

أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن

عزائز إلهام - أستاذة مساعدة أ

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

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 وآمن وبأقل تكلفة يعتمد على سفن متخصصة مهيأة لإستيعاب الحاويات ونقلها بحرا.

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

كما يلتزم الشاحن في مواجهة الناقل بالتصريح بجميع البيانات اللازمة المتعلقة بالبضائع المحتواة محل النقل، حتى يتسنى للناقل معرفة نوع البضائع ومواصفاتها 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 ومختومة¹، فهنا لا يمكن للناقل فتح الحاوية إلا عند وصولها إلى ميناء التفريغ و بحضور صاحب الحق في البضاعة.

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

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 والمتعلقة بالبضائع قد تم تدوينها في وثيقة الشحن كما هي دون تحققة من صحتها¹.

من جانب آخر، تأثرت دلالة البيانات الواردة في وثيقة الشحن بفعل النقل بالحاويات، وأدرج الناقل عبارات مستحدثة مع ظهور نظام النقل بالحاوية، وهذا ما يدفعنا إلى التساؤل عن ماهية بيانات وثيقة شحن الحاوية هل تغير مدلولها، وكيف يكون الوضع في حالة استلام الناقل للحاوية دون علم بما تحتويه من بضائع؟. وللإجابة عن ذلك، أتناول في القسم الأول البيانات التي ترد في وثيقة الشحن بناء على تصريح الشاحن، والقسم الثاني أخصّصه لتحفظات الناقل المدرجة في وثيقة الشحن.

I-البيانات المقدّمة 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"²، وذلك 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 حمد الله محمد حمد الله ، اتفاقات الضمان البحري بين الإبقاء و الإلغاء، دارالنهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 36.

² 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 وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع وإستلامها".

1-البيانات المتعلقة بالبضائع في وثيقة الشحن:

جاءت المادة 752 من القانون البحري الجزائري بصيغة الوجود بحيث تنص علناً

"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 وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تخزينها،

ب-عدد الطرود والأشياء وكميتها و وزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة،

ج-الحالة و التكيف 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 والضرورية اللازمة للتعرف على البضائع وذلك 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 البضائع غير المغلفة أو الأغلفة المعبأة فيها بالبضائع، بحيث يسهل قراءتها بصفة عادية¹.

ويلتزم الشاحن كذلك بذكر عدد الطرود والأشياء و كمية البضائع ووزنها، 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.

¹أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص 120.
² وهذا ما جاء في المادة 3 فقرة ثانيا 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.

بينما أوجبت اتفاقية هامبورغ بأن يذكر في وثيقة الشحن إما عدد الطرود أو القطع أو كمية البضائع مع ذكر وزن البضائع¹، وهو ما يمثل ضمانا أكثر للشاحن في ذكر الوزن بجانب العدد و ذلك حسب كل حالة، تحسبا لما قد يثور من منازعات في حالة هلاك أو تلف البضائع، باعتبار أن مسؤولية الناقل تتحدد على أساسه، وهو ما أخذت به أيضا اتفاقية روتردام².

وعلى العكس من البيانات المتعلقة بعدد الطرود ووزنها و كميتها والعلامات الضرورية للتعريف بالبضائع والتي تدرج في وثيقة الشحن بناء على تصريح الشاحن، فإن البيان الخاص بالحالة و التكيف الظاهران للبضاعة يدرج وفقا لما يظهر للناقل بعد معايته للبضائع وهو ما جاء في المادة 3 فقرة 3 بند "ج" من اتفاقية بروكسل على "حالة البضائع وشكلها 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 إستلامها، و يتم التفقد على وجه معقول لما هو ظاهر وبالقدر الذي يمكن للعين أن تراه³.

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، وعند الاقتضاء يلزم الشاحن بالتصريح بالبضائع الخطرة، بوضع علامات أو بطاقات بشكل خاص على البضائع تبين درجة خطورتها، حتى يتخذ الناقل بشأنها الاحتياطات اللازمة⁴.

¹ المادة 15 فقرة 1 بند "أ" من اتفاقية هامبورغ، و يطلق عليها أيضا إسم اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحرا، الموقعة بهامبورغ في 30 مارس 1978، لم تصادق عليها الجزائر.

² و هذا طبقا لما ورد في المادة 36 الفقرة الأولى من قواعد روتردام، و هي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، دخلت حيز التنفيذ في 23 سبتمبر 2009 لسنة 2008.

³ و هذا طبقا للمادة 36 فقرة 4 من قواعد روتردام.

⁴ 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 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 بجموية 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 إلزام الشاحن في تقديم العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع المحتواة يبقى قائما حتى ولو 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، ولعل السبب في ذلك أن الناقل لو أجبر على أن يدرج في وثيقة الشحن جميع العلامات الخاصة بالبضائع المحتواة و التي يتراءى للشاحن ذكرها، لوجب عليه أن يلتزم بتسليم البضاعة إلى الناقل وتقديم البيانات الخاصة بعلاماتها قبل الشحن بمدة طويلة حتى يتمكن من

¹ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 120.

² المادة 3 من اتفاقية بروكسل.

³ المادة 15 من اتفاقية هامبورغ

التحقق منها، وذلك ما يتنافى ومصالحة الطرفين العملية¹ 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 العلامات².

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

وقد أتى بروتوكول 1968³ المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 بتعديل يتفق واستخدام 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 والتي تحتويها أداة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة، وفيما 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

¹ عزائز إلهام، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير ، تخصص القانون البحري، جامعة وهران، السانبة، كلية الحقوق، 2009، ص 67.

² عزائز إلهام، نفس المرجع، ص 67.

³ بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسل في 23 فيفري 1968 .

الجزائري عند تعديله نص المادة 805 من القانون البحري بموجب القانون رقم 05/98¹.

أما بخصوص وزن الحاوية فهذا البيان يكتسي أهمية كبيرة للناقل لتوجب عليه التدقيق في الأمر وغالبا ما يقوم الناقل بوزن الحاوية فارغة ثم إعادة وزنها محملة بالبضائع حتى يتسنى له معرفة الوزن الخاص بالبضائع داخل الحاوية²، وإذا كان وزن الحاوية ينفع الناقل في بعض الأحيان خاصة بالنسبة للحاويات التي تضم طرودا فارغة³ 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 يتعمد الإدلاء بتصريحات خاطئة عن حالة أو طبيعة البضاعة، وليس عن وزن الحاوية التي تغلفها⁴.

- عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرّفة لها: يجب أن تتضمن وثيقة الشحن عدد الحاويات المشحونة بالبضائع والمعدة لنقلها بحرا، مع بيان نوع الحاوية او

¹ 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 والمتمم للأمر رقم 80/76 والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 47 لسنة 1998.

² عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدجار الجامعية، بيروت، 1983 ص 173.

³ 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 كرتاتين فارغة.

CA. Aix.En.Provence, 2^{em}ch, Civ, 14 Septembre 2001, DMF, 2002, p 594.

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

⁴CA. Paris, 7^{eme}Ch, SECT, B, 6 novembre 1991, juris, Data, N 1991, 024345.

الحاويات التي قد تتنوع حسب طبيعة البضائع المنقولة¹، كأن يذكر الناقل مثلا بيان حاوية للبضائع العامة -النوع: DRY VAN (D/V)، أو حاوية للبضائع الصب (إسمنت أو حبوب أو بودرة) -النوع: DRY BULKCONTAINER أو حاوية تبريد أي (ثلاجة) لنقل البضائع المبردة-النوع:

.CHILID CARCOCONTAINER

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 وكذلك معرفة مالكتها².

-**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، وهذا البيان يشمل أيضا حالة الحاوية، و قد يثار إشكال في حالة ما إذا لم يتم 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.

¹ لمزيد من التفصيل عن أنواع الحاويات، إرجع إلى محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2002، ص 125.

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

وهنا تظهر أهمية ذكر الناقل ببيان الحالة الظاهرة للحاوية في وثيقة الشحن كأن يكون بها إعوجاج في جوانبها مثلا يرجح هلاك أو تلف البضاعة من الداخل¹.

ب- البيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد النقل البحري بالحاويات:

أوجب المشرع الجزائري في المادة 748 من القانون البحري الجزائري² أن تتضمن وثيقة الشحن بيانات أخرى تتعلق بهوية الأطراف أي أسماء وعناوين الأطراف المستفيدين بها³، وهم الناقل والشاحن وحتى إسم المرسل إليه وعنوانه إذا حدّده الشاحن.

وتجب الإشارة هنا إلى أن وثيقة الشحن تتخذ أشكالا ثلاثة⁴، 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 الحق⁵.

- وإذا 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 والتي تشمل مايلي :

- إسم السفينة: إن ذكر إسم السفينة في وثيقة الشحن لا يعد أمرا جوهريا، ذلك

أن الشاحن لا يهمه أن تنقل بضائعه على سفينة معينة بذاتها، فغالبا ما يترك للناقل

¹ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 121.

² 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 الواجب دفعها"

³ مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الإجتهد القضائي، الغرفة التجارية و

البحرية، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999، ص 54

⁴ أنظر المادة 758 و المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

⁵ أخطأ المشرع بقوله "بالتخلي عن دين" في المادة 759 /أ من القانون البحري الجزائري.

حرية إختيار السفينة المناسبة، وهذا على خلاف المرسل إليه الذي يعنيه إيراد إسم السفينة في وثيقة الشحن التي تمكنه من معرفة ميعاد وصولها¹.

هذا وتجب الإشارة إلى أن وثيقة شحن الحاوية وحتى وثيقة الشحن العادية تكون غالبا خالية من ذكر إسم السفينة وتاريخ الشحن، لأنه يتم عمليا شحن الحاويات على السفينة الموجودة في الميناء وقت وصول الحاويات إليه، ولذلك 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 شحنها².

-عبارة مشحون: يختلف مفهوم أو معنى عبارة "مشحون" التي تدل على إستلام الناقل للبضاعة في الميناء وشحنها في عنابر السفينة عن إستصدار وثيقة الشحن للدلالة على إستلام الناقل للحاوية في أماكن تجميع الحاويات البعيد عن الميناء³.

ذلك أن الناقل لا يمكنه تسليم وثيقة الشحن بعبارة مشحون « **embarqué** » والحاوية لم تصل بعد ميناء الشحن كما لا يمكن إستلام الحاوية من الشاحن دون تقديم دليل في المقابل، فيعمد 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، ويقدم له وثيقة الشحن تحمل عبارة "مشحون"، وهذا ما جاء بالمادة 751 السالف ذكرها.

- ذكر مكان وتاريخ أخذ الناقل البضائع في عهده ومكان وتاريخ إصدار

وثيقة الشحن:

ذلك أن مكان الإصدار له أهمية في تعيين القانون الواجب التطبيق على عقد

النقل البحري

¹ بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، 2002، ص 114.

² وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين و المعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 43،44.

³ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 146.

وتاريخه له أهمية في تحديد مدة صلاحية الإعتماد المستندي والبيوع البحرية للتحقق من وفاء البائع بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه¹ ، وهذا 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 وقد يصل العدد إلى أربعة نسخ توزع كما يلي، نسخة للناقل، ونسختين تسلم إلى الشاحن والنسخة الأخرى ترفق مع البضاعة³ ، وإذا 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 والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي 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 إلتزاما على عاتق الشاحن بدفع أجرة النقل للناقل، لذا يتعين بيان مقدار أجرة النقل والتي يتم تحديدها غالبا بإتفاق الطرفين على أساس كمية البضائع أو مقدارها أو وزنها في الأحوال العادية، أما بالنسبة للبضائع الثمينة

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 عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 71.

⁴ المادة 762 قانون بحري جزائري.

⁵ المادة 10 فقرة 1 بند "ي" من إتفاقية هامبورغ.

فإنها تحدد على أساس القطعة أو القيمة¹. وأن يذكر في وثيقة الشحن فيما إذا كان قد تم تحصيلها مقدما أو أنها واجبة الأداء على المرسل إليه².

II-تحفظات الناقل في وثيقة الشحن:

يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع المراد نقلها إلى الناقل، وعمليا 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 ووزن البضائع³، غير أن هذه البيانات قد لا تكون دائما صحيحة أو دقيقة ومطابقة لمحتوى الحاوية، لذا من مصلحة الناقل التحقق من البضائع التي يستلمها ومطابقتها مع البيانات والمعلومات المدرجة في وثيقة الشحن التي تحدد مضمون الحاوية.

وتطرح 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.

والناقل في مثل هذه الحالات ولتبرير 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 يلي⁴ :
-عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع.

¹ بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 118.

² محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 145.

³ المادة 753 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

⁴ المادة 755 من القانون البحري الجزائري.

-علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو محتومة 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 تعدّر عليه التحقق منها . وهو نفس الموقف الذي اتخذته كل من إتفاقيتي بروكسل¹ وهامبورغ² 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 ويقدم البيانات، وهنا 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 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 التظهير وهذا 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

¹ المادة 3 (ثالثا) من اتفاقية بروكسل

² المادة 16 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ

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

ما جاءت به الإتفاقيات الدولية سواء إتفاقية بروكسل¹ وإتفاقية هامبورغ²، 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 وترد صيغة هذا التحفظ باللغة الإنجليزية كالآتي: « **said to contain** », هذه الاخيرة تفرض آليا على كل وثائق الشحن المتعلقة بالبضائع المشحونة في الحاويات وذلك لإستحالة التحقق من محتوى هذه الحاويات³.

خاتمة:

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

كما أدى التوسع الشامل للحاويات وتعميم 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 تماشيا مع التطور الحاصل في قواعد قانون النقل البحري نتيجة استخدام الحاويات.

¹ المادة 4 فقرة (ثانيا) من إتفاقية بروكسل.

² المادة 16 فقرة 2 من إتفاقية هامبورغ.

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