

أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن عزائز إلهام¹

مقدمة:

إن نظام النقل بالحاويات فرض نفسه و بقوة في مجال النقل البحري للبضائع و هذا راجع لما تمنحه الحاويات التي يتم شحن البضائع المختلفة داخلها من أمان و حماية للبضائع، فهي تعدّ الوسيلة المثلى التي تعمل على توفير نقل سريع و آمن و بأقل تكلفة يعتمد على سفن متخصصة مهيأة لإستيعاب الحاويات و نقلها بحرا.

لذلك، و نظرا لملائمة الحاويات لمتطلبات النقل البحري أصبح اليوم كل من الشاحن و الناقل يعتمدان عليها لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع المبرم بينهم، و غالبا يتولّى الشاحن شحن البضائع، أي تعبئتها داخل الحاوية و تسليمها 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 و عند 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 و مختومة²، 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 المساءلات 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 تحققه من صحتها³.

1 - أستاذة مساعدة - أ - طالبة دكتوراه كلية الحقوق و العلوم السياسية - جامعة وهران 2 . محمد بن أحمد
2 - محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007، ص 65،66.

3 حمد الله محمد حمد الله ، اتفاقات الضمان البحري بين الإبقاء و الإلغاء، دارالنهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 36.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
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:

تعرض المشرع الجزائري لوثيقة الشحن في القانون البحري، و أفرد لها الفصل الثاني من الباب الثالث تحت عنوان «وثيقة الشحن»¹، 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 تشتمل 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 وعند 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

1 عرف المشرع الجزائري وثيقة الشحن في نص المادة 749 من القانون البحري الجزائري كما يلي: «تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر و تعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع و إستلامها».

البضائع غير المغلفة أو الأغلفة المعبأة فيه البضائع، بحيث يسهل قراءتها بصفة عادية¹.

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 مكتوباً².

بينما أوجبت اتفاقية هامبورغ بأن يذكر في وثيقة الشحن إما عدد الطرود أو القطع أو كمية البضائع مع ذكر وزن البضائع³، 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 تتحدّد على أساسه، و هو ما أخذت به أيضاً اتفاقية روتردام⁴.

و على العكس من البيانات المتعلقة بعدد الطرود و وزنها و كميتها و العلامات الضرورية للتعريف بالبضائع و التي تدرج في وثيقة الشحن بناء على تصريح الشاحن، فإن البيان الخاص بالحالة و التكييف الظاهران للبضاعة يدرج وفقاً لما يظهر للناقل بعد معاینته للبضائع و هو ما جاء في المادة 3 فقرة 3 بند «ج» من اتفاقية بروكسل على «حالة البضائع و شكلها الظاهر» و كذلك ما تنص عليه المادة 15 فقرة 1 بند «ب» من اتفاقية هامبورغ «... الحالة الظاهرة للبضائع»، و ذهبت 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 إستلامها، و يتم التفقد على وجه معقول لما هو ظاهر و بالقدر الذي يمكن للعین أن تراه⁵.

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 علامات أو بطاقات بشكل خاص على البضائع تبين درجة خطورتها، حتى يتخذ الناقل بشأنها الاحتياطات اللازمة⁶.

1 أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص 120.

2 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.

3 المادة 15 فقرة 1 بند «أ» من اتفاقية هامبورغ، و يطلق عليها أيضاً إسم اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحراً، الموقععة بهامبورغ في 30 مارس 1978، لم تصادق عليها الجزائر.

4 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.

5 و هذا طبقاً للمادة 36 فقرة 4 من قواعد روتردام.

6 محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003، ص 144.

من ناحية أخرى فإن استخدام الحاويات في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع التي يتم تجميعها و شحنها 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 و الحاوية:

-العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع المحتواة: إن إلتزام الشاحن في تقديم العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع المحتواة يبقى قائماً 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 البحرية¹ إلى غاية تسليمها للمرسل إليه. لقد تطلبت كل من اتفاقية بروكسل² و كذا اتفاقية هامبورغ³ 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 و التي يتراءى للشاحن ذكرها، لوجب عليه أن يلتزم بتسليم البضاعة إلى الناقل و تقديم البيانات الخاصة بعلاماتها قبل الشحن بمدة طويلة حتى يتمكن من التحقق منها، و ذلك ما يتنافى و مصلحة الطرفين العملية⁴ في السرعة في شحن البضائع داخل الحاوية.

و على كل فإن مسألة تحديد العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع لم يرد ذكرها على وجه التدقيق في نص المادة 752، و هي مسألة متروكة للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع حسب ظروف كل حالة، كما تلعب الأعراف التجارية دوراً هاماً في تحديد تلك العلامات⁵.

-عدد الطرود و كمية البضائع و وزن الحاوية: يقع على عاتق الشاحن واجب الإدلاء بعدد

1 أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 120.

2 المادة 3 من اتفاقية بروكسل.

3 المادة 15 من اتفاقية هامبورغ

4 عزازي إلهام، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، تخصص القانون البحري، جامعة وهران، السانبا، كلية الحقوق، 2009، ص 67.

5 عزازي إلهام، نفس المرجع، ص 67.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
الطرود و الأشياء و كمية البضائع و وزنها الموجودة داخل الحاوية، فكل من العدد و الوزن و
الحجم الخاص بالبضاعة المحتواة يكون الناقل مسؤولا عنها عند الوصول.

و قد أتى بروتوكول¹ 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».

و تبعا لذلك فإن إدراج عدد الوحدات أو الطرود التي تحتويها الحاويات و المدونة في وثيقة
الشحن يؤخذ بعين الإعتبار متى قامت مسؤولية الناقل، و هذا ما أخذ به المشرع الجزائري عند
تعديله نص المادة 805 من القانون البحري بموجب القانون 05/98².

أما بخصوص وزن الحاوية فهذ 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 الحاوية³، و إذا كان وزن الحاوية ينفج الناقل في بعض
الأحيان خاصة بالنسبة للحاويات التي تضم طرودا فارغة⁴ إلا أن الناقل ملزم عند الوصول بتسليم
البضائع الموجودة داخل الحاوية بحالتها المذكورة في وثيقة الشحن، و ذلك 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 الإدلاء بتصريحات خاطئة عن حالة أو طبيعة البضاعة، و ليس عن
وزن الحاوية التي تغلفها⁵.

-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

1 بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 23 فيفري 1968 .
2 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 1419هـ الموافق لـ 25 يونيو 1998 المعدل و المتمم للأمر رقم 80/76 و المتضمن القانون البحري، الجريدة
الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 47 لسنة 1998.

3 عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدجار الجامعية، بيروت، 1983، ص 173.
4 ففي إحدى القضايا التي عرضت على محكمة 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.
594 p, DMF, 2002, 14 Septembre 2001, 2ECH, Cuv, Aix.En.Provence, CA.

هذه القضية مشار إليها لدى محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 66.
5 CA. Paris, 7^{ème} CH, SECT, B, 6novembre 1991, juris, Data, N 1991, 024345

طبيعة البضائع المنقولة¹، كأن يذكر الناقل مثلا بيان حاوية للبضائع العامة -النوع:

DRY VANCD/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 مالكيها².

-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.

و المشرع الجزائري أجاز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن البيان المتعلق بالحالة الظاهرة للبضاعة، وهذا البيان يشمل أيضا حالة الحاوية، و قد يثار إشكال في حالة ما إذا لم يقيم الناقل بإيراد عبارة «الحالة الظاهرة للحاوية» واكتفى بذكر «البضاعة في حالة ظاهرة حسنة»، فهل يمكن له الإحتجاج أمام المرسل إليه في حالة حدوث هلاك أو تلف بداخلها دون سبب من جانب الناقل بخلو الوثيقة من مثل هذه العبارة؟.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم يفصل صراحة في حالة خلو وثيقة الشحن من هذه العبارة، غير أن الناقل يبقى مسؤولا 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.

و هنا تظهر أهمية ذكر الناقل بيان الحالة الظاهرة للحاوية في وثيقة الشحن كأن يكون بها إعوجاج في جوانبها مثلا يرجح هلاك أو تلف البضاعة من الداخل³.

ب-البيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد النقل البحري بالحاويات:

أوجب المشرع الجزائري في المادة 748 من القانون البحري الجزائري⁴ أن تتضمن وثيقة الشحن

1 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.

2 محمد غريب عبد العزيز، نفس المرجع، ص 121.

3 أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 121.

4 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 قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجرة الحمولة

بيانات أخرى تتعلق بهوية الأطراف أي أسماء و عناوين الأطراف المستفيدين بها¹، و هم الناقل و الشاحن و حتى إسم المرسل إليه و عنوانه إذا حدّده الشاحن.

و تجب الإشارة هنا إلى أن وثيقة الشحن تتخذ أشكالا ثلاثة²، فقد تكون إسمية و قد تكون لإذن شخص معين و قد تكون لحاملها، و يترتب عن ذلك النتائج الآتية:

- إذا تعلق الأمر بوثيقة شحن إسمية فإن تداول هذه الوثيقة يتم عن طريق حوالة الحق³.

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

- أما إذا تعلق الأمر بوثيقة لحاملها فكل من كان حائزا ماديا للوثيقة .

ج- **البيانات المتعلقة بالرحلة البحرية:** حدّد المشرع الجزائري في المادة 751 من القانون البحري الجزائري عناصر الرحلة البحرية و التي تشمل مايلي :

- **إسم السفينة:** إن ذكر إسم السفينة في وثيقة الشحن لا يعد أمرا جوهريا، ذلك أن الشاحن لا يهمله أن تنقل بضائعه على سفينة معينة بذاتها، فغالبا ما يترك للناقل حرية اختيار السفينة المناسبة، و هذا على خلاف المرسل إليه الذي يعنيه إيراد إسم السفينة في وثيقة الشحن التي تمكنه من معرفة ميعاد وصولها⁴.

هذا و تجب الإشارة إلى أن وثيقة شحن الحاوية و حتى وثيقة الشحن العادية تكون غالبا خالية من ذكر إسم 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»، و تعني أي سفينة يمكن وصولها مع زمن تواجد الحاوية في الميناء لأجل شحنها⁵.

- **عبارة مشحون:** يختلف مفهوم أو معنى عبارة «مشحون» التي تدل على إستلام الناقل للبضاعة في الميناء و شحنها في عنابر السفينة عن إستصدار وثيقة الشحن للدلالة على إستلام الناقل للحاوية في أماكن تجميع الحاويات البعيد عن الميناء⁶.

الواجب دفعها»

1 مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الإجتهد القضائي، الغرفة التجارية و البحرية، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999، ص 54

2 أنظر المادة 758 و المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

3 أخطأ المشرع بقوله «بالتخلي عن دين» في المادة 759 / أ من القانون البحري الجزائري.

4 بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، 2002، ص 114.

5 وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين و المعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 43.44.

6 عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 146.

ذلك أن الناقل لا يمكنه تسليم وثيقة الشحن بعبارة مشحون «embarqué» و الحاوية لم تصل بعد ميناء الشحن كما لا يمكن إستلام الحاوية من الشاحن دون تقديم دليل في المقابل، فيعتمد إلى التأشير على الوثيقة من اجل الشحن بعبارة مشحون على الظهر، ويوقع عليها ويعتبر تاريخ التوقيع تاريخا للشحن، وهذا عند شحن الحاوية فعليا على ظهر السفينة، و يقدم له وثيقة الشحن تحمل عبارة «مشحون»، وهذا ما جاء بالمادة 751 السالف ذكرها.

-ذكر مكان و تاريخ أخذ الناقل البضائع في عهده 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 الإعتماد المستندي و البيوع البحرية للتحقق من وفاء البائع بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه¹، و هذا البيان نص عليه المشرع في المادة 760 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري².

-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، و نسختين تسلّم إلى الشاحن و النسخة الأخرى ترفق مع البضاعة³، و إذا ما اصدر أكثر من نسخة أصلية، فيجب أن تكون البيانات الواردة في كل النسخ متطابقة حتى يمكن الإحتجاج بها⁴.

-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 إتفاقية هامبورغ⁵ لم تشترط توقيع الشاحن على وثيقة الشحن، بل يكفي توقيع الناقل أو ممثله عليها.

د-البيان المتعلق بأجرة النقل:

يرتب عقد النقل البحري إلزاما على عاتق الشاحن بدفع أجرة النقل للناقل، لذا يتعين بيان مقدار أجرة النقل و التي يتم تحديدها غالبا بإتفاق الطرفين على أساس كمية البضائع أو مقدارها أو وزنها في الأحوال العادية، أما بالنسبة للبضائع الثمينة فإنها تحدد على أساس القطعة أو القيمة⁶. و أن يذكر في وثيقة الشحن فيما إذا كان قد تم تحصيلها مقدما أو أنها واجبة الأداء على

1 فياض عبيد، البيوع البحرية و الإعتماد المستندي، معهد البحوث و الدراسات العربية، 1976، ص 117.

2 المادة 760 فقرة 3 قانون بحري جزائري تنص على مايلي: « يجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ و مكان إصدارها.»

3 عزازير إلهام، المرجع السابق، ص 71.

4 المادة 762 قانون بحري جزائري.

5 المادة 10 فقرة 1 بند «ي» من إتفاقية هامبورغ.

6 بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 118.

II - تحفظات الناقل في وثيقة الشحن:

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

ويعتبر الشاحن ضامنا لصحة المعلومات المقدمة للناقل فيما يخص العلامات و عدد الطرود و كمية و وزن البضائع²، غير أن هذه البيانات قد لا تكون دائما صحيحة أو دقيقة و مطابقة لمحتوى الحاوية، لذا من مصلحة الناقل التحقق من البضائع التي يستلمها و مطابقتها مع البيانات و المعلومات المدرجة في وثيقة الشحن التي تحدد مضمون الحاوية.

و تطرح الحاويات عمليا مشكلة صعوبة التحقق من محتوياتها لسيما إذا قدمت من جانب الشاحن مغلقة و مرصوفة ، حيث لا يتمكن الناقل من إثبات محتوياتها فعليا إلا بعد وصولها ميناء التفريغ.

و الناقل 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 يلي³:

- 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 تعذر عليه التحقق منها .

1 محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 145.

2 المادة 753 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

3 المادة 755 من القانون البحري الجزائري.

وهو نفس الموقف الذي اتخذته كل من إتفاقيتي بروكسل¹ و هامبورغ² في هذا الخصوص. إن منح إمتياز 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، و هنا نكون أمام وثيقة منعدمة الأهمية، حيث لا يمكنها تمثيل البضائع لأن هذه الأخيرة غر معينة و محدّدة فيها³، وهذا ما لا يتوافق مع مصلحة الشاحن و خاصة 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 التظهير 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، و هو ما جاءت به الإتفاقيات الدولية سواء إتفاقية بروكسل⁴ و إتفاقية هامبورغ⁵، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 756 فقرة 2 قانون بحري جزائري.

و هذه 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 كالآتي: « **sait to contain** » هذه الأخيرة تفرض آليا على كل وثائق الشحن المتعلقة بالبضائع المشحونة في الحاويات و ذلك لإستحالة التحقق من محتوى هذه الحاويات.

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 في شحن البضائع إلى ظهور صور جديدة لسندات نقل

1 المادة 3 (ثالثا) من إتفاقية بروكسل

2 المادة 16 فقرة 1 من إتفاقية هامبورغ

3 محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 131.

4 المادة 4 فقرة (ثانيا) من إتفاقية بروكسل.

5 المادة 16 فقرة 2 من إتفاقية هامبورغ.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
بحري تختلف في وظائفها القانونية عن الوظائف التقليدية لوثيقة الشحن العادية التي تغيرت
قيمتها و وظائفها.

قائمة المراجع المعتمدة:

1-المؤلفات:

- 1- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004.
- 2- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، 2002.
- 3- حمد الله محمد حمد الله ، اتفاقات الضمان البحري بين الإبقاء و الإلغاء، دار النهضة العربية، القاهرة.
- 4- فياض عبيد، البيوع البحرية و الإعتماد المستندي، معهد البحوث و الدراسات العربية، 1976.
- 5- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، 2007.
- 6- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003.
- 7- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية 2002.
- 8- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين و المعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.

المذكرات العلمية:

- عزايز إلهام، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستر ، تخصص القانون البحري، جامعة وهران، السانيا، كلية الحقوق، 2009.

المقالات:

- مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الإجتهد القضائي، الغرفة التجارية و البحرية، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999.

الإتفاقيات الدولية:

- إتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في 25 أوت 1924.
- إتفاقية هامبورغ، إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحرا، الموقعة بهامبورغ في 30

مارس 1978.

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، دخلت حيز التنفيذ في 23 سبتمبر 2009 لسنة 2008.

النصوص التشريعية و التنظيمية:

- القانون رقم 98 / 05 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.
- المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 2 مارس 1964، و المتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 28 .

