Cargo Services Conference (SCC) التابع للإتحاد الدولي للنقل الجوي (International Air Transport Association (IATA)، انطلاقاً من إتفاقية وارسو المبرمة بتاريخ 12 أكتوبر 1929، والمتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي، ويكون الشاحن أو المصدر هو المسؤول عن البيانات التي يتم تسجيلها على بوليصة الشحن الجوي، ويتم توقيعها من قبل شركات الطيران، ثم تسلم للشاحن قبل الشحن الفعلي للبضاعة في الطائرة.

ثالثاً- بطاقة النقل البري الدولي (Lettre de voiture (CMR):

تمثل إشعار الشحن ودليل إثبات على تحمل الناقل مسؤولية نقل البضائع وهي في حالة جيدة، إذا كان الإشعار خالي من التحفظات، وإشعار الشحن هو تجسيد لعقد الشحن، ويجب إعداده بالشكل الذي يتفق مع قواعد الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع على الطرق (Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route (CMR)، التي وقعت بجنيف في 19 ماي 1956 ودخلت حيز التنفيذ في 1958، ولهذا تسمى اختصاراً وثيقة CMR. تتكون وثيقة CMR من أربع نسخ: نسخة حمراء للمرسل، نسخة زرقاء للمرسل إليه، نسخة خضراء للناقل، نسخة سوداء للناقل الثانوي إن وجد.

ينبغي أن تحتوي وثيقة CMR على تفاصيل كثيرة لعل أهمها: تاريخ الإشعار ومكان صدوره، اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان الناقل، مكان وتاريخ تحميل السلع، مكان التسليم، وصف لطبيعة السلع وطريقة التغليف، عدد الرزم وعلاماتها الخاصة، الوزن الكلي أو الكميات الموصوفة عدا ذلك، رسوم الشحن والرسوم الإضافية، الرسوم الجمركية، ورسوم أخرى تستوفي منذ صياغة العقد وحتى موعد التسليم، وفي حالة السلع الخطرة تحديد الوصف المعترف به عموماً، وبيان يفيد بان تخضع لاحكام هذه الإتفاقية بغض النظر عن وجود بنود مغايرة لبنود هذه الإتفاقية.

رابعاً- دفتر النقل البري الدولي (تير) Carnet de Transit International Routier (TIR):

تعد اتفاقية (تير) Convention on International Transport of Goods Under Cover of (TIR) Carnets من أهم وأشمل الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر (ترانزيت) على الطرق، كما تقوم هذه الاتفاقية على معاهدة الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لعام 1975، وتولى الإتحاد الدولي للنقل البري IRU واللجنة الاقتصادية الأوروبية ECE الإشراف على الاتفاقية.

ويعتبر الإتحاد الدولي للنقل البري (IRU) International Road Transport Union، المنظمة الدولية الوحيدة المفوضة للقيام بطبع وتوزيع دفاتر النقل البري الدولي على الجمعيات الوطنية الضامنة، بمقتضى الشروط المبينة في التزام تعاقدي موقع مع الإتحاد الدولي للنقل البري، وعلى كل جمعية وطنية دورها أن تقوم بإصدار دفاتر النقل البري إلى متعهدي النقل في بلدها، وفقاً للشروط المبينة في إعلان الالتزام المعقود بين متعهد النقل والجمعية الوطنية. ودفتر تير هو وثيقة عبور جمركي تستخدم لإثبات أن هناك ضمان دولي للحقوق والرسوم على البضاعة المنقولة تحت نظام تير، في حدود المبالغ المحددة من الأطراف المتعاقدة، وتحت الشروط المنصوص عليها في اتفاقية النقل البري الدولي.

كل دفتر TIR يحتوي على رقم مرجعي فريد، وقد يكون يشمل دفتر TIR: 4، 6، 14، أو 20 قسيمة باستثناء صفحة الغلاف، وكل قسيمة مزودة بكعب، ويمكن استخدام واقتطاع زوج واحد من القسائم في كل بلد، عدد أزواج القسائم يشير إلى عدد من البلدان التي تم العبور فيها، بما في ذلك بلدي المغادرة والوصول، تحت غطاء من هذا النوع من الدفاتر، على سبيل المثال، 20 قسيمة دفتر يمكن استخدامها لنقل TIR من خلال ما يصل إلى 10 بلدان.

كل دفتر TIR يمكن استخدامه لنقل مرة واحدة فقط، وعند إنتهاء النقل البري الدولي في مكتب الجمارك المقصد من السلع، يجب أن يسلم السائق دفتر TIR مؤشر عليه حسب الأصول من قبل سلطات الجمارك المقصد، ويجب على السلطات الجمركية أن تؤكد على الفور إنهاء عملية النقل البري الدولي إلكترونياً، ويتم إرجاع دفاتر TIR للجمعية الوطنية الضامنة، والتي تقوم بدورها بإرسال دفاتر TIR إلى الإتحاد الدولي للنقل البري للرقابة النهائية والأرشفة.

خامساً- وثيقة النقل الدولي بالسكة الحديدية: La lettre de voiture CIM

وثيقة يعدها المرسل وشركة السكة الحديدية، وهي تجسيد لعقد نقل البضاعة هذه الوثيقة تكون وفق نموذج مطابق للنموذج المحدد من طرف الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع واسطة السكة الحديدية Convention Internationale concernant le transport de Marchandises par chemin de fer (CIM).

سادسا- وثيقة النقل متعدد الوسائط (CTBL) **Combined transport bill of lading**

وثيقة النقل المتعدد الوسائط تغطي إثنين على الأقل من وسائل النقل المختلفة، أي يتم نقل البضاعة على عدة وسائل خلال مراحل النقل من الباب إلى الباب، باستخدام عقد نقل واحد يمثل سند نقل واحد هو سند الشحن متعدد الوسائط، كما أنه يغطي النقل المشترك.

سابعا- الوثائق الصادرة عن وكلاء الشحن أو العبور :

1. وثيقة استلام وكيل الشحن أو العبور (FCR) Forwarder carrying receipt ou Forwarder's Cargo Receipt: هي وثيقة يصدرها وكيل الشحن أو العبور بعناية، يثبت فيها أنه استلم البضاعة بحالة جيدة في مستودعاته أو مخازنه من عند الشاحن أو المرسل، وبأنه يضعها في متناول المرسل إليه، أو أنه سيعيد إرسالها له.

2. House Airway bill (HAWB): تستخدم للطرود المجمعة في شحنة واحدة، تعدها شركات التجميع للنقل الجوي للبضائع، وبعد توقيعها من قبل شركة الطيران، تسلم للشاحن، وهذا التوقيع يثبت مسؤولية الناقل الجوي.

3. Lettre de transport maritime: تعرف بـ House Bill of Lading، أو اختصارا HBL: تستخدم للإرساليات المجمعة، يصدرها وكلاء الشحن أو العبور، أو شركات تجميع/تفكيك البضائع: groupage/ Dégroupeage، ثم تسلم للناقل البحري، أي أن البضائع يتم تجميعها مع بضائع شاحنين آخرين، ثم تشحن في حاوية واحدة على السفينة.

هذه الوثيقة غير قابلة للتداول تثبت عقد النقل البحري بين الشاحن والخطوط البحرية، تمثل وصل استلام للشحنة، تحتوي تفاصيل خصائص البضاعة المشحونة، وهي على عكس، بوليصة الشحن البحري لا تمثل وثيقة ملكية البضاعة، تكمن فائدتها في أنها تسمح للشاحن للاتصال بالمرسل إليه بواسطة تقنيات المعلومات منذ لحظة شحن البضاعة على السفينة، وهو ما يمكن هذا الأخير من أن يتخذ على الفور جميع الخطوات اللازمة لجمركة واستقبال البضاعة.

4. قائمة التعبئة **LISTE DE COLISAGE**

وثيقة أساسية مطلوبة على وجه الخصوص من قبل الجمارك، سواء للتصدير والاستيراد، ضرورية للناقلين، وشركات المناولة، ومستودعات التخزين..، وبطبيعة الحال العميل، ولذلك يجب على المصدر التأكد من أنه قد أعدها بطريقة دقيقة ومقروءة، حيث أنه بعد الانتهاء من التعبئة والتغليف ووضع العلامات على الطرود، يتم على قائمة التعبئة قوائم، تحديد لكل طرد: علاماته، ترقيمه، وزنه الإجمالي بالكيلو، وزنه الصافي بالكيلو، أبعاده بالسنتيمتر والحجم بالسنتيمتر مكعب، وتفاصيل المحتويات في كل طرد، وأخيرا عدد الطرود، والوزن الإجمالي والحجم الإجمالي.