

تذكرة الشحن

كأداة للإثبات في التشريع المصرى

للمركتور أمين محمد بدر

أستاذ القانون التجارى والقانون البحرى بكلية الحقوق بجامعة فؤاد

أثبتت تذكرة الشحن Le connaissance (١) أنها أداة طيعة في يد الملاحة البحرية قادرة على مسايرة حاجاتها والاتساع لتطوراتها . فقد كان الأصل في تذكرة الشحن أن تقتصر وظيفتها على إثبات استلام الربان أو غيره من وكلاء المجهز البضاعة المطلوب نقلها بطريق البحر ، ولذلك كانت تسمى في بعض الأحيان تذكرة النقل البحرية Lettre de voiture maritime إشارة إلى أنها تعتبر ، من وجه ، إيصالا بالبضائع المنقولة شأنها في ذلك شأن تذكرة النقل البرية (٢) .

ولكن ظروف الملاحة البحرية سرعان ما انتقلت بتذكرة الشحن إلى أفق أوسع واختصتها بوظائف جديدة غيرت من أساس التنظيم الذى تضمنته التشريعات البحرية . فلم تعد تذكرة الشحن مجرد إيصال باستلام البضاعة المطلوب نقلها بحراً ، بل أصبحت في الوقت ذاته الأداة الرئيسية التى يثبت بها نقل البضائع بطريق البحر affrètement-transport, transport des marchandises par mer . ومن ناحية أخرى غدت تذكرة الشحن أداة هامة من أدوات الائتمان البحرى ، إذ اعتبرت ممثلة للبضائع المنقولة بحراً ، ويسرت تبعاً ، بيع هذه البضائع ورهنها رهناً حيازياً وهى في أثناء الطريق .

(١) استعملت المجموعة البحرية عبارة « سند المشحونات » أو « سند الحمولة » ونؤثر ، مع ذلك ، العبارة المستعملة في المتن وهى التى أقرها المجمع اللغوى .

(٢) DANJON, *Traité de droit maritime*, t. 2, p. 557 (2^{me} éd. 1926)

وبعينا من هذا التطور ما اتصل بموضوع هذا البحث ، وهو ضرورة تذكرة الشحن الأداة الأساسية لإثبات عقد نقل البضائع بحراً بجانب وظيفتها الأولى كأداة لإثبات واقعة الشحن ذاتها Le chargement . فقد جاء هذا التطور نتيجة عوامل مختلفة ، نذكر منها أولاً التشابه الكبير في البيانات التي أوجب القانون تضمينها كلا من مشاركة الإيجار La charte-partie (مادة ٩٠ بحرى) وتذكرة الشحن (مادة ٩٩ بحرى) فقد أدى هذا التشابه إلى الاستغناء عن مشاركة الإيجار والاكتفاء بتذكرة الشحن مع تضمينها ، بجانب البيانات اللازمة لتعيين البضاعة المنقولة ، أهم الشروط المنظمة لعقد النقل البحري .

ومن ناحية أخرى ، لزم عن التوسع المستمر في حمولة السفن أن أصبح من المتعذر على شاحن واحد أن يستأجر سفينة كاملة أو أن يستأجر جزءاً محدداً من سفينة لنقل بضاعته عليها ، وأصبح المألوف أن يشترك عدد كبير من الشاحنين في استعمال سفينة واحدة لنقل بضائعهم ، فقلت بذلك الحاجة إلى عمل مشاركة للإيجار وزاد الإحساس بأهمية تذكرة الشحن كأداة لإثبات عقد النقل وعملية الشحن .

على أن العامل الحاسم في تطور وظيفة تذكرة الشحن كأداة للإثبات يرجع أساساً إلى ظهور تذاكر الشحن النموذجية connaissances-types التي أعدها شركات الملاحة البحرية الكبرى وضممتها مجموع الشروط المقصود بها تنظيم نقل البضائع بحراً ، وحرصت على العمل بها بانتظام في جميع عمليات النقل التي تضطلع بها . فقد أغنت هذه التذاكر نهائياً عن مشاركة الإيجار التي كانت تتصورها المجموعة البحرية الأداة العادية لإثبات عقد النقل (٣) .

(٣) REGIMBEAU, *Le connaissance — Sa nature juridique et ses fonctions à l'heure actuelle*, p. 47 (thèse, Bordeaux, 1924).

ولقد بلغت تذاكر الشحن النموذجية حداً كبيراً من الأهمية لدرجة أنه يحدث كثيراً أن يسلم الناقل للشاحن مجرد إيصال يحيل فيه على نصوص تذكرة من هذه التذاكر النموذجية . ولقد أقر القضاء هذا العرف واعتبر التذكرة المحال إليها جزءاً من الاتفاق المبرم بين الطرفين . أنظر استئناف مختلط ، ١١ مارس سنة ١٩٢٥ ، تشرير وقضاء ، ص ٣٧ ، ص ٢٧٦ ، جازيت المحاكم المختلطة ، ص ١٦ ، ١٦ — ١٩ .

ومع أن هذا التطور قد بدت آيته منذ مدة طويلة سابقة على وضع المجموعة البحرية المصرية (٤) ، فإنها لم تقدره ولم تلاحظ آثاره في تنظيم تذكرة الشحن كأداة للإثبات ، بل وقفت عند حد تنظيم التذكرة كأداة لإثبات شحن البضائع المنقولة بحراً ، فحددت شكل التذكرة والبيانات التي يجب أن تتضمنها (مادة ٩٩ بحرى) وعدد النسخ التي تحرر منها (مادة ١٠٠ بحرى) وقوة تذكرة الشحن في الإثبات (مادة ١٠١ بحرى) وحكم التعارض بين النسخ المتعددة (مادة ١٠٢ بحرى) .

على أن المجموعة البحرية لم تقصر فقط عن متابعة تطور التشريع البحرى في الفترة السابقة عليها ، بل أنها ظلت أيضاً متخلفة عن مساهمة التطورات الهامة في التشريعات البحرية اللاحقة عليها . وإذا كانت الحكومة المصرية قد انضمت إلى اتفاقية بروكسل المبرمة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن ، واستصدرت بها القانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ ، فإن أثر هذا الانضمام قاصر على عقود النقل البحرية ذات العنصر الأجنبي ، ولكنه لا يمتد إلى عقود النقل البحرية الداخلية التي تظل خاضعة لأحكام المجموعة البحرية .

ورغبة في الإحاطة بالمشاكل التي تثيرها تذكرة الشحن كأداة للإثبات ، قسمنا هذا البحث قسمين ، أفردنا الأول منهما لتذكرة الشحن كأداة لإثبات عملية الشحن ، وخصصنا القسم الآخر لتذكرة الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر .

(٤) فقد أشار اليه ETIENNE CLIERAC في كتابه *Us et Coutumes de la mer* الذي ظهر في ١٦٤٧ .

القسم الأول

تذكرة الشحن كأداة لإثبات عملية الشحن

نظمت المجموعة البحرية قوة تذكرة الشحن في الإثبات في المادتين ١٠١ و ١٠٢ من المجموعة البحرية .

أما المادة ١٠١ فقد بينت حكم التذكرة الصحيحة في الإثبات فقالت :
 « سند المشحونات المحرر بالكيفية السالف ذكرها يكون معتمداً بين جميع المالكين للمشحونات ويكون حجة أيضاً بينهم وبين أرباب السيكورتاه وإنما لأرباب السيكورتاه أن يقيموا الأدلة على نفي السند المذكور » (٥) .
 وأما المادة ١٠٢ فقد أوضحت حكم التعارض بين النسخ المتعددة المحررة من تذكرة الشحن على النحو الآتي :

« إذا وجد خلاف في سندات المشحونات شحناً واحداً يعتمد منها السند الذي بيد القبودان إذا كان البياض المتروك فيه مملوءاً بكتابة الشاحن أو وكيله بالعمولة ويعتبر السند الذي يبرزه الشاحن أو المرسل إليه إذا كان البياض المتروك فيه أيضاً مملوءاً بكتابة القبودان » (٦) .

على أن تذكرة الشحن كثيراً ما تتضمن شروطاً معدلة من أحكام هذه النصوص ، وتثير هذه الشروط البحث في صحتها وفي تحديد أثرها بالنسبة لقوة الإثبات التي رسمتها نصوص القانون .

(٥) وتنص هذه المادة في صيغتها الفرنسية على ما يأتي :

“Le connaissance rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs, sauf à ces derniers à fournir la preuve contraire”.

(٦) وتنص هذه المادة في صيغتها الفرنسية على ما يأتي :

“En cas de diversité entre les connaissances d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou par son commissionnaire; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine”.

وسنعالج في هذا القسم المسائل الآتية :

§ ١ — قوة تذكرة الشحن كأداة لإثبات عملية الشحن وفقاً لنصوص المجموعة البحرية .

§ ٢ — الشروط المعدلة من قوة تذكرة الشحن في الإثبات كما حددتها المجموعة البحرية .

§ ٣ — التعارض بين النسخ المتعددة المحررة من تذكرة الشحن .

§ ٤ — أحكام اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد تذكرة الشحن .

§ ١ — قوة تذكرة الشحن كأداة لإثبات عملية الشحن وفقاً لنصوص المجموعة البحرية :

أشرنا من قبل إلى نص المادة ١٠١ بحرى التى حددت قوة تذكرة الشحن فى الإثبات . ونضيف أن هذه المادة منقولة نقلاً حرفياً عن المادة ٢٨٣ تجارى فرنسى ، ولكنها تزيد عليها الجزء الأخير الذى يبدأ « وإنما لأرباب السيكورتاه أن يقيموا الأدلة على نفس السند المذكور » .

وسنحدد فيما بعد مغزى هذه الإضافة التى لم يلحظها الفقه والقضاء فى مصر ، وإنما يعنينا فى هذا المكان أن نحدد الموضوع الذى نعالجه ، وأن ننبه إلى أنه قاصر على معالجة تذكرة الشحن الصحيحة — وهى التذكرة التى استوفت البيانات التى نصت عليها المادة ٩٩ بحرى التى جاء فيها :

« سند المشحونات يجوز أن يكون باسم شخص معين أو تحت إذنه أو إلى حامله ويلزم أن يبين فيه جنس الأشياء المطلوب نقلها ومقدارها وأنواعها ويذكر فيه إسم الشاحن ولقبه وإسم المرسل إليه ومحله إذا اقتضى الحال ذلك . وإسم القبودان وسكنه وإسم السفينة وحمولتها بحساب الطونيلاطة والدولة التابعة لها ومكان قيامها للسفر والحل المعين بسفرها إليه ومبلغ الأجرة . ويوضع فى هامش

السند نياشين الأشياء المطلوب نقلها» (٧).

وأما التذكرة التى ينقصها بعض هذه البيانات المطلوبة قانوناً فإنها لا تعتبر تذكرة شحن بالمعنى الفنى وتثير مشاكل خاصة غير تلك التى تترتب على التعامل بتذكرة شحن صحيحة ولذلك فهى تخرج عن نطاق هذا البحث .

ومن ناحية أخرى ، فإن هذا البحث ينصب على تذكرة الشحن باعتبارها مثبتة للشحن الذى تم فعلاً على سفينة معينة ، وهى التى تسمى فى الاصطلاح الفرنسى *connaissance embarqué* . وأما تذكرة الشحن التى لا تعين سفينة معينة أو التى يحتفظ فيها بإمكان تعديل اسم السفينة ، والتى تسمى فى الاصطلاح الفرنسى *connaissance reçu pour embarquement* ، فهى الأخرى تتجاوز موضوع هذا البحث .

أولاً - مدى ما لتذكرة الشحن من قوة فى الإثبات من حيث الموضوع :

نصت المادة ١٠١ بحرى على أن تذكرة الشحن تعتبر حجة بما تتضمنه ، ولكنها لم تبين مدى هذه الحجية ، وهل هى حجة مطلقة لا تقبل إثبات العكس ، أم أنها

(٧) على أن الحاصل عملاً الآن هو أن كثيراً من شركات الملاحة البحرية تتولى طبع تذكرة الشحن الخاصة بها وتضمنها بحروف دقيقة جداً كثيراً من البيانات والشروط التى تفيض عن البيانات المطلوبة قانوناً وتكتفى بترك بعض الفراغ ليكتب فيه اسم الشاحن واسم المرسل إليه وتفصيل البضاعة المشحونة واسم السفينة الناقلة وميناء القيام وميناء الوصول وتاريخ التذكرة . وأما اسم الناقل أو المجهز فيكتب بحروف كبيرة فى أعلا المحرر . وتزيد بعض الشركات على ذلك استعمال ألوان مختلفة فى طبع تذاكر الشحن المختلفة تبعاً لاختلاف خطوط الملاحة التى تسير فيها سفنها .

ويبدو أن تذاكر الشحن المتداولة فى مصر مطبوعة باللغة الفرنسية أو باللغة الإنجليزية فلم نعتز على واحدة منها مكتوبة باللغة العربية ، حتى تلك الصادرة من شركات مصرية .

ونود فى هذه المناسبة أن نسجل خالص الشكر لصديقنا الدكتور حسن جرانه الحامى فقد أمدنا بعدد وافر من نماذج تذاكر الشحن التى تستعملها شركات الملاحة البحرية فى مصر .

حجية نسبية يمكن تفويضها بإقامة الدليل على ما يخالفها .

فإذا حملنا هذا السكوت على أنه مقصود من المشرع للاحالة على القواعد العامة في المحررات العرفية لكانت النتيجة اعتبار حجية تذكرة الشحن في الإثبات نسبية ، وإمكان إقامة الدليل على ما يناهضها .

على أن البعض قد ذهب إلى رأى آخر مؤداه أن تذكرة الشحن حجة مطلقة بما تتضمنه ، وأن هذه الحجية يتمتع هدمها بالدليل العكسي^(٨) . ويستند أصحاب هذا الرأى إلى اعتبارين — أولهما اعتبار قانونى ، والآخر اعتبار عملى .

فأما الاعتبار القانونى ، فهو أن نص المادة ١٠١ بحرى يغدو تكراراً غير مقيد لو فسر على أنه تطبيق للقواعد العامة في المحررات العرفية ، وأن أعمال هذا النص يوجب فهمه على أنه نص خاص قصد به المشرع الخروج بتذكرة الشحن عن قواعد المحررات العرفية . وأما الاعتبار العملى ، فهو أن تذكرة الشحن قد أصبحت أداة هامة من أدوات الائتمان البحرى ، وأن التشكيك في حجية ما تتضمنه من بيانات يززع الثقة فيها ويعوقها عن القيام بهذه الوظيفة الهامة .

وقد أخذت بعض الأحكام الفرنسية بهذا الرأى ، وأبرزت بصفة خاصة الاعتبارات العملية المتعلقة بالائتمان البحرى . فأخذت به محكمة استئناف إكس Aix في حكم صادر في ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٠ جاء فيه :

« إن تذكرة الشحن حجة بما تتضمنه بالنسبة لجميع الأطراف ذوى الشأن في عملية الشحن ، وإن اعتبار ما فيها من بيانات عنوان الحقيقة هو قرينة يتمتع التدليل على عكسها بأى طريق »^(٩) .

(٨) أنظر إشارة إلى هذا الرأى في BALTER, Valeur probante du *connaissance*, p. 13 (thèse, Paris, 1933).

(٩) استئناف إكس ، ٣٠ أبريل سنة ١٩٣٠ ، ملحق مجلة Dor ، ج ٢ ،

ص ٤٩٠ :

“Attendu que le *connaissance* fait foi de son contenu entre toutes les parties intéressées au chargement, et que la présomption de véracité qui s'attache à ses énonciations revêt le caractère d'une présomption contre laquelle aucune preuve contraire n'est admissible”.

وترددت الفكرة ذاتها في حكم حديث صادر من محكمة المافر التجارية في ٢٢ مايو سنة ١٩٥٠ ورد فيه أن لتذكرة الشحن قوة لا يمكن مناقشتها valeur indiscutable ، ولا يمكن التشكيك فيها بعد التوقيع عليها من الربان وإلا انهيار الائتمان المستفاد من الرهن الذي تمثله (١٠) .

على أن الرأي الغالب يستبعد هذه الفكرة على أساس أنها خروج عن القواعد العامة في المحررات العرفية وهو خروج لا يمكن تقريره إلا بنص صريح (١١) .

ولقد أخذ القضاء المختلط في كثير من أحكامه بهذا الرأي الأخير . فقضت محكمة الاستئناف المختلطة في ٢٥ مارس سنة ١٩٢٥ بأن تذكرة الشحن تعتبر حجة بما تتضمنه وبالتاريخ المذكور فيها إلى أن يقوم الدليل على العكس ، وهو دليل يقع عبثه على من ينازع في جديتها (١٢) .

وعادت المحكمة إلى تأييد نفس المعنى في ٩ مارس سنة ١٩٣٢ (١٣) ، فقالت إنه : « بالرغم من أن تذكرة الشحن لم تبين أن البضاعة سلمت للناقل في حالة سيئة ، فإنه يستطيع مع ذلك إثبات هذه الواقعة (١٤) » .

(١٠) المافر التجارية ، ٢٢ مايو سنة ١٩٥٠ ، D.M.F. ، س ١٩٥١ ، ص ٣٠١ :

“Le connaissances est un reçu régulier d'une marchandise par le transporteur maritime et, “à fortiori”, les réserves y figurant donnent à ce document une valeur indiscutable et il ne saurait être mise en doute après la signature du capitaine, sous peine de retirer tout crédit au gage qu'il représente”.

(١١) أنظر بالتر ، رسالة ، ص ١٥ ؛ دكتور كامل ماش ، القانون البحري ، ج ١ ، ص ٢٨٠ (طبعة ١٩٤٥) ؛ دكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، ص ٤١٠ (طبعة ١٩٥٢) .

(١٢) استئناف مختلط ، ٢٥ مارس سنة ١٩٢٥ ، تشريع وقضاء ، ص ٣٧ ، ص ٣٠٠

(١٣) استئناف مختلط ، ٩ مارس سنة ١٩٣٢ ، تشريع وقضاء ، ص ٤٤ ، ص ٢١٩

(١٤) بنفس المعنى استئناف مختلط ، ١٦ مايو سنة ١٩٢٣ ، جازيت المحاكم المختلطة ، ص ١٤ ، ٢٦٨ — ٤١٠ :

“La délivrance d'un connaissance implique, jusqu'à preuve contraire, un chargement effectif”.

على أن التسليم بخضوع تذكرة الشحن من هذه الناحية للقواعد العامة في المحررات العرفية ، واعتبار حجيتها في الإثبات نسبية تقبل الدليل العكسي لا يحسم الإشكال . إذ يبقى بعد ذلك تحديد الأدلة التي تصلح قانوناً لإثبات ما يخالف التذكرة أو ما يجاوزها . إذ أن هناك خلافاً في هذا الخصوص بين قواعد المحررات المدنية وقواعد المحررات التجارية . فالقاعدة بالنسبة الأولى أنه لا يجوز للمتعاقدين إثبات ما يخالفها أو ما يجاوزها إلا بالكتابة أو الإقرار أو اليمين . وأما القاعدة بالنسبة للمحررات التجارية فهي أنه يمكن إثبات عكسها بجميع الأدلة بما فيها البينة والقرائن ، إلا حيث ينص القانون استثناء على غير ذلك . وبذلك يغدو من المهم معرفة ما إذا كانت تذكرة الشحن تعتبر محرراً تجارياً أو محرراً مدنياً ، وعلى فرض أنها محرر تجارى فهل تخضع للقواعد العامة الخاصة بالمحررات التجارية أم أنها تخرج من نطاقها لتندرج تحت حكم المحررات المدنية .

(١) طبيعة تذكرة الشحن :

لا تعتبر تذكرة الشحن بذاتها مدنية أو تجارية ، وإنما تتحدد طبيعتها تبعاً لطبيعة عملية النقل التي تثبتها . فإذا كانت هذه العملية تجارية فإن تذكرة الشحن تعتبر في هذه الحالة محرراً تجارياً ، والعكس صحيح .

ولا صعوبة في الأمر إذا تم النقل بين تاجرين ، إذ أنه يعتبر حينئذ عملاً تجارياً وينعكس هذا الوصف في هذه الحالة على تذكرة الشحن . ولكن تبدأ الصعوبة حيث يكون أحد طرفي عقد النقل غير تاجر . إذ ثار الخلاف على ما إذا كان النقل في هذه الحالة يعتبر عملاً تجارياً مختلطاً ، بمعنى أنه يعتبر تجارياً بالنسبة للتاجر ومدنياً بالنسبة لغير التاجر ، فيتعين في هذه الحالة تطبيق قواعد الإثبات المدنية بالنسبة لغير التاجر الذي وقع تذكرة الشحن .

ومرد هذه الصعوبة إلى أن تطبيق نظرية الأعمال التجارية المختلطة على القانون

= وكذلك الاسكندرية التجارية المختلطة ، ٣ ديسمبر سنة ١٩٢٣ ، جازيت ، س ١٣ ،

البحرى هو محل خلاف شديد . فقد ذهب فريق من الفقهاء^(١٥) ، وجانب من أحكام القضاء^(١٦) ، إلى استبعاد هذه النظرية استناداً إلى ظاهر المادة ٦٣٣ تجارى فرنسى التى أشارت إلى اعتبار الأعمال البحرية أعمالاً تجارية دون توقف على صفة الأشخاص الذين يزاولونها . وأضافوا إلى ذلك أن الرأى العكسى يهدر المادة المذكورة ويجعل حكمها تكراراً غير مفيد لأحكام الأعمال التجارية البرية . ولقد عبر الأستاذ ريبير عن موقف هذا الفريق بقوله^(١٧) :

“L'affirmative semble bien résulter de l'art. 633 C. Com. qui répute le contrat acte de commerce sans distinguer si la personne qui contracte avec l'armateur est non commerçante. L'art. 633 n'a pas été écrit pour donner une solution qui résulte déjà des principes généraux, il signifie quelque chose de plus, c'est que les actes énumérés ont le caractère commercial, même pour la personne qui n'est pas commerçante”.

على أن فريقاً آخر من الفقهاء والأحكام اعتبر نظرية الأعمال المختلطة نظرية عامة تنبسط على قانونى التجارة البرى والتجارة البحرى . ومن أهم القائلين بهذا الرأى بونكاز الذى عرض وجهة نظره فى هذا الموضوع على النحو الآتى^(١٨) :

“Il n'est pas sérieusement contestable que l'article 633 soit le simple prolongement de l'article 632. “La loi répute pareillement actes de commerce” déclare le texte; cela est si vrai que l'article 633 n'est pas exclusivement relatif au commerce mari-

(١٥) ليون كان ورينولت ، القانون التجارى ، ج ١ ، ص ١٨٢ ، رقم ١٥٨ ، (الطبعة الخامسة ، ١٩٢١) ؛ ريبير ، القانون البحرى ، ج ١ ، رقم ٩٦٨ ، ص ٨٩٩ (الطبعة الثالثة ، ١٩٥٠) .

(١٦) نقض عرائض ، ٢٣ يناير سنة ١٨٨٨ ، دالوز ١٨٨٨ ، ١ ، ٤٠٥ (شراء وبيع السفن) ؛ نقض عرائض ، ٣٠ بوليه ١٨٨٤ ، دالوز ١٨٨٥ ، ١ ، ١٩٣ ؛ اكس ، ٢٢ يونيو ١٨٩٩ ، ٢ ، ٤٣٨ (عقد نقل البضائع) ؛ نقض عرائض ، ١١ يناير ١٨٦٠ ، دالوز ١٨٦٠ ، ١ ، ٩١ (نقل الأشخاص) .

(١٧) ريبير ، ج ١ ، ص ٨٩٩ .

(١٨) بونكاز ، القانون البحرى ، رقم ٨٣ ، ص ٦٧ (طبعة ١٩٢٣) .

time et englobe dans son énumération, des opérations commerciales terrestres, telles que les entreprises de construction et les achats, ventes et reventes de bâtiments de rivière... Ce serait vraiment par trop forcer le texte de l'article 633 que de lui faire bannir les actes mixtes au regard de certaines des opérations qu'il vise et de les lui faire admettre au regard de certaines autres. Cela serait d'autant plus inadmissible, que l'article 633 détermine, à l'aide d'une formule généralisatrice, les actes susceptibles de tomber sous l'empire du Droit maritime et du soin de préciser qu'il ne peut s'agir que des contrats concernant le commerce de mer".

وأما القانون المصرى فإن عبارته تختلف عن عبارة المادة ٦٣٣ تجارى فرنسى بالنسبة للنقل ، فظاهر المادة الثانية من قانون التجارة المصرى يعتبر عمل النقل بذاته عملاً تجارياً حتى ولو كان عملاً منفرداً . فلو أعملنا هذا المعنى لاعتبرت تذكرة الشحن فى جميع الأحوال محرراً تجارياً^(١٩) . على أن بعض الشراح المصريين يرون غير ذلك ، ويجرون على القانون المصرى حكم القانون الفرنسى فى هذا الخصوص ، فيشترطوا لاعتبار النقل عملاً تجارياً أن يتم مقاوله أى على سبيل التكرار والاحتراف^(٢٠) . وواضح أن هذا الرأى يشير الخلاف الذى عرضنا له فى فرنسا بالنسبة لخضوع أعمال الملاحة البحرية لنظرية الأعمال التجارية المختلطة .

ونحن نعتقد أن إضافة المشرع المصرى عبارة « عمل النقل » إلى عبارة « مقاوله النقل » الموجودة فى القانون الفرنسى هى إضافة ذات مغزى ، قصد المشرع منها إلى مخالفة حكم القانون الفرنسى واعتبار عمل النقل بذاته عملاً تجارياً حتى ولو لم يتكرر .

وعلى كل حال فإن أهمية هذا الخلاف محدودة من الناحية العملية بالنسبة لتذكرة الشحن ، إذ الغالب أن يتم نقل البضائع بحراً بين محترفين .

(١٩) دكتور محمد صالح ، القانون التجارى ، ج ١ ، ص ٥٧ (طبعة ١٩٤٩) ؛
دكتور نور الدين رجائى ، القانون التجارى ، ص ٦٨ .

(٢٠) دكتور محسن شفيق ، القانون التجارى المصرى ، ج ١ ، ص ١٩٥ و ١٤٩
(طبعة ١٩٤٩) .

(٢) موضع تذكرة الشحن من المحررات التجارية :

إذا اعتبرت تذكرة الشحن محرراً تجارياً يبقى بعد ذلك أن نحدد موضعها من المحررات التجارية فنبين ما إذا كانت تخضع للقواعد العامة لهذه المحررات فيمكن إثبات ما يخالفها بكل طرق الإثبات المقررة قانوناً بما فيها البيئة والقرائن أو إذا كانت استثناء من هذه القواعد فتخضع من هذه الناحية لقواعد المحررات المدنية بمعنى أنه لا يجوز تفويض الدليل المستفاد منها إلا بكتابة أو ما في حكمها من إقرار أو يمين .

ولقد أثارت هذه المسألة الخلاف في الفقه وفي القضاء . فذهب رأى إلى تطبيق قواعد الإثبات التجارية على تذكرة الشحن ، مستنديين في ذلك إلى الحججتين الآتيتين (٢١) :

(أ) لا يبدو من صيغة المادة ١٠٠ والمادة ١٠١ من المجموعة البحرية أن القانون يستلزم تذكرة الشحن دليلاً على إثبات واقعة الشحن . ولو أن المشرع أراد أن يقرر معنى مخالفاً وأن يخرج عن الأصول العامة في الإثبات التجاري لما فاته أن ينص على هذا الاستثناء بعبارة صريحة كما فعل في مواضع أخرى بالنسبة لعقد الشركة وعقد التأمين البحري وعقد نقل البضائع بطريق البحر .

(ب) الشحن واقعة مادية يمكن إثباتها بجميع الأدلة بما فيها البيئة والقرائن . ولقد أشارت المادة ٢٢١ بحرى إلى هذا المعنى عندما نصت على أنه « لا تجوز مطالبة المؤمن بدفع المبالغ المؤمنة إلا بعد إعلانه بالأوراق المثبتة للشحن Actes justificatifs du chargement فهي لم تحدد تذكرة الشحن خاصة بل أطلقت العبارة وقالت « الأوراق المثبتة للشحن » .

على أن هناك رأياً آخر مؤداه أن تذكرة الشحن استثناء من حرية الإثبات في المسائل التجارية ، ويرتب على ذلك عدم إمكان التدليل على عكسها بكل الأدلة .

ويعتمد أصحاب هذا الرأي على الحجاج الآتية (٢٢) :

١ — أن المادة ٩٠ بحرى (تقابل المادة ٢٧٣ تجارى فرنسى) تنص على أن مشاركة إيجار السفينة ، وتسمى سند الإيجار ، يلزم أن تكون محررة بالكتابة . وهم يقصدون بذلك أن عقد نقل البضاعة بحراً يعتبر صورة من صور إيجار السفينة فيلزم إثباته هو الآخر بالكتابة .

ويضيفون أن حرص المشرع فى المادة ٩٩ بحرى على تحديد البيانات التى يجب أن تتضمنها تذكرة الشحن ، واشتراط عمل أربع نسخ من هذه التذكرة ، وتحديد أربعاً وعشرين ساعة بعد وقت الشحن لتوقيع كل من الشاحن والربان عليها (مادة ١٠٠ بحرى) — كل هذا يؤكد أن المشرع يتطلب الكتابة لإثبات عملية الشحن .

ب — أن القانون البحرى يتطلب الكتابة بالنسبة لقرض المخاطر الجسيمة والتأمين البحرى وبيع السفينة ، وأن هذه النصوص ليست مجرد استثناءات متفرقة ولكنها تطبيقات لمبدأ عام أراد أن يقرره القانون البحرى ومقتضى هذا المبدأ أن كل أعمال التجارة البحرية يلزم إثباتها بالكتابة .

ونحن نميل إلى هذا رأى الأخير ولكن على أساس مختلف . فنحن لا نعتبر عقد نقل البضائع بحراً بمثابة عقد إيجار ، إذ أن هناك فوارق أساسية بين عقد نقل البضاعة وعقد الإيجار (٢٣) . ونحن لا نعتقد كذلك أن المشرع أراد أن يقرر مبدأً عاماً فى الأعمال البحرية مؤداه ضرورة ثبوتها جميعاً بالكتابة ، إذ لو قصد المشرع هذا المعنى لنص عليه صراحة بدلاً من أن يتكلف مؤونة النص عليه فى مواضع متفرقة . ولكننا مع ذلك نرى أن تذكرة الشحن استثناء من الأصل العام فى

(٢٢) ريجمبو ، رسالة ، ص ٢٥ — ٢٧ ؛ دانيجون ، ج ٢ ، ص ٥٧٣ ؛ بونكاز ، ص ٥٦٦ ؛ ليون كان ورينولت ، ج ٥ ، ص ٦٠٩ — ٦١١ ؛ دكتور ملش ، ص ٢٨١ .
(٢٣) أنظر فى ذلك ريبير ، القسانون البحرى ، ج ٢ ، ص ٢٤١ وما بعدها (طبعة ١٩٥٢) .

المحركات التجارية وذلك على أساس المادة ١٠١ بحرى ، فقد نظمت هذه المادة قوة تذكرة الشحن في الإثبات وجعلت الأحكام الواردة فيها خاصة بتذكرة الشحن الصحيحة وحدها . فهذه التفرقة بين تذكرة الشحن الصحيحة وتذكرة الشحن غير الصحيحة لا يمكن تفسيرها إلا إذا اعترفنا للأولى بقوة للإثبات أكبر من الثانية وذلك باستبعاد الشهادة والقرائن من بين الأدلة المقبولة قانوناً لنقض الدليل المستفاد من تذكرة الشحن الصحيحة (٢٤) .

ولقد انعكس هذا الخلاف على أحكام القضاء الفرنسى ، فذهب بعضها إلى قبول جميع الأدلة لإثبات ما يخالف تذكرة الشحن أو ما يتجاوزها (٢٥) على حين أن البعض الآخر قد ذهب إلى ضرورة الكتابة أو ما فى حكمها للتدليل على عكس الثابت فى تذكرة الشحن (٢٦) .

وأما القضاء المصرى فلم نعثر فيه على أحكام صريحة فى هذا الموضوع . ولو أن الأحكام تشير عادة إلى مطلق « الدليل العكسى » مما يفهم منه أنها لا تتطلب دليلاً بعينه لتقويض حجبة تذكرة الشحن ، وأن كل ما يعينها من الأمر هو أن يكون الدليل مقنعاً . أما إذا اقتصر الأمر على مجرد مزاعم أو فروض لا يسندها الدليل فإن تذكرة الشحن تبقى حجة بما تضمنته من بيانات (٢٧) .

D. HOOGHE, *Du connaissance*, p. 52 (thèse, Lille, 1897). (٢٤)

(٢٥) نقض فرنسى ، عرائض ، ٢٩ يونيو ١٩٢٢ ، سبى ١٩٢٢ ، ١ ، ٣٢٣ :

“Attendu que la Cour d'appel statuant en matière commerciale n'était pas soumise aux règles édictées par l'art. 1341 C. Civ., qu'elle a donc pu fonder sa décision sur toutes les présomptions dont l'appréciation est du domaine exclusif du juge de fait”.

(٢٦) نانت ، أول أغسطس ١٩٠٦ ، AUTRAN ، ج ٢٢ ، ص ٣٠٨ (أشار إليه

بالتر ، رسالة ، ص ٢٩) :

“Le connaissance constitue une présomption juris et de jure contre laquelle aucune preuve contraire, sauf celles constituées par des écrits, ou une fraude reconnue, ne saurait être admise”.

(٢٧) استئناف مختلط ، ٢٥ مارس سنة ١٩٢٥ ، جازيت ، ص ١٦ ، ١٩ — ٢٣ :

استئناف مختلط ، ٢٨ مارس سنة ١٩١٧ ، تشريع وقضاء ، ص ٢٩ ، ص ٣١٩ .

ويظهر هذا المعنى في حكم محكمة الاستئناف المختلطة صادر في ٢٥ مارس سنة ١٩٢٥ ، فقد ورد فيه (٢٨) :

“Malgré les énonciations du connaissement, le capitaine n'est pas responsable d'un manquement s'il prouve qu'il a consigné tout ce qu'il a reçu, que toute la quantité à lui livrée a été effectivement mise à bord et qu'en conséquence la perte n'a pas eu lieu pendant le chargement”.

ولو صح فهم موقف القضاء المختلط على هذا الوجه لكان معناه أن هذا القضاء يخضع تذكرة الشحن لقواعد الإثبات التجارية التي تسمح بهدم الدليل الكتابي بكل طرق الإثبات بما فيها البينة والقرائن . وفي هذه الحالة يبدو هذا القضاء في رأينا مخالفاً لحكم القانون المصري ومحافياً للاعتبارات العملية المتصلة بتذكرة الشحن .

أما من الناحية القانونية فإن هذا القضاء لم يلحظ الفارق الهام في الصياغة بين المادة ١٠١ من المجموعة البحرية المصرية والمادة ٢٨٣ من قانون التجارة المصري . فقد خصت المادة الأولى المؤمنين بحكم إضافي لا مقابل له في المادة الفرنسية وذلك حين سمحت لهم بأن ينفوا تذكرة الشحن بكل الأدلة ، فأشارت بذلك إلى أن من ذكرتهم هذه المادة لا يشتركون في هذا الحكم الخاص ، وإلا لما كان هناك محل لهذه الزيادة في المادة المصرية فإذا صح تفسيرنا للمادة المصرية لكانت نتيجته أن ذوى الشأن في عملية الشحن يتمتع عليهم إثبات عكس تذكرة الشحن بجميع الأدلة ، وأنه يلزمهم في هذا الخصوص الاستناد إلى كتابة أو إقرار أو يمين .

وأما محافة هذا القضاء للاعتبارات العملية فبيان ذلك أن تذكرة الشحن تلعب دوراً خطيراً في عالم الملاحة البحرية ويعتمد عليها الغير في ترتيب الحقوق وفرض الالتزامات لهم أو عليهم ، فكان يقتضى هذه الاعتبارات أن تحمى الثقة المشروعة في هذه التذكرة وأن تقلل فرص التشكيك فيما تتضمنه من بيانات بحيث يتعذر نفيها

إلا بطرق خاصة ، تحمل في طياتها ما يدعو إلى الاطمئنان إليها — ونعني بها الطرق المقررة في القانون المدني لإثبات عكس الدليل الكتابي .

على أن من الإنصاف ألا نعمم الحكم بالنسبة للقضاء المختلط فقد عثرنا على حكم هام لمحكمة الاسكندرية التجارية قضت فيه بأن الرهان لا يجوز له التدليل على أن البضاعة التي سلمها هي بذاتها البضاعة التي استلمها من الشاحن إلا بكتابة صادرة من المرسل إليه أو من مصلحة الجمارك وذلك تطبيقاً للمادتين ٣٦ و ١٠٣ من المجموعة البحرية المختلطة (٢٩) .

“Attendu que l'article 36 du Code de Commerce Mar. dispose ce qui suit: “Il — le capitaine — est responsable des effets et des marchandises dont il a la charge. Il doit en fournir une reconnaissance. Cette reconnaissance se nomme connaissement”; que l'article 103 dispose: “Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu les marchandises mentionnées dans le connaissement ou charte-partie sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement. De même nul capitaine sera tenu de demander acquit des marchandises qu'il aura consignées au receveur, et, à son défaut, de se munir d'un certificat de la douane constatant la décharge des marchandises conformément au connaissement, à peine de tous dommages-intérêts envers les propriétaires ou receveurs.

“Attendu qu'il résulte de la combinaison de ces deux articles que le connaissement fait foi contre le capitaine; que ce dernier ne peut établir la consignation des marchandises par lui chargées qu'en prenant un écrit du destinataire ou un certificat de la douane”.

(٢٩) اسكندرية التجارية المختلطة ، ٣ ديسمبر سنة ١٩٢٣ ، جازيت س ١٤ ، ٢٥٨ — ٣٩٦ . أنظر ، مع ذلك ، دكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، ص ١٠٤ فقد صور هذا الحكم على أنه يجيز إقامة الدليل على عكس تذكرة الشحن بكل طرق الإثبات .

ثانياً — مدى ما لتذكرة الشحن من قوة في الإثبات بالنسبة للمُستَخاصي :

تسوى قواعد الإثبات التجارى بين الطرفين والغير فيما يتعلق بحجية المحررات العرفية إذ تعتبرها حجة على الكافة بما تتضمنه إلى أن يقوم الدليل على العكس ، وهى تجيز لهم جميعاً تقويض الدليل المستفاد من المحرر بكل طرق الإثبات إلا فى الأحوال الخاصة التى يتطلب فيها القانون الكتابة لإثبات العمل التجارى إذ يتمتع حينئذ على الطرفين تقويض الدليل المكتوب إلا بكتابة أو إقرار أو يمين (٣٠) .

فإلى أى مدى تخضع تذكرة الشحن كمحرر عرفى لهذه القواعد ؟ نصت المادة ٢٨٣ تجارى فرنسى على أن تذكرة الشحن الصحيحة تعتبر حجة بين الأطراف ذوى الشأن فى الشحن وبينهم وبين المؤمنين .

وتشير هذه المادة لملاحظتين . أما الملاحظة الأولى فهى أن هذه المادة لم تستعمل لفظ « الغير » ولكنها أشارت إلى فريق واحد منهم هم المؤمنون . ولقد أثار هذا التخصيص خلافاً على دلالته إذ فهمه البعض على أنه استثناء من القواعد العامة فى نسبة التصرفات القانونية ورتبوا على ذلك أن تذكرة الشحن لا تعتبر حجة بما تتضمنه إلا بالنسبة للمؤمنين . أما من عداهم من الغير فلا يجوز أن يحتجوا بتذكرة الشحن كما لا يجوز أن يحتج بها عليهم (٣١) .

على أن هذا الفهم غير سليم إذ أنه يخلط بين مسألتين مختلفتين ، هما الأثر النسبى للتصرفات القانونية وحجية المحررات العرفية فى الإثبات فلا شبهة فى أن التصرف القانونى نسبى فى آثاره ، بمعنى أنه ، كأصل عام ، قاصر فى آثاره على من كانوا طرفاً فيه وأنه لا يتعداهم إلى غيرهم إلا على سبيل الاستثناء . وأما المحرر العرفى فهو

(٣٠) بالتر ، قوة تذكرة الشحن فى الإثبات ، ص ٤ — ١٢ ، رسالة ، باريس ،

. ١٩٣٣

Laurin sur Cresp, *Droit Maritime*, t. 2, p. 144; BOISTEL, (٣١)

Droit Maritime, No. 1247 (أشار إليهما بالتر ، ص ٣٥) .

حجة على الكافة لا فرق بين أطرافه وبين الغير^(٣٢) . ولقد قررت محكمة الاستئناف المختلطة هذا المعنى صراحة في ٢٦ مارس سنة ١٨٩٦ فقالت^(٣٣) :

“Le connaissance fait preuve du chargement et des droits y énoncés non seulement entre le chargeur et le capitaine, mais aussi à l'égard des tiers, et notamment pour et contre les assureurs”.

وأما الملاحظة الثانية فهي أن المادة ٢٨٣ تجارى فرنسى سوت فى الحكم بين « الأطراف ذوى الشأن فى الشحن » وبين « الغير » فاعتبرت تذكرة الشحن الصحيحة حجة لهم وعليهم إلى أن يقوم الدليل على العكس . ومع ذلك فقد استقر الرأى فى الفقه والقضاء على ضرورة التفرقة فى هذا الخصوص بين هذين الفريقين . ولقد اعتمد المشرع المصرى هذه التفرقة عندما أضاف فى المادة ١٠١ بحرى حكماً خاصاً بالموثنيين يمكنهم من نفى تذكرة الشحن بكل الأدلة وسكت عمن عداهم من الأشخاص الذين أشارت إليهم هذه المادة .

ولذلك يعيننا أولاً أن نحدد المقصود من عبارة الأطراف ذوى الشأن فى الشحن les parties intéressées au chargement ثم نبين الفوارق التى تفصل مركزهم القانونى عن مركز الغير بالنسبة لحجية تذكرة الشحن فى الإثبات .

(١) معنى « الأطراف ذوى الشأن فى الشحن » :

نقل المشرع المصرى هذه العبارة عن المادة ٢٨٣ تجارى فرنسى ، بالرغم من الخلاف الذى أثارته على معناها . فقد ذهب الفقهاء الفرنسيون فى تفسيرها مذاهب شتى فقع بعضهم بمجرد تعداد الأشخاص الذين ينطبق عليهم وصف « الأطراف ذوى الشأن »^(٣٤) ، بينما حاول البعض الآخر صياغة ضابط يستعان به فى هذا

(٣٢) بالتر ، رسالة ، ص ٣٦ ؛ ريجمبو ، رسالة ، ص ٤٠ ؛ ريبير ، القانون البحرى ، ج ٢ ، ص ٣٨٠ ؛ دكتور سليمان مرقس ، أصول الإثبات ، ص ٨٨ (الطبعة الثانية ، سنة ١٩٥٢) ؛ دكتور عبد المنعم الصده ، الإثبات ، ص ٦٥ (سنة ١٩٥٢) .

(٣٣) استئناف مختلط ، ٢٦ مارس ١٨٩٦ ، تشريع وقضاء ، ص ٨ ، ١٧٨ .

(٣٤) دأنجون ، ج ٢ ، ص ٥٧٠ .

التحديد (٣٥) . ومن أئمة الفريق الأخير بونكاز (٣٦) فقد وضع صيغة نقلها عنه الكثيرون (٣٧) قوامها أن العبارة المذكورة في المادة ٢٨٣ تجارى فرنسى تشمل فريقين من الأشخاص :

(١) الموقعين على تذكرة الشحن وموكليهم ووكلائهم . أما الموقعون على التذكرة فأمرهم واضح لا يحتاج إلى تفسير . وأما الموكلون فلأن مقتضى الوكالة أن تنصرف آثار التصرف القانونى إليهم كما لو كانوا قد شاركوا فيه بأشخاصهم . وأما الوكلاء فلائهم بتنفيذهم تذكرة الشحن والخضوع لأحكامها يأخذون مركز من وكلهم .

(ب) الخلفاء العامين والخاصين للموقعين على تذكرة الشحن وذلك تطبيقاً للمادة ١٣٢٢ مدنى فرنسى التى تنص على أن المحرر العرفى المعترف بصدوره من الخصم الذى يحتاج به عليه يكون له بين المتعاقدين وبينهم وبين ورثتهم وخلفائهم حجية المحررات الرسمية .

وتطبيقاً لهذا الضابط يعتبر « طرفاً ذا شأن فى الشحن » المجهز والشاحن إذ هما المتعاقدان الحقيقيان فى نقل البضائع بطريق البحر — والربان ووكلاء المجهز البرين وأمين السفينة consignataire du navire فكليهم وكلاء عن المجهز — وأمين البضاعة consignataire de la cargaison فهو وكيل عن الشاحن الذى يرسل البضاعة إلى نفسه — وأخيراً الخلفاء العامون والخاصون وعبارة أخرى كل من تلقى من الموقعين حقاً على أساس تذكرة الشحن ومن الأمثلة عليهم الورثة والمرسل إليه الذى ترتب له تذكرة الشحن حقاً ذاتياً .

ولا تثير هذه التطبيقات خلافاً جدياً إلا بالنسبة للمرسل إليه الذى تقرر له

(٣٥) بونكاز ، القانون البحرى ، ص ٥٦٦ ؛ ريجمبو ، رسالة ، ص ٢٧ ؛ شوفو ، تذكرة الشحن Juris-classeur commercial ، Du Connaissance رقم ٦٥ .

(٣٦) بونكاز ، المرجع السابق .

(٣٧) أنظر المراجع المذكورة فى هامش ٣٥ .

تذكرة الشحن حقاً ذاتياً فقد اعتبره البعض من الغير بالمعنى المقصود في المادة ٢٨٣ تجارى فرنسى (٣٨).

وليس من شأننا في هذا المقام أن نحدد المركز القانونى للمرسل اليه وهل يعتبر خلفاً خاصاً للشاحن أم يعتبر ذا مركز قانونى مستقل عنه ، إذ أننا نعتقد أن هذا التحديد غير منتج في الموضوع الذى نعالجه فقد تكفلت نصوص المجموعة البحرية ، في نظرنا ، بإرشادنا إلى الحل المطلوب فقد عنت المادة ٩٩ بحرى بالنص على ضرورة بيان اسم المرسل اليه في تذكرة الشحن ، ثم عادت المادة ١٠٠ بحرى فأوجبت عمل تذكرة الشحن من أربع نسخ ونصت على تخصيص واحدة منها للمرسل اليه ، ثم جاءت المادة ١٠١ بحرى تحدد حجية تذكرة الشحن بالنسبة للأطراف ذوى الشأن في الشحن . فاذا ربطنا بين هذه المادة والمادتين السابقتين عليها لبدا واضحاً أن المجموعة البحرية تصور المرسل اليه بالضرورة « طرفاً ذا شأن » في تذكرة الشحن .

ولقد أخذت محكمة النقض الفرنسية بهذا المعنى في حكم مشهور صادر في ٢٠ مايو سنة ١٩١٢ فقالت (٣٩) :

“Attendu qu'au regard du connaissance, la situation du destinataire qui réclame l'exécution du contrat de transport est la même que celle de l'expéditeur ; que le connaissance ne le lie que quand il lie et comme il lie l'expéditeur lui-même”.

(٣٨) بالتر ، رسالة ، ص ٣٧ . وأما ليون كان ورينولت فقد قالاً بالفرقة بين علاقة المرسل اليه بالربان وعلاقته بالأشخاص الآخرين واعتبرا المرسل اليه من الغير في الحالة الأولى ومن المتعاقدين في الحالة الثانية ، ج ٥ ، ص ٦١٠ . على أنهما لم يفسرا هذه التفرقة كما أنه من العسير علينا أن نتصور تفسيراً لها . أنظر بهذا المعنى دانيجون ، ج ٢ ، ص ٥٧٣ ، هامش ٢ .

(٣٩) نقض فرنسى ، ٢٠ مايو سنة ١٩١٢ ، جازيت دى باليه ، ١٩١٢ ، ١ ، ٦٩٦ . وبنفس المعنى نقض فرنسى ، عرائض ، ٢٢ فبراير ١٨٩٨ ، سيرى ١٨٩٩ ، ١ ، ١٦٦ ، دالوز ١٩٠٠ ، ١ ، ٢٩٧ (تعليق Levillain) ؛ الجير ، ١٠ ابريل سنة ١٩١٩ ، دالوز ١٩٢٠ ، ٢ ، ١٣ (تعليق Aubrun) .

(٢) قوة تذكرة الشحن في الإثبات بالنسبة للغير :

بالرغم من نص المادة ٢٨٣ تجارى فرنسى التى تسوى بين الأطراف ذوى الشأن والغير فيما يتعلق بحجية تذكرة الشحن في الإثبات فقد استقر الفقه والقضاء ، في مجموعهما ، على التفرقة بينهما (٤٠) .

فأما بالنسبة للغير ، فانه يستطيع أن يدل على عكس الثابت في تذكرة الشحن بجميع طرق الإثبات . على أن القضاء الفرنسى يستثنى من ذلك القرائن بدعوى أنها ليست دليلا واضحا حاسماً (٤١) . ولا شك أن حرمان الغير من الاستناد إلى القرائن كدليل خروج على القواعد العامة في الإثبات وهو خروج كان موضع نقد من جانب الشراح الذين يرون أن عبارة المادة ٢٨٣ تجارى لاتسمح بهذا الاستثناء (٤٢) .

وأما بالنسبة للأطراف ذوى الشأن فان رأى في فرنسا مستقر على أنه لايجوز لهم أن يثبتوا في مواجهة الغير عكس الثابت في تذكرة الشحن بأى طريق من طرق الإثبات (٤٣) . وهذه ناحية أخرى من نواحي الخروج عن القواعد العامة في الإثبات ، فقد رأينا أن لمن كانوا طرفا في المحررات المدنية أو التجارية الحق في التدليل على عكسها مع فارق واحد هو أنه بالنسبة للمحررات المدنية يجب أن يثبت

(٤٠) بالتر ، رسالة ، ص ٢٢ ؛ ريجمبو ، رسالة ، ص ٢٧ ؛ ريبير ، ج ٢ ، ص ٣٧٩ ؛ بونكاز ، ص ٥٦٦ ؛ دانجون ، ج ٢ ، ص ٥٦٩ .

(٤١) الهافر ، ٨ نوفمبر ١٨٩٣ ؛ الجير ، ١٤ فبراير ١٩٠٦ ؛ مارسيليا ، ١٥ مايو ١٩٠٨ ؛ مارسيليا ، ٢ مارس ١٩٠٩ ؛ اكس ، ٢٨ إبريل ١٩١٠ (أشار إليها ريجمبو ، رسالة ، ص ٤١) .

(٤٢) بونكاز ، ص ٥٦٧ ؛ ليون كان ورينولت ، ج ٥ ، ص ٦١٠ ؛ ريبير ، ج ٢ ، ص ٣٨١ . وبنفس المعنى : نقض لإيطالى ، ١٤ يونيو ١٩٢٤ ، مجلة Dor ، ص ١٢ ، ص ٣٠٠ .

(٤٣) ريجمبو ، رسالة ، ص ٢٥ ؛ بونكاز ، ص ٥٦٦ ؛ ليون كان ورينولت ، ج ٥ ، ص ٦٠٩ ؛ دانجون ، ج ٢ ، ص ٥٧٣ ؛ مارسيليا التجارية ، ١٨ مايو ١٨٩٢ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ، ج ٨ ، ص ١٠٥ .

العكس عن طريق الكتابة أو الإقرار أو اليمين ، وأما في المحررات التجارية فإن نفي المحرر جائز بكل طرق الإثبات ، إلا استثناء في المواضع التي ينص عليها القانون . على أن حرمان الأطراف من تفويض حجية تذكرة الشحن في مواجهة الغير يمكن تبريره من الناحية العملية على أساس اعتبارات الائتمان البحري إذ لو جاز لمن وقع على تذكرة الشحن أن يدحضها بالدليل العكسي في مواجهة الغير لانهارت الثقة فيها وامتنع قبولها في التداول كأساس لترتيب الحقوق أو لتوليد الالتزامات .

على أن المجموعة البحرية المصرية قد نصت في المادة ١٠١ صراحة على حق الغير في أن يقيموا « الأدلة » على عكس تذكرة الشحن^(٤٤) . ولقد ورد لفظ « الأدلة » مطلقاً فيجب حمله على أن المقصود به هو جميع طرق الإثبات ، بما فيها البيئة والقرائن .

على أن هذه المجموعة لم تتعرض للجزء الآخر من المشكلة وهو حق الأطراف ذوى الشأن في تفويض حجية تذكرة الشحن بالنسبة للغير . ويمكن تفسير هذا السكوت على أحد وجهين . فقد يقال إن المقصود به هو الإحالة على القواعد العامة في الإثبات التي تسمح للأطراف بالتدليل على عكس المحرر بالطرق المقررة قانوناً . وقد يقال إن هذا السكوت يجب تفسيره في ضوء الاستدراك الخاص بالمؤمنين فقد أجاز القانون لهم وحدهم نفي تذكرة الشحن وسكت عن الأطراف قاصداً بذلك حرمانهم في مواجهة الغير من دحض الدليل المستفاد من هذه التذكرة .

ونظراً لعدم وجود أعمال تحضيرية للمجموعة البحرية المصرية فإن من العسير أن نرجح تفسيراً على آخر ولسكننا نميل إلى التفسير الأول باعتباره تطبيقاً للقواعد

(٤٤) يسلّم الفقه المصرى فيما يتعلق بقوة تذكرة الشحن في الإثبات بين الطرفين والغير ومع ذلك فيبدو أن الدكتور مصطفى كمال طه قد فهم عبارة « الأطراف ذوى الشأن في الشحن les parties intéressées au chargement » الواردة في المادة ١٠١ بحرى على أنها تعنى الغير . على أن مثل هذا الفهم يخالف ظاهر العبارة وإجماع الفقه . أنظر مؤلفه في القانون البحرى ، ص ٤١٠ .

العامة التي لا يمكن استبعادها إلا بنص صريح . أضف أن من مزايا الأخذ بهذا التفسير أنه يوحد الحكم القانوني بالنسبة للأطراف ذوى الشأن بحيث يكون لهم دائماً إثبات عكس تذكرة الشحن بالطرق المقررة قانوناً سواء كان الأمر خاصاً بعلاقة بعضهم بالبعض أو خاصاً بعلاقتهم بالغير . ونعني بهذه الطرق تلك الصالحة لهدم حجبة المحررات العرفية ، أى الكتابة والقرار واليمين .

وأما القضاء المصرى فيبدو أنه لا يعرف التفرقة بين الأطراف ذوى الشأن والغير فهو دائماً يشير إلى إمكان إثبات عكس تذكرة الشحن ، دون أن يعنى بالمركز القانوني للأشخاص الذين يشور بينهم النزاع^(٤٥) .

§ ٢ — الشروط المعدلة من قوة تذكرة الشحن فى الإثبات :

تعتبر تذكرة الشحن إيصالاً من جانب الناقل باستلام البضاعة المبينة فيها ولذلك فإن المفروض أن التذكرة لا تسلم إلى الشاحن إلا بعد قيام الناقل بالتحقق من البيانات المقدمة من الشاحن حتى يكون توقيعه عليها صادراً عن بيضة^(٤٦) .

ومع ذلك فإن هذا الفرض نادر فى العمل فالغالب أن الناقل لا يملك الوقت الكافى أو لا يملك الوسائل اللازمة للتأكد من مطابقة البضاعة للبيانات المقدمة من الشاحن ، وأنه يضطر عملاً إلى الاعتماد على هذه البيانات . والسرفى ذلك أن عمليات الشحن تتم بسرعة كبيرة حتى لا تبقى السفينة فى الميناء عاطلة مدة طويلة أو حتى

(٤٥) استئناف مختلط ، ٢٥ مارس ١٩٢٥ ، جازيت س ١٦ ، ١٩ — ٢٣ (نزاع بين المرسل إليه والربان) ؛ اسكندرية المختلطة التجارية ، ٣ ديسمبر ١٩٢٣ ، جازيت س ١٤ ، ٢٥٨ — ٣٩٦ (نزاع بين المجهز والمرسل إليه والربان) ؛ استئناف مختلط ، ١٦ مايو ١٩٢٣ ، جازيت س ١٤ ، ٢٦٨ — ٤١٠ ؛ استئناف مختلط ، ٩ مارس ١٩٣٢ ، س ٤٤ ، ٢١٩ .

(٤٦) بل إن محكمة الاستئناف المختلطة قد جعلت من هذا الأصل واجباً على الناقل البحرى بحيث يسأل عن عدم التحقق من مطابقة البضاعة للبيانات الواردة فى تذكرة الشحن . استئناف مختلط ، ٢٣ أبريل سنة ١٩٣٠ ، جازيت المحاكم المختلطة ، س ٢٣ ، ٨٤ — ٧٠ .

تستطيع تنفيذ البرنامج الرسوم لرحلتها (٤٧) .

وإذ كان الناقل مسؤولاً قانوناً عن تسليم الشاحن التذكرة موقعاً عليها منه ، فقد رأى الناقلون أنفسهم مضطرين للبحث عن وسيلة توفق بين مصالحهم في التخلص من الدليل المستفاد من توقيعهم على تذكرة الشحن ومصلحة الشاحنين في الحصول على دليل يثبتون به في مواجهة المرسل إليه قيامهم بتنفيذ التزامهم بالتسليم ، فكانت هذه الوسيلة هي تضمين التذكرة شروطاً من شأنها تعديل ماللتذكرة من قوة في الاثبات .

وهذه الشروط قد ترد في صورة تحفظات réserves كالنص على أن البيانات الواردة في التذكرة غير معتمدة من الناقل « sans approuver » أو « que doit être » أو على أن البضاعة « مجهولة الوزن » أو « مجهولة المقدار » أو « مجهولة الحجم » أو « مجهولة الوزن والمقدار والحجم معاً » (٤٨) .

وقد ترد هذه الشروط في صورة إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة على عدم تسليم البضاعة بالحالة المبينة في تذكرة الشحن كالنص في التذكرة على عدم مسؤولية الناقل عن نقص البضاعة أو تلفها أو عن ضياع العلامات الموضوعة على البضاعة أو تلفها .. الخ .

وقد تجمع تذكرة الشحن بين هذين النوعين من الشروط فتتضمن تحفظاً بالنسبة للبيانات الواردة فيها بخصوص البضاعة كما تتضمن في الوقت نفسه نصاً على عدم مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزامه بتسليم البضاعة الموصوفة في تذكرة

(٤٧) ولقد أرزت محكمة الاستئناف المختلطة هذه الاعتبارات العملية ورتبت عليها إعفاء الناقل من التحقق من صفة البضاعة . استئناف مختلط ، ٢٣ أبريل سنة ١٩٣٠ ، جازيت ،

س ٢٣ ، ٨٤ — ٨٠ :

“S’il est vrai, comme le prétendent les appelants, que l’obligation du capitaine de veiller à la régularité du connaissance est primordiale pour la sécurité des opérations de crédit maritime, cette obligation doit être interprétée de façon à concilier ces intérêts avec les nécessités pratiques de la navigation, et surtout avec la rapidité des transactions qui n’est pas moins importante pour le commerce”.

الشحن (٤٩) .

وقد يبدو غريباً أن تعالج شروط الاعفاء من المسؤولية في مناسبة الكلام عن تعديل قوة تذكرة الشحن في الإثبات . ولكن يصبح هذا الوضع مفهوماً بعض الشيء متى لاحظنا أن شروط عدم المسؤولية تنقل عبء الإثبات من الناقل إلى المطالب بالبضاعة فيلتزم الأخير بإثبات صحة البيانات الواردة في تذكرة الشحن وإثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه في عدم تسليم البضاعة بالحالة المبينة في التذكرة (٥٠) .

على أن شروط الاعفاء من المسؤولية لا تتصل بموضوع بحثنا اتصالاً مباشراً ولذلك سنقتصر اهتمامنا على الشروط التي تهدف مباشرة إلى تعديل تذكرة الشحن في الإثبات .

صحة الاتفاق على تعديل قوة تذكرة الشحن في الإثبات : تقضى القواعد العامة بأن مسائل الإثبات لا تتعلق بالنظام العام وأنه يمكن تبعاً للاتفاق على ما يخالفها . وتفريعاً على ذلك يجب ألا تكون هناك شبهة في صحة التحفظات الواردة في تذكرة الشحن خاصة بالبضاعة المشحونة سواء كانت هذه التحفظات شاملة جميع عناصر البضاعة أم قاصرة على بعضها دون البعض الآخر .

(٤٨) أنظر : Sauvage, *Les clauses poids inconnu, que dit être, et autres clauses similaires*, Rev. int. droit maritime, t. 31, 437; Boulanger, *Nature juridique et portée de la clause que dit être, qualité, quantité et poids inconnus, insérée dans les connaissements*, Rev. Dor, t. 32, 23.

(٤٩) تتضمن تذكرة الشحن التي تستعملها شركة ملاحية الاسكندرية The Alexandria Navigation Company شرطاً من هذا القبيل :

"2.—Weight, measure, gauge, quality, condition, brand and quantity of contents and value are unknown and the shipowner and his agents shall not be accountable therefor. The shipowner and his agents shall not be responsible for any claims for difference in value between the marks tendered or delivered and those stated in the Bill of Lading nor for wrong or non-delivery, loss damage or delay arising from insufficiency, deficiency, absence or obliteration of marks, numbers, addresses or descriptions".

(٥٠) بالتر ، رسالة ، ص ١٠٦ وما بعدها .

على أن بعض الأحكام الفرنسية القديمة قد ذهبت إلى عدم اعتبار هذه الشروط أو التحفظات صحيحة إلا إذا ثبت أن الربان لم يكن في وسعه التحقق من البيانات المقدمة من الشاحن^(٥١).

على أن الرأي مستقر على شذوذ هذا القضاء وعلى أن القواعد العامة فضلاً عن ظروف الملاحة البحرية توجب تصحيح هذه الشروط أيّاً كان موضوعها^(٥٢). ولم يتردد القضاء المصرى في متابعة هذا الرأي الغالب في الفقه والقضاء الفرنسيين فصحح دائماً شرط « البضاعة مجهولة الوزن والصفة والمقدار »^(٥٣) كما صحح الانقافات الأخرى المقصود منها تقويض الدليل المستفاد من تذكرة الشحن . فقضت محكمة الاستئناف المختلطة بأن « تذكرة الشحن تفقد كل قوتها في الإثبات فيما يتعلق بمقدار البضاعة المشحونة ، إذا اتفق الطرفان على أن القدر الصحيح للبضاعة يتحدد قبل التفريغ بحضور الربان ووكيل الشاحن »^(٥٤).

مدلول التحفظات الخاصة بالبضاعة : يختلف مدلول هذه التحفظات باختلاف موضوعها .

فقد يكون موضوعها شاملاً لجميع البيانات الخاصة بالبضاعة الموصوفة في تذكرة الشحن ، ومن هذا القبيل شرط « المقول به أو المزعوم que dit être » أو شرط

(٥١) مارسيليا ، ١٤ مارس ١٨٨٧ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ، ج ٢ ، ص ٧٠٦ ؛
بورديو ، ٩ نوفمبر ١٨٨٨ ، المجلة السابقة ، ج ٣ ، ٥٥٨ ؛ نانت ، ١٣ يونيو ١٨٩٨ ،
المرجع السابق ، ج ١٤ ، ١٢٢ .

(٥٢) ريبير ، ج ٢ ، ص ٦٦١ ؛ بالتر ، رسالة ، ص ١٠٦ .

(٥٣) استئناف مختلط ، ١٤ ديسمبر ١٩٣٢ ، تشريع وقضاء ، ص ٤٥ ، ص ٧٠ ،
جازيت المحاكم المختلطة ، ص ٢٣ ، ٩٥ — ٩٢ .

(٥٤) استئناف مختلط ، ١١ أبريل سنة ١٩٣٤ ، جازيت ، ص ٢٥ ، ٥٤ — ٦٥ :

“Le connaissance perd toute valeur probante quant au montant de la cargaison, lorsqu'il y a eu entre parties une convention stipulant que la quantité exacte serait vérifiée et constatée par le capitaine et le délégué du chargeur, avant le déchargement de la cargaison”.

« بدون موافقة أو بدون اعتماد sans approuver » ، فمثل هذا التحفظ يشير إلى أن البيانات الثابتة في تذكرة الشحن قد صدرت من جانب الشاحن وحده وأنها لا تعتبر حجة على الناقل بما تضمنته . وفي هذه الصورة تفقد تذكرة الشحن كل قيمتها كأداة لإثبات عملية الشحن وتصبح مجرد إجراء شكلي تتطلبه المجموعة البحرية (٥٥).

وقد يكون موضوع هذه البيانات قاصراً على بعض عناصر البضاعة المشحونة كالوزن أو المقدار أو الحجم أو العلامات أو الحالة الظاهرة . وفي هذه الحالة يشير التحفظ إلى أن البيان أو البيانات المقصودة لم تكن موضوع تحقيق من جانب الناقل وأنها لذلك لا يجوز أن تكون بذاتها حجة عليه .

ونظراً لأن هذه التحفظات ترد على خلاف الأصل الذي رسمته قواعد المجموعة البحرية بالنسبة لقوة تذكرة الشحن في الإثبات فإن القضاء يتجه إلى التضييق في تفسيرها (٥٦) بل إنه يذهب إلى أبعد من ذلك فيعتبر هذه التحفظات غير موجودة إذا ثبت أنها وضعت في التذكرة دون أن يتبين الطرفان حقيقة مدلولها (٥٧) ، أو إذا قام التعارض بينها وبين الشروط الأخرى الواردة في تذكرة الشحن (٥٨) .

طبيعة وآثار التحفظات الخاصة بالبضاعة : إن الأثر المباشر لهذه التحفظات هو تفويض الدليل المستفاد من توقيع الناقل على تذكرة الشحن وذلك في حدود موضوع هذه التحفظات . وبذلك لاتنقض تذكرة الشحن بذاتها دليلاً لمصلحة المطالب بالبضاعة في مواجهة الناقل إذ يتعين عليه التدليل أولاً على استلام الناقل للبضاعة بالحالة المبينة في تذكرة الشحن (٥٩) . فإذا نجح في هذا الإثبات ، اعتبر الناقل في هذه الحالة مسئولاً عن تسليم البضاعة الموصوفة في التذكرة .

(٥٥) ريبير ، ج ٢ ، ص ٣٨٤ .

(٥٦) مارسيليا ، ٢ مارس ١٨٩٨ ، المجلة الدولية للقانون البحري ، ج ١٣ ، ص ٦٦٩ .

(٥٧) ريبير ، ج ٢ ، ص ٦٦١ .

(٥٨) الهاثر ، أول يولييه ١٨٨٥ ، المجلة الدولية للقانون البحري ، ج ١١ ، ص ١٨٥ .

(٥٩) بالتر ، رسالة ، ص ١٠٧ ؛ ريبير ، ج ٢ ، ص ٦٦٢ .

على أن القضاء الفرنسى رفض اعتبار الناقل فى هذه الحالة مسئولاً إلا إذا أثبت المطالب بالبضاعة خطأ من جانب الناقل أو من جانب أحد تابعيه لأنه اعتبر هذه التحفظات بمثابة شروط إعفاء من المسئولية ، ولم يعتبرها مجرد تعديل لما لتذكرة الشحن من قوة الإثبات (٦٠) .

ولقد كان هذا الخلط بين الشروط المعدلة من قوة تذكرة الشحن فى الإثبات وشروط الإعفاء من المسئولية محل نقد شديد فهو يعرض الغير لمفاجآت لا تكشف عنها تذكرة الشحن فالفرض أن عبارة التذكرة تشير إلى مجرد تحفظ خاص بحجية تذكرة الشحن بالنسبة لما احتوته من بيانات وأنها لا تشير إلى عدم مسئولية الناقل فى حالة ثبوت صحة البيانات المذكورة (٦١) . ولا شك أن هذه المفاجآت تزعزع الثقة فى تذكرة الشحن وتضعف قوتها الائتمانية (٦٢) ولذلك عمدت بعض الأحكام إلى التخفيف من هذا الخطر إما بافتراض الخطأ فى جانب الناقل بمجرد ثبوت صحة البيانات الواردة فى تذكرة الشحن وإما بالتوسع فى إثبات الخطأ المطلوب نسبته إلى الناقل (٦٣) .

ويبدو أن القضاء المختلط قد قدر هذه الانتقادات إذ أنه أبى أن يربط بين التحفظ الوارد فى تذكرة الشحن خاصةً بالبضاعة وبين مسئولية الناقل فقد قضت محكمة الاستئناف المختلطة فى ١٤ ديسمبر ١٩٣٢ بأن شرط « الصفة والحالة والحجم

(٦٠) نقض فرنسى ، عرائض ، ١٧ يولييه ١٩٠٥ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ، ج ٢١ ، ٢٠٤ ؛ نقض فرنسى ، ٢١ فبراير ١٩٠٦ ، دالوز ١٩٠٧ ، ١ ، ٢٣١ ، سبرى ، ١٩٠٦ ، ١ ، ٢١٢ ؛ نقض عرائض ، ٣٠ يونيه ١٩٠٨ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ، ج ٢٤ ، ١٨٩ .

(٦١) سوفاج ، سبقت الاشارة اليه فى هامش ٤٨ .

(٦٢) بالتر ، رسالة ، ص ١٠٨ .

(٦٣) كاليه ، ١٣ أكتوبر ١٩٢٥ ، ملحق مجلة Dor ؛ ج ٣ ، ص ٢٩٣ ؛ دوبييه ، ٢٤ ديسمبر ١٨٨٨ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ، ج ٤ ، ٦٣١ .

غير معروفة « لا يؤثر في مسؤولية الناقل (٦٤) :

“Il incombe au navire d'expliquer, par des circonstances de nature à exclure sa responsabilité, un manquant dans le volume global de la cargaison (des poutrelles en l'espèce), résultant de la différence entre le volume constaté dans le manifeste et porté sur le dos du connaissement signé par le capitaine, et le volume reconnu comme ayant été débarqué, sans que la mention imprimée sur le connaissement “quality, condition and measure unknown”, puisse se diminuer l'étendue de cette responsabilité résultant sur le navire de la spécification détaillée du dit connaissement”.

§ ٣ - التعارض بين النسخ المنعقدة المحمّرة من تذكرة الشحن :

أوجبت المجموعة البحرية عمل تذكرة الشحن من أربع نسخ يوقع على كل منها الشاحن والربان (مادة ١٠٠ بحرى) ، وتصورت قيام تعارض بين هذه النسخ المتعددة فرسمت الطريق لحله فى المادة ١٠٢ بحرى التى نصت على أنه « إذا وجد خلاف فى سندات الشحنات شحنًا واحدًا يعتمد منها السند الذى بين يدى القبودان إذا كان البياض المتروك فيه مملوءًا بكتابة الشاحن أو وكيله بالعمولة ، ويعتبر السند الذى يبرزه الشاحن أو المرسل إليه إذا كان البياض المتروك فيه أيضًا مملوءًا بكتابة الربان » .

وتفترض هذه المادة أن تذكرة الشحن مطبوعة وأنها تتضمن فراغا يقنع الطرفان بملئه .

ولقد اختلف رأى فى قيمة هذه المادة فذهب البعض إلى أنها حسمت التعارض المحتمل بطريقة سهلة ومنطقية وذلك باعتبار النسخة الموقعة من كل طرف حجة عليه بوصفها اعترافاً مكتوباً من جانبه (٦٥) .

(٦٤) استئناف مخنط ، ١٤ ديسمبر ١٩٣٢ ، تشريع وقضاء ، س ٤٥ ، س ٧٠ .

(٦٥) ليون كان ورينوات ، ج ٥ ، ٦١٢ .

على أن فريقاً آخر من الشراح يرى أن هذه المادة لم تضاف جديداً لأنها تقتصر على اعتبار كل نسخة حجة على من كتبها بخطه إلى أن يثبت العكس . فإذا افترضنا أن النسخ المتعددة قد حررت بدرجة واحدة من الانتظام فإن قوتها جميعاً في الإثبات تعطل لأن الدليل المستفاد من إحداها ينهار نتيجة الدليل العكسي المستفاد من النسخة الأخرى ، وبذلك يتعين تبعاً لذلك الالتجاء إلى طرق أخرى لإثبات عملية الشحن أو شروط النقل (٦٦).

وعلى كل حال فإن الغرض الذي عاجلته المادة ١٠٢ بحرى هو فرض نادر الآن لأن الربان لا يشترك عملاً في تحرير تذكرة الشحن بل إن الشاحن هو الذى يعدها ثم يوقعها الناقل ووكيله بلا تحفظات أو مع بعض التحفظات .

§ ٤ - قوة تذكرة الشحن في الإثبات في اتفاقية بروكسل :

نظمت اتفاقية بروكسل المنعقدة في ٢٥ أغسطس سنة ١٩٢٤ البيانات التي تتضمنها تذكرة الشحن وحددت قوة هذه التذكرة في الإثبات ، وعاجلت الأحوال التي يجوز فيها استثناء تعديل ما للتذكرة من حجية في الإثبات .

قوة تذكرة الشحن : فن ناحية نصت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة : « على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده ، أن يسلم إلى الشاحن ، بناء على طلب الشاحن ، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية :

(١) المعلومات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقاً لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع . على أن تكون هذه المعلومات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر .

(ب) عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن ، على حسب الأحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة .

(ح) حالة البضائع وشكلها الظاهر .

وأضافت الفقرة الرابعة من المادة المذكورة أن سند الشحن المحرر بهذه الكيفية يعتبر قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة ٣ ا و ب و ح من هذه المادة ما لم يقر الدليل على خلاف ذلك .

ويبدو من صياغة الفقرة الرابعة أنها لا تشير إلا إلى البيانات التي توجب الاتفاقية تضمينها تذكرة الشحن . وأما البيانات الأخرى التي يجوز تضمينها تذكرة الشحن كتلك الخاصة بحجم البضاعة أو صفتها فإن قوتها في الإثبات لا تتحدد وفقاً لنصوص الاتفاقية . ولكن طبقاً للقواعد القانونية الخاصة بكل دولة من الدول المتعاقدة (٦٧) . ففي مصر مثلاً يتعين الرجوع إلى المادة ١٠١ بحرى لتحديد ما لهذا النوع الثاني من البيانات من قوة الإثبات .

على أن الفقرة الرابعة قد أثارت خلافاً بالنسبة لمدى تطبيقها فقد ذهب البعض إلى قصرها على علاقة الشاحن بالناقل وعدم تطبيقها بالنسبة للغير الحسن النية . ففي العلاقة الأولى تعتبر التذكرة مجرد قرينة بسيطة يمكن التدليل على عكسها من جانب ذى المصلحة . وأما في مواجهة الغير الحسن النية فيمتنع إطلاقاً تقويض الدليل المستفاد من تذكرة الشحن .

ولقد دافع Marais عن هذا الرأي بدعوى أن الاتفاقية استهدفت تسهيل تداول تذكرة الشحن وتدعيم قوتها الائتمانية وأن هذا الهدف لا يتحقق إلا بجمع الطرفين من نقض ما للتذكرة من قوة في الإثبات . وأضاف إلى ذلك أن عبارة الفقرة الخامسة من المادة الثالثة تؤكّد هذا الرأي الذى يقول به فقد نصت هذه الفقرة على ما يأتى : « يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامناً قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها . وعلى الشاحن أن يعرض الناقل

عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات .
وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن
عقد النقل لصالح أى شخص آخر غير الشاحن » (٦٨) .

على أن فريقاً آخر من الشراح قد ذهب إلى تطبيق حكم الفقرة الرابعة في علاقة
الطرفين وفي علاقتهما بالغير الحسن النية وذلك على أساس أن عبارة هذه الفقرة
قد جاءت مطلقة وأن الاتفاقية لو قصدت تفرقة من هذا القبيل لعنيت بالنص عليها
ولا محل في هذا الخصوص للربط بين الفقرتين الرابعة والخامسة فإن الفقرة الخامسة
تمثل ضماناً للناقل في الحالة التي لا يوفق فيها إلى إثبات عدم صحة البيانات الواردة
في تذكرة الشحن ولا يمكن تحميلها أى معنى آخر (٦٩) .

تعميل قوة تذكرة الشحن في الإثبات : عرفنا أن التشريع المصرى في وضعه
الحالى يترك الناقل حراً في تقويض الدليل المستفاد من تذكرة الشحن وذلك
بتضمينها ما يرى من تحفظات أو شروط في هذا الخصوص .

وأما اتفاقية بروكسل فقد منعت هذه التحفظات والشروط واعتبرتها ، كقاعدة
عامة ، باطلة إذا اتصلت بالبيانات التي يجب على الناقل تضمينها تذكرة الشحن (٧٠) .
إذ أن الناقل مسئول عن التحقق من صحة هذه البيانات ولا يجوز له التحلل من

(٦٨) Marais, *Des Règles de La Haye*, no. 56 (1926)

(٦٩) بالتر ، رسالة ، ص ١١٣ ؛ *Bladel, Connaissances et Règles de La Haye*, no. 180.

(٧٠) اسكندرية التجارية الجزئية ، ٢١ مارس ١٩٥١ ، التشريع والقضاء ، ص ٤ ،

ص ١١١ :

« وحيث إنه عن الشرط الوارد بسند الشحن والمتعلق باستلام السفينة للبضاعة مجهولة
الوزن والقيمة ... الخ فالمرر قانوناً أن معاهدة سندات الشحن تمنع وضع مثل هذه الشروط
بل إنها أوجبت على الناقل أن يذكر في السند كل البيانات الخاصة بمجنس البضاعة المنقولة أو
نوعها وقيمتها أو وزنها وتقدم له هذه البيانات من الشاحن ويكون له حق مراجعتها إن أراد
ويلزم الناقل بهذه البيانات قبل الغير وعلى الأخص بالنسبة لحامل سند الشحن » .

هذه المسئولية في أية صورة من الصور . وأما بالنسبة للبيانات الأخرى التي قد تتضمنها تذكرة الشحن فإن الاتفاقية لم تنظمها ولذلك تبقى خاضعة للقواعد القانونية المقررة في كل دولة .

على أن الاتفاقية قدرت أنه قد يتعذر على الناقل في بعض الأحوال القيام بهذا التحقيق فأجازت للناقل استثناء النص في تذكرة الشحن على بعض التحفظات أو الشروط المقصود بها تعديل ما للتذكرة من قوة في الإثبات . ولكنها لم تترك هذه الأحوال لهوى الناقل بل قصرتها على حالتين . فنصت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة على ما يأتي : « ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدى يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عند ما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها » (٧١) .

ومع ذلك فإن الاستثناء الذى تشير إليه هذه الفقرة قاصر على العلامات أو العدد أو الكمية أو الوزن فلا يمتد إلى غير ذلك من البيانات التى توجب الاتفاقية تضمينها تذكرة الشحن . وعلى ذلك فلا يجوز وضع تحفظ خاص بحالة البضاعة أو شكلها إذ من السهل على الناقل التحقق من صحة البيانات الخاصة بهذه الناحية ولذلك لا يجوز له أن ينال من حجية هذه البيانات .

وفي الأحوال التى يجوز فيها وضع تحفظات خاصة بالعلامات أو العدد أو الكمية أو الوزن يقتصر أثرها على نقل عبء الإثبات فيلتزم حامل التذكرة بإثبات صحة البيانات الواردة فيها لأن التذكرة فى هذا الفرض لا تنهض قرينة ضد الناقل .

(٧١) ولقد نقل المشرع الفرنسى هذا النص وأضاف إليه إلزام الربان فى هذه الحالة بإثبات الأسباب التى تدعوه إلى التشكك فى صحة البيانات المقدمة من الشاحن أو عدم توافر الوسائل الكافية للتحقق من هذه البيانات (مادة ٢ فقرة ٤ من القانون الصادر فى ٢ أبريل ١٩٣٦ الذى أوجب فى فرنسا العمل باتفاقية بروكسل) . وبالرغم من أن هذا النص يعتبر تزييداً من جانب المشرع الفرنسى فإن من رأى بعض الشراح المصيرين لمكان العمل به طبقاً لأحكام الاتفاقية . دكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحرى ، ص ٣٩٦ .

وتبدو أهمية هذه الملاحظة فى أن هذه التحفظات لا يمكن أن تستتبع إعفاء الناقل من المسؤولية . وبذلك أخذت اتفاقية بروكسل بتصوير مخالف لذلك الذى ساد القضاء الفرنسى (٧٢) .

المقابلة بين أمظام الاتفاقية وأمظام المجموعة البحرية : والخاصة أن اتفاقية بروكسل قد حاولت تحقيق قدر من التوازن بين القوة التى تقررها النصوص لتذكرة الشحن من حيث الإثبات وبين حرية الناقلين فى هدم هذه القوة بما يضمنونها إياه من تحفظات وشروط . فمن ناحية ، قلت من قوة الإثبات التى رسمتها نصوص المجموعة البحرية إذ اعتبرت التذكرة فى جميع الأحوال مجرد قرينة بسيطة يمكن التدليل على عكسها مخالفة بذلك الوضع القائم فى التشريع الداخلى والذى يعتبر التذكرة بالنسبة للغير الحسن النية حجة مطلقة بما تحتويه من بيانات . ولكنها عمدت ، من ناحية أخرى ، إلى تقوية حجبة التذكرة من حيث الإثبات بمنع الشروط والتحفظات المقصود بها نقض هذه الحجبة .

فإذا كانت الاتفاقية قد نالت من الناحية النظرية من قوة تذكرة الشحن فى الإثبات كما نظمها المجموعة البحرية فإنها قد أضافت إليها من الناحية العملية قوة أكبر بمنع التحفظات أو الشروط المقصود منها نقض الدليل المستفاد من تذكرة الشحن (٧٣) .

القسم الثانى

تذكرة الشحن كأداة لإثبات عقد النقل

لم تنظم المجموعة البحرية تذكرة الشحن بوصفها أداة لإثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر لأن هذا الإثبات يجب أن يتم ، فى نظر المشرع ، بمحرر آخر ، هو مشاركة الإبحار La charte-partie . فقد نصت المادة ٩٠ بحرى على أن « مشاركة إبحار السفينة ، وتسمى سند الإبحار ، يلزم أن تكون محررة بالكتابة

(٧٢) بالتر ، رسالة ، ص ١٣٧ .

(٧٣) بلادل ، مذاكر الشحن وقواعد لاهاي ، رقم ١٨٤ .

ويبين فيها اسم السفينة ومقدار حمولتها بحساب الطونيلاطة والدولة التابعة لها واسم القبودان واسم المؤجر واسم المستأجر والحل والوقت المتفق على الشحن فيهما والحل والوقت المتفق على التفريغ فيهما ومبلغ الأجرة ويذكر أيضاً في تلك المشاركة إذا كان التأجير لجميع السفينة أو لبعضها والتعويض المتفق عليه في حالة تأخير الشحن أو التفريغ .

ولقد كشفت محكمة الاستئناف المختلطة عن هذه التفرقة بين عملية الشحن وعقد نقل البضائع بحراً من حيث الإثبات في ٩ فبراير ١٩١٠ فقالت (٧٤) :

“Que, d'ailleurs, c'est la charte-partie qui constate la convention pour louage, affrètement ou nolisement d'un navire.....; alors que le connaissement... est l'acte qui contient de la part du capitaine l'indication et la reconnaissance des marchandises chargées à bord”.

على أن العرف البحري قد استقر منذ مدة طويلة على استعمال تذكرة الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر والاستغناء بها عن مشاركة الإيجار أو سند الإيجار (٧٥) .

ومع ذلك فإن إثبات عقد النقل بمشاركة الإيجار ما زال ممكناً بل قد تدعو اليه المصلحة العملية في بعض الأحوال كما إذا اتفق على نقل كمية من البضائع على عدة دفعات أو على عدة سفن فإنه يلزم في هذه الحالة عمل تذكرة شحن متعددة لإثبات عمليات الشحن المختلفة وعمل محرر مستقل بشروط عقد النقل . فإذا تحقق هذا الازدواج بتحرير مشاركة إيجار بجانب تذكرة الشحن فقد يقوم التعارض بينها في بعض النواحي ويجب حينئذ النظر في إزالة هذا التعارض ، وهي مسألة تفسير خارجة عن نطاق هذا البحث (٧٦) .

(٧٤) استئناف مختلط ، ٩ فبراير ١٩١٠ ، تمسيع وقضاء ، س ٢٢ ، ص ٤٥ .

(٧٥) ص ١ من هذا المقال .

(٧٦) أنظر ريبير ، ج ٢٢ ، ص ٣٦١ . واستئناف مختلط ، ٥ مارس ١٩٤١ ،

جازيت ، س ٢٥٢،٦٩ (يغلب تذكرة الشحن في علاقة الشاحن بالنقل) . قارن مع ذلك =

ولذلك سنكتفى في هذا القسم بمعالجة مسألة قوة تذكـرة الشحن في إثبات عقد نقل البضائع .

قوة تذكـرة الشحن في إثبات عقد النقل :

تتطلب المادة ٩٠ بحرى الكتابة لاثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر وتشترط تضمين المحرر بيانات معينة تختلف من بعض الوجوه عن البيانات التى توجب المادة ٩٩ بحرى توافرها فى تذكـرة الشحن كأداة لإثبات عملية الشحن . وعلى ذلك فإذا أريد الاعتماد على تذكـرة الشحن كطريق لإثبات عقد النقل وجب أن تستوفى الشروط اللازمة لمشاركة الإبحار فضلاً عن تلك اللازمة لصحتها باعتبارها أداة لإثبات عملية الشحن (٧٧) .

فإذا استوفت التذكـرة هذه الشروط كانت حجة بما تتضمنه على الطرفين والغير إلى أن يثبت العكس .

ولا شبهة فى أن الغير يستطيع التدليل على خلاف الثابت فى تذكـرة الشحن بجميع طرق الإثبات بما فيها البيئة والقرائن لأنه لم يشترك فى عمل التذكـرة . ولكن هل يستطيع الطرفان نقض الدليل المستفاد من التذكـرة بجميع طرق الإثبات أم يتعين عليهما الالتجاء إلى طرق الإثبات المدنية فى هذا الخصوص ، وهى الكتابة والإقرار واليمين ؟

ذهب رأى ضعيف إلى القول بقبول جميع طرق الإثبات لنقض تذكـرة الشحن فى هذا الفرض بدعوى أن الأصل فى المسائل التجارية هو حرية الإثبات .

على أن هذا الرأى يتعارض مع المادة ٩٠ بحرى التى تتطلب الكتابة لإثبات عقد النقل والتى تعتبر بذلك خروجاً على مبدأ حرية الإثبات فى المسائل التجارية .

= استئناف مغلط ٩ فبراير ١٩١٠ ، تشريع وقضاء ، س ٢٢ ، ص ١٤٥ (يغلب مشاركة الإبحار على تذكـرة الشحن إلا إذا ثبت أن الطرفين قصدا تعديل المشاركة بالنصوص الواردة فى التذكـرة) .

(٧٧) ريجمبو ، رسالة ، ص ٤٩ .

ولذلك فإن الرأي الغالب لا يسمح للطرفين بإثبات عكس تذكرة الشحن إلا بالكتابة أو الإقرار أو اليمين (٧٨) .

على أن شرط انعقاد هذه الحجية في الإثبات لتذكرة الشحن هو توقيعها من جانب الناقل والشاحن بوصفهما طرفي عقد النقل .

فإذا تخلف توقيع الناقل أو من يقوم مقامه من وكلاء الجهاز البحريين أو البريين ، فقدت التذكرة من الناحية النظرية حجيتها ضده . ولكن هذا الفرض نادر فضلاً عن أنه لا مصلحة للناقل حينئذ في التمسك بعدم توقيعها تذكرة الشحن إذ أن هذه التذكرة من صنفه وهو الذي ضمنها ما شاء من الشروط التي تتفق ومصلحته والتي تخرج في نواح كثيرة عن القواعد العامة في العقود .

وأما إذا نقص تذكرة الشحن توقيع الشاحن ، وهو فرض يحدث كثيراً في العمل ، فإن المسألة تأخذ طابعاً عملياً واضحاً إذ أن للشاحن مصلحة أكيدة في التخلص من الشروط غير العادية التي تتضمنها تذكرة الشحن كشرط إعفاء الناقل من المسؤولية وشرط تعيين المحكمة المختصة وشرط الإهمال ولذلك لا يتردد الشاحن في التمسك بعدم التوقيع على التذكرة وببطلان التذكرة في مواجهته تأسيساً على هذا العيب .

ومن ناحية أخرى ، فإن مصلحة الناقل تقتضي الإبقاء على تذكرة الشحن كدليل لإثبات عقد النقل حتى لا يتسع المجال أمام الشاحن السيء النية لاصطناع وسيلة سهلة للتحلل من الشروط الاستثنائية التي تتضمنها تذكرة الشحن .

ولقد غلب رأي الاعتبار العملية التي تتصل بمصلحة الناقل فاعتبر مجرد توجه الشاحن إلى الناقل لشحن البضاعة دليلاً على علمه بالشروط الواردة في تذكرة الشحن وقبوله إياها إذ المفروض أن الشاحن ، خصوصاً إذا كان محترفاً ، يدرك أن الناقل البحري لا يقبل النقل إلا وفقاً للشروط الواردة في التذكرة الخاصة به وأن

أى خروج على هذه الشروط يتطلب اتفاقاً خاصاً بين الطرفين (٧٩) .

على أن هذه الاعتبارات العملية لا يجوز أن تطمس القواعد القانونية . ولقد رأينا أن القانون يتطلب الكتابة لإثبات نقل البضائع بطريق البحر فإذا تخلف توقيع الشاحن فإنه لا يجوز تصحيح العيب المترتب على ذلك إلا بقبول مكتوب أو بإقرار أو يمين (٨٠) .

ولا يجوز الخلط في هذا الخصوص بين وجود عقد النقل صحيحاً من الناحية القانونية وبين إثباته . إذ لا شبهة في أن عقد نقل البضائع بطريق البحر ليس عقداً شكلياً تلزم الكتابة لانعقاده ولكن الصحيح أن الكتابة مطلوبة لإثباته . وعلى ذلك فإن تخلف توقيع الشاحن على تذكرة الشحن لا يمنع من انعقاد العقد بالتراضي وتنظيم علاقة الطرفين وفقاً للقواعد العامة في عقد النقل . وبذلك تقتصر الصعوبة على الشروط الاستثنائية clauses dérogatoires التى تتضمنها تذكرة الشحن .

ولقد استقر الرأى الغالب على أن هذه الشروط لا تعتبر حجة على الشاحن إلا إذا ثبت قبوله إياها كتابة أو صدر منه إقرار بها أو وجهت إليه اليمين خلفها أو نكل عنها وحلفها الناقل (٨١) .

على أن القضاء يحرص ، رعاية لمصلحة الناقل ، على التخفيف من نتائج هذا الرأى وذلك بالاكتفاء أحياناً بمجرد تأشيرة الشاحن griffe أو طابعه timbre humide

(٧٩) اكس ، ١٨ مايو ١٩١٠ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ، ج ٢٦ ، ٣٦ وتعليق Abram : نانت ٤ فبراير ١٩١١ ، المجلة الدولية للقانون البحرى ، ٦٧٣ .

(٨٠) بالتر ، رسالة ، ص ٩٣ .

(٨١) نقض فرنسى ، عرائض ، ٢ مارس ١٩٠٩ ، دالوز ١٩١٢ ، ١ ، ٢٥٩ ، سبرى ١٩٠٩ ، ١ ، ٣٨٤ ؛ نقض ٢٠ مايو ١٩١٢ ، دالوز ١٩١٢ ، ١ ، ٢٥٩ ، سبرى ١٩١٢ ، ١ ، ٣٦٨ ؛ نقض مدنى ، ١٦ يناير ١٩٢٤ ، سبرى ١٩٢٤ ، ١ ، ٣١٦ ، ملحق بمجلة Dor وتعليق Dambeza ؛ اكس ٢٧ يونيو ١٩٤٦ ، Jurisclasseur Périodique ، ١٩٤٧ ، ٢ ، ٣٨٧٧ وتعليق Lebany (أشار إليه ريبير ، ج ٢ ، ص ٣٧٧) . وانظر ريجمبو ، رسالة ، ص ٥٤ ؛ بالتر ، رسالة ، ص ٩٣ .

أو بالاستعاضة عن توقيع الشاحن ابتداء بتوقيعه على تذكرة الشحن بمناسبة تظهيرها (٨٢) .

على أن الفقه ، في مجموعه ، ينتقد هذه الأحكام على أساس أنها تؤدي عملاً إلى إثبات قبول الشاحن بمجرد القرائن وهي نتيجة تأبأها القواعد القانونية التي تنظم عقد نقل البضائع بطريق البحر .

خاتمة

عالج المشرع المصري قوة تذكرة الشحن في الإثبات في مادة وحيدة هي المادة ١٠١ بحرى . ولقد جاءت هذه المادة قاصرة عن بيان حكم القانون في مسائل كثيرة . فهي لم تبين ما إذا كانت تذكرة الشحن تعتبر حجة مطلقة بما تتضمنه أم تعتبر حجة نسبية وتقبل الدليل العكسى . وإذا كانت تقبل الدليل العكسى فهي لم تحدد الطرق المقبولة قانوناً في هذا الخصوص وهل تتسع هذه الطرق للبيئة والقرائن أم تقتصر عنها . وهي لم تفصح بعد ذلك عما إذا كان هناك محل في هذا الخصوص للترقية بين مركز المتعاقدين ومركز الغير . وكذلك لم تعالج هذه المادة حكم الشروط أو التحفظات التي يقصد بها الخروج على الأحكام القانونية .

على أن أهم نقص في التنظيم القائم في المجموعة البحرية هو سكوتها عن مواجهة وظيفة تذكرة الشحن كأداة لإثبات عقد نقل البضائع بطريق البحر على الرغم من خطورة هذه الوظيفة من الناحية العملية .

ومن ناحية ثالثة ، ترتب على العمل في مصر باتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد تذكرة الشحن ازدواج التنظيم القانوني الخاص بقوة تذكرة الشحن في الإثبات ذلك أن قواعد الاتفاقية تنظم عقود النقل البحرية ذات العنصر الأجنبي التي تدخل في نطاقها . ولكنها لا تنطبق على عقود النقل الداخلية التي تبقى

(٨٢) روان ، ٢٤ ديسمبر ١٩١٨ وباريس أول فبراير ١٩١٩ ، دالوز ١٩٢٠ ، ٢ ،

١٣ ؛ بوردو ، ١٢ ديسمبر ١٩٢١ ، المجلة الدولية للقانون البحري ، ج ٣٤ ، ص ١٠٤١ .

خاضعة لأحكام المجموعة البحرية . ولا شك أن هذا الازدواج في ذاته عيب لأنه يزيد حالات التنازع بين القوانين المنظمة للمسائل البحرية وينال تبعاً من الاستقرار الواجب للمعاملات البحرية .

ولذلك فإننا كنا نتوقع أن يعمل المشروع التمهيدى للقانون البحرى المصرى على مواجهة هذه العيوب وذلك بوضع تنظيم شامل موحد للموضوع . ولكنه ، لاعتبارات غير مفهومة ، قد سكت تماماً عن معالجة الموضوع . بل إنه رغم حرصه الظاهر على تبنى الاتفاقيات الدولية المنظمة للمسائل البحرية قد أسقط نص الفقرة الرابعة من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد تذكرة الشحن وهى التى تنص على أنه « يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضاعة تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة ٣ . ١٠ ب و ح من هذه المادة ما لم يقر الدليل على خلاف ذلك » . ولا ندرى هل جاء هذا الترك مقصوداً أو غير مقصود ولكن الثابت هو أن الاتفاقية المذكورة نافذة قانوناً فى مصر . وكان يجب على المشروع أن يعتد بالحكم الذى أخذت به أو بالأقل يقترح الحكم الذى يرى الأخذ به فى المستقبل .

وما زالت على كل حال الفرصة قائمة لتدارك هذا النقص فى المشروع ونرى حينئذ تنظيم قوة تذكرة الشحن فى الإثبات فى ضوء الوظيفة الائتمانية الهامة التى تضطلع بها التذكرة فى عالم الملاحة البحرية . ذلك أن الغير يعتمد على تذكرة الشحن فى التعامل مع ذوى الشأن فى البضائع المنقولة بطريق البحر وبصفة خاصة فى مناسبة بيع البضائع أو رهنها رهناً حيازياً فى أثناء الرحلة البحرية . ولذلك فيجب ، حماية للغير الحسن النية وتشجيعاً للائتمان البحرى ، تدعيم تذكرة الشحن كأداة للإثبات وتقليل فرص التشكيك فيما تتضمنه من بيانات أو شروط .