

## أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن

عزايذ إلهام

أستاذة محاضر - أ-

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2

### الملخص :

عالج هذا البحث أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، مواكبة مع التكنولوجيا الحديثة الحاصلة في مجال النقل البحري بفعل ظهور الحاويات وانتشارها تم تعميمها على كل مجالات النقل، وهذا ما أثر على النظام القانوني للنقل البحري للبضائع ولا سيما وثيقة الشحن المعروفة قبل ظهور الحاويات، والتي أصبحت معه هذه الأخيرة وحسب ما يرد فيها من بيانات متعلقة بالبضائع المراد نقلها بحراً بحاجة إلى مسايرة هذا التطور الحاصل في مجال النقل البحري فتغيرت قيمتها ووظائفها.

### مقدمة:

إن نظام النقل بالحاويات فرض نفسه وبقوة في مجال النقل البحري للبضائع وهذا راجع لما تمنحه الحاويات التي يتم شحن البضائع المختلفة داخلها من أمان وحماية للبضائع، فهي تعدّ الوسيلة المثلى التي تعمل على توفير نقل سريع و آمن و بأقل تكلفة يعتمد على سفن متخصصة مهيأة لاستيعاب الحاويات ونقلها بحراً.

لذلك، ونظرا لملائمة الحاويات لمتطلبات النقل البحري أصبح اليوم كل من الشاحن والناقل يعتمدان عليها لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع المبرم بينهما وغالبا يتولى الشاحن شحن البضائع، أي تعبئتها داخل الحاوية وتسليمها إلى الناقل في مكان التسليم المحدد و المذكور في العقد.

كما يلتزم الشاحن في مواجهة الناقل بالتصريح بجميع البيانات اللازمة المتعلقة بالبضائع المحتواة محل النقل، حتى يتسنى للناقل معرفة نوع البضائع و مواصفاتها قبل القيام بعملية النقل البحري وعند تسليمها للمرسل إليه، ثم يقوم الناقل بعد ذلك بتسجيل ما ورد عن الشاحن من بيانات في وثيقة الشحن.

من ناحية أخرى، يتعين على الناقل التأكد من صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن قبل إصداره وثيقة الشحن، أي يقع عليه عبء معاينة البضاعة المحتواة ماديا غير أن الناقل لا تسعفه الظروف دائما لمراقبة محتويات الحاوية التي يقدمها الشاحن، خاصة عندما يسلم هذا الأخير الحاوية للناقل مغلقة ومختومة<sup>1</sup>، فهنا لا يمكن للناقل فتح الحاوية إلا عند وصولها إلى ميناء التفريغ و بحضور صاحب الحق في البضاعة.

بالمقابل لا يكون أمام الناقل سوى أن يتخذ أحد الأمرين لإبراء ذمته من المسائلات إما بعدم إدراج البيانات المقدمة من الشاحن في وثيقة الشحن أو تضمين هذه الأخيرة بتحفظ يفيد بأن البيانات التي قدمها الشاحن و المتعلقة بالبضائع قد تم تدوينها في وثيقة الشحن كما هي دون تحقيقه من صحتها<sup>2</sup>.

من جانب آخر، تأثرت دلالة البيانات الواردة في وثيقة الشحن بفعل النقل بالحاويات، و أدرج الناقل عبارات مستحدثة مع ظهور نظام النقل بالحاوية، و هذا ما يدفعنا إلى التساؤل عن ماهية بيانات وثيقة شحن الحاوية هل تغير مدلولها، و كيف يكون الوضع في حالة استلام الناقل للحاوية دون علم بما تحتويه من بضائع؟.

و للإجابة عن ذلك، أتناول في القسم الأول البيانات التي ترد في وثيقة الشحن بناء على تصريح الشاحن، و القسم الثاني أخصّصه لتحفظات الناقل المدرجة في وثيقة الشحن.

## I – البيانات المقدمة من طرف الشاحن في وثيقة الشحن:

<sup>1</sup> محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007، ص 66، 65.

<sup>2</sup> حمد الله محمد حمد الله، اتفاقات الضمان البحري بين الإبقاء و الإلغاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 36.

تعرض المشرع الجزائري لوثيقة الشحن في القانون البحري، و أفرد لها الفصل الثاني من الباب الثالث تحت عنوان "وثيقة الشحن"<sup>3</sup>، و ذلك من المادة 748 إلى المادة 769 من نفس القانون.

حددت المادة 752 من القانون البحري الجزائري البيانات التي يصرح بها الشاحن في وثيقة الشحن و المتعلقة أساسا بالبضائع، هذه البيانات سنتناولها كما هي واردة في المادة 752، مع الإشارة إلى مدلول هذه البيانات في نظام النقل بالحاويات.

### 1-البيانات المتعلقة بالبضائع في وثيقة الشحن:

جاءت المادة 752 من القانون البحري الجزائري بصيغة الوجوب حيث تنص على أنه "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

أ-العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا و بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها،

ب-عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، و ذلك حسب كل حالة،

ج-الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة ."

ما يلاحظ على هذه المادة أنها عدّدت البيانات التي ترد عن البضائع محل النقل في وثيقة الشحن، حيث ألزمت الشاحن بذكر العلامات الرئيسية و الضرورية اللازمة للتعرف على البضائع و ذلك ليتعرف الناقل عليها أثناء عملية النقل و عند تسليمها للمرسل إليه، و هذا البيان الدال على البضائع المنقولة يميزها عن غيرها من البضائع المشحونة الأخرى.

كما يتعين أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى بشكل ظاهر على البضائع غير المغلفة أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث يسهل قراءتها بصفة عادية<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> عرف المشرع الجزائري وثيقة الشحن في نص المادة 749 من القانون البحري الجزائري كما يلي: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على إستلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و إستلامها".

<sup>4</sup> أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص 120.

و يلتزم الشاحن كذلك بذكر عدد الطرود و الأشياء و كمية البضائع و وزنها، في حين أن اتفاقية بروكسل أعطت الخيار للشاحن في ذكر إما عدد الطرود أو كمية البضائع أو وزن البضائع على حسب الأحوال على أن يقدم هذا البيان مكتوباً<sup>5</sup>.

بينما أوجبت اتفاقية هامبورغ بأن يذكر في وثيقة الشحن إما عدد الطرود أو القطع أو كمية البضائع مع ذكر وزن البضائع<sup>6</sup>، و هو ما يمثل ضماناً أكثر للشاحن في ذكر الوزن بجانب العدد و ذلك حسب كل حالة، تحسباً لما قد يثور من منازعات في حالة هلاك أو تلف البضائع، باعتبار أن مسؤولية الناقل تتحدد على أساسه، و هو ما أخذت به أيضاً اتفاقية روتردام<sup>7</sup>.

وعلى العكس من البيانات المتعلقة بعدد الطرود ووزنها وكميتها والعلامات الضرورية للتعريف بالبضائع والتي تدرج في وثيقة الشحن بناء على تصريح الشاحن، فإن البيان الخاص بالحالة والتكليف الظاهران للبضاعة يدرج وفقاً لما يظهر للناقل بعد معاينته للبضائع و هو ما جاء في المادة 3 فقرة 3 بند "ج" من اتفاقية بروكسل على "حالة البضائع و شكلها الظاهر" وكذلك ما تنص عليه المادة 15 فقرة 1 بند "ب" من اتفاقية هامبورغ "...الحالة الظاهرة للبضائع"، وذهبت اتفاقية روتردام بأن البيان الذي يتضمن الحالة الظاهرة للبضائع لا يقدمه الشاحن، فالناقل هو الذي يدونه قبل إصدار وثيقة الشحن و بعد تفقد خارجي للبضائع عند استلامها، ويتم التفقد على وجه معقول لما هو ظاهر وبالقدر الذي يمكن للعين أن تراها<sup>8</sup>.

أما البيان الخاص بالطبيعة العامة للبضائع و قيمتها، لم يرد وجوب ذكره في وثيقة الشحن في المادة 752 من القانون البحري الجزائري، في حين نجد بأن اتفاقية هامبورغ أو جبت بأن تتضمن وثيقة الشحن تحديد الطبيعة العامة للبضائع، و عند الاقتضاء يلزم الشاحن بالتصريح بالبضائع الخطرة، بوضع

<sup>5</sup> و هذا ما جاء في المادة 3 فقرة ثانياً بند "ب" من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في 25 أوت 1924، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، رقم 28 لسنة 1964.

<sup>6</sup> المادة 15 فقرة 1 بند "أ" من اتفاقية هامبورغ، و يطلق عليها أيضاً اسم اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحراً، الموقعة بهامبورغ في 30 مارس 1978، لم تصادق عليها الجزائر.

<sup>7</sup> و هذا طبقاً لما ورد في المادة 36 الفقرة الأولى من قواعد روتردام، و هي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، دخلت حيز التنفيذ في 23 سبتمبر 2009 لسنة 2008.

<sup>8</sup> و هذا طبقاً للمادة 36 فقرة 4 من قواعد روتردام.

علامات أو بطاقات بشكل خاص على البضائع تبين درجة خطورتها، حتى يتخذ الناقل بشأنها الاحتياطات اللازمة<sup>9</sup>.

من ناحية أخرى فإن استخدام الحاويات في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع التي يتم تجميعها وشحنها داخل الحاوية، يستوجب أن تدرج في وثيقة الشحن بيانات أخرى غير تلك المتعلقة بالبضاعة التي سبق الإشارة إليها.

## 2- بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل بالحاويات:

إن تطبيق نص المادة 752 من القانون البحري الجزائري في عصر أصبح يعتمد على الحاويات في مجال النقل البحري للبضائع، يفرض على وثيقة الشحن المعروفة قبل ظهور الحاويات أن تواكب هذا التطور الذي يشهده قطاع النقل البحري بفعل استخدام الحاويات، و ذلك ما يقتضي إدراج بيانات أخرى على نحو يجعلها تتلائم مع الحاوية، إلى جانب بيانات أخرى تتعلق بهوية اطراف عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات، و عناصر الرحلة و أجرة النقل.

### أ- البيانات المتعلقة بالبضائع المحتواة والحاوية:

-العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع المحتواة: إن التزام الشاحن في تقديم العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع المحتواة يبقى قائما حتى و لو تم شحن البضائع داخل الحاوية، فعليه وضع العلامات مطبوعة بشكل ظاهر على الحاويات المعبأة فيها البضائع، بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة البحرية<sup>10</sup> إلى غاية تسليمها للمرسل إليه.

لقد تطلبت كل من اتفاقية بروكسل<sup>11</sup> و كذا اتفاقية هامبورغ<sup>12</sup> بأن تتضمن وثيقة الشحن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع، و لعل السبب في ذلك أن الناقل لو أُجبر على أن يدرج في وثيقة الشحن جميع العلامات الخاصة بالبضائع المحتواة والتي يتراءى للشاحن ذكرها، لوجب عليه أن يلتزم بتسليم البضاعة إلى الناقل وتقديم البيانات الخاصة بعلاماتها قبل الشحن بمدة طويلة حتى

<sup>9</sup> محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003، ص 144.

<sup>10</sup> أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 120.

<sup>11</sup> المادة 3 من اتفاقية بروكسل.

<sup>12</sup> المادة 15 من اتفاقية هامبورغ

يمكن من التحقق منها، وذلك ما يتنافى ومصالحة الطرفين العملية<sup>13</sup> في السرعة في شحن البضائع داخل الحاوية.

وعلى كل فإن مسألة تحديد العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع لم يرد ذكرها على وجه التدقيق في نص المادة 752، وهي مسألة متروكة للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع حسب ظروف كل حالة، كما تلعب الأعراف التجارية دورا هاما في تحديد تلك العلامات<sup>14</sup>.

**- عدد الطرود و كمية البضائع و وزن الحاوية:** يقع على عاتق الشاحن واجب الإداء بعدد الطرود والأشياء و كمية البضائع و وزنها الموجودة داخل الحاوية، فكل من العدد والوزن والحجم الخاص بالبضاعة المحتواة يكون الناقل مسؤولا عنها عند الوصول.

و قد أتى بروتوكول 1968<sup>15</sup> المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 بتعديل يتفق و استخدام الحاويات، فقد نص في مادته الرابعة فقرة "خامسا" بند (ج) "على أنه في حالة استعمال مستوعبة (حاوية) أو نقالة خشبية أو معدنية أو أي أداة مماثلة لتجمع فيها البضائع فإن عدد الطرود أو الوحدات المدونة في وثيقة الشحن و التي تحتويها أداة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة، و فيما عدا ما تقدم ذكره تعتبر أداة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة".

وتبعاً لذلك فإن إدراج عدد الوحدات أو الطرود التي تحتويها الحاويات والمدونة في وثيقة الشحن يؤخذ بعين الاعتبار متى قامت مسؤولية الناقل، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري عند تعديله نص المادة 805 من القانون البحري بموجب القانون رقم 05/98<sup>16</sup>.

أما بخصوص وزن الحاوية فهذه البيان يكتسي أهمية كبيرة للناقل توجب عليه التدقيق في الأمر و غالبا ما يقوم الناقل بوزن الحاوية فارغة ثم إعادة وزنها محملة بالبضائع حتى يتسنى له معرفة الوزن الخاص بالبضائع داخل الحاوية<sup>17</sup>، وإذا كان وزن الحاوية ينفع الناقل في بعض الأحيان خاصة بالنسبة

<sup>13</sup> عزابز إلهام، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، تخصص القانون البحري، جامعة وهران، السانبة، كلية الحقوق، 2009، ص 67.

<sup>14</sup> عزابز إلهام، نفس المرجع، ص 67.

<sup>15</sup> بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 23 فيفري 1968.

<sup>16</sup> جاء في نص المادة 805 فقرة 2 منه "في حالة استخدام حاوية أو أي أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية في عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري"، القانون رقم 05/98 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 25 يونيو 1998 المعدل و المتمم للأمر رقم 80/76 و المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 47 لسنة 1998.

<sup>17</sup> عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1983 ص 173.

للحاويات التي تضم طرودا فارغة<sup>18</sup> إلا أن الناقل ملزم عند الوصول بتسليم البضائع الموجودة داخل الحاوية بحالتها المذكورة في وثيقة الشحن، وذلك بغض النظر عن وزن تلك الحاوية، أكثر من هذا فإن مراقبة وزن الحاوية لا تفضي عادة إلى نتيجة مفيدة لأن الشاحن مرسل البضاعة غالبا ما يعتمد الإلقاء بتصريحات خاطئة عن حالة أو طبيعة البضاعة، وليس عن وزن الحاوية التي تغلفها<sup>19</sup>.

**- عدد الحاويات و نوعها و الأرقام المعرّفة لها:** يجب أن تتضمن وثيقة الشحن عدد الحاويات المشحونة بالبضائع و المعدة لنقلها بحرا، مع بيان نوع الحاوية او الحاويات التي قد تتنوع حسب طبيعة البضائع المنقولة<sup>20</sup>، كأن يذكر الناقل مثلا بيان حاوية للبضائع العامة -النوع: DRY VAN (D/V) ، أو حاوية للبضائع الصب (إسمنت أو حبوب أو بودرة)-النوع: DRY BULK CONTAINER أو حاوية تبريد أي (ثلاجة) لنقل البضائع المبردة-النوع: CHILID CARCO CONTAINER .

كما ينبغي الإشارة كذلك إلى الرقم التعريفي للحاوية الذي يكون ملاصقا بالحاوية بشكل غير قابل للزوال تحت تأثير العوامل الطبيعية، هذا الأخير يساعد على معرفة نوع الحاوية، خصائصها، حجمها و كذلك معرفة مالكها<sup>21</sup>.

**-الحالة الظاهرة للحاوية:** إن مدلول الحالة الظاهرة في نظام النقل بالحاويات لا ينصرف إلى البضاعة المحتواة، بل يتأكد الناقل من حالة الحاوية من الخارج أي ما يمكن أن يلاحظه بالعين المجردة على بدن الحاوية خارجيا.

والمشرع الجزائري أجاز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن البيان المتعلق بالحالة الظاهرة للبضاعة، و هذا البيان يشمل أيضا حالة الحاوية، وقد يثار إشكال في حالة ما إذا لم يرقم الناقل بإيراد عبارة "الحالة الظاهرة للحاوية" و اكتفى بذكر "البضاعة في حالة ظاهرة حسنة"، فهل يمكن له الاحتجاج أمام المرسل إليه في حالة حدوث هلاك أو تلف بداخلها دون سبب من جانب الناقل بخلو الوثيقة من مثل هذه العبارة؟.

<sup>18</sup> ففي إحدى القضايا التي عرضت على محكمة إيكس بروفانس Aix.en.Provence ، كانت وثيقة الشحن تشير إلى 13 حاوية يفترض إحتوائها على 5000 كرتونة ملابس بوزن إجمالي 50 طن، و لكن عند فتح الحاويات تبين أنها لا تحتوي إلا على كرتين فارغة. CA. Aix .En.Provence, 2<sup>em</sup> ch, Civ, 14 Septembre 2001, DMF, 2002, p 594.

هذه القضية مشار إليها لدى محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 66، 67.

<sup>19</sup> CA. Paris, 7<sup>eme</sup> Ch, SECT, B, 6 novembre 1991, juris, Data, N 1991, 024345.

<sup>20</sup> لمزيد من التفصيل عن أنواع الحاويات، إرجع إلى محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2002، ص 125.

<sup>21</sup> محمد غريب عبد العزيز، نفس المرجع، ص 121.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم يفصل صراحة في حالة خلو وثيقة الشحن من هذه العبارة، غير أن الناقل يبقى مسؤولاً أمام المرسل إليه بموجب ما ورد في هذه الوثيقة في حالة تلف أو نقص في البضاعة المحتواة إذا ما أصدر وثيقة شحن ذكر فيها أن البضاعة في حالة ظاهرة حسنة. وهنا تظهر أهمية ذكر الناقل ببيان الحالة الظاهرة للحاوية في وثيقة الشحن كأن يكون بها اعوجاج في جوانبها مثلاً يرجح هلاك أو تلف البضاعة من الداخل<sup>22</sup>.

### ب-البيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد النقل البحري بالحاويات:

أوجب المشرع الجزائري في المادة 748 من القانون البحري الجزائري<sup>23</sup> أن تتضمن وثيقة الشحن بيانات أخرى تتعلق بهوية الأطراف أي أسماء وعناوين الأطراف المستفيدين بها<sup>24</sup>، وهم الناقل والشاحن وحتى اسم المرسل إليه وعنوانه إذا حدده الشاحن.

وتجب الإشارة هنا إلى أن وثيقة الشحن تتخذ أشكالاً ثلاثة<sup>25</sup>، فقد تكون إسمية وقد تكون لإذن شخص معين وقد تكون لحاملها، ويترتب عن ذلك النتائج الآتية:

-إذا تعلق الأمر بوثيقة شحن إسمية فإن تداول هذه الوثيقة يتم عن طريق حوالة الحق<sup>26</sup>.

-و إذا تعلق الأمر بوثيقة شحن لإذن فينتقل عن طريق التظهير.

-أما إذا تعلق الأمر بوثيقة لحاملها فكل من كان حائزاً مادياً للوثيقة .

ج-البيانات المتعلقة بالرحلة البحرية: حدّد المشرع الجزائري في المادة 751 من القانون البحري الجزائري عناصر الرحلة البحرية والتي تشمل ما يلي :

-اسم السفينة: إن ذكر اسم السفينة في وثيقة الشحن لا يعد أمراً جوهرياً، ذلك أن الشاحن لا يهيمه أن تنقل بضائعه على سفينة معينة بذاتها، فغالبا ما يترك للناقل حرية اختيار السفينة المناسبة، وهذا

<sup>22</sup>أسماء عبد العزيز، المرجع السابق، ص 121.

<sup>23</sup> تنص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أنه "بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجره الحمولة الواجب دفعها"

<sup>24</sup> مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الإجتهد القضائي، الغرفة التجارية و البحرية، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999، ص 54.

<sup>25</sup> أنظر المادة 758 و المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

<sup>26</sup> أخطأ المشرع بقوله " بالتخلي عن دين " في المادة 759 /أ من القانون البحري الجزائري.



على خلاف المرسل إليه الذي يعنيه إيراد اسم السفينة في وثيقة الشحن التي تمكنه من معرفة ميعاد وصولها<sup>27</sup>.

هذا و تجب الإشارة إلى أن وثيقة شحن الحاوية و حتى وثيقة الشحن العادية تكون غالبا خالية من ذكر اسم السفينة و تاريخ الشحن، لأنه يتم عمليا شحن الحاويات على السفينة الموجودة في الميناء وقت وصول الحاويات إليه، و لذلك يصعب على الناقل تحديد سفينة بعينها، و عليه شاع استخدام عبارة "أو أي سفينة أخرى"، وتعني أي سفينة يمكن وصولها مع زمن تواجد الحاوية في الميناء لأجل شحنها<sup>28</sup>.

-عبارة مشحون: يختلف مفهوم أو معنى عبارة "مشحون" التي تدل على استلام الناقل للبضاعة في الميناء و شحنها في عنابر السفينة عن استصدار وثيقة الشحن للدلالة على استلام الناقل للحاوية في أماكن تجميع الحاويات البعيد عن الميناء<sup>29</sup>.

ذلك أن الناقل لا يمكنه تسليم وثيقة الشحن بعبارة مشحون «**embarqué**» و الحاوية لم تصل بعد ميناء الشحن كما لا يمكن استلام الحاوية من الشاحن دون تقديم دليل في المقابل، فيعمد إلى التأشير على الوثيقة من أجل الشحن بعبارة مشحون على الظهر، و يوقع عليها و يعتبر تاريخ التوقيع تاريخا للشحن، و هذا عند شحن الحاوية فعليا على ظهر السفينة، و يقدم له وثيقة الشحن تحمل عبارة "مشحون"، و هذا ما جاء بالمادة 751 السالف ذكرها.

#### ذكر مكان و تاريخ أخذ الناقل البضائع في عهدته و مكان و تاريخ إصدار وثيقة الشحن:

ذلك أن مكان الإصدار له أهمية في تعيين القانون الواجب التطبيق على عقد النقل البحري و تاريخه له أهمية في تحديد مدة صلاحية الاعتماد المستندي و البيوع البحرية للتحقق من وفاء البائع بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه<sup>30</sup>، و هذا البيان نص عليه المشرع في المادة 760 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري<sup>31</sup>.

<sup>27</sup> بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، 2002، ص 114.

<sup>28</sup> وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين و المعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 44، 43.

<sup>29</sup> عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 146.

<sup>30</sup> فياض عبيد، البيوع البحرية و الاعتماد المستندي، معهد البحوث و الدراسات العربية، 1976، ص 117.

<sup>31</sup> المادة 760 فقرة 3 قانون بحري جزائري تنص على مايلي: " يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ و مكان إصدارها."

- **عدد نسخ وثيقة الشحن:** لم يحدد المشرع الجزائري عدد النسخ الأصلية لوثيقة الشحن، غير أنه عادة ما تحرر هذه الأخيرة في نسختين و قد يصل العدد إلى أربعة نسخ توزع كما يلي، نسخة للناقل، ونسختين تسلم إلى الشاحن والنسخة الأخرى ترفق مع البضاعة<sup>32</sup>، وإذا ما اصدر أكثر من نسخة أصلية، فيجب أن تكون البيانات الواردة في كل النسخ متطابقة حتى يمكن الاحتجاج بها<sup>33</sup>.

- **التوقيع على وثيقة الشحن:** نصت المادة 760 فقرة ثانية من القانون البحري الجزائري على وجوب توقيع وثيقة الشحن من قبل الناقل أو ممثله و الشاحن خلال 24 ساعة من التحميل و في موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة ، في حين نجد أن اتفاقية هامبورغ<sup>34</sup> لم تشترط توقيع الشاحن على وثيقة الشحن، بل يكفي توقيع الناقل أو ممثله عليها.

#### د-البيان المتعلق بأجرة النقل:

يرتب عقد النقل البحري التزاما على عاتق الشاحن بدفع أجرة النقل للناقل، لذا يتعين بيان مقدار أجرة النقل و التي يتم تحديدها غالبا باتفاق الطرفين على أساس كمية البضائع أو مقدارها أو وزنها في الأحوال العادية، أما بالنسبة للبضائع الثمينة فإنها تحدد على أساس القطعة أو القيمة<sup>35</sup>. وأن يذكر في وثيقة الشحن فيما إذا كان قد تم تحصيلها مقدما أو أنها واجبة الأداء على المرسل إليه<sup>36</sup>.

#### II – تحفظات الناقل في وثيقة الشحن:

يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع المراد نقلها إلى الناقل، و عمليا يتولى الشاحن أو ممثله، بملء الفراغات في وثيقة الشحن (les cases de l'imprimé) التي قدمت له من طرف الشركة الملاحية ثم يسلمها إلى الناقل أو ممثله للإمضاء.

ويعتبر الشاحن ضامنا لصحة المعلومات المقدمة للناقل فيما يخص العلامات وعدد الطرود وكمية و وزن البضائع<sup>37</sup>، غير أن هذه البيانات قد لا تكون دائما صحيحة أو دقيقة ومطابقة لمحتوى

<sup>32</sup>عزايز إلهام، المرجع السابق، ص 71.

<sup>33</sup>المادة 762 قانون بحري جزائري.

<sup>34</sup>المادة 10 فقرة 1 بند "ي" من إتفاقية هامبورغ.

<sup>35</sup>بوكعيان العربي، المرجع السابق، ص 118.

<sup>36</sup>محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 145.

<sup>37</sup>المادة 753 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

الحاوية، لذا من مصلحة الناقل التحقق من البضائع التي يستلمها و مطابقتها مع البيانات و المعلومات المدرجة في وثيقة الشحن التي تحدد مضمون الحاوية.

وتطرح الحاويات عمليا مشكلة صعوبة التحقق من محتوياتها لاسيما إذا قدمت من جانب الشاحن مغلقة ومرصوفة، حيث لا يتمكن الناقل من إثبات محتوياتها فعليا إلا بعد وصولها ميناء التفريغ.

والناقل في مثل هذه الحالات و لتبرير موقفه، إما أن يرفض إدراج البيانات التي لم يتحقق منها في وثيقة الشحن أو يذكر بجانب هذه البيانات بعض التحفظات ليحمي نفسه من المسؤولية.

### 1- رفض الناقل إدراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن:

أتاح المشرع الجزائري للناقل رفض إدراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بخصوص البيانات التي أوردتها المادة 752 في الفقرة "أ" و "ب" و تتمثل فيما يلي<sup>38</sup>:

- عدد الطرود أو القطع و كمية و وزن البضائع.

- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

غير أنه وضع قيودا على حرية الناقل بعدم الأخذ بتصريحات الشاحن، إلا في إحدى الحالتين:

- الحالة الأولى: أن تكون للناقل أسباب جدية للشك في صحة البيانات المقدمة من الشاحن.

- الحالة الثانية: إذا لم تتوفر لدى الناقل وسيلة عملية فعلية أو معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة بالنسبة للبيانات المشار إليها، و التي تعدر عليه التحقق منها .

وهو نفس الموقف الذي اتخذته كل من اتفاقية بروكسل<sup>39</sup> و هامبورغ<sup>40</sup> في هذا الخصوص.

إن منح امتياز إصدار وثيقة الشحن للناقل دون الأخذ بتصريحات الشاحن في حالة النقل بالحاويات قد يفضي إلى نتيجة حيازة وثيقة شحن خالية من البيانات التي تعرف البضائع المحتواة لأن الشرطين السابقين من المحتمل توفرهما ما دام الشاحن هو الذي يقوم بتعبئة الحاوية و يقدم البيانات، وهنا

<sup>38</sup>المادة 755 من القانون البحري الجزائري.

<sup>39</sup>المادة 3 (ثالثا) من اتفاقية بروكسل

<sup>40</sup>المادة 16 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ

نكون أمام وثيقة منعدمة الأهمية، حيث لا يمكنها تمثيل البضائع لأن هذه الأخيرة غر معينة و محدّدة فيها<sup>41</sup>، وهذا ما لا يتوافق مع مصلحة الشاحن وخاصة حامل الوثيقة الذي يعتبر حائزا حكما للبضائع وفقا للبيانات الواردة في الوثيقة حيث لا يمكن التعامل بها أمام البنوك كما لا يمكن تداولها عن طريق التطهير و هذا ما يفقدها قيمتها.

## 2- إدراج الناقل تصريحات الشاحن مع التحفظ:

يجوز للناقل إدراج البيانات المستمدة من الشاحن مع إضافة عبارة تفيد بأن البيانات المكتوبة التي قدمها الشاحن و المتعلقة بالبضائع على غير علم بمحتواها، وهو ما جاءت به الاتفاقيات الدولية سواء اتفاقية بروكسل<sup>42</sup> و اتفاقية هامبورغ<sup>43</sup>، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 756 فقرة 2 قانون بحري جزائري.

وهذه الحالة السائدة في عمليات النقل بالحاويات أين يجهل الناقل كليا محتوى الحاوية فيضمن وثيقة الشحن بإحدى العبارات الآتية: "أي يقال" أنها تحتوي" أو "أن البضاعة المحتواة مجهولة الوزن أو الكمية..."، وهنا تكون الوثيقة أحسن حالا من خلوها من البيانات، حيث أن مصلحة الطرفين تفرض عليهم إيراد البيانات في وثيقة الشحن مع التحفظ عليها من طرف الناقل و ترد صيغة هذا التحفظ باللغة الإنجليزية كالتالي: « **said to contain** »، هذه الأخيرة تفرض أليا على كل وثائق الشحن المتعلقة بالبضائع المشحونة في الحاويات وذلك لاستحالة التحقق من محتوى هذه الحاويات<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 131.

<sup>42</sup> المادة 4 فقرة (ثانيا) من اتفاقية بروكسل.

<sup>43</sup> المادة 16 فقرة 2 من اتفاقية هامبورغ.

<sup>44</sup> محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 131.

### خاتمة:

في ظل غياب قواعد قانونية تحكم نظام النقل البحري للبضائع بالحاويات و وثيقة الشحن التي تصدر في ظلها في القانون البحري الجزائري، لم يعد لهذه الوثيقة أي مفعول حيث حل محلها السند برسم الشحن الذي فرضته الضرورة التجارية كبديل لهذه الوثيقة.

كما أدى التوسع الشامل للحاويات و تعميم استخدامها في مجال النقل البحري للبضائع إلى ظهور صور جديدة لسندات نقل بحري تختلف في وظائفها القانونية عن الوظائف التقليدية لوثيقة الشحن العادية التي تغيرت قيمتها ووظائفها تماشياً مع التطور الحاصل في قواعد قانون النقل البحري نتيجة استخدام الحاويات.

### للإحالة لهذا المقال :

عزايز الهام : " أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، السنة 2018، ص ص ( 79 - 91 ).