

القوة الثبوتية لسند الشحن في تسوية منازعات النقل البحري في ظل اتفاقية روتردام 2008
The Evidentiary Strength of the bill of Lading in Settling Maritime Transport Disputes in light of the
Rotterdam Convention 2008

سحولي صلاح الدين *

جامعة باجي مختار عنابة

salah-eddine.sahouli@univ-annaba.dz

تاريخ النشر : 2026-01-30

تاريخ القبول : 01-07-2025

تاريخ الإيداع : 14-04-2025

ملخص:

تتفق التشريعات الدولية والداخلية على أهمية النقل البحري للبضائع؛ لأنه كان منذ القدم الوسيلة الفعالة في التفتح على الأسواق الخارجية، لذلك أولته عناية تامة الهدف منها تفعيل مستدام لهذه الوسيلة من جهة، ومن جهة أخرى ضمان جودة الخدمات المقدمة في هذا القطاع الاقتصادي الحيوي.

ويشكل سند الشحن البحري وثيقة أساسية بالنسبة للمعاملات التي تتعلق بالنقل البحري للبضائع، كيف لا وهي الوثيقة التي تتضمن البيانات الضرورية الخاصة بالبضاعة موضوع المعاملة وأطرافها.... هذه البيانات جعلت لسند الشحن البحري فاعلية في فض النزاعات المتعلقة بمختلف معاملات النقل البحري للبضائع، وهذا يرجع للقوة الثبوتية التي يتمتع بها سند الشحن البحري في مجال الإشهاد المتعلق بالمعاملة البحرية محل النزاع.

الكلمات المفتاحية: الشاحن، الناقل، سند الشحن، قوة ثبوتية، منازعات النقل البحري.

Abstract:

International and national legislations agree on the importance of maritime carriage of goods; since ancient times it has been the effective means of opening up to foreign markets, therefore they have given it attention. The aim is to activate this means sustainably on the one hand, and on the other hand to guarantee the quality of services provided in this vital economic sector.

The maritime bill of lading constitutes a fundamental document for transactions related to the maritime carriage of goods, how can it not be the document that includes the necessary data related to the goods subject to the transaction and its parties... This data has made the maritime bill of lading effective in resolving disputes related to various maritime carriage of goods transactions. This is due to the probative force that the maritime bill of lading enjoys in the field of witnessing the maritime transaction in dispute.

Keywords : *The Shipper , The Carrier, Bill of lading, Evidentiary Force ,Maritime Transport Disputes.*

* المؤلف المراسل.

مقدمة:

يعتبر النقل البحري للبضائع واحدا من الشرايين الاقتصادية العالمية، ولعل ما حصل زمن جائحة كورونا وما يحصل في البحر الأحمر على مستوى باب المندب بمناسبة نصرة اليمنيين للقضية الفلسطينية، جعلنا ندرك إدراكا يقينيا وصف النقل بأنه شريان حياة للاقتصاد العالمي.

ونظرا لأهمية النقل البحري للبضائع نجد أن الدول على أصعدة متعددة قد سعت إلى إصدار اتفاقيات عديدة، تهتم بموضوع النقل البحري عموما مثل الاتفاقية الأممية المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع كليا أو جزئيا، أو بجزئية من جزئياته، ولاسيما تلك الجزئيات التي تسهل العملية مثل الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن، والتي عرفت بقواعد لاهاي، وكذلك تلك الاتفاقيات التي تضع حلولاً للنزاعات الناشئة بمناسبة معاملة ما لنقل بحري للبضائع، مثل الاتفاقية التي سميت بقواعد هامبورغ والتي عنيت بالتحكيم.

إن الملاحظ لهذه الاتفاقيات يدرك أن ضبط المعاملات المتعلقة بالنقل البحري من خلال السندات البحرية، والسعي لوضع حلول فعالة تتعلق بفض النزاعات، هي أمور جوهرية لضمان جودة المعاملات البحرية، وهو ما يلمس من العلاقة الوظيفية بين موضوع سند الشحن الخاص بالنقل البحري للبضائع الذي كان موضوع قواعد لاهاي، وموضوع فض النزاعات البحرية عن طريق التحكيم الذي كان موضوع قواعد هامبورغ مثلا، وفي هذا الصدد جاء هذا الموضوع الذي يحلل إشكالية الدور الذي يقوم به سند الشحن البحري في فض النزاعات الخاصة بالنقل البحري للبضائع، ويحدد بالضبط نقطة التأثير الأساسية التي يحتلها سند الشحن بمناسبة فض المنازعات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع.

وعلى هذا الأساس فإن الإشكالية المراد معالجتها في هذا الشأن تتمحور حول ما يلي:

— ما مدى حجية القوة الثبوتية لسند الشحن في تسوية منازعات النقل البحري في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2009؟

وللإجابة على إشكالية الموضوع يلزم ابتداء التعرّيج في محور أول على ماهية سند الشحن البحري، وهذا من خلال تقديم تعريف لسند الشحن البحري ومعرفة وظيفته بند أول، ليتم من خلال البند الثاني رصد مشتملات سند الشحن البحري. أما المحور الثاني فسيخصص لتفصيل الحديث عن القوة الثبوتية لسند الشحن البحري، وأثرها في فض منازعات النقل البحري للبضائع في ظل اتفاقية روتردام، أين يتم التطرق في بند أول إلى حجية سند الشحن التقليدي وقوته الثبوتية، في حين يتناول البند الثاني حجية سند الشحن البحري الإلكتروني وقوته الثبوتية. تكمن أهمية الدراسة في معرفة ما يتمتع به سند الشحن من قوة ثبوتية ومدى مساهمته في تسوية النزاعات المتعلقة بالنقل البحري في ظل اتفاقية الأمم المتحدة التي تعنى بعقود النقل البحري الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام.

1- مفهوم سند الشحن البحري:

نظرا لما يتمتع به سند الشحن البحري من قوة ثبوتية أثناء المعاملات في عقد النقل البحري، إذ يوصف عقد النقل البحري⁽¹⁾ بأنه عقد نقل يسند الشحن، خاصة أن إصدار هذا الأخير أي سند الشحن يكون بناء على طلب الشاحن، لذا وجب علينا أن تقديم تعريف له وبيان وظيفته على النحو الآتي:

1-1-تعريف سند الشحن وبيان وظيفته:

سنعرض في هذا العنوان إلى تعريف سند الشحن البحري، وكذا بيان وظيفته كل على حدا في الآتي:

1-1-1 تعريف سند الشحن البحري:

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة بقواعد هامبورغ⁽²⁾ سند الشحن بأنه: "وثيقة تثبت عقد نقل بحري واستلام أو تحميل البضائع من قبل الناقل، والذي يتعهد بموجبه الناقل بتسليم البضائع مقابل استلام الوثيقة، ويتأسس عن هذا التعهد نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع إلى أمر شخص معين، أو تحت الإذن، أو لحامل الوثيقة".

تعريف معاهدة روتردام لسند الشحن البحري: ..

باستقراء أحكام المادة الأولى فقرة 14 من معاهدة روتردام نجد أنها حملت في ثناياها تعريف لسند الشحن البحري على أنه: " مستند النقل يعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل، ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه"⁽³⁾.
أما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً المعروفة بقواعد روتردام فقد تطرقت إليه في الفصل الثامن منها المعنون " بمستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية"⁽⁴⁾.
وبالنسبة للمشرع الجزائري فإن أصدر القانون البحري سنة 1976 حيث تطرق إلى وصف سند الشحن وهذا في المادتين 748 و 749 في القانون البحري، أين سعى سند الشحن بوثيقة الشحن"، والتي وصفها في المادة 748 بأنها

(1) يعد عقد النقل البحري من العقود ذات الطابع الدولي، لمزيد من التفاصيل أنظر:

عباس زياد كامل السعدي، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع، مجلة آفاق العلوم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 06، العدد 01، سنة 2021، ص 248.

(2) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ، 1978) جاء في موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي: " ترسي هذه الاتفاقية التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 31 آذار / مارس 1978 نظاما قانونيا موحدا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا. وقد بدأ نفاذ الاتفاقية في 01 تشرين الثاني / نوفمبر 1992".

(3) بن الصغير شهرزاد، مدى فعالية مستندات النقل الإلكترونية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، العدد 7، سنة 2018، ص 62.

(4) اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (نيويورك، 2008) المعروفة بقواعد روتردام. جاء في موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي: " ترسي الاتفاقية التي اعتمدها الجمعية العامة في 11 كانون الأول/ ديسمبر 2008، نظاما قانونيا موحدا وحديثا ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وبوجه خاص إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن (بروكسل، 25 آب/ أغسطس 1924)"قواعد لاهاي". والبروتوكولات الملحقة بها.

وثيقة يحدد فيها هوية الأطراف المتعاقدة والبضاعة المتفق على نقلها والأجرة وكذا عناصر الرحلة، حيث يتعين على الناقل بعد استلام البضاعة تسليمها للشاحن أو ممثله بناء على طلبه، لتكون وسيلة للإثبات وهي وظيفة التي حدها المشرع الجزائري لوثيقة الشحن من خلال المادة 749 من القانون البحري⁽¹⁾.

1-1-2- وظيفة سند الشحن البحري:

يعتبر سند الشحن البحري حسب المواد 748، 749، 758، 760 من القانون البحري الجزائري هو حق للطرف الشاحن يجب أن يمكن من الحصول عليه؛ لأنه الدليل على شحن بضاعته في حالة جيدة وهو ما أكدته القرار رقم 1222192 الصادر عن المحكمة العليا الجزائرية⁽²⁾، إذ أن عقد النقل الذي يخضع لقواعد لاهاي أو لاهاي فيسبي يتم إثباته بواسطة سند الشحن لأنه الدليل المكتوب لإثبات عقد نقل البضائع، ففي قواعد لاهاي أو لاهاي فيسبي أو قواعد هامبورغ ضمانات مختلفة في حالة نشوء نزاعات، تتعلق بالإدارة أو الملاحة السيئة للسفينة، والحريق إذا كان ناتجا عن تقصير الناقل الفعلي أو تواطؤه، وما إلى ذلك، بالإضافة إلى التفاصيل المتعاقد عليها والتي تتحدد تبعاً لها مسؤولية الأطراف. ولا يقتصر دور سند الشحن على إثبات شحن البضاعة على ظهر السفينة وإثبات حالتها الجيدة الظاهرة فحسب، بل هو أيضا الوثيقة التي تطلب بها البضاعة المشحونة في ميناء التفريغ فيكون بذلك ورقة قابلة للتداول⁽³⁾، بمعنى أنه يمكن استعمالها وسيلة لنقل ملكية البضاعة مع جميع الحقوق والالتزامات التابعة للشاحن الأصلي. كما يمكن والسفينة في عرض البحر، لطرف ثالث شراء البضاعة المشحونة بالاعتماد على الإقرار الذي أدلى به ربان السفينة في سند الشحن. يتم تجميع سند الشحن بناءً على إيصال الضابط الصادر من السفينة تعتبر البيانات الواردة في سند الشحن دليلاً قاطعاً، ويُمنع الشخص الذي أدلى بها من إنكار تلك الحقائق لاحقاً⁽⁴⁾.

1-2- مشتملات سند الشحن:

يشتمل سند الشحن على مجموعة من البيانات ذكرها المشرع الجزائري في المادة 752 من القانون البحري على سبيل المثال لا الحصر، أين تدرج هذه البيانات فيه وذلك بناء على تصريح كتابي للشاحن وهو ما حددته مقتضيات المادة 753 من القانون البحري الجزائري، كما يمكن أن يتضمن سند الشحن بيانات تأخذ شكل تحفظات وهذا ما أقرته المادة 756 من القانون السالف الذكر، كما أن المادة 15 من قواعد هامبورغ والتي جاءت تحت عنوان: محتويات سند الشحن، والمادة 36 من قواعد روتردام تحت عنوان: "تفاصيل العقد المنضوية تحت الفصل الثامن المعنون بمستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية". ولهذه المشتملات الأثر المهم في ضمان فاعلية في استعمال سند الشحن وسيلة لفض المنازعات، التي يمكن التي تثور بين أطراف المعاملة البحرية لنقل البضائع.

(1) أمر رقم 80-79 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية عدد 29 المؤرخة بتاريخ 10 أفريل 1977.

(2) قرار رقم 1222192 صادر عن المحكمة العليا بتاريخ 14 ديسمبر 2017 "قضية بين الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين ضد الشركة المغفلة للنقل البحري"، CMACGM. موقع الانترنت : <https://www.coursupreme.dz>

(3) لأكلي نادية، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلد 07، عدد 03، سنة 2022، ص 777.

يمكن أن يكون سند الشحن سنداً اسمياً يصدر باسم شخص محدد فيتم تداوله في هذه الحالة بحالة الحق، وقد يكون سند الشحن إذناً لأمر شخص معين فيتداول عن طريق تظهيره، كما يمكن أن يكون لحامله أي لحامل سند الشحن فيتداول في هذه الحالة بمجرد تسليمه.

⁴Jarmila Sosedova and Andrea Galierikova, Carriage and Legal Conditions of Maritime Transport in the Process of Globalisation, p4.5.

1- 1-2- البيانات

وهي العلامات الضرورية المعرفة للبضاعة وهي علامات رئيسية، يضعها الشاحن بصفة كتابية على بضاعته قبل شحنها مثل ختم أو طابع إذا كانا واضحين بأي شكل من الأشكال، وعلى كل قطعة أو وحدة من بضاعة محل الشحن أو على تحزيمها، كما تتضمن هذه البيانات عدد الطرود والأشياء مثلما قدمت من طرف الشاحن مكتوبة مع تحديد كميتها ووزنها حسب كل حالة، ووصف الحالة الظاهرة للبضاعة وتكييفها. كما أنه لا يترتب على خلو سند الشحن من بيان أو أكثر من هذه البيانات بطلان السند⁽¹⁾.

ولما كانت المادة 752 من القانون البحري قد ذكرت بيانات سند الشحن البحري على سبيل المثال الأمر الذي يعني وجود بيانات أخرى ضرورية يمكن أن ترد في سند الشحن، مثل بيانات الشاحن والناقل والسفينة⁽²⁾، بالإضافة إلى تحديد مينائي الشحن والوصول، وهي البيانات التي تعزز من القوة الثبوتية لسند الشحن حال استعمالها في فض النزاعات⁽³⁾.

وباستقراء نصوص القانون البحري الجزائري نجد أنه اشترط أن يكون سند الشحن البحري محررا ورقيا، حتى يكون حجة للإثبات، وتثبت العبارة "أن يسلمه الناقل للشاحن بناء على طلبه" ورقية السند⁽⁴⁾ وهو ما أقرته المادة 748 من ذات القانون، وما يمكن ملاحظته من نصوص هذا القانون أنه يمكن إسقاط الشروط الموجودة والمحددة في سند الشحن البحري على سند الشحن الإلكتروني.

2- 2- التحفظات:

لم يبرز مصطلح التحفظات على سندات الشحن إلا في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، حيث جاءت المادة 16 منها تحت عنوان: سندات الشحن: التحفظات وحجيتها، وبعدها في اتفاقية روتردام لسنة 2008 في المادة 40 منها التي جاءت تحت عنوان: "التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع في تفاصيل العقد"⁽⁵⁾، إلا أن التحفظات بشكلها الإجرائي وجدت قبل هاتين الاتفاقيتين، بدليل أن المشرع الجزائري أقر للناقل أو نائبه أن يتحفظ على تسجيل تصريحات الشاحن،

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري "مقدمة- السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية -التأمين"، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، سنة 2010، ص 290.

(2) قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة-، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد تلمسان، سنة 2018، ص 123.

لمزيد من التفاصيل أنظر:

- المادة 15 فقرة 01 من معاهدة هامبورغ.

- المادة 37 فقرة 02 من معاهدة روتردام.

(3) فتاحي محمد، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، جامعة أدرار، عدد 32، سنة، ص 08.

(4) فضيلة بلحجين، مدى تطبيق قواعد التنافس على سندات الشحن الإلكترونية، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 3، العدد 9، سنة 2018، ص 253.

(5) عمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، مجلة دراسات قانونية وسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة بومرداس، المجلد 2، عدد 02، سنة 2017، ص 136.

- لمزيد من التفاصيل أنظر:

<https://Uncitral.un.org/ar/texts/Transportgoods/Conventions/rotterdam.rules>.

تاريخ الزيارة: 08 مارس 2024.

فيرفض تسجيل البيانات التي يشك في صحتها لأسباب جدية لا يمكنه التأكد من صحتها، كما يمكنه رفض علامات تعريف البضاعة إذا كانت عليها دمغة أو ختم لا يصمد بشكل مقروء طول الرحلة وهذا في المادة 755 من القانون البحري، كما يمكنه بمقتضى المادة 756 تقييد ما يراه ملائما من بيانات تتعلق بحالة البضاعة أو بتكييفها الظاهري، وتأخذ هذه البيانات شكل التحفظات على سند الشحن، متى كانت الاعتبارات الواردة في المادة 755 قائمة. وبالنسبة لسبب تبني أسلوب إدراج التحفظات على سند الشحن فإنه يرجع إلى صعوبة التحقق من البضاعة المشحونة وفحصها، خصوصا إذا تطلب الأمر وسائل فنية يفتقر إليها الناقل، ناهيك عن تمييز عملية الشحن بالسرعة، بالإضافة إلى خصوصية نقل البضائع بواسطة الحاويات التي تتطلب بدورها سرعة في استعمالها لضرورتها في التجارة الدولية⁽¹⁾.

من جهة أخرى قد يترتب على التحفظات المثبتة في سند الشحن صعوبات الشاحن في ترويج بضاعته وبيعها وهي مشحونة أثناء الرحلة، كما قد تسبب هذه التحفظات عقبات للشاحن أمام البنوك عند رغبته في الاقتراض، واستعمال البضاعة المنقولة بواسطة سند الشحن رهنا لضمان القرض، لأن البنوك في هذه الحالة لا تعرف المقادير الحقيقية للبضاعة المرهونة وبالتالي لا تستطيع تلك البنوك تقدير مدى تغطية البضاعة المشحونة لقيمة القرض، فمن أجل التخلص من عقبات التحفظات لجأ الشاحنون إلى الالتفاف على آثارها بإيجاد وسيلة تتمثل في ما عرف بخطاب الضمان الذي يسلمه الشاحن للناقل ويتعهد فيه بالإيفاء بالتزاماته اتجاهه، والأمر الذي يعتبره المشرع الجزائري باطلا أي عديم الأثر عند استعماله وسيلة للإثبات مع وجود سند الشحن، فأحكام المادة 757 من القانون البحري الجزائري التي سمت هذه الخطابات بالاتفاقات أو الرسائل، تقضي بأنها باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، متى طلب الشاحن من الناقل سند الشحن من دون تحفظات، وهذا الأخير يشك في صحة البيانات الوارد في سند الشحن، في الوقت الذي يجوز للغير أن يتمسك بما جاء فيها قبل الشحن⁽²⁾. وبهذا يكون المشرع الجزائري قد سد الطريق أمام كل محاولة للالتفاف على سند الشحن والتي يمكن أن تفقده قوته الثبوتية وصدقيته في المعاملة، وفيه هذا تعزيز لدور سند الشحن في فض المنازعات.

2- القوة الثبوتية لسند الشحن البحري وأثرها في تسوية النزاعات في ظل اتفاقية روتردام:

العمدة في هذا الشأن هو أحكام المادة 761 من القانون البحري الجزائري التي جاء في نصها على أنه: "تعد وثيقة الشحن الموضوعية طبقا لأحكام هذا الفصل، ثابتة بالقرينة، بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبينة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية، فالملاحظ من خلال نص هذه المادة أنها قسمت النزاعات إلى قسمين، منها ما ينشأ بين الشاحن والناقل، ومنها ما ينشأ بين طرفي العلاقة (الشاحن والناقل) والغير، ومدى فعالية القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في تسوية النزاعات والتي تؤسس على أساس الخطأ واجب الإثبات تم إرساء ذلك بناء على قواعد هامبورغ وهو ما كرسته كذلك أحكام قواعد

(1) أعمار فيصل، مقال سابق، ص 37.

(2) أوسيلة محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي

بلعباس، سنة 2022، ص 36.

لاهاي لسنة 1924 الخاصة بتوحيد القواعد القانونية لسندات الشحن⁽¹⁾، وفي هذا الشأن سيتم التعرض إلى حجية سند الشحن البحري التقليدي وقوته الثبوتية، وتسوية المنازعات في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008 مع إبراز التزامات الناقل البحري في ذلك على النحو الآتي:

2-1- حجية سند الشحن البحري التقليدي وقوته الثبوتية:

لوثيقة الشحن قوة نسبية في الإثبات بين طرفيها الشاحن والناقل لجواز إثبات عكس ما جاء فيها من بيانات لأن المادة 761 في فقرتها الأولى عدتها قرينة بسيطة بالنسبة لاستلام البضاعة من قبل الناقل فيما بالحالة والكمية إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك، مثل وجود تحفظات أدرجها الناقل⁽²⁾ على سند الشحن بمقتضى المادتين 755 و 756 من القانون البحري، فإنك تجد أنه للناقل مثلاً إثبات عدم استلامه البضاعة بالحالة الوارد بيانها بوثيقة الشحن وذلك بكافة طرق الإثبات، لأن المادة 761 سابقة الذكر لم تحدد للناقل في إثبات عكس ما جاء في وثيقة الشحن، طرقاً خاصة في الإثبات⁽³⁾. أما بخصوص حجية سند الشحن في الإثبات في مواجهة الغير الذي يعد كل شخص له مصلحة من عملية الشحن فقد يكون الغير هو المرسل إليه في حالة كونه لم يكن هو المرسل نفسه، أو قد يكون هذا الغير المؤمن على البضاعة بسبب كونه طرفاً أجنبياً عن العلاقة فان سند الشحن يشكل حجة مطلقة في الإثبات، في مواجهة الغير حسن النية، وهذا بمقتضى الفقرة الثانية من المادة 761 سابقة الذكر⁽⁴⁾.

وعليه فإثبات عكس ما جاء في بيانات سند شحن البضائع يكون غير مقبول في مواجهة الغير الحسن النية، الذي لا علم له بمواصفات لبضاعة، إلا تلك المثبتة في سند الشحن. لكن إذا كان الشاحن والمرسل إليه هو شخص واحد، فيلاحظ أن المشرع لم يعد المرسل إليه في هذه الحالة من الغير؛ لأنه في الفقرة الثانية من المادة 761 اشترط انتقال سند الشحن إلى الغير، وبالتالي ما دام سند بقي في يد الشاحن بصفته شاحناً ومرسلاً إليه وبصفته مرسلاً إليه في الوقت ذاته، وعليه يبقى وجه الاحتجاج بوثيقة الشحن في إطار الأحكام المتعلقة بحجية سند الشحن في الإثبات بين طرفي العلاقة الناقل والشاحن⁽⁵⁾.

وتظهر فاعلية سند الشحن في هذه الحالة في تعزيز الثقة في التعامل به من خلال جعل قوة سند الشحن مطلقة في مواجهة الغير، وهو الشيء الذي يضمن إمكانية تداوله مع الغير عند بيع البضاعة دون صعوبات، لاكتسابها صدقية في الإثبات⁽⁶⁾.

(1) عبد الرحمان زينل الحمادي، عماد الدين عبد الحجي، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في ضوء النقل البحري التقليدي وبالسفن الذكية (دراسة تحليلية وتطبيقية مقارنة)، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، المجلد 17، عدد 02، سنة 2020، ص 110.

(2) "الناقل هو الشخص الذي يلتزم تعاقدياً بنقل البضاعة على عاتق مسؤوليته، وقد يكون الناقل مالك للسفينة أو مستغلاً لها"،

لمزيد من التفاصيل أنظر:

- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران السانبا، سنة 2007، ص 30.

(3) عمار فيصل، مقال سابق، ص 41.

(4) لاكمي نادية، مرجع سابق، ص 779.

(5) أوسيلة محمد رضا، مرجع سابق، ص 42.

(6) ناجي زهرة، سند الشحن البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، سنة 2001، ص 127.

2-1-1- تسوية المنازعات في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2009:

تلعب سندات الشحن البحري دورا هاما في الإثبات لتسوية المنازعات التي تثار مما يجعلها تختلف عن نظيرتها في المجالات الأخرى، إذ اعتبرت معاهدة هامبورغ سند الشحن أهم مستندات النقل⁽¹⁾، وفي ظل نظرية وحدة عقد النقل البحري المكرسة دوليا⁽²⁾ والتي تخضع للقواعد العامة، قد تثار منازعة بين أطراف العقد نتيجة إخلال أحد الأطراف بالتزاماته التعاقدية المفروضة في سند الشحن والتي وجب فيها على الناقل احترام هذا المبدأ، كما أن مسؤوليته تمتد عبر مختلف مراحل عمليات النقل البحري، بداية بمرحلة تسليم البضاعة من الشاحن للناقل مروراً بمراحل وهي شحنها، ورحبها، ثم نقلها لميناء الوصول، فكها، تفريغها⁽³⁾ ثم آخر مرحلة وهي مرحلة تسليم البضاعة للمرسل إليه.

حيث تتقرر مسؤولية الناقل البحري نتيجة إخلاله بإحدى الالتزامات الثلاثة الآتية:

- التزامات الناقل المتعلقة بالسفينة

رجوعاً إلى اتفاقية بروكسل والتي أقرت على أنه يتعين على الناقل ممارسة العناية الواجبة قبل بدء الرحلة وأثناء بدايتها من أجل:

- ضمان صلاحية السفينة للإبحار،

- ضمان تجهيز السفينة وتزويدها بالمعدات اللازمة وبالشكل المناسب،

- تجهيز وصيانة غرف التبريد، وجميع الأجزاء الأخرى من السفينة التي تحمل فيها البضائع لضمان نقلها وحفظها في ظروف جيدة.

كل هذا يدخل في التزامات الناقل، إذ يؤدي الإخلال بها إلى قيام المسؤولية والتي تكون محل تسوية من خلال الوثائق الثبوتية المتمثلة في سند الشحن البحري وما يتمتع به من حجية في ظل قواعد روتردام.

- التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضائع

كما تتقرر مسؤولية الناقل أيضاً خلال الرحلة، ويكون الناقل ملزماً بواجب العناية بالبضائع بعد استلامها من الشاحن وإصدار سند الشحن بناءً على أمر من هذا الأخير، وفي هذه المرحلة يبدأ عقد النقل بمجرد أن يتولى الناقل مسؤولية البضائع عند وضعها تحت تصرفه أو تحت تصرف ممثله القانوني.

(1) بن الصغير شهرزاد، المقال السابق، ص 62.

(2) حواد حياة، مدى تأثير شروط سند الشحن الخاصة بعمليات المناولة والتشوين على وحدة النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، عدد 7، سنة 2018، ص 87.

(3) يقصد بمفهوم التفريغ "في ظل اتفاقية بروكسل إزال البضاعة بحيث تفقد كل اتصال بالسفينة والآلة". أما التفريغ وفق قواعد هامبورغ فيعني بها تخلص جهاز التفريغ من البضاعة بمعنى أنه إذا كانت البضاعة في الصندوق فإن عملية التفريغ لازالت لم تنتهي، أما في ظل اتفاقية روتردام فنجد أنها وسعت في مفهوم التفريغ فهو لا يتعلق بالسفينة فقط وإنما يمتد لكافة وسائل النقل الأخرى سواء كانت برية أو جوية".
لمزيد من التفصيل أنظر:

- بن جيلالي سميرة، مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 04، عدد 01، سنة 2017، ص 291.

فخلال الرحلة يلتزم الناقل بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه، غير أنه ومن أجل حماية من هم على متن السفينة يمكن له أن يسلك طريقاً آمناً، علاوة على ذلك وجب عليه الحرص على ضرورة الحفاظ على البضائع، مثل إبقائها في أمكنة باردة، تهويتها، وإن لزم الأمر ترتيبها¹.

وما نلاحظه في أحكام اتفاقية روتردام لسنة 2008 أنها أقرت بصريح العبارة أنه "يجوز الاتفاق بين أطراف عقد النقل البحري على إمكانية إبعاد مسؤولية الناقل البحري"⁽²⁾، وهو ما يحمله سند النقل البحري من حجية ثبوتية ضمن ما يحويه من اشتراطات عقدية الهدف منها هو إعفاء الناقل من شروط الشحن والتفريغ، حيث تقضي بإعفاء أو تحديد المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل البحري عن تلك الأضرار التي يمكن أن تحدث خلال تلك المرحلة. وهو ما أقرته المحكمة العليا في قرارها الصادر سنة 1997 والذي أقر صراحة بأنه: "يجوز للناقل اشتراطه إعفائه من المسؤولية خلال المدة المحددة من استلامه للبضاعة إلى غاية تحميلها ومن نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه"⁽³⁾.

2-2- الأحكام المتضمنة في سند الشحن وسيلة دفاع في تسوية النزاع :

تقتضي اتفاقية روتردام أن الأحكام التي يتضمنها سند الشحن تحوز على قوة ثبوتية بحيث يمكن أن تكون وسيلة دفاع في يد الناقل في حالة نشوب أي نزاع سواء كان نزاع قضائي ناتج عن دعوى قضائية أو كان التكييف القانوني لهذا النزاع ناتج على أساس المسؤولية العقدية كالنزاع الناقل بتحقيق نتيجة أو بذل عناية، أو ناتج على أساس المسؤولية التقصيرية، وكذلك الشأن بالنسبة لإجراءات التحكيم، كما يمكن لهذه الأحكام المتضمنة في وثيقة سند الشحن أن تحد من مسؤولية الناقل في أي نزاع قد ينشأ.

ففي حالة هلاك أو تلف البضاعة سواء أثناء نقلها أو كان التلف ناتج عن التأخير في التسليم، هنا تثار مسؤولية الناقل، ماعدا ذلك فالمسؤولية تقع على عاتق الشاحن إذ يعتبر مسؤولاً عن صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة، خلاف ذلك يمكن لكل طرف إثبات عدم مسؤوليته بكافة طرق الإثبات المقررة وذلك إعمالاً بالمبدأ القائل "حرية الإثبات في المواد التجارية"

فإذا تضمن سند الشحن المحرر من قبل الناقل بيانات مقدمة من طرف الشاحن كأن يتعلق الأمر بوزن البضاعة وتحديد طبيعتها، دون ذكر البيانات الخاصة بالشاحن والناقل، وكذا ميناء الشحن والوصل وهو ما تؤكد في أحكام المادة 752 من القانون البحري الجزائري فإن ذلك لا يعزز القوة الثبوتية لسند الشحن في حالة نشوب أي نزاع.

2-2-1- شرط هيما لايا في سند الشحن :

لقيام عقد النقل البحري وجب وجود طرفين هما "الشاحن والناقل" بالإضافة إلى ضرورة تدخل شخص ثالث لإتمامه وهو "المرسل إليه"، إذ يعد هذا الأخير صاحب حق في تسلم البضاعة موضوع الشحن، غير أنه يمكن أن يتضمن عقد النقل هذا شرط يتم إدراجه من قبل الناقل البحري في سند الشحن، حيث يتم بموجبه اشتراط استفادة تابعيه من حدود وحالات الإعفاء من المسؤولية وفقاً لمقتضيات الضرورة التجارية لتوفير حماية للغير المتعاقدين مع الناقل،

¹Meriem Tienti, *Obligations and Liability of the Maritime Carrier of Goods in the Light of the Algerian Legislation and International Conventions*, *Jurisprudence Journal*, Vol14, N 02 , P 570.

⁽²⁾المادة 17 فقرة ط اتفاقية روتردام 2008.

⁽³⁾قرار المحكمة العليا، رقم 1233 الصادر بتاريخ 08 فيفري 1997.

وقد زادت أهمية هذا الشرط من خلال الاعتراف به من قبل التشريعات الدولية والداخلية كما تطور هذا الأخير بتطور النقل البحري⁽¹⁾.

الخاتمة

من خلال هذه الدراسة نلاحظ أن سند الشحن البحري يتمتع بقوة ثبوتية في تسوية منازعات النقل البحري التي يمكن أن تثار بين أطراف عقد النقل البحري (الناقل، الشاحن) في ظل اتفاقية روتردام لسنة 2008، وهو ما يعني أنه في ظل هذه الاتفاقية نجد أنها منحت للناقل امتيازات غير مألوفة في قواعد عقد النقل البحري، تتجلى في تمتع الناقل بامتيازات واسعة فيما يخص إلقاء المسؤولية على عاتقه، وكذا نظام التحفظات على البضائع موضوع النقل الممنوح للناقل، إذ أجازت الاتفاقية للناقل أن يبدي التحفظات متى رأى ذلك ضروريا.

وخاتمة لهذا البحث وفي ظل ما تم البحث فيه توم تسجيل جملة النتائج والتوصيات نبرزها في النقاط على النحو التالي:

النتائج:

1- قدمت اتفاقية روتردام حجية سن الشحن البحري كقوة ثبوتية لتسوية منازعات النقل البحري من خلال إبقاء مسؤولية الشاحن على الخطأ واجب الإثبات، له اثر كبير في تسوية المنازعات سواء على طريق التسوية الودية أو التحكيم،

2- بخصوص سند الشحن الذي يعد وسيلة إثبات لعمليات الشحن البحري وكضمانة لتسوية أي نزاع بحري قد يطرأ وليس شرط لانعقاد عقد النقل البحري، انحياز اتفاقية روتردام لسنة 2008 لصالح الناقل كما حملت الجديد بخصوص استحداث سجلات النقل للإلكترونية.

3- أجازت الاتفاقية للناقل إدراج التحفظات في حالة كانت البضاعة المستلمة لم تكن في حاوية مغلقة من أجل القيام بنقلها، وكذا في حالات محددة منها المعلومات المقدمة من طرف الشاحن يشتبه أنها غير صحيحة.

التوصيات:

من خلال ما تقدم، يمكن إدراج جملة من التوصيات نقترحها في النقاط التالية:

- ضرورة إعادة النظر في القانون الجزائري المتعلق بالنقل البحري حتى يواكب التطورات الحاصلة في النقل البحري الدولي.

- ضرورة الفصل في حجية سند الشحن من خلال التفصيل في متى يتم اعتباره حجية سند الشحن نسبية ومتى تكون حجية مطلقة، حتى يتم تفادي أي إشكال قانوني في هذا المجال.

- نوصي بضرورة تعزيز القوة الثبوتية لسند الشحن من خلال إدراج بيانات جوهرية مثل إدراج الأجل (تاريخ الإصدار، فترة التسوية الودية..)، البيانات المتعلقة بالناقل والشاحن، وكذا البيانات المتعلقة بميناء الشحن.

(1) محمد إبراهيم عبد الفتاح خليفة، نطاق انطباق قواعد روتردام 2008 على عقد النقل البحري (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً)، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة حلوان مصر، المجلد 48، عدد 48، سنة 2023، ص 313.

قائمة المراجع:

النصوص القانونية:

- 1- القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية عدد 46، المؤرخة بتاريخ 23-10-2010.
- 2- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية عدد 46.
- 3- الأمر رقم 79-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية عدد 29، المؤرخة بتاريخ 10 أبريل 1977.

1- الكتب:

2- أطروحات ورسائل الجامعية

- 1- أوسهلة محمد رضا، عقد النقل البحري في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، سنة 2022.
- 2- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران السانبا، سنة 2007.
- 3- ناجي زهرة، سند الشحن البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر، سنة 2001.

3- المجالات:

- 4- بن الصغير شهرزاد، مدى فعالية مستندات النقل الإلكترونية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، العدد 7، سنة 2018.
- 5- لاكلي نادية، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري، مجلد 07، عدد 03، سنة 2022.

- 6- مصطفى كمال طه، القانون البحري " مقدمة- السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية -التأمين"، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، سنة 2010.

- 7- عبد الرحمان زينل الحمادي، عماد الدين عبد الحجي، الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في ضوء النقل البحري التقليدي وبالسفن الذكية (دراسة تحليلية وتطبيقية مقارنة)، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، المجلد 17، عدد 02، سنة 2020.

- 8- عمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، مجلة دراسات قانونية وسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة بومرداس، المجلد 2، عدد 02، سنة 2017.

- 9- قرارية قويدر، النظام القانوني للتعويض في النقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، سنة 2018.

- 10- بن جيلالي سميرة، مدة مسؤولية الناقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 04، عدد 01، سنة 2017.

- 11- فتاحي محمد، دور سند الشحن في الإثبات في القانون الجزائري، مجلة الحقيقة، جامعة أدرار، عدد 32، سنة 2015، ص 08.
- 12- فضيلة بلحجين، مدى تطبيق قواعد التنافز على سندات الشحن الإلكترونية، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف المسيلة، المجلد 3، العدد 9، سنة 2018.
- 13- حوباد حياة، مدى تأثير شروط سند الشحن الخاصة بعمليات المناولة والتشوين على وحدة النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، المجلد 5، عدد 7، سنة 2018.
- 14- محمد إبراهيم عبد الفتاح خليفة، نطاق انطباق قواعد روتردام 2008 على عقد النقل البحري (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا)، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية، جامعة حلوان مصر، المجلد 48، عدد 48، سنة 2023، ص 313.
- 15- Meriem Tienti, **Obligations and Liability of the Maritime Carrier of Goods in the Light of the Algerian Legislation and International Conventions**, Jurisprudence Journal, Vol14, N 02 .
- 16- Jarmila Sosedova and Andrea Galierikova, **carriage and legal conditions of maritime transport in the process of globalization**.

4-الملتقيات:

5-المواقع الالكترونية:

– [Uncitral.un.org/ar/texts/Transportgoods/Conventions/rotterdam.rules.://https](https://uncitral.un.org/ar/texts/Transportgoods/Conventions/rotterdam.rules.://https)

– <https://www.coursupreme.dz>

– [Uncitral.un.org/ar/texts/Transportgoods/Conventions/rotterdam.rules.://https](https://uncitral.un.org/ar/texts/Transportgoods/Conventions/rotterdam.rules.://https)