

الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية

قرارية قويدر¹

مقدمة

تتعلق أحكام الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بمسائل المرافعات، ولذا تركتها الاتفاقيات الدولية للقانون الواجب التطبيق واقتصرت على تنظيم بعض المسائل القليلة منها، فقدرت أن وضع أحكام موحدة بشأنها مما يعين على استقرار المعاملات الدولية، فقد عالجت اتفاقيتي هامبورغ وروتterdam مسائل متعددة منها الإخطارات، التقادم، الاختصاص القضائي والتحكيم، أما اتفاقية بروكسل، فلم تتكلم إلا في الإخطارات وتقادم دعوى التعويض، كما أضاف بروتوكول تعديل هذه الاتفاقية لسنة 1968 إلى المادة 3 فقرة جديدة بشأن تقادم دعوى الرجوع².

ويفرض المنطق القانوني في مجال النقل البحري أن تبدأ مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها في التسليم بإخطار الناقل بتلك الأضرار³ وذلك حتى يعلم الناقل بما حدث ويفحص الأمر، ثم يتخذ قرارا فيه إما بفض النزاع وديا، دون حاجة إلى الدخول مع المضرور في خصومة قضائية وإما برفض هذه الطلبات والتأهب للدعوى لذلك أجمعت الاتفاقيات الدولية (بروكسل⁴، هامبورغ⁵، روتردام⁶) على وجوب إخطار الناقل في حالتي الهلاك أو التلف⁷، أما حالة التأخير في تسليم البضائع إلى المرسل إليه فقد وقع فيها اختلاف إذ قررت كل من اتفاقيتي هامبورغ

1 - طالب دكتوراه في القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 - محسن شفيق، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع (اتفاقية هامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978، دار

النهضة العربية، القاهرة، ص166.

3 - نفس الاجراء تأخذه الدعوى لمطالبة الشاحن بتعويض الناقل عما أصابه من خسارة أو ضرر بإخطار الشاحن بتلك الخسارة أو ذلك الضرر.

4 - اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن دخلت حيز التنفيذ في سنة 1931، عدلت مرتين: الأولى كانت ببروتوكول 1968 والثانية ببروتوكول 1979 انضمت الجزائر لهذه المعاهدة ولم تصادق على

تعديلاتها بموجب المرسوم 64-70 المؤرخ في 1964/04/07، ج ر عدد 29، الصادر في 1964/04/07،
5-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ل31 مارس 1978 "قواعد هامبورغ"، دخلت حيز النفاذ في الأول من شهر ديسمبر 1992.

6 - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام 2008"، قرار الجمعية العامة رقم 11/63، 2008/12/122، لم تدخل حيز النفاذ بسبب عدم وصولها النصاب القانوني المقرر في المادة 94 من هذه الاتفاقية.

7 - كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة

2008، ص157.

وروتردام وجوبه على عكس اتفاقية بروكسل التي لم تبين موقفها منه، فالإخطار يعتبر إجراء سابقا على رفع الدعوى على الناقل، كما يختلف أثر إهماله حسب الأحوال ويتم بعد إجراء مطابقة بين هذه البضائع المستلمة وبين ما هو وارد في سند الشحن وبناء على المعطيات السابقة يثور التساؤل بين التالينين : إلى أي مدى يمكن أن تصل حجية الإخطار في اثبات الأضرار والتأخير اللاحق بالبضائع المنقولة بحرا؟ وما الأثر الذي يتركه غياب الإخطار على دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع؟ وللإجابة على هذين الإشكاليين؟ تطلب الأمر تقسيم موضوع الدراسة إلى ثلاث محاور أساسية: التعرض للإخطار عن الضرر اللاحق بالبضاعة في اتفاقية بروكسل (مطلب أول) ، ثم بعد ذلك وفق أحكام معاهدة هامبورغ (مطلب ثاني) وأخيرا حسب ما جاءت به قواعد روتردام بهذا الشأن (مطلب ثالث) مع الإشارة إلى ما أخذ به المشرع الجزائري من أحكام في القانون البحري.

المطلب الأول: الإخطار في معاهدة بروكسل لسنة 1924

لا معنى لدعوى مسؤولية الناقل البحري إذا لم يستطع المدعي اثبات الضرر الذي لحق به وتسهيلا لعملية الإثبات وضعت اتفاقية بروكسل قواعد خاصة إذا ما اتبعها المضرور تيسر عليه إقامة الدليل على الضرر الحال به¹ وعليه فقد نصت المادة 6/3 من المعاهدة على أنه : "إذا لم يحصل إخطار كتابي في الهلاك أو التلف و بماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضائع ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل ، فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة في سند الشحن.

وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدة ثلاثة أيام من التسليم....ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة في مواجهة المستلم عند استلامه لها"².

¹ - وجدي حاطوم ، النقل البحري في ضوء القوانين و المعاهدات الدولية ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، سنة 2011 ، ص 256.

² - لقد استقى المشرع الجزائري أغلب هذه الأحكام مع بعض الفروق البسيطة في الصياغة ، فقد نصت المادة 790 ق ب ج : "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة ، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس . و إذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة ، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل ، اعتبارا من استلام البضائع . ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققة فيها حضوريا عند استلامها".

يظهر من خلال هذا النص أن المعاهدة لم تأخذ بالدفع بعدم سماع الدعوى المنصوص في بعض التشريعات الداخلية كالقانون المصري مثلا في المادتين 274، 275 بحري، وأخذت بدلا منه بنظام الاحتجاج لإثبات ما أصاب البضاعة من هلاك أو تلف وقررت أن يكون عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه عند استلامه البضاعة وإلا اعتبر أنه تسلم البضاعة بحالتها الموضحة بسند الشحن¹، كما يلاحظ أن النص قد استوفى أربعة أحكام، قد أحاطت في مجملها بشكل الاخطارات وأجلها (فرع أول)، أثر الإخطار على دعوى مسؤولية الناقل البحري (فرع ثاني)، صاحب الحق بتوجيه الإخطار أو التحفظ (فرع ثالث).

الفرع الأول: شكل الاخطارات وأجلها

يجمع هذا الفرع بين حكمين الأول يعالج مسألة شكل الواجب توفره في الإخطار أو التحفظ والثاني يبين آجال التي قررتها الاتفاقية لإجراء الإخطارات بخصوص حالتي الهلاك أو التلف.

أولا: شكل الاخطارات

على المضرور أن يوجه إلى الناقل تحفظات خطية وصريحة تبين له وجه الضرر أو طبيعته، ولم توجب معاهدة بروكسل والقانون البحري الجزائري أن تأخذ الكتابة المطلوبة أي شكل معين، فقد تكون بكتاب رسمي أو بكتاب بريد مع اشعار بالاستلام أو عبر الفاكس أو التلكس، كما قد ترد الكتابة على سند الشحن ذاته أو على إذن التسليم، الذي يعيده المرسل إليه إلى الناقل عند استلام البضاعة منه، كل ذلك بشرط أن يكون التحفظ أو الإخطار صريح ثابت التاريخ ولا يغني عن هذه الكتابة علم الناقل اليقين بالتلف أو الهلاك، ويقتضي أن تكون تلك التحفظات صريحة، واضحة ومحددة تشير إلى الضرر ونوعه وطبيعته على وجه التحديد، كعدد الطرود الهالكة ونوع التلف ونسبته ويترتب على ذلك عدم الأخ بالتحفظات المصاغة بعبارات عامة، قائمة على الافتراضات والتكهنات².

ويملك قاضي الموضوع السلطة التقديرية الواسعة لتقدير ما إذا كانت التحفظات تسير وفق المادة 6/3 أو المادة 790 ق ب ج ليأخذ بها أو يردّها آخذا بالاعتبار الظروف التي حصلت فيها هذه التحفظات ونوع البضائع وفي ذلك قضي أنه: "إذا حصل التفريغ في مرات متراوحة وكانت البضاعة

¹ - سميحة القليوبي، موجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1969، ص 458.

² - استئناف بيروت رقم 1427 صادر بتاريخ 1974/11/27، استئناف بيروت رقم 1480 صادر بتاريخ 1968/11/12، استئناف بيروت رقم 876 صادر بتاريخ 1969/06/19: مشار إليهم لدى وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 258.

أكياسا من الأرز متشابهة، فلا يطلب في هذه الحالة من المرسل إليه أن يبين بوضوح الضرر اللاحق بكل كيس¹.

ثانيا: الأجال المقررة لإجراء الإخطارات

ويتضح كذلك من نص المادة 6/3 أن المعاهدة قد فرقّت في الإجراءات الواجب اتباعها لإثبات الضرر بين حالتين: حالة الهلاك أو التلف الظاهر، وحالة الهلاك أو التلف غير الظاهر

1- حالة الهلاك أو التلف الظاهر

فإذا كان الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة ظاهرا، كما لو كان عدد الطرود ناقصا أو كانت الأكياس ممزقة² وجب على المرسل إليه أن يرسل إلى الناقل أو من ينوب عنه إخطارا كتابيا، موضحا به طبيعة الهلاك أو التلف ومداه وأسبابه، كما يشترط أن يتم هذا الإخطار لحظة استلام البضاعة³، في مرفأ التفريغ وقبل عملية سحب البضاعة أو خلالها وقبل وضعها في حراسة الشخص الذي يحق له استلامها بموجب اتفاقية النقل، أي أن الإخطار يجب أن يوجه في الوقت الذي تخرج فيه البضاعة من حيازة الناقل وتدخل في حيازة المرسل إليه وإلا قامت قرينة على أن الناقل قام بتسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بسند الشحن إلا أن هذه القرينة تعتبر دليلا بسيطا يقبل اثبات العكس كما سبقت الإشارة إليه⁴.

2- حالة الهلاك أو التلف الغير ظاهر

راعت المعاهدة أنه قد يحدث في بعض الحالات أن يكون التلف أو الهلاك غير ظاهر، عند استلام البضاعة ولذلك منحت المرسل إليه مهلة قدرها ثلاثة أيام تبدأ من تسليم البضاعة للمرسل إليه ليقوم خلالها بإخطار الناقل كتابيا وقد نصت على هذه المهلة الخاصة بحالة التلف أو الهلاك غير الظاهر نفس المادة الثالثة فقرة السادسة بند 2⁵.

ويقصد بتسليم البضاعة كميعة قانوني لتقديم الإخطار التسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه حتى يتمكن من الكشف عنها وفحصها والتحقق من هلاكها أو تلفها⁶ وعليه تبدأ مهلة ارسال التحفظات

¹ - استئناف بيروت رقم 518 صادر بتاريخ 1963/3/21: مشار إليه لدى المرجع السابق، الموضع نفسه.

² - مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر، ص 324.

³ - سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 458 وما يليها.

⁴ - بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها (لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2006، ص 199.

⁵ - سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 459.

⁶ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2008، ص 365.

من تاريخ التسليم الفعلي لا من تاريخ استلام إذن التسليم، لأن هذا الإذن لا يفيد أن المرسل إليه قد استلم البضاعة، إذ يتوجب عليه بعد استلامه القيام ببعض المعاملات التي تستغرق بعض الوقت قبل تسلم البضاعة فعلا و في هذه المدة لا يحتسب يوم التسليم وفقا للقواعد العامة، كما لا تدخل أيام العطل في عداد هذه المهلة¹.

ولما كان سند الشحن يحرق عادة من عدة نسخ، فقد يحدث أن تصل هذه النسخ لأشخاص مختلفين نتيجة خطأ أو نتيجة غش من الشاحن، الذي يبيع البضاعة أكثر من مرة ويسلم كل مشتري نسخة من سند الشحن وفي هذه الحالة يثار التساؤل عن يكون له الحق في تسلم البضاعة من حملة نسخ سند الشحن، بحيث تبرأ ذمة الناقل إذا ما سلم الرّبان البضاعة إليه ولا صعوبة في الأمر إذا بادر أحد حملة النسخ بالتقدم لاستلام البضاعة قبل غيره دون علم الرّبان بوجود عدة نسخ للسند تحت يد أكثر من شخص، إذا تبرأ ذمة الناقل في هذه الحالة بتسليم البضاعة إلى الشخص الذي يتقدم أولا بنسخة من سند الشحن، ولكن الصعوبة تثور في الحالة التي يعارض فيها حملة سند النسخ المختلفة في تسليم البضاعة لأحدهم أثناء السفر أو عند وصول البضاعة، أو في حالة إذا ما تقدم الحملة المتعدون لاستلام البضاعة في وقت واحد²، فكيف يمكن التفضيل بين حملة النسخ المتعددة من السند؟

الواقع أنه يجب تسليم البضاعة في هذه الحالة لمن يتقدم بالنسخة التي تحمل أقدم تظهير، إذ أن القواعد العامة في القانون المدني تقضي بانتقال الملكية في المنقول بمجرد إبرام العقد، ومن ثم يكون الشاحن عند تظهيره لنسخة ثانية من سند الشحن قد تصرف فيما لا يملك طبقا للمادة 397ق م ج³ والخاصة ببيع ملك الغير، فإذا قام الناقل بتسليم البضاعة لشخص تحمل النسخة التي في يده تظهيراً لاحقاً كان مسؤولاً عن هذا التسليم⁴.

ويلاحظ أنه إذا كان صاحب النسخة التي تحمل تظهيراً لاحقاً قد تقدم أولاً لاستلام البضاعة فسلمت إليه، فإنه لا يجوز بعد ذلك لصاحب النسخة التي تحمل أول تظهير وهو من كان مالكا للبضاعة قانوناً وصاحباً للحق في تسلمها أن يستردها منه، تطبيقاً لقاعدة الحيّزة في المنقول بسبب صحيح سند الملكية وحسن نية حائز السند، إذ أن الملكية تنتقل بمجرد حيّزته للبضاعة، حقا أن

¹ - بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، ص 200.

² - مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، سنة 1968، ص 222.

³ - تنص المادة 397 من القانون المدني الجزائري: "إذا باع شخص شيئاً معيناً بالذات وهو لا يملكه فللمشتري الحق في طلب الإبطال البيع... وفي كل حالة لا يكون هذا البيع ناجزاً في حق مالك الشيء المبيع ولو أجازته المشتري".

⁴ - مصطفى الجمال، المرجع السابق، الموضع نفسه.

المادة 1/813 من القانون المدني الجزائري تنص على أن تسليم السندات المعطاة عن البضائع المعهود بها إلى أمين النقل أو المودعة في المخازن يقوم مقام تسليم البضاعة ذاتها، مما يفهم منه أن الحيازة تكون في هذه الحالة لصاحب النسخة التي تحمل أول تظهير وبالتالي تكون الملكية له، أيضا وفقا لقاعدة الحيازة المذكورة، لكن الفقرة الثانية من نفس المادة قد نصت صراحة على أنه إذا تسلم شخص هذه السندات وتسلم آخر البضائع ذاتها وكان كلاهما حسن النية، فإن الأفضلية تكون لمن تسلم البضاعة¹.

الفرع الثاني: أثر الإخطار على دعوى مسؤولية الناقل البحري

و هنا يجب التمييز بين أمرين: الأول حالة الإخطار القانوني وفعاليته و الأمر الثاني: الحالات التي لا جدوى من الإخطار فيها.

الحالة الأولى: الإخطار القانوني وفعاليته

ويترتب على الإخطار في الميعاد القانوني قيام قرينة قانونية لصالح المرسل إليه على أن الناقل لم يسلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن وأن الضرر حصل أثناء النقل وعندئذ تفترض مسؤولية الناقل ويجوز للناقل في هذه الحالة هدم هذه القرينة بإثبات العكس بكافة الطرق ويكون ذلك بأن يثبت سببا من الأسباب ثلاثة²:

- 1- أن يثبت أن الإخطار لا محل له، لأن البضاعة سلمت فعلا بأكملها أو بحالة جيدة، كما هي موصوفة في سند الشحن وذلك طبقا لمحضر حرر في مواجهة المرسل إليه مثلا
- 2- أو أن الضرر يرجع إلى عيب خفي أو إلى حالة مستثناة من المسؤولية (حالة من حالات الإعفاء القانونية الواردة بالاتفاقية وبالضبط في المادة 4 منها).
- 3- أو أن الضرر سابق على الشحن أو لاحق على التفريغ، أو أنه لا يسأل طبقا للقواعد العامة أو بمقتضى الشروط الصحيحة الواردة بسند الشحن، فإذا لم يثبت شيئا من ذلك ظل مسؤولا وكان على المرسل إليه مجرد اثبات قدر الضرر.

أما إذا لم يحصل الإخطار في الأجل القانوني، فلا يترتب على ذلك سقوط الدعوى أو عدم قبولها، بل تقوم قرينة قانونية لصالح الناقل، حيث يفترض أنه سلم البضاعة كما هي مبينة في سند الشحن وهذه القرينة بسيطة يجوز للمرسل إليه اثبات عكسها بكافة الطرق، كأن يثبت ن الهلاك أو التلف قد

¹ - المرجع السابق، ص 222 وما يليها.

² - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1987، ص 305.

حدث أثناء عملية النقل¹، لكن إذا تعذر تحديد وقت حدوث العجز أو التلف افترض وقوعه أثناء المرحلة البحرية، بناء على الأعمال التحضيرية للمعاهدة².

ثانيا: الحالات التي لا جدوى من الاخطار فيها

هناك حالتان ليس للتحفظ أو الاخطار أي مفعول فيهما وهما كما يأتي:

الحالة الأولى: الكشف على البضائع بحضور الناقل والمرسل إليه

إذا تمت المعاينة بحضور كل من الناقل والمرسل إليه أو من ينوب عنهما فإنه تبرأ ذمة الناقل من المسؤولية ولا أثر للإخطارات التي يرسلها المرسل إليه بعد ذلك وقد نصت على هذا المادة 3فقرة 6 بند 3 من المعاهدة وهو حكم يتفق مع العدالة، حيث أنه كان بإمكان المرسل إليه إبداء ما يشاء من اعتراض أو احتجاج لحظة المعاينة بحضور الناقل³.

الحالة الثانية: هلاك الكلي للبضائع

لا محل للإخطار في حالة الهلاك الكلي، فيعتبر الاخطار هنا دون موضوع لعدم وجود تسليم أصلا، لأن الهلاك الكلي لا يتصور فيه التسليم، فالإخطار قاصر على الحالات التي يحصل فيها تسليم البضاعة، كذلك لا محل للإخطار في حالة التأخر لأنه لا يتضمن تسليما، ما لم ينشأ عن التأخر تلف بالبضاعة ويخلص من ذلك أن الاخطار يقتصر توجيهه على حالة هلاك البضاعة هلاكا جزئيا (النقص أو العجز) وحالة التلف، دون حالة الهلاك الكلي أو التأخر⁴.

وتجدر الإشارة إلى أن المعاهدة قد أوجبت في الفقرة الأخيرة من البند السادس من المادة 3 منها على الناقل ومستلم البضاعة أن يتعاونوا في تقديم التسهيلات على قدر المستطاع للكشف عن البضائع والتحقق من عدد الطرود وطبيعة التلف ونسبته، في حالة وقوع ضرر أكيد أو عندما يدعي المستلم حدوث هلاك أو تلف⁵.

الفرع الثالث: صاحب الحق بتوجيه الإخطار أو التحفظ

الأصل أن من له الحق في الإخطار هو المرسل إليه إلا أنه لا يوجد مانع من أن يتم توجيهه من كل شخص ذي مصلحة في الشحنة، فيجوز إرساله من جانب حامل سند الشحن ولو كان دائنا مرتبنا، ومن مشتري البضاعة ولو لم تصله السندات، كما يمكن توجيه التحفظ من ممثل المضرور

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 325.

² - نقض مصري 17 مارس 1980: مشار إليه لدى علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 305.

³ - سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 460.

⁴ - مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 324.

⁵ - وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 261.

القانوني، أو وكيله كوكيل السفينة، أو وكيل الحمولة، أو المقاول البحري إذا عهد إليه المرسل إليه باستلام البضائع وكثيرا ما يكلف المرسل إليه شركة المرفأ استلام البضائع لحسابه وإيداعها في مستودعاتها، ففي هذه الحالة يصح توجيه التحفظ من هذه الشركة¹، غير أنه يقتضي أن يكون التحفظ متعلقا بحالة البضائع لجهة التلف أو الهلاك الحال بها عند استلامها فوراً وليس عن حالتها أثناء عمليات إدخالها إلى المستودعات أو أثناء تخزينها ويوجه التحفظ إلى الناقل (المتعاقد)، أو الناقل الفعلي، أو الناقل اللاحق إذا اقتضى الأمر في حال كانت الأضرار قد حصلت أثناء مرحلة تنفيذ النقل، كما يجوز توجيه التحفظ إلى أي شخص يتصرف نيابة عن الناقل سواء كان نائبا قانونيا كالربان، أو اتفاقيا كوكيل السفينة².

المطلب الثاني: الإخطار في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

تنشابه اتفاقية هامبورغ مع معاهدة بروكسل في عدة أحكام خاصة منها ما يتعلق بشكل الاخطار، غير أن اتفاقية هامبورغ تميزت على سابقتها من حيث إطالة آجال اجراء الإخطار من جهة المرسل إليه، أيضا من حيث القيام بالإخطار في حالة التأخير في التسليم و فيما يتعلق بالزام الناقل بعمل اخطار للشاحن عما يلحق بسفينته من أضرار و تأسيسا عليه فقد كان من الضروري دراسة هذا المطلب من خلال فرعين: شكل الإخطار وميعاده (فرع أول)، أثر الإخطار على مسؤولية الناقل البحري (فرع ثاني).

الفرع الأول: شكل الإخطار وميعاده

سننتعرض لشكل الإخطار الذي يقوم به المرسل إليه عند هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها في الوصول ثم نبين مواعيد هذا الإخطار.

أولا: شكل الإخطار

على غرار اتفاقية بروكسل قضت قواعد هامبورغ بأن يكون اخطار الناقل بالهلاك أو التلف كتابة حسب ما ورد في المادة 19 منها، غير أن هذه الاتفاقية ذهبت إلى توضيح شكل الكتابة التي يتم وفقها الاخطار في الفقرة 8 من المادة الأولى، التي تضمنت جملة من التعاريف فيشمل مصطلح

¹ - وكل ما قيل بخصوص اتفاقية بروكسل بشأن صاحب الحق في توجيه الإخطار ينطبق أيضا على أحكام معاهدة هامبورغ .

² - كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، سنة 1995 . ص 228 وما يليها.

كتابة فيما يشمل البرقية، التلكس، كما يجب أن يتضمن الإخطار تحديدا للطبيعة العامة للهلاك والتلف¹.

ثانيا: ميعاد توجيه الإخطار

يختلف ميعاد الاخطار في حالتين بحسب ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا أو غير ظاهر

1- حالة الهلاك أو التلف الظاهر

فإذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا يجب على المرسل إليه القيام بالإخطار في يوم العمل التالي لتاريخ استلام البضائع وذلك خلافا لاتفاقية بروكسل التي تلزم المرسل إليه القيام بالإخطار فور استلام البضائع².

ويلاحظ أن اضافة عبارة يوم عمل يعني عدم احتساب أيام العطل وهو مالم تشر إليه معاهدة بروكسل ولكن الاتفاقية المذكورة بينت أنه بالإمكان اثبات عكس القرينة التي يرتبها على التسلم بغير احتجاج وإذا كانت اتفاقية هامبورغ لم تبين هذا الحق فإنه يفهم من طبيعة هذه قرينة القانونية أنها تعتبر بسيطة لأن النص لم يصرح بقطعيتها وبالتالي يجوز اثبات خلافها وعليه فإنه في حالة كون الضرر ظاهريا تعطي هذه الاتفاقية فرصة للمرسل إليه في تقديم الاخطار المكتوب في أثناء التسلم أو في يوم العمل التالي له³.

2- حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر

وأما إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهرين فيتعين على المرسل إليه توجيه اخطار كتابي في خلال خمسة عشر يوم المتصلة والتي تعقب مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه وتتميز اتفاقية هامبورغ في هذه الجزئية على معاهدة بروكسل، من حيث أنها أعطت متسعا من الوقت حتى يتسنى المرسل إليه أن يفحص بضائعه من أجل اكتشاف الضرر وتحضير نفسه لرفع دعواه ضد الناقل على عكس معاهدة بروكسل التي منحت مدة ثلاثة أيام فحسب وهي مدة قصيرة نسبيا، لا تكفي صاحب البضاعة لعمل اخطار خاصة إذا كانت مخازنه بعيدة عن ميناء التسليم⁴.

¹- المرجع السابق، ص 229.

²- محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورغ (دراسة مقارنة بين اتفاقية بروكسل لسندات الشحن والقانون البحري رقم 8 لسنة 1992، دار النهضة العربية بالقاهرة، سنة 1992، ص 204.

³- لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، سنة 1998، ص 196.

⁴- بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 204.

الفرع الثاني: أثر الإخطار على دعوى مسؤولية الناقل البحري

ومن حيث أثر الإخطار كذلك لا تختلف أحكام اتفاقية هامبورغ عن سابقتها إذ أن إهمال عمل إخطار لا يترتب عليه سقوط حق المرسل إليه في إقامة دعوى المسؤولية على الناقل وإنما يترتب عليه نشوء قرينة بسيطة يمكن هدمها بأن الناقل قام بتسليم البضائع المنقولة كما هي موصوفة في سند الشحن وعمل الإخطار لا يترتب عليه انعقاد مسؤولية الناقل وإنما يقيم قرينة لصالح المرسل إليه على أن تسليم البضائع لم يكن مطابقا لسند الشحن ، لكن في وسع الناقل بدوره دحض هذه القرينة وإثبات بأن التسليم كان مطابقا لسند الشحن¹.

كذلك فرضت المادة 5/19 من اتفاقية هامبورغ وخلافا لمعاهدة بروكسل التزاما على عاتق المرسل إليه بعمل إخطار كتابي للناقل في حالة التأخير في تسليم البضائع وذلك خلال مدة ستين يوما التالية لتسليم البضائع للمرسل إليه ، يختلف هذا الإخطار عن الإخطار السابق الذي نصت عليه الفقرتين الأولى والثانية من المادة 19 من عدة أمور هي:

أ- أن هذا الإخطار يعتبر إضافة جديدة من اتفاقية هامبورغ تتعلق بمسؤولية الناقل عن التأخير لم يكن لها وجود من قبل في ظل اتفاقية بروكسل .

ب- كذلك يختلف الإخطار المتعلق بحالة التأخير في التسليم عن الإخطار المتعلق بحالتي الهلاك و التلف الذي يلحق البضائع، من حيث الجزاء المترتب على إهمال توجيه الإخطار وما يلاحظ على اتفاقية هامبورغ أنها تتسم بالتشدد إزاء الجزاء المتعلق بالإخطار المتعلق بحالة التأخير في التسليم إذ قررت فقدان المرسل إليه لحقه في الحصول على تعويض عن التأخير في حالة إهماله القيام بهذا الإخطار وهو بمثابة دفع بعدم سماع الدعوى يتمسك به الناقل في مواجهة الشاحن، في حالة إهمال توجيه الإخطار خلال المدة المحددة ، كما يترتب على إهمال توجيهه سقوط حق المرسل إليه في إقامة دعوى المسؤولية على الناقل عن البضاعة المتأخرة².

والدفع بعدم قبول الدعوى يعتبر دفعا موضوعيا يجوز ابدائه في أي مرحلة كانت فيها الدعوى (أي سواء كانت أمام أول درجة أو ثاني درجة) ، غير أنه لا يجوز إثارته أمام محكمة العليا ولا يعتبر الدفع بعدم قبول الدعوى من النظام العام فلا تستطيع المحكمة القضاء به من تلقاء نفسها بل يجب أن يدفع به الناقل أمامها ، كما يجوز للناقل النزول عنه مقدما في عقد النقل أو بعد ثبوت الحق فيه³.

¹ - المرجع السابق، الموضع نفسه.

² - المرجع السابق، ص 205.

³ - سوزان علي حسن ، عقد نقل بالحاويات، دار الجامعة الجديدة بمصر ، سنة 2009 ، ص 264.

والجدير بالذكر إلى أن هناك أمر مستجد تميزت به اتفاقية هامبورغ لم يسبق تنظيمه في اتفاقية بروكسل ولا في قواعد روتردام وهو يتعلق بالإخطار الموجه للشاحن والذي يسمح للناقل بإقامة الدعوى على الأول لمطالبته بالأضرار اللاحقة بسفينته، التي حصلت بسبب بضائعه وذلك بأن يقدم هذا الإخطار محددًا الضرر خلال تسعين يوما متصلة، ابتداءً من تاريخ حصول الضرر أو من تاريخ التسليم¹ وحسب أحد هاذين الأجلين أيهما أطول² وفي حالة عدم تقديم الإخطار في تلك المدة يعني تفعيل قرينة قانونية بسيطة لصالح الشاحن وتابعيه ووكلائه و بالتالي يجوز للناقل أو الناقل الفعلي حتى بعد انتهاء المدة المقررة أن ينفيها بتقديم الدليل العكسي حسبما جاء في المادة 7/19.

المطلب الثالث: الإخطار في اتفاقية روتردام

يبدو من خلال نص المادة 23 أن معاهدة روتردام قد اقتفت أثر من سبقها من اتفاقيات النقل البحري من حيث مفعول الذي يؤديه الإخطار في حالة هلاك البضاعة أو تلفها وما يترتب عليه من قرينة قانونية عند غيابه لصالح الناقل³، كذلك فيما يتعلق بعدم وجوب الإخطار عندما تتم معاينة البضائع بحضور الناقل أو الطرف المنفذ (الناقل الفعلي)، كما أوجبت على كل طرف في النزاع توفير جميع التسهيلات المعقولة من أجل تفقد البضائع ومطابقتها مع بيانات سند الشحن مع تمكنه الاطلاع على الوثائق التي تتعلق بنقل البضاعة⁴، غير أن الإختلاف بين المعاهدة واتفاقي بروكسل وهامبورغ كأن يدور حول بعض النقاط كالشكل الواجب توفره في الإخطار ومن يقوم به (فرع أول)، أجل الاخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير (فرع ثاني).

الفرع الأول: شكل الإخطار وطرفاه

إن الثابت في اتفاقية روتردام هو عدم وجود نص يبين شكل الإخطار في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير ومن يقع عليه عبء توجيه الإخطار ولمن يوجه فكيف يكون الحل في هذه الأحوال ؟ سنتعرض للإجابة على ذلك من خلال البحث في الشكل الذي يتم به الإخطار أولاً، ثم التعرض لصاحب الإخطار والشخص الموجه إليه ثانياً.

¹ - محمود محمد عنانية ، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري ، النقل الجوي) ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة

للنشر والتوزيع بالأردن ، سنة 2015 ، ص 164.

² - لطيف جبر كومانبي، المرجع السابق، ص 197.

³ - يرجى العودة إلى مفعول الإخطار في اتفاقية هامبورغ نظرا لتطابق الأحكام التي رتبها هذه الأخيرة مع المادة 2/23

من قواعد روتردام .

⁴ - المادة من اتفاقية بروكسل وهامبورغ.

أولاً: شكل الإخطار

من خلال تتبع نصوص الاتفاقية يلاحظ أنها لم تشترط أن يصب الإخطار المشار إليه والمتعلق بهلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها في شكل معين ومن ثم فإن صمت الاتفاقية في هذه المسألة يفهم على أنه يمكن أن يتم الإشعار بأية وسيلة مكتوبة يمكن معها أن توضح الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف كالفكس أو التلكس أو وبوسائل الاتصال الإلكترونية.

ثانياً: صاحب الإخطار والشخص الموجه إليه

إذا كانت قواعد روتردام لم تحدد على من يقع عليه واجب إرسال الإخطار فالمصلحة هنا يجب أن توظف كمعيار فاصل يجب الرجوع إليه، إذ يكون الإخطار من حق الشخص الذي له مصلحة في نقل البضاعة فيكون ابتداء الشاحن الذي تعاقد مع الناقل، أو الشاحن المستندي¹ أو الحائز لمستند النقل سواء كان ورقيا أو الكترونيا أو المرسل إليه الذي استلم البضائع، كما يتحدد الشخص صاحب الحق في إرسال الإخطار على حسب المكان الذي اكتُشف فيه الضرر أو الذي حدث فيه التأخير، أما بالنسبة للشخص الذي يوجه إليه الإخطار فيتجسد في من يملك وصف الناقل، أو الطرف المنفذ²، والطرف المنفذ البحري³ الذي سلم البضاعة وهو ما يفهم من الأثر الذي رتبته الاتفاقية على الإخطار الموجه إلى الطرف المنفذ الذي يقوم بتسليم البضائع، حيث يكون له نفس المفعول كما لو كان قد وجه إلى الناقل أو الطرف المنفذ البحري⁴.

¹ - "الشاحن المستندي" يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني حسب ما ورد في الفقرة 9/1

² - عرفته المادة 6/1 من المعاهدة: "أ- الطرف المنفذ يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناوالتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل وسيطرته .

ب-ولا يشمل الطرف المنفذ أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه لا الناقل ."

³ - حددت صفته المادة 7/1 من المعاهدة بقولها: الطرف المنفذ البحري يعني أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء ."

⁴ - الفقرة 5 من 23 من قواعد روتردام.

الفرع الثاني: أجل الإخطار بالهلاك أو التلف أو التأخير

ويختلف ميعاد الإشعار بحسب ما إذا كان الهلاك أو التلف ظاهرا أم خفيا، كما يختلف عن هاتين الحاليتين إذا كان بصدد تأخير في تسليم البضاعة وهو ما سنعالجه من خلال فروق ثلاث¹:

الفرق الأول: أجل الإخطار في حالة التلف أو الهلاك الظاهر

على غرار اتفاقية بروكسل فرضت اتفاقية روتردام أن يكون الإخطار في هذه الحالة موجهها قبل التسليم، أو في اليوم الذي يتم فيه التسليم على أبعد تقدير وهي مدة قصيرة من شأنها أن تضيع حقوق الشاحن، أو صاحب البضائع إذ ليس لديه متسع من الوقت إلا يوم التسليم.

الفرق الثاني: أجل الإخطار في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر

في هذه الحالة يجب على المرسل إليه أن يوجه الإخطار خلال سبعة أيام عمل بعد تسليم البضائع، يضاف إلى هذه المهلة يوم التسليم وأيام العطل الرسمية المعمول بها في مكان التسليم و ما يلاحظ على هذه المهلة أنها تعتبر مدة معقولة غير مضيقية ولا مفرطة في الإطالة فالوقت المحدد كاف على ما يبدو لفتح الطرود وإزالة الأغلفة، أو فتح الحاويات وتفحص البضائع .

أما عن التمييز بين الضرر الظاهر والخفي فهي مسألة واقع يستقل قاضي الموضوع بتقديرها على حسب ظروف الحال وإن كان الفقه يرى أن الضرر يكون ظاهرا كقاعدة عامة في كل مرة يكون فيها من المتيسر الكشف عنه بالوسائل العادية الممكنة عند الاستلام² وفي هذا الشأن يرى الفقيه الفرنسي "رودير" أن العيب يعتبر ظاهرا إذا كان بالإمكان الكشف عنه بمجرد الفحص العادي، دون حاجة إلى استخدام أدوات أو وسائل خاصة³.

الفرق الثالث: أجل الإخطار في حالة التأخير

و في هذه الحالة يجب توجيه الإخطار خلال 21 يوما متتاليا منذ وقت تسلم البضائع، كما يدخل في حساب مدة الإخطار أيام العطل الرسمية المعمول بها في مكان التسليم. وما يلاحظ على هذه المهلة أنها أقل مما جاءت به اتفاقية هامبورغ، فكلما طالبت مدة الإخطار كانت مفيدة للمرسل إليه و الشاحن حيث تساهم في حفظ حقوقهما.

¹ - وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 435.

² - مشار إليه لدى قماز ليلي إلبياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2013/2014. ص 466 وما يليها.

³ - René Rodière, Traité général de droit maritime, tome II, Affrètement et transports, les contrats de transport de marchandises, édition Dalloz, paris 1968, p243, n°601: "L'avarie qui est décelée par un simple examen, ne nécessitant ni démontage, ni appareillage spécial est une avarie apparente".

خاتمة:

و في ختام هذا الموضوع الذي عالج مسألة الإخطار بالأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بحرا وأثره في الاتفاقيات الدولية فإنه يتعين علينا أن نبين أهم ما كشفت عنه هذه الدراسة من نتائج وهي كالآتي:

أولاً: يسهل الإخطار على الشاحن أو المرسل إليه إثبات الأضرار في حالتي الهلاك أو التلف أو التأخير، و لا يترتب على عدم ارسال المضرور الإخطار إلى الناقل في الأجل المقرر في النصوص الدولية سقوط الدعوى المرفوعة ضد الناقل البحري وانما يؤدي إلى صعوبة إثبات تلك الأضرار وهذا طبقا لما جاء في أحكام الاتفاقيات الثلاث والقانون البحري الجزائري، أما في حالة التأخير في تسليم البضائع فإن غياب تقديم الإخطارات يؤدي إلى سقوط الحق في رفع الدعوى شكلا طبقا لاتفاقيتي هامبورغ وروتردام .

ثانياً: نصت اتفاقية هامبورغ على أكبر مدة للإخطار (15 يوم في حالتي الهلاك والتلف غير الظاهر) عما قرره معاهدة بروكسل (3 أيام) وروتردام (7 أيام) وبذلك فهي تعطي المرسل إليه متسعا من الوقت يكفيه لفحص البضائع ولتحضير نفسه من أجل رفع دعواه ضد الناقل وكذلك في حالة التأخير في تسليم البضاعة حيث تواصل معاهدة هامبورغ تفوقها، حيث قررت مدة ستين يوما وهي تفوق المدة التي قررتها اتفاقية روتردام (21 يوما) وقد أدى غياب نص مماثل في اتفاقية بروكسل مسألة وجوب الإخطار في حالة التأخير إلى قصور في تنظيم هذا الأمر الهام، كما يعد نقصا تشريعا يضاف إلى سجل العيوب التي عرفتتها نصوص هذه الاتفاقية .

ثالثاً: و من النقاط الحسنة التي تحسب لصالح قواعد هامبورغ وتعد مظهرا من مظاهر التجديد تنظيم الاتفاقية لمسألة الإخطار الموجه للشاحن والذي يسمح للناقل بإقامة الدعوى عليه لمطالبته بالأضرار التي لحقت سفينته والحقيقة أن هذا الحكم يعبر عن مدى التوازن العقدي الذي استطاعت الاتفاقية الوصول إليه في نطاق الإجراءات التمهيدية التي تسبق رفع دعوى التعويض، في سبيل التوازن العقدي مراعاة للمصالح المتعارضة لكلا الطرفين سواء أكان ناقل أم شاحنا وهذا ما يؤدي نوعا ما إلى اطمئنان الدول المنتمة للاتفاقية ويخدم التكامل في عقود التجارة الدولية.