

الإخطار الإلزامي آلية لتسوية المنازعات الناشئة

عن عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري

Mandatory notification is a mechanism for settling disputes arising from maritime transport contracts in Algerian law

عصام صبرينة*، جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

sabrina.assam@ummta.dz

تاريخ إرسال المقال: 2025/12/16 تاريخ قبول المقال: 2026/05/01 تاريخ نشر المقال: 2026/05/31

الملخص:

يعد عقد النقل البحري للبضائع اتفاقا تعاقديا يلزم الناقل بتسليم البضاعة سليمة، غير أنه قد تتعرض هذه الأخيرة للهلاك أو التلف أو تأخير ففي هذه الحالة ألزم المشرع الجزائري والمشرع الدولي الناقل بإبلاغ الشاحن فور كشف عن الهلاك أو الضرر أو عدم التسليم خلال المهلة القانونية وفق إجراء الإخطار الإلزامي لتوثيق الأضرار وتفعيل إجراءات مطالبة التأمين وهذا لتجنب الإخلال بالعقد.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل البحري ; هلاك البضائع، تلف البضاعة، التعويض، دعوى المسؤولية.

Abstract:

A maritime transport contract is a contractual agreement that obliges the carrier to deliver the goods intact. However, goods may be lost, damaged or delayed. In this case, Algerian and international law require the carrier to notify the shipper immediately upon discovery of the loss, damage or non-delivery within the legal time limit, in accordance with the mandatory notification procedures, in order to document the damage and activate the insurance claim procedures, thereby avoiding breach of contract.

Keyword: contract of carriage of goods by sea ; loss of the goods ; damage to the goods ; damages ; maritime liability claim.

المقدمة:

يعتبر النقل البحري عاملا مؤثرا في التنمية الاقتصادية، إذ تتجسد مسؤولية الناقل البحري في استلام البضائع من المرسل وتسليمها إلى المرسل إليه في الميناء المقصود بالحالة والكمية المتفق عليها في عقد النقل البحري للبضائع، غير أن الممارسة العملية تكشف عن تعرض هذه البضائع أثناء الرحلة البحرية لأخطار متعددة قد تنتهي بهلاكها كلياً أو جزئياً أو بتسليمها معيبة أو منقوصة، الأمر الذي يثير مسؤولية الناقل البحري متى ثبت إخلاله بالتزاماته العقدية. ولحماية مصالح أصحاب البضائع وتمكينهم من الاحتجاج على الأضرار اللاحقة ببضائعهم أقر المشرع الجزائري والمشرع الدولي ضرورة قيامهم بإخطار الناقل وتحفظهم على حالة البضاعة خلال آجال محددة قانوناً لكون هذا الإجراء خطوة سابقة و لازمة لتحريك دعوى المسؤولية ضد الناقل

عن تلف البضائع أو ضياعها، ويعد إجراء الإخطار وسيلة فعالة لإثبات واقعة الضرر وتاريخه كما يسمح للناقل بالوقوف على طبيعة الخسائر المدعاة واتخاذ ما يراه مناسباً من تدابير لتفادي تفاقمها، على هذا الأساس تنثور في هذا الموضوع عدة تساؤلات لاسيما الإطار القانوني لإجراء الإخطار، وبيان ما إذا كان يشكل شرطاً لقبول الدعوى أم مجرد وسيلة إثبات إضافة إلى الآثار المترتبة على عدم توجيهه أو توجيهه خارج الآجال القانونية، وكذلك مدى إمكانية تمسك الناقل البحري بسقوط حق المرسل أو المرسل إليه في الرجوع عليه عند عدم احترام هذه الشكليات؟

تقتضي الإجابة على هذه التساؤلات الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي لتحليل أحكام الإخطار في قانون البحري الجزائري ومقارنتها بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة بغرض الكشف عن مدى كفايتها في تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة أصحاب البضائع، ولقد قسمنا خطة البحث إلى جزأين رئيسيين، الجزء الأول المتمثل في:

أما بالنسبة للجزء الثاني والمتمثل في المبحث الثاني فقد تم من خلاله دراسة مختلف الآثار المترتبة عن توجيه الإخطار.

المبحث الأول: التأصيل القانوني لإجراء الإخطار في منازعات عقد النقل البحري.

مما لا شك فيه تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بدقة ووصلت البضاعة إلى ميناء (التفريغ) المرسل إليه دون ضرر أو تلف، فإن تسليمها لهذا الأخير بهذه الحالة دون تحفظ منه يضع نهاية لعقد النقل والتزامات الناقل الناشئة عنه، لكن إذا وقع عكس ذلك فإنه يقع على المرسل إليه وقبل رفع دعوى قضائية ضد الناقل البحري إتباع عدة إجراءات قانونية تتعلق أساساً بالإخطار قبل رفع الدعوى من أجل التأكد من صحة وجود أضرار لحقت بالبضائع محل النزاع.

نظراً لأهمية الإخطار كإجراء سابق لتسوية المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع لابد من التطرق إلى الإطار القانوني له.

المطلب الأول: الأساس التشريعي لإجراء الإخطار في عقد النقل البحري للبضائع.

يعد إجراء الإخطار عنصراً أساسياً في عقد النقل البحري للبضائع، حيث يلتزم المرسل إليه بتبليغ الناقل كتابياً عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة للحفاظ على حقه في الرجوع إليه بدعوى المسؤولية، نتيجة لذلك كرسه المشرع البحري الجزائري ونظم أحكامه، كما سهرت الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري بتكريسه وتنظيمه.

الفرع الأول: تنظيم إجراء الإخطار في القانون البحري الجزائري.

نص المشرع الجزائري في المادة 790 قانون البحري الجزائري على إجراء الإخطار عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضاعة عند التسليم، إذ أقر المشرع في هذه المادة على أنه عند حصول خسائر أو أضرار للبضاعة يجب على المرسل إليه أو من يمثله تبليغ الناقل أو ممثله كتابياً بالخسائر أو الأضرار في

ميناء التفريغ قبل وقت التسليم أو عنده، وإلا تعتبر البضاعة مستلمة وفقا لما هو وارد في سند الشحن إلى أن يثبت العكس.

كما تطرق المشرع البحري في هذه المادة الى الطبيعة الإجرائية للإخطار بحيث نصت على أنه تنشئ التزامات اجرائية على عاتق المرسل اليه تتمثل في توجيه إخطار كتابي بالتحفظات في وقت محدد جدا هو قبل التسليم أو في لحظته، وتمتد هذه المهلة في بعض الحالات الى ثلاثة أيام إذا كانت الأضرار غير ظاهرة، وهذا الإخطار ليس مجرد إجراء شكلي عديم الآثار القانونية بل يهدف إلى تمكين الناقل من الوقوف فورا على حالة البضاعة واتخاذ ما يلزم من الإجراءات كما يسمح بتثبيت واقعة الضرر زمنيا ومكانيا لتيسير اثبات أمام الجهات القضائية.

وعليه يتضح من هذه المادة أن المشرع الجزائري في قانون البحري لم يتطرق الى تعريف إجراء الإخطار وإنما إكتفى بالنص على مضمون الإخطار إضافة الى نصه على شروط مباشرة هذا الاجراء من الناقل ضد المرسل اليه وكذلك تضمن الحالات التي يتم فيها الإخطار الذي يجب أن يكون متعلق بحالة الخسائر وحالة الاضرار الحاصلة للبضائع⁽¹⁾.

الفرع الثاني: التنظيم الدولي لإجراء الإخطار في عقد النقل البحري للبضائع.

أولى المشرع الدولي مكانة هامة ومعتبرة لإجراء الإخطار كوسيلة إجرائية مرتبطة بلحظة التسليم وليست شرطا سابقا على انعقاد المسؤولية ويتضح ذلك من خلال استقراء مختلف الاتفاقيات الدولية الكبرى المنظمة لعقد النقل البحري للبضائع، إذ تم تكريس هذا الاجراء بداية في معاهدة بروكسل لسنة 1924 (قواعد لاهاي) الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن وكان ذلك بموجب المادة 3 الفقرة السادسة بند 1، 2، 3، ولقد أقر المشرع الدولي فيها ربط بين إجراء الإخطار وبين قيام قرينة التسليم المطابق، إذ اشترط على المرسل اليه أن يوجه الى الناقل او ممثله تحفظات مكتوبة بشأن ما أصيب البضاعة من هلاك أو تلف إما في لحظة التسليم إذا كان الضرر ظاهرا، أو خلال أجل قصير ومحدد إذا كان التلف أو النقص غير ظاهر وتقرر أن عدم توجيه الاخطار خلال الآجال المحددة يقيم قرينة على أن البضائع سلمت كما هي منصوص عليها في وثيقة الشحن⁽²⁾.

ثم تطرقت معاهدة هامبورغ لسنة 1978⁽³⁾ لإجراء الاخطار في المادة 19 فقرة الأولى الثانية والثالثة إذ تتضح خصوصية تنظيم الاخطار في هذه الاتفاقية بالمقارنة مع معاهدة بروكسل لسنة 1924 في أن الأولى تبنت موقفا ذات طابع حمائي لصاحب البضاعة من دون التخلي عن وظيفة الاخطار في ضبط مسؤولية الناقل، كما جاءت اتفاقية هامبورغ لتحفظ بمبدأ التحفظات عند التسليم لكن مع توسيع نسبي لآجال الإخطار وتلين آثار الاخلال به.

تلت ذلك لاحقة اتفاقية روتردام المعتمدة سنة 2009 لتؤكد الاتجاه نفسه فنظمت إجراء الإخطار بموجب نص المادة 23 منها لكن وسعت من نطاق المرونة في آجاله وشكلياته مع الإبقاء على وظيفته الجوهرية في إقامة قرينة التسليم السليم وإمكان دحضها بوسائل الإثبات مضادة⁽⁴⁾ والتي سوف أتطرق إليها في النقاط الموالية.

المطلب الثاني: الشروط القانونية اللازمة لصحة توجيه الإخطار في منازعات عقد النقل البحري للبضائع.

يشترط المشرع لاعتبار إجراء الإخطار منتجا لآثاره القانونية توافر مجموعة من الضوابط الشكلية والموضوعية التي تضمن جديته وفعاليتها في تنبيه وإعذار الناقل البحري الى الضرر التي لحقت البضاعة وتمكينه من الدفاع عن مصلحته.

ويقتضي ذلك أن يلتزم صاحب الحق بقواعد معينة عند إعداد الإخطار وتوجيهه، حتى يعتد به كتصرف قانوني وصحيح يمكن أن يبني عليه الاحتجاج في دعوى المسؤولية عن عقد النقل البحري والتي سنوضحها في النقاط التالية.

الفرع الأول: ضرورة الكتابة كضمان لصحة الإخطار البحري.

تعد الكتابة شرطا جوهريا لصحة الإخطار البحري في عقد النقل البحري للبضائع لأنها تحول إجراء الإخطار من إدعاء شفهي قابل للإنكار إلى إجراء قانوني موثق يمكن الاستناد إليه في دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، وبالرجوع إلى الأحكام القانونية التي أتت بها المادة 790 قانون البحري الجزائري وكل من معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ أوجبت على المرسل إليه أو ممثله القانوني أن يوجه الإخطار بالهلاك أو التلف البضاعة كتابيا للناقل البحري⁽⁵⁾. ويستوي في ذلك إذا كانت الكتابة بخط اليد أو بالة راقية أو على الكمبيوتر أو بواسطة أية وسيلة أخرى من الوسائل الحديثة للكتابة وقد جرت العادة على تبليغ التحفظات عن طريق رسالة مضمونة مع الإشعار بالوصول أو الفاكس لأجل حصول التبليغ بسرعة، يتضح من ذلك أن المشرع الدولي يقر بالإخطار الإلكتروني إلى جانب الإخطار الورقي وللمبلغ حرية توجيه الإخطار⁽⁶⁾.

لا تشترط التشريعات البحرية شكلا خاصا للكتابة في الإخطار غير أنه يجب أن يكون مسببا حتى يتمكن الناقل من معرفة طبيعة الضرر، ويجب أن يوجه هذا الإخطار من طرف المرسل إليه أو من يمثله إلى الناقل أو إلى ممثله في ميناء التفريغ لأن الضرر لا تكتشف إلا عند التفريغ إضافة الى ذلك يكفي أن يدون الإخطار في سند الشحن ذاته أو في رسالة ورقية أو الكترونية أو محضر رسمي مادام هذا المحضر ثابتا يمكن تقديمه للجهات القضائية عند نشوب النزاع⁽⁷⁾.

الفرع الثاني: صياغة الإخطار بصيغة صريحة وواضحة غير قابلة للتأويل.

يقتضي في كتاب الإخطار المقدم من قبل المرسل إليه للناقل أن يكون واضحا ومحددا وليكون مقبولا من طرف المحكمة التي تنتظر في النزاع ضرورة أن يتضمن الإخطار ما أصاب البضاعة فعلا من خسائر أو أضرار محررة بتعبيرا دقيقا لا يترك مجالا للالتباس أو الاحتمال،⁽⁸⁾ فيجب أن يشمل في مضمونه على ماهية

الخسائر أو الأضرار التي أصابت البضاعة عند استلامها، وأن يحدد المرسل فيه نوع العيب أو التلف أو النقص والكمية المتضررة وتاريخ ومكان ملاحظة الضرر، مع تجنب العموميات التي تجعل منه مجرد سرد للبيانات لم توضح الغرض من تحريرها⁽⁹⁾.

الفرع الثالث: احترام الميعاد كشرط لصحة الإخطار بين حالة التلف الظاهر والتلف غير الظاهر.

تميزت التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية بخصوص ميعاد الإخطار بين حالتين:

أولاً: حالة هلاك وتلف البضاعة بشكل ظاهر.

يُقصد بالتلف الظاهر ذلك الضرر الذي يمكن ملاحظته مباشرة على البضاعة من خلال فحصها الخارجي عند عملية التسليم، وقد أوجبه القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل لسنة 1924 على المرسل إليه تقديم إخطار كتابي للناقل قبل أو أثناء تسليم البضاعة، فالتالي على المرسل إليه توجيه إخطار للمرسل إليه في أقرب مرحلة زمنية مرافقة لعملية التسليم، لأن الضرر يمكن إدراكه وملاحظته بمجرد المعاينة المادية ولا مبرر لتأخير تحفظاته. أما الاتفاقيات الدولية الأخرى فلقد اختلفت في هذا الميعاد حيث منحت اتفاقية هامبورغ مهلة يوم العمل التالي للاستلام في حالة التلف الظاهر، بينما أبقت قواعد روتردام على ضرورة تقديم الإخطار قبل أو أثناء التسليم.

ثانياً: حالة هلاك وتلف البضاعة بشكل غير ظاهر.

تظهر الخسائر غير الظاهرة عندما لا يكون التلف قابلاً للاكتشاف عند تسليم البضاعة، لأن شكلها الخارجي لا يكشف عن أي خلل أو نقص، مما يجعل التحقق من سلامتها الفعلية مرتبطاً بعمليات تفتيش أو فحص تستغرق وقتاً. ولهذا السبب،⁽¹⁰⁾ اعترف المشرع الجزائري كما اعترفت اتفاقية بروكسل بخصوصية هذا النوع من الأضرار، وسماحاً بتمديد مهلة الإخطار مقارنة بحالة التلف الظاهر.

ففي التشريع الجزائري حُدد أجل تقديم الإخطار بثلاثة أيام من تاريخ الاستلام، وهذا يعني أن المشرع الجزائري يتيح للمرسل إليه فترة زمنية قصيرة نسبياً لتفقد البضاعة والتحقق من مطابقتها لما تم الاتفاق عليه في سند الشحن، قبل إلزامه بإعلام الناقل بوجود الضرر، ويهدف هذا الآجل إلى تمكين المرسل إليه من اكتشاف العيوب التي لا يمكن ملاحظتها عند التسليم مباشرة⁽¹¹⁾ ومع ذلك يعتبر هذا الآجل محدوداً جداً عملياً، خصوصاً عندما تكون البضاعة مخزنة بعيداً عن الميناء أو عندما تتطلب تقنيات خاصة للفحص.

أما القضاء الجزائري فقد فسّر هذا الآجل بنوع من المرونة، فهو لم يعتبر عدم احترامه سبباً مباشراً لرفض الدعوى، بل سمح للمرسل إليه بإثبات حصول الضرر بكل وسائل الإثبات الممكنة. ويعكس هذا التوجه رغبة القضاء في حماية المرسل إليه من القيود الشكلية التي قد تحول دون حصوله على التعويض رغم ثبوت الضرر فعلياً⁽¹²⁾.

أما موقف الاتفاقيات الدولية في هذه المسألة: تميزت اتفاقية هامبورغ عن اتفاقية بروكسل بأنها تبنت نهجاً أكثر مرونة، إذ وسعت آجال الإخطار بشكل يسمح للمرسل إليه بفحص البضاعة بدقة قبل إعلام الناقل

البحري ففي حالة التلف غير الظاهر منحت اتفاقية هامبورغ مهلة واسعة تصل إلى خمسة (15) يوما لإخطار المرسل إليه عن حالة هلاك أو تلف البضاعة وهو ما يعكس إدراكها لواقع التجارة البحرية، حيث تتطلب الكثير من البضائع فحصا معمقا أو تسليمًا في مواقع بعيدة عن الميناء (13).

كما أدرجت اتفاقية هامبورغ نوعا جديدا من الإخطار يرتبط بالتأخير في تسليم البضاعة إذ منحت مهلة طويلة تبلغ ستين (60) يوما للإخطار، وهذا يعكس توجهها جديدا لمعالجة صور متعددة من إخلال الناقل البحري بالتزاماته، لا تقتصر فقط على التلف المادي للبضاعة بل امتدت إلى الأضرار الزمنية المترتبة عن التأخير (14).

أما قواعد روتردام فقد اعتمدت حلا وسطا حيث حددت آجال الإخطار بسبعة أيام (15) وهو آجال أطول مقارنة بالمشروع البحري الجزائري واتفاقية بروكسل، لكن أقصر من المدة التي أقرتها اتفاقية هامبورغ، ويبدو أن هذا الآجال يمثل محاولة لتحقيق التوازن بين حماية المرسل إليه وضمان استقرار مركز الناقل القانونية. نستنتج في الأخير، أن المدد في الاتفاقيات الدولية الحديثة المبرمة في مجال عقد النقل البحري للبضائع تمنح المرسل إليه فرصة واقعية لكشف الأضرار التي تصيب البضاعة خاصة تلك الأضرار التي لا تظهر إلا بعد التفريغ، من هنا نستخلص أنه من الضروري على المشرع البحري الجزائري إعادة النظر في المدة المخولة لإخطار المرسل إليه عن الأضرار التي تلحق البضاعة خاصة عندما تصيب البضاعة أضرار غير ظاهرة لتكون هذه المدة أكثر انسجاما مع التطور التشريعي الدولي.

المبحث الثاني: انعكاسات إجراء الإخطار على مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

يشترط المشرع في مجال النقل البحري للبضائع إجراء الإخطار كآلية قانونية تضبط ممارسة دعوى المسؤولية وتحدد نطاق إلزام الناقل بالتعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها، ويترتب على توجيه الإخطار أو إهماله جملة من النتائج التي تمس مركز الناقل وصاحب البضاعة معا، لما له من آثار مباشرة في إثبات أو إضعاف قرينة التسليم المطابق وفي تحديد الجهة التي تتحمل عبء الإثبات أمام القضاء، لذلك يقتضي تحليل انعكاسات الإخطار على مسؤولية الناقل البحري الوقوف على كيفية تدخل هذا الإجراء في تكريس أو تقييد مسؤولية الناقل وتوضيح ما إذا كان يترتب على احترامه أو الإخلال به تعزيز حق المضرور في الرجوع أو تقوية مركز الناقل في مواجهة دعوى المسؤولية، وكل هذا سيتم توضيحه في النقاط الموالية.

المطلب الأول: الإخطار بين شرط قبول الدعوى ووسيلة الإثبات.

إن الإخطار في عقد النقل البحري للبضائع يعتبر همزة وصل بين واقعة التلف أو الهلاك وبين إمكان تحريك دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، إذ يضبط القانون من خلاله لحظة علم الدائن بالضرر وحدود إلزام الناقل بالرد والتعويض، ويمتد أثر هذا الإجراء إلى مجالين متكاملين فمن جهة يرتبط الإخطار بالجانب الإجرائي للدعوى حيث يثير التساؤل حول ما إذا كان توجيهه في الميعاد المقرر يعد شرطا لازما لقبول الدعوى شكلا أمام القضاء، ومن جهة أخرى يباشر دوره في ميدان الإثبات باعتباره وسيلة خاصة لنفي أو تأييد قرينة

التسليم المطابق. للتطرق الى كل هذه النقاط لابد من تعريف التسليم بداية ثم الوصول في الأخير إلى تحديد معني التسليم المطابق لأنهما الأساس الذي يبنى عليه قرينة السلامة.

الفرع الاول: المقصود بالتسليم البضاعة في عقد النقل.

لتحديد المقصود بالتسليم المطابق لابد من تحديد بداية ما معنى التسليم تحديد مكان وزمان تسليم البضاعة في عقد النقل البحري كنقطة ثانية.

أولاً: تعريف التسليم البضاعة.

عرف المشرع البحري الجزائري عملية تسليم البضاعة في نص المادة 739 فقرة 2 ق ب ج بأنها تتصرف قانوني يلتزم بموجه الناقل بوضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المرسل اليه مع ابدأ هذا الأخير قبوله لها ما لم يتفق على خلاف ذلك⁽¹⁶⁾، وعليه يفهم من هذه المادة أن عقد النقل البحري للبضائع يبدأ من لحظة أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها الى المرسل اليه أو ممثله القانوني.

فترتب على ذلك، أن تعد عملية التسليم المحطة الجوهرية في عقد النقل البحري للبضائع لأنها تمثل الغاية العملية منه، وبمجرد تمام هذه العملية ينتقل مركز المخاطر من الناقل البحري الى فائدة المرسل اليه بحيث تبرأ ذمة الأول من التزامه بالحراسة وينفتح امام الثاني حق فحص البضاعة وتوجيه الإخطارات عند الاقتضاء.

ما تجدر الإشارة اليه أن احتساب اجال التقادم والمواعيد المرتبطة بالمطالبة بالتعويض عن الهلاك والتلف يبدأ من تاريخ التسليم، وعليه يعتبر التسليم منعطف أساسي في مسار عقد النقل البحري للبضائع، إذ يشكل من جهة خاتمة عملية التنفيذ المادي للالتزام الناقل البحري ويرتب من جهة أخرى بداية مرحلة جديدة يتم فيها تحديد حقوق كل طرف والتزاماته، ومن ثم فهو يمثل حلقة مفصلية تربط بين تنفيذ النقل وبين تنظيم ما ينشأ عنه من حقوق ومسؤوليات بين المتعاقدين⁽¹⁷⁾.

ثانياً: زمان ومكان التسليم البضائع.

يبرز تحديد زمان ومكان تسليم البضائع في عقد النقل البحري أهمية خاصة في ضوء ما قرره المادتين 739 ق ب ج و 802 ق ب ج إذ تظهر المادة الأولى متى يبدأ التزام الناقل ومتى ينتهي بتسليم البضاعة الى المرسل اليه بينما المادة الثانية تضبط نطاق هذا التسليم من حيث الميناء الذي توضع فيه البضاعة تحت تصرف صاحب الحق عليه، وبالتالي ينقضي عقد النقل البحري للبضائع بالتسليم وليس بالتفريغ.

ويتم التسليم بالمعني القانوني عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه ويحصل على قبول من طرفه وهو يختلف عن التفريغ للبضائع بعد وصول السفينة للميناء.

يتم التسليم عند وصول السفينة الذي قد يكون محدداً بالاتفاق وإلا على الناقل أن يسلم البضاعة في الميعاد الذي يفترض قيام الناقل بالتسليم فيه في الظروف المماثلة.

ويسعي المرسل إليه تلقائياً إلى ميناء الوصول في المواعيد المحددة في سند الشحن، وإذا لم يكن هناك موعد محدد على الناقل إخطار المرسل إليه بوصول السفينة، وكذلك الأمر في حالة تأخر السفينة عن الوصول في الموعد المحدد في السند.

وإذا تم التفريغ البضاعة على الصنادل فيمكن أن يتفق الأطراف على أن يتم التسليم على الصنادل أي في اللحظة التي نقلت فيها البضاعة بواسطتها.⁽¹⁸⁾

ولقد حددت المادة 33 من اتفاقية فينا للبيع الدولي للبضائع الزمان والمكان في تنفيذ التزام البائع بتسليم البضاعة إذ جعلت من احترام المواعيد والمحل المتفق عليه معياراً أساسياً للحكم على وفاء البائع بالعقد أي بعبارة أخرى إذ اتفق الطرفان في العقد على تاريخ معين للتسليم (15 ماي 2026) وجب على البائع أن يسلم في هذا التاريخ بالذات، أما إذا اتفقا على فترة زمنية للتسليم دون اليوم مثلاً خلال شهر ماي 2026 يكون البائع في هذه الحالة حراً في اختيار اليوم داخل هذه الفترة، بشرط ألا يتعسف وأن يراعي مصلحة المشتري. إذ لم يعين العقد لا يوماً ولا فترة ففي هذه الحالة تلزم المادة البائع بأن يسلم البضاعة خلال مهلة معقولة بعد إبرام العقد وتقدر هذه المهلة بحسب طبيعة البضاعة وبعد المسافة والظروف التجارية.

ما تجدر الإشارة إليه، أنه يتولى عملية الشحن والتفريغ والتسليم في بعض الموانئ هيئة عمومية احتكارية على غرار ما كان مقرر في الجزائر، فالمحكمة العليا تتشدد في تطبيق أحكام المادة 802 ق ب ج معتبرة أن التسليم لا يمكن أن يتم إلا للمرسل إليه وليس للمؤسسة المينائية⁽¹⁹⁾.

كما تطرقت المحكمة العليا في أحد قراراتها إلى مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ للبضائع لكون عقد النقل البحري يحدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن⁽²⁰⁾.

الفرع الثاني: التسليم المطابق للبضاعة كقرينة على الوفاء بالالتزام الناقل.

تظهر تسليم البضاعة إلى المرسل إليه دون أضرار أو تلف ودون تحفظ من جانب الناقل أن عقد النقل البحري للبضائع قد بلغ غايته، لأن الناقل قد نفذ التزامه بنقل البضاعة والمحافظة عليها إلى حين تسليمها كما تم الاتفاق عليها في سند الشحن وحسب المواصفات المتفق عليها⁽²¹⁾. وبمجرد أن يتسلم المرسل إليه البضاعة دون أن يصرح بتحفظاته تقوم قرينة قانونية مفادها أن البضاعة وصلت سليمة وأن الناقل أوفى بالتزامه فيفترض بالتالي انقضاء حق المرسل إليه في مطالبة الناقل بالتعويض عن الهلاك أو التلف أو العجز المخالف لما ورد في السند. غير أن هذه القرينة تبقى بسيطة إذ يمكن دحضها إذا أثبت المرسل إليه مثلاً أنه وجه إخطاراً إلى الناقل في الآجال والشكل المقررين قانوناً يبين فيه العيوب أو الأضرار التي ظهرت لاحقاً أو إذا قدم ما يكفي من أدلة فنية ومستندية ترجح أن الضرر وقع أثناء فترة حراسة الناقل.

وعليه يمثل التسليم المطابق للبضاعة نقطة انطلاق في مجال الإثبات فهو من جهة يقيم قرينة لصالح الناقل على التنفيذ السليم، ومن جهة أخرى يتيح للمرسل إليه فرصة هدم هذه القرينة متى استطاع أن يقدم الدليل العكسي على وجود هلاك أو تلف أو عجز في البضاعة⁽²²⁾.

إذ يقول الفقيه الفرنسي دوبيير أن الإخطار يمنح قرينة التسليم السليم لكنه لا يعتبر بالضرورة إثباتا كافيا لهلاك أو التلف⁽²³⁾.

ما تجدر الإشارة إليه، الإخطار وحده لا يعد السبيل الوحيد لإنشاء الحجة عن وقوع ضرر أو خسائر للبضاعة، إذا تم توجيه الإخطار طبقا لشروط السالفة الذكر، فإنه يكون قرينة قانونية لصالح المرسل إليه تقوى موقفه أمام القضاء، على أن البضاعة لم تسلم له طبقا للمواصفات الواردة في سند الشحن⁽²⁴⁾.

إن الناقل يكون مسؤولا عما لحق البضاعة من أضرار ويستوجب عليه تقديم تعويض عن ذلك، بهذا يتحرر المرسل إليه من تقديم الإثبات بأن الخسائر والأضرار حصلت عندما كانت البضاعة في عهدة الناقل وهذا طبقا لنص المادة 337 فقرة الأولى مفادها أن هناك قرينة قانونية على الوفاء بحيث إذ سلم الدائن سند الدين للمدين أو أعاد له المستند الذي يثبت الالتزام يفترض أن المدين قد أوفى بما عليه لان الدائن لا يعيد السند عادة الا بعد استقاء حقه كما ان قبول الدائن بتنفيذ الالتزام دون أي اعتراض او تحفظ يعد بدوره مظهرا من مظاهر الرضا بالوفاء الكامل وهذه قرينة بسيطة وليست مطلقة أي يمكن للدائن ان يثبت عكسها، أي في حال أراد الناقل البحري أن يتخلص من المسؤولية، فعليه أن يقدم الدليل على أن الخسائر أو الأضرار قد أصابت البضائع قبل شحنها أو بعد تسليمها⁽²⁵⁾. وبذلك نجد أن هذه المادة تفيد توزيع عبء الإثبات لصالح المدين ولكنها لا تحرمه من الرجوع على الدائن متى أمكنه اثبات ان الدائن مازال قائما رغم حيازة السند او إعادة تسليمه.

المطلب الثاني: عدم الإخطار لا يسقط دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري.

عدم الإخطار لا يؤدي في الأصل الى سقوط دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل بحيث يمكن أن يهمل صاحب الحق في تسلم البضاعة توجيه إخطار للناقل البحري عن هلاك أو تلف البضاعة، أو يمكنه توجيهه خارج المواعيد المحددة قانونا لذلك، ففي هذه الحالة تقوم قرينة لصالح الناقل البحري مفادها أنه قد سلم البضاعة طبقا لما هي مثبتة عليها وكيفما تم الاتفاق عليها في سند الشحن⁽²⁶⁾ ولكنها قرينة بسيطة فهي لا تعني سقوط دعوى المسؤولية ضد الناقل أو عدم قبولها ويمكن للمرسل إليه هدمها بإثبات العكس وله ذلك بجميع الوسائل غير أن العبء عليه في هذه الحالة يكون مضاعفا إذ سيكون عليه إثبات أمرين يتمثلان في:

- وجود النقصان أو التلف ومقداره.

- أن هذا النقصان أو التلف قد حصل أثناء تواجد البضاعة في عهدة الناقل خلال الفترة التي يسأل عنها⁽²⁷⁾.

ولقد نصت المادة 790 ق ب ج على أنه تعتبر البضائع المستلمة كما تم وصفها في وثيقة الشحن إلا إذا اثبت المرسل إليه العكس ذلك بان يقيم الدليل بجميع الوسائل على أن الخسائر أو التلف الذي لحق بالبضاعة تسبب فيها الناقل وذلك بواسطة محضر معاينة أو محضر خبير معين قضائيا. (28)

لقد جسدت المحكمة العليا هذا النص في العديد من قراراتها ولعل أهمها:

-قرار رقم 143090 مؤرخ في 9 جويلية 1996 إذ أقرت على ان المادة 790 ق ب ج لا تنص على سقوط حق المرسل إليه في حالة تقديم التحفظات او تحرير محضر معاينة وشهادة عدم إنزال بضائع خارج مهلة 3 أيام بل تسمح للمرسل إليه أن يثبت بجميع الوسائل الخسائر اللاحقة ببضاعة في مهلة سنة ابتداء من تاريخ التسليم

-وفي قرار آخر صادر بتاريخ 1996/10/22 اعتبرت المحكمة العليا عدم تقديم التحفظات في المهلة المحددة قانونا لا يؤدي إلى رفض الدعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا انه يمكن للمرسل إليه أن يثبت الخسائر بجميع الوسائل وفق لنص المادة 790 فقرة 1 ق ب ج (29).

وعليه لا يمكن الحكم برفض دعوى المسؤولية ضد الناقل من قبل المحكمة علي أساس أن التحفظات قد قدمت بعد فوات الأوان من تاريخ التسليم للبضائع إلى المرسل إليه لكن يتعين على القضاة الموضوع أن يناقشوا صحة التحفظات وتبريرها مع مراعاة مقتضاة المادة 790 ق ب ج و المادة 743 ق ب ج المتعلقة بأجل رفع الدعوى ضد الناقل البحري في مهلة سنة.

ما تجدر الإشارة إليه، إن إهمال المرسل إليه في تقديم الإخطار في الميعاد المحدد لذلك فان دعواه سليمة ويقع عليه عبء إثبات الأضرار اللاحقة بالبضاعة لان القاعدة أن المدعي هو من يتحمل عبء الإثبات فمن يطلب التعويض عليه إثبات الضرر والخطأ.

ولما كان خطأ الناقل مفترضا بقرينة 802 ق ب ج فيقع على المدعي عبء إثبات الضرر سواء كان التلف الكلي للبضاعة أو العيب الذي يلحق بها. (30)

خاتمة:

إن أهم ما يمكن استخلاصه من هذه الدراسة هو أن للإخطار مكانة هامة ومعتبرة في مراحل سير الدعوى البحرية ومنها منازعات عقد النقل البحري للبضائع وذلك نظرا لكون هذا الإجراء به يتم بدأ إجراءات رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، إذ تضمن للمرسل إليه قبل اللجوء إلى المحكمة تسوية النزاع أ وديا بينه وبين الناقل وعليه، الإخطار يسهل على المرسل إليه إثبات الأضرار في حالتي هلاك أو تلف البضاعة و لا يرتب على عدم إرساله إلى الناقل في الميعاد القانوني سقوط الدعوى وإنما يؤدي إلى صعوبة إثبات تلك الأضرار لكن رغم المكانة الهامة لإجراء الإخطار سواء في القانون البحري الجزائري أو في الاتفاقيات الدولية التي نظمته ألا أنه تسوده بعض النقائص لذا نقترح جملة من التوصيات لذلك:.

- ضرورة تعديل نص المادة 790 ق ب ج المتعلقة بميعاد تقديم الإخطار لاسيما عند هلاك أو تلف البضاعة غير الظاهر وذلك تماشيا مع ما جاء في اتفاقية هامبورغ.
- ضرورة تبني الإخطار الإلكتروني الإلزامي وهذا بتعديل القانون التجاري للسماح بالإخطار عبر المنصات الإلكترونية أمانة مثل تطبيقات محمولة، مع ضمان الاعتراف القانوني بها كبديل للإخطار الورقي، وهذا من شأنه تقليل من التأخيرات في النقل البحري الدولي ويتوافق مع اتفاقية هامبورغ.
- ضرورة توحيد الإجراءات مع الاتفاقيات الدولية لذا من الضروري اصدار مرسوم تنفيذي يوحد متطلبات الإخطار بين اتفاقية هامبورغ واي اتفاقيات أخرى قد تنظم إليها الجزائر.
- ضرورة النص في القانون الجزائري على إلزام الناقل تسليم البضاعة لصاحبها في اجل اقصاه 60 يوما من ميعاد التسليم إذ تأخر الناقل البحري المدة المعينة للتسليم وإلا اعتبرت البضائع هالكة.
- اقتراح اجراء دراسة قانونية لدمج تقنيات الذكاء الاصطناعي في مراقبة الشحنات .

الهوامش:

- 1 - أمر رقم 76-08، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر عدد 29، صادر بتاريخ 10 افريل 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 10-04، مؤرخ في 15 اوت 2010، ج ر عدد 46، صادر بتاريخ 18 اوت 2010.
- 2 - اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحري 10 سبتمبر 1910، التي انضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم رقم 70-64 مؤرخ في 2 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحري 10 سبتمبر 1910، ج ر عدد 29، صادر بتاريخ 7 افريل 1964.
- 3 - اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978.
- 4 - اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009.
- 5 - وضحت اتفاقية هامبورغ شكل الكتابة التي يتم وفقها الإخطار في الفقرة 8 من المادة الأولى بحيث تعرف الكتابة على أنه يشمل البرقية، التلكس كما يجب أن يتضمن الإخطار تحيدا للطبيعة العامة للهلاك أو التلف. انظر اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978.
- 6 - حوادي حياة، آثار انضمام المرسل إليه الى عقد النقل البحري، مجلة قنون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، 2017، ص 58.
- 7 - فتاحي محمد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة، المجلد 14 ، العدد 2015، ص 60.
- 8 - بوزونية محمد ياسين، دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05 ، العدد 02، 2018 ص 221-222.

- 9 - أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا دراسة مقارنة، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص: قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2020، ص 453
- 10 - هاني محمد دويدار اشكاليات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 دار الجامعة الجديدة لنشر الاسكندرية 1996، ص 20.
- 11 - انظر المادة 790 من الامر رقم 76-08، مرجع سابق.
- 12 - قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية البحرية، في قرارها الصادر في 22/10/1996، عدد خاص.
- 13 - انظر المادة 19 من اتفاقية هامبورغ تحت عنوان الاخطار الخاص بالهلاك او التلف أو التأخير في فقرته الثانية.
- 14 - انظر المادة 19 فقرة 5 من نفس الاتفاقية.
- 15 - انظر المادة 23 فقرة الأولى من قواعد روتردام تحت عنوان الاشعار في حال هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها.
- 16 - امر 67-08، مرجع سابق.
- 17 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2012، ص 348
- 18 - حوباد حياة، مرجع سابق، 549-551.
- 19 - أكلي ليندة، إجراءات التقاضي في النزاعات المتعلقة بالنقل البحري دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص 65.
- 20 - أمر 67-08، مرجع سابق.
- 21 - خلفي أمين، خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978 مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون فرع قانون المسؤولية المهنية كلية الحقوق جامعة مولود معمري تيزي وزو 2009، ص 78-79.
- 22 - قرارية قويدر، الإخطار بالاضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، 2018، ص 277.
- 23 - هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 10.
- 24 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 375.
- 25 - امر 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني ج ر عدد 78 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، متمم بالقانون رقم 89-01 مؤرخ في 7 فبراير 1989، ج ر عدد 06 صادر بتاريخ 8 فبراير 1989، والقانون رقم 05-10 مؤرخ في 20 جوان 2005 ج ر عدد 44 صادر بتاريخ 26 جوان 2005.
- 26 - فتاحي محمد، مرجع سابق، ص 61.
- 27 - بوزوينة محمد ياسين، مرجع سابق، ص 225.
- 28 - امر 67-08، مرجع سابق
- 29 - أكلي ليندة، مرجع سابق، ص 65.
- 30 - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 376.