

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون أعمال

تحت إشراف:

الأستاذ العايب جمال

من تقديم الطالب(ة):

طورش تروبة فاطمة الزهراء

حمايدي شروق

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
بوغازي مريم	أستاذ مساعد	رئيسا
العايب جمال	أستاذ محاضر	مشرفا و مقررا
نطور أحلام	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2022

الشكر والتقدير

نحمد الله عز وجل الذي وفقنا في اتمام هذا البحث العلمي، والذي ألهمنا الصحة والعافية والعزيمة فالحمد لله حمدا كثيرا

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير الى الدكتور المشرف "العابب جمال" على كل ما قدمه لنا من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت في إثراء موضوع دراستنا في جوانبها المختلفة

كما نتوجه بخالص الشكر إلى جميع أساتذتنا الكرام بكلية الحقوق جامعة 20 اوت 1955 سكيكدة على ما قدموه لنا طيلة تكويننا وبصفة خاصة: بوقدوم زينب

ونشكر أيضا كل من ساهم في تحفيزنا ومساندتنا ولو بكلمة طيبة

اهداء

أيام مضت من عمرنا بدأناها بخطوة وها نحن اليوم نقطف ثمار مسيرة اعوام
كان هدفنا فيها واضحاً وكنا نسعى في كل يوم لتحقيقه والوصول اليه مهما كان صعباً
وها نحن وصلنا وببدينا شعلة علم وسنحرص عليها كل الحرص حتى لا تتطفئ وشكراً
لله اولاً واخيراً على ان وفقنا وساعدنا على ذلك.

يسرني ان أقدم نجاحي هذا كهمسة حب وعنوان وفاء

الى من أحمل اسمه بكل افتخار...الى ينبوع العطاء... اليك والدي حبيبي

الى بسمة دربي .. الى معنى الحب والحنان...الى من اختص الله الجنة تحت

قدميها.... الى من كان دعائها سر نجاحي.... اليك أُمي الغالية

الى توأم روحي ورفيقات دربي.... أخواتي نور وشيماء

الى براعم الحاضر وأمل المستقبل..... بنات أخواتي بتول و رزان

الى من غابت عن الحياة ولكن لم تغب عن الالذهان.....جدتي زهرة رحمها الله

الى البشوشة الحنونة ذات القلب الطيب....جدتي زينب حفظها الله

الى روح أجدادي و زوج عمتي رحمهم الله

الى كافة أفراد أسرتي كبيراً و صغيراً الذين كانوا الداعم الأكبر

الى صديقاتي اللواتي أشهد لهم بأنهم نعم الرفيقات في جميع الأمور

اهداء

مرت قاطرة البحث بكثير من العوائق، ومع ذلك حاولت ان اتخطاها
بثبات بفضل من الله ومنه.

الى صاحب السيرة العطرة، والفكر المستنير فلقد كان له الفضل
الاول في بلوغي التعليم العالي والدي الحبيب محمد اطال الله في
عمره

الى من وضعتني على طريق الحياة وجعلتني رابط الجأش، وراعتني
حتى صرت كبيرة امي الغالية حياة، حفظها الله

الى اخوتي، من كان لهم بالغ الاثر في كثير من العقبات
والصعاب: رؤوف، خالد، شعيب عاصم، عبد الغاني، ابراهيم،
نفيسة شيماء، أسماء، ميساء وصغيرتنا اريج

الى رفيقات المشوار رعاهم الله ووفقهم: رحاب، يسرى، نور، حسناء
اهدي لكم بحث تخرجي داعيا المولى عز وجل ان يطيل في
اعماركم، ويرزقكم بالخيرات

مقدمة

تحتل عقود نقل البضائع عن طريق البحر مكانة مهمة في القانون البحري لأن نقل البضائع عن طريق البحر كان وسيظل ذا أهمية كبيرة في تحويل التجارة العالمية بسبب الاختلافات في طريقة النقل، بالإضافة إلى تكلفة الشحن المنخفضة للشاحن فإن سعة الشحن كبيرة نظراً لأن الشحن يتم بواسطة الناقل والشاحن الذي يوقع عقداً مدفوعاً، فإن العقد ينتج عنه التزامات مقابلة يتحملها كلا الطرفين، إذا قام أحد الطرفين بخرق العقد فإن مسؤوليته وخاصة مسؤولية الناقل المحيط ثبت أن عقد المحيط يختلف عن العقود الأخرى، فهو عقد خصوصية وبالتالي فإن قواعد مسؤولية الناقل البحري تختلف عن شركات النقل الأخرى.

فإن مسؤولية الناقل هي واحدة من القضايا الهامة التي أثرت في عقد المحيط، لذلك أخذت معظم الدول علماً بذلك، وبالتالي جعلته منظماً في اتفاقية بروكسل لعام 1924 بشأن الاتفاقية الدولية الخاصة بسندات الشحن، والتي تسببت في إلحاق ضرر كبير بمصالح الشاحن، وكان من الممكن الاستشهاد بأمثلة واردة في بعض الاتفاقيات التي بموجبها يمكن للناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية عن الأضرار التي تؤثر على البضائع. بما في ذلك الناقل ليس مسؤولاً عن خسارة وتلف البضائع الناجم عن تغيرات الطقس، وأعمال الشغب، والحروب، وما إلى ذلك ونصت على حالات الإعفاء من المسؤولية المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

كما تعتبر حالات الإعفاء من أهم الضمانات القانونية للنقل البحري لأنها تمكنهم من أداء التزاماتهم بالكامل.

أهمية الموضوع:

إن عملية النقل البحري تشهد تطوراً من حيث استغلالها كوسيلة وهذا ما يجعل الناس بحاجة لهته العملية وكيف تتم وما يترتب عنها من أحكام وما يتعلق بها من إجراءات وأن تسليط الضوء على جانب حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية يضيف المرونة على عملية تجسيد المواد القانونية ذات الصلة في الميدان العملي ونشر الوعي.

أسباب اختيار الموضوع:

الميل والرغبة الشخصية في دراسة الموضوع، الأهمية العلمية للموضوع بالإضافة الى اثره المكتبة الجزائرية بمعلومات إضافية حول الموضوع.

أهداف الموضوع:

يكن الهدف الأساسي من هذه الدراسة هو توضيح الحالات التي من شأنها يعفى الناقل البحري من المسؤولية المقررة عليه كونه موضوع حديث.

الدراسات السابقة

فهم جدا لأي باحث أن يطلع على البحوث التي سبقت بحثه لأن اطلاعه على ما سبق يجنبه التكرار ويمكنه من تفادي أخطاء الآخرين وقد يسمح له ذلك بفهم وضوح بحثه أكثر واختيار الطرق والإجراءات المنهجية الملائمة لذ، لهذا حاولنا قدر المستطاع الحصول على الدراسات السابقة لهذه الدراسة بالرغم من قلة عددها الا أن جهدنا قد أسفر على الحصول على بعض الدراسات السابقة والتي تتمثل في:

- الدراسة الأولى:

- بوعافية أشرف، شنوف عبد الغاني، الاعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، جويلية 2021. حيث تطرق من خلال دراسته الى طرح الإشكالية الآتية: " ما هو موقف المشرع الجزائري من مسألة اعفاء الناقل البحري من المسؤولية." والنتيجة التي توصل اليها للإجابة على اشكاليته هي أن المشرع الجزائري قد غلب فئة الناقلين على فئة الشاحنين، حيث انه قد سمح للناقل بتحديد مسؤوليته مع العلم أن الدولة الجزائرية تعتبر دولة شاحنة وليست ناقلة.

- الدراسة الثانية:

- حفيري نسيمه امال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، 2010-2011. وقد طرحت في إشكالية

مذكرتها السؤال التالي: "إلى أي مدى تمكنت كل من اتفاقية بروكسل 1924 وقواعد هامبورغ 1978 من تحقيق الموازنة المطلوبة من تحقيق مصالح الشاحنين والناقلين؟" والنتيجة التي خرجت بها في الأخير هي اخفاق كل من اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورغ 1978 في اصلاح العيوب المتواجدة في عقد النقل البحري.

- الدراسة الثالثة:

- بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري -تيزي وزوو-، جويلية 2021. حيث تمثلت إشكالية مذكرتها في: " مدى تكريس التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري للبضائع؟" والنتيجة التي توصلت إليها هي أن النقل البحري للبضائع صورة غير متكافئة بين أطرافه، اذ يعتبر الناقل الطرف الاقتصادي الأقوى ويصعب على أي شاحن مواجهة الشروط التي يملها في وثيقة الشحن، وبالتالي تغليب مصالحه على مصالح الشاحن.

صعوبات البحث:

أهم الصعوبات التي وجدها عند انجازنا للمذكرة هي:

-نقص المراجع والدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع مفصلا

-ضيق الوقت

-صعوبة الحصول على الكثير من المصادر والمراجع أغلبها غير متاحة على صيغة PDF

الإشكالية:

فإشكالية بحثنا يتمثل جوهرها فيما يلي:

- ما هي الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية؟
 وللإجابة على هذه الإشكالية يستدعي الوقوف لمعالجة التساؤلات الفرعية التي تتضمنها:
 - على أي أساس يتم تصنيف حالات الاعفاء من المسؤولية؟
 - ما هي تقسيمات حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟

المنهج:

تقتضي طبيعة موضوع الدراسة الاعتماد على العديد من المناهج وذلك للإحاطة بالمسائل القانونية التي تناولتها الدراسة ومنها المنهج الوصفي والذي يظهر من خلال التطرق الى مفهوم القوة القاهرة، العيب الذاتي، عدم كفاية التعليم او التغليف، كما اعتمدنا المنهج التحليلي الذي تم فيه تحليل بعض المواد الخاصة بحالات اعفاء الناقل البحري منها المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

خطة البحث:

وللإجابة على اشكالتنا المطروحة اتبعنا الخطة التالية:

بحيث قسمنا بحثنا بالاعتماد على منهجية علمية بخطة متوازنة الى فصلين: الفصل الأول بعنوان: الحالات العامة لإعفاء الناقل والذي يتفرع بدوره الى ثلاث مباحث: المبحث الأول بعنوان: القوة القاهرة، المبحث الثاني بعنوان: أخطاء الشاحن واهماله، والمبحث الثالث بعنوان: حالات الاعفاء المتعلقة بالبضاعة.

اما في الفصل الثاني الذي يندرج تحت عنوان: الحالات الخاصة لإعفاء الناقل فقد قسمنا هذا الفصل الى ثلاث مباحث، حيث جاء المبحث الأول بعنوان: الاعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة، المبحث الثاني: الاعفاء بسبب الأخطاء الملاحية والأخطاء في إدارة السفينة، والمبحث الثالث بعنوان: الاعفاء الناتج عن الأسباب المتعلقة بأعمال الناقل.

الفصل الأول:
الحالات العامة
لإعفاء الناقل

نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على حالات الاعفاء حيث ذكرتها على سبيل الحصر وتضمنت ما يلي: " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر او الاضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة او ناتجة مما يلي:

أ- حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان او المرشد او المندوبون البحريون الاخرون عن الناقل

ج- الحريق، الا إذا كان مسببا من فعل او خطأ الناقل

د- اخطار وحوادث البحر، او المياه الأخرى الصالحة للملاحة

هـ- القوة القاهرة

و- الإضرابات واغلاق المستودعات او المصانع في وجه العمل او اعاقته كلياً او جزئياً مهما كانت الأسباب

ز- عيب خفي، او طبيعة خاصة او عيب ذاتي للبضائع او نقص البضاعة اثناء السفر

ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم او تكبيف او تعليم البضائع

ط- عيب خفي للسفينة لو يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي

ي- انقاذ حياة الأشخاص او الأموال في البحر او المحاولة في ذلك

ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل

ل- أي سبب اخر لا يمكن ان يكون الناقل او من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ او الضرر لم يكن بسببه شخصياً او بسبب مندوبيه، وانهم لم يسهموا في الخسارة او الضرر."

ومن خلال هذه المادة يتضح لنا أن حالات اعفاء الناقل يمكن ان تنقسم الى قسمين حالات عامة وحالات خاصة وفي هذا الفصل سنتناول الحالات العامة أي هي الحالات اللاإرادية

الخارجة عن إرادة الناقل ولا دخل له فيها مثل القوة القاهرة وحتى يعتر قوة القاهرة يجب أن تكون غير متوقعة وفجائية ولا يمكن للناقل تجنبه، أخطاء الشاحن التي لا يحاسب عنها الناقل كإعدام أو عدم كفاية التغليف أو التعليم، والإعفاء المتعلق بالبضاعة كوجود عيب ذاتي بالبضاعة يجهله الناقل أو عجز في الطريق.

المبحث الأول: القوة القاهرة

يُعى الناقل من المسؤولية بإثبات أنه ضحية للأضرار التي لحقت بالبضائع بسبب القوة القاهرة. تتطلب دراسة القوة القاهرة في قانون العقود لنقل البضائع عن طريق البحر توافق الموضوع، غير ان القوة القاهرة غير مؤكدة إذا كان مفهوم عقد نقل البضائع عن طريق البحر لا يمثل أي مشاكل معينة ترجع صعوبة تعريف هذا المفهوم بشكل أساسي إلى الاختلاف بين المبادئ القانونية والسوابق القانونية لذلك ، لدراسة القوة القاهرة كحالة خارجة عن سيطرة الناقل وإعفائه من المسؤولية البحرية، تفرض تكريس مفهوم القوة القاهرة ودراسة بعض تطبيقاتها في مجال النقل البحري و هذا ما سنتطرق اليه و نعالجه من خلال تقسيم هذا المبحث الى مطلبين حيث تناولنا في المطلب الأول مفهوم و شروط القوة القاهرة و في المطلب الثاني حالات الاعفاء المتعلقة بالقوة القاهرة¹.

المطلب الأول: مفهوم القوة القاهرة وشروطها

القوة القاهرة حالة من حالات اعفاء الناقل المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري الجزائري. ومن خلال هذا تناولنا في هذا المطلب مفهوم القوة القاهرة والشروط التي تتميز بها فقمنا بتقسيمه الى فرعين تحدثنا على تعريف القوة القاهرة (الفرع الأول) وعلى شروطها (الفرع الثاني).

1 - عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر قانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2008.

الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة

لم يعرف المشرع الجزائري القوة القاهرة في القانون البحري على غرار المشرعون الآخرون وإنما أشار إليها في القانون المدني في المادة 127 كسبب أجنبي معفي من المسؤولية حيث تضمنت ما يلي:

" إذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ او قوة القاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك"¹.

ومن خلال ما جاء به المشروع الآخرون نستنتج أن القوة القاهرة هي كل حادث لم يكن متوقعا ولا يد للناقل فيه ولا يمكن تنبؤه، يجب أن يكون حادث خارجي لا علاقة له بأي نشاط من نشاطات الناقل البحري ويؤدي مباشرة الى احداث ضرر .

الفرع الثاني: شروط القوة القاهرة

لكي يعفى الناقل البحري من المسؤولية بسبب القوة القاهرة يجب توافر الشروط التالية: أن يكون غير متوقع، أن يكون مستحيل الرد، أن يكون خارجا عن ارادة المدين

أولاً: أن يكون الحادث فجائيا

يجب أن تكون القوة القاهرة أو الطوارئ غير متوقعة. وإذا كان الحادث متوقعا، فإنه لا يعتبر قوة القاهرة أو حادثا مفاجئا، بل يمكن أن يظهر عدم القدرة على التنبؤ حتى للأشخاص الأكثر حذرا، وعدم القدرة على التنبؤ ليس فقط في الحادث الذي وقع لم يكن ليحدث من قبل، لكنه لم يعرف متى سيحدث مرة أخرى حتى قبل الحدث غير المتوقع، وهذا ما أكدته أيضا المحكمة العليا المصرية في حكمها وهو حكم مثير للجدل نفى وجود قوة القاهرة، وافق القضاء

2 -المادة 127 من الامر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ص 270.

الجزائري على نفس الموقف في القرار رقم 77660 المؤرخ 19 مايو 1991 والقرار رقم 153254 المؤرخ 24 يونيو 1997

بالنظر إلى أنه لا يمكن توقع العواصف في ظل الظروف العادية في فصل الشتاء، إما في وقت إبرام العقد أو قبل تنفيذ العقد، طالما أن الناقل قد توقع وقوع الحادث أو تمكن من تجنب الحادث، فإن الأخير هو لا يعتبر قوة قاهرة وبالتالي يعتبر سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية¹.

ثانياً: ان يكون الحادث مستحيل الدفع

التعامل مع الحادث كقوة قاهرة أو حادث مفاجئ لا يكفي أن تكون غير متوقعة، ولكن يجب أن يكون مستحيلاً أيضاً كما يجب أن يكون الدفع حادثاً يجعل الالتزام غير قابل للوفاء والاستحالة مطلقة، لذا فهي ليست استحالة مادية أو معنوية فالقاضي هو الذي يقرر ذلك، يجب عليه تقييمها بعناية يتم تمثيل القوة القاهرة في كل حادث غير متوقع وغير قابل للدفع، مما يجعل التزام الناقل واجباً غير ممكن كوقوع كارثة بحرية نتجت عن غرق حمولة أو سفن أو حروب أو حصار في البحر أو الاستيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة².

ثالثاً: ان يكون الحادث خارجي

لا يمكن تحقيق القوة القاهرة ما لم يكن الحدث خارجياً أي خارج عن سيطرة المدين، القوة القاهرة هي أحد أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، يجب أن يكون الحادث ناتجاً عن ضرر خارج نطاق شركة النقل لا تأخذ أنشطة الناقل البحري في الاعتبار رغبات الناقل والمخاطر في البحر التي تسببها الظواهر الطبيعية يعتبر حدوث العاصفة البحرية حادثاً خارج أنشطة الناقل المحيطي وبالتالي يعتبر قوة قاهرة، مما يحرر الناقل البحري من المسؤولية³.

1- عمار فيصل، المرجع سابق، ص 272 .

2 - نفس المرجع، ص 272.

3 - نفس المرجع، ص 273.

المطلب الثاني: حالات الاعفاء المتعلقة بالقوة القاهرة وتطبيقها في مجال النقل البحري

تطرقنا في مبحثنا هذا الى بعض الحالات المستثناة المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري الجزائري والمتعلقة بالقوة القاهرة وتتمثل في الحريق، الإضرابات، حوادث البحر. ومن خلال ما يلي قمنا بتقسيم المطلب الى فرعين حيث تحدثنا في الفرع الأول على العوامل البشرية والمتمثلة في الحريق والإضرابات وأضفنا الى ذلك جائحة كورونا، كما جاء في الفرع الثاني العوامل الطبيعية المتمثلة في حوادث البحر والقضاء والقدر.

الفرع الأول: العوامل البشرية

يعتبر الحريق والإضرابات من العوامل البشرية التي قد تكون سببا في اعفاء الناقل البحري من المسؤولية وهذا ما جاءت به المادة 803 من القانون البحري الجزائري، إضافة الى جائحة كورونا التي تعتبر حالة مستجدة تدخل ضمن هذا الاعفاء، وسنتطرق الى ذلك:

أولاً: الحريق والانفجار

يعرف الحريق على أنه عملية تفاعل كيميائي تحدث ما بين ثلاثة عناصر هي المادة والحرارة والاكسجين بنسب معينة بحيث إذا غاب أحد هذه العناصر الثلاث لا يكون هناك اشتعال¹، فيُساءل المؤمن عن الحريق الذي تتعرض له السفينة في البحر، وإذا كان ناتجاً عن قوة القاهرة وليس خطأ الريان والملاح فهو مسؤول عن جميع العواقب. نظراً لأنه لا يمكن إنقاذ السفينة والأشخاص الموجودين على متنها بسهولة، مثل الوضع في البحر، فإن الانفجار ينطبق على أحكام الحريق وإذا كانت طبيعة آلات السفينة أو معداتها أو حمولتها يولد انفجاراً، فيجب على المؤمن عليه تحمل الآثار².

1 <https://nrme.net/detail1300760123.html>

2 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، سنة 1999، ص272.

ثانياً: الإضرابات

في حين أن المشرعين الجزائريين يعتبرون الإضرابات قوة قاهرة في بعض التشريعات مثل القانون المصري، فإنهم يجعلون الإضرابات مبرراتهم الخاصة لإعفاء الناقل من المسؤولية لفرض إذا دفع الناقل التنازل يجب عليه إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع كان بسبب الإضرابات أو الإغلاق أو العوائق غير المتوقعة ويجب أن يجعله غير قابل لتنفيذ القوة القاهرة، كما هو الحال في القواعد العامة قد يكون العائق كلياً أو جزئياً، مما يتطلب من الناقل الاستفادة من الأسباب التي مفادها أنه لم يكن مهملًا أو فشل في أداء التزاماته مثل تأخير شحن البضائع، ثم أعاققت الضربة عملية النقل وبالتالي تعرضت لأضرار في الفقرة و-المادة 803 من القانون البحري الجزائري تظهر الجملة الثالثة من البضائع، مهما كان السبب، من المفهوم أن الناقل معفى من المسؤولية عن الإضراب، حتى وإن كان نتيجة خطه أو بسبب منه¹.

ثالثاً: جائحة covid19

إضافة إلى الشروط السابق ذكرها و الواجب توافرها في القوة القاهرة تأتي جائحة covid19 الذي يعتبر ظرف مستحيل توقعه من طرف الاطراف المتعاقدة في عقد النقل البحري مع عدم امكانيه النقل البحري الملتزم بتنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه من دفعه أو مقاومته خاصة بعد اتخاذ معظم دول العالم ومن بينها الجزائر قرارات بإيقاف العديد من النشاطات ومن بينها تقييد حركة التجارة والنقل بين البلدان الا في حدود معينه هذا ما جعل الناقل أمام استحاله في العقد الذي تم الاتفاق عليه في ظل ظروف سابقة تختلف كلياً عن الظروف الراهنة ما جعل تنفيذ الاتفاقات مستحيلاً، ضف على ذلك أن هذا الظرف هو ظرف خارج عن اراده أطراف عقد النقل البحري وليس للناقل أي يد فيه وبالتالي يظهر أن جملة شروط الواجب توافرها في الظرف أو الحدث من أجل اكتسابه صفة القوة القاهرة متوفرة

1 - عمار فيصل، المرجع السابق، ص 275.

وهذا ما يجعلها سببا من أسباب قوه قاهره التي يعفى بها الناقل من المسؤولية طبقا لنظرية القوه القاهرة المعمول بها قانونا و قضاء¹.

الفرع الثاني: العوامل الطبيعية

تعتبر حوادث البحر والقضاء والقدر من العوامل الطبيعية التي تدخل ضمن القوه القاهرة والتي تبرء الناقل من المسؤولية وسنتناول ذلك فيما يلي:

أولاً: حوادث البحر

نصت عليها المادة 803 من القانون البحري الجزائري في الفقرة - د - . الخطر البحري هو أوضح حالة لعدم تنفيذ عقد نقل البضائع، جعل المشرع الجزائري حالة الخطر والحادثة البحري حالة منفصلة إلى جانب حالة القوه القاهرة، وكأن المشرع الجزائري أراد فصل حالة الخطر والحادثة البحري عن حالة القوه القاهرة المطبقة وهذا ما يعتبره المشرعون الجزائريون القوه القاهرة كل ما له علاقة بالمصير كالزلازل والبراكين التي لا يمكن لشركات الشحن أن تتنبأ بحدوثها أو تقاومها، لقد أثبت الاجتهاد القضائي الجزائري أن حالة وقوع حادث بحري خطير لا يمكن اعتبارها إحدى الحالات التي لا يكون الناقل فيها مسؤولاً إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر كان غير متوقع أو يمكن تفاديه مما يدل على وجود تناقض مع الناقل، أثبت القضاء الجزائري أن الحادث البحري ليس عرضياً أو غير قابل للدفع لأنه لا يعتبر أساساً لدفع مسؤولية الناقل البحري، أي يجب أن يكون للحادث طابع القوه القاهرة من أجل الإعفاء من المسؤولية.²

1-خلادي ايمان، بسعيد مراد، مدى اعتبار جائحة كورونا قوة قاهرة لإبراء الناقل البحري من المسؤولية، حوليات جامعة الجزائر 1، جامعة ابوبكر بلقايد- تلمسان (الجزائر)، المجلد رقم 34، سنة 2020، ص286.
2-الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المادة 803 منه فقرة - د-: " اخطار وحوادث البحر، او المياه الأخرى الصالحة للملاحة ".

ثانياً: القضاء والقدر

بالإشارة إلى المادة 803 من القانون البحري الجزائري، نجد أنه لم يتم تصنيفها كحالة منفصلة في قضية الإعفاء من القدر، ولكنها مدرجة في حالة الإعفاء من القوة القاهرة، وهي نفس الحالة التي اتخذها المشرعون الفرنسيون، حيث يتم النظر في الحوادث من خلال شرطين أساسيين، القدر والمصير¹. لن يشارك البشر في أحداثها أنت جزء من القوة البشرية لتفادي عواقبها مع استخدام العقل في حالة التدخل البشري، أدى إلى تحقيق دعوى مسؤولية الناقل عن الأضرار، مثل الصواعق².

المبحث الثاني: أخطاء الشاحن وأهماله

لا يجوز أن يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت بنقل البضائع بسبب خطأ الشاحن أو لأسباب أخرى تتعلق بتشغيل البضائع التي يتعهد بها أو التزاماته بموجب عقد النقل³. ومعنى ذلك أن الناقل لا يحاسب عن الأضرار التي تنجم للبضاعة بسبب سهو أو أخطاء صادرة من الشاحن مثل الأخطاء في تغليف البضائع أو تمييزها فالشاحن الذي لا يتخذ الإجراءات اللازمة لتمييز البضائع وتمييز طبيعتها خاصة إذا احتاج إلى توخي الحذر الشديد في الشحن مما يؤدي إلى خسائر أو ضرر في البضائع فهو من يتحمل المسؤولية وحده ولا يسأل الناقل عن ذلك⁴.

وسنتطرق إلى الأخطاء في المطالب التالية:

- 1- بوعافية أشرف، شنوف عبد الغاني، الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة 20 وش 1955 سكيكدة، جويلية 2021، ص 44
- 2- احمد أسماء راشد، أسباب اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الاماراتي و قواعد روتردام ، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 2، سنة 2019، ص 4.
- 3 - احمد أسماء راشد، المرجع نفسه، ص 15.
- 4 - فياض القضاء ، أحكام مسؤولية الناقل البحري -دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني و اتفاقية هامبورغ ، مجلة دراسات علوم الشريعة و القانون ، العدد 01 ،المجلد 26 ، 1999، ص 233.

المطلب الأول: عدم كفاية او انعدام التغليف والتعليم

الشاحن هو المسؤول عن القيام بتغليف وتعليم البضائع وهو الذي يتحمل مسؤولية ذلك وهذا ما يعفي الناقل من هذه المسؤولية. كما نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري في الفقرة - ح- على انه: " أخطاء الشاحن، ولاسيما التحريم او تكييف او تعليم البضائع. " كما سنتناول انعدام او عدم كفاية التغليف في الفرع الأول ونقص او انعدام التعليم في الفرع الثاني.

الفرع الأول: انعدام او عدم كفاية التغليف

تغليف البضاعة هو وضعها داخل صناديق بغاية حفظها لكي تتحمل مخاطر الرحلة الاعتيادية التي تتوقع ان تصادفها اثناء عملية النقل ولتجنب الاضرار وهو خطوة أساسية في عملية الشحن لنقل البضائع وعدم وجود التغليف او عدم كفايته يؤدي الى تحميل الشاحن مسؤولية ذلك واعفاء الناقل من هذه المسؤولية لان التغليف مسألة تخص الشاحن والمرسل اليه ولا علاقة للناقل بها، وبالتالي سنتناول مفهوم عدم كفاية التغليف (أولاً) وعبئاً إثبات خطأ الشاحن (ثانياً).

أولاً: مفهوم عدم كفاية التغليف

هذا يعني أن العبوة ليست كافية لتحمل ما تتعرض له البضائع أثناء النقل بطبيعتها، فهذا يعني أن البضائع ليست معبأة بشكل كافٍ لتحمل عمليات الشحن والتكديس التي تتم وفقاً للقواعد، ولا تتطلب ذلك العبوة كافية لتحمل الشحن أو تكديس البضائع المعيبة للعمل، سواء كانت البضائع نفسها أو البضائع الأخرى، حتى لو كانت جزءاً من نفس البضائع¹. كما يلتزم الشاحن بأداء بعض الالتزامات لتجنب تلف البضائع أثناء النقل، على النحو التالي:

1 - احمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1998، ص 245.

التعبئة: يجب على الشاحن أن يحزم البضاعة لتلافي أي أخطاء، وهو مسؤول، مع مراعاة أن بضاعته ستتعرض للمخاطر المرتبطة بالنقل البحري

التبريد المسبق: يتجاهل بعض الشاحنين طوعية أو بغير وعي هذه الاحتياطات الأساسية، ويشكل عدم الالتزام بهذه الاحتياطات خطأً معترفاً به من قبل القضاء ومع ذلك، فإن عدم التبريد المسبق قبل التكديس يعادل ضعف تبريد البضائع، والذي بطبيعته يعني شركة الشحن من المسؤولية في حالة حدوث ضرر

اختيار الحاوية غير المناسب: لسنوات عديدة، اعتمد القضاء على أخطاء الشاحن التي ارتكبت باستخدام حاويات غير مناسبة، مثل:

حاويات معزولة لنقل مواد طب الأسنان

حاويات مانعة للتسرب وذات تهوية سيئة لنقل الفستق

حاوية حواف لنقل الثوم

احتفظ بالأشياء الحساسة للحرارة في عبوات غير مبردة، ووفقاً للخبراء: في هذا النوع من المعدات، مما قد يؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة وحدوث احتباس حراري

فيما يتعلق بالبضائع المعبأة في حاويات: بالنسبة للبضائع المعبأة في حاويات، يجب

على الشاحن التأكد من صحة التكديس. يتعلق الأمر بنقل صناديق زجاج النوافذ التي

تتجاوز ارتفاع الحاوية (افتحها من الأعلى)، خطأً الناقل هنا هو عدم كفاية التراص

والبضائع لا توضع في زوايا الحاوية، النص الذي صنعه الشاحن هو هدفه الوحيد لمنع

الصندوق من التذبذب داخل الحاوية

ويستثنى الناقل في هذه الحالة أنه غير مسئول عن تغليف البضاعة إلا الشاحن. في هذه

الحالة، لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا كان متعلقاً بسوء التغليف¹.

1- حفيري نسيمه امال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، 2010-2011، ص115.

كما يجب التمييز بين عدم كفاية التغليف وانعدامه ان الوضع مختلف بين الحالتين لوجود بعض البضائع التي تنتقل بدون تغليف اذ جرى العرف مثلا على نقل السيارات بدون تغليفها وما على الناقل في هذه الحالة الا بدل العناية من اجل المحافظة على تلك البضائع وعليه اتخاذ كل الاحتياطات اللازمة ولا يمكن له التمسك بحاله الاعفاء من المسؤولية لان تلك البضائع نقلت بدون تغليف ان وجود الخطأ في التغليف لا يعني انعدام التغليف بال وجود نقص وعدم كفاية هذا الأخير¹.

ثانياً: عبء إثبات خطأ الشاحن

لا يكفي إثبات أن سوء التغليف أو عدم وجود تغليف كان بسبب خطأ الشاحن، يجب أن يكون هذا الخطأ هو سبب تلف البضائع، والذي يجب على الناقل إثباته². يكون الناقل مسؤولاً عن تلف البضائع ما لم يثبت أن سبب التلف كان رديء التعبئة والتغليف يستفيد الناقل من حجز مكتوب مرفق بسند الشحن لإعفائه من مسؤوليته ولا يمنع عدم وجود حجز أثناء التحميل من إثبات خطأ الشاحن لاحقاً³.

الفرع الثاني: عدم كفاية أو اتقان العلامات

نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري في الفقرة -ح- على انه: " أخطاء الشاحن، ولا سيما التحريم او تكييف او تعليم البضائع "

كما نصت المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل 1924 على انه: " خن نقص او عدم اكتمال الماركات..... "

إضافة الى التغليف فالتعليم أيضا حالة من حالة الاعفاء أي عدم او نقص التغليف يمنح الناقل البحري الاعفاء من المسؤولية لان الالتزام بالتغليف والتحريم يقع على عاتق الشاحن

1 - بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري -تيزي وزو-، جويلية 2021، ص 172.

2- René RODIERE، Traité Général De Droit De Maritime Affrètements et Transport، Tome2
Les contrats de Transports de Marchandises، Paris، librairie Dalloz، 1968، P 284.

- - حفيري نسيمه أمال، المرجع السابق، ص 117-118.

فالتعليم هو وضع ملصقات ومعلومات على البضائع تحتوي على بيانات خاصة وتسهل عملية الاطلاع عليها، فاذا لم تكن مطبوعة او موضوعة بشكل ظاهر على البضائع، هنا فالناقل ملزم بتقديم دليل على أن الخطأ صادر من الشاحن بعدم وضع العلامات بشكل جيد أو انعدامها كلياً او عدم تحملها السفر وتلفها وفي هذه الحالة يصبح الشاحن مسؤولاً¹.

المطلب الثاني: تقديم بيانات خاطئة عن البضاعة

أعفى المشرع الجزائري الناقل من المسؤولية في حال أثبت ان الشاحن لم يذكر البيانات الصحيحة كما هي منظمة في المادة 805 من القانون البحري الجزائري التي نصت على ما يلي: "إذا لم يصرح الشاحن بنوع وقيمة البضائع قبل نقلها ولم يذكر هذا الصريح في وثيقة الشحن او في وثيقة نقل أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر او الاضرار التي تلحق بالبضائع او التي تتعلق بها بما يزيد عن المبالغ المحسوبة وفقاً للقواعد الموضوعة لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية والمصادق عليها من قبل الجزائر".

الفرع الأول: آثار مسؤولية الشاحن وعبئ إثبات خطئه

من خلال المادة 810 قانون بحري والمادة 31 قانون فرنسي 1966 والمادة 3 فقرة 8 من معاهدة بروكسل 1924 نستنتج أنه لإثبات عدم مسؤولية الناقل البحري يجب توافر شرطين هما:

" - أن الشاحن قد قدم للناقل بيانات غير صحيحة حول البضاعة، كما إذا أخفى قابلية تعرض البضاعة للضرر او تقديرها بغير قيمتها للهروب من رسوم الجمركية كما لو تم شحن لوحات فنية اثرية غالية الثمن وادعى الشاحن بغير ذلك وهنا يكفي على الناقل اثبات عدم صحة بيان طبيعة البضاعة او عدم صحة بيان قيمة البضاعة وليس اثبات الاثنتين معا

- أسماء أحمد الراشد، المرجع السابق، ص 18، 19.¹

- أن الشاحن قد ذكر البيانات الزائفة وغير الحقيقية عن البضاعة وهو يعلم بعدم صحتها أي توافر شرط العهد في اثبات هذه البيانات الزائفة ومن ثم فلا يكفي ان يقوم الناقل بإثبات اهمال او خطأ الشاحن غير العمدي. كما انه لا يقع على الناقل عبي اثبات ان الشاحن قد قصد الاضرار به او بغيره.¹

وإذا حدث ذلك، فعندما يثبت الناقل أن البيانات غير صحيحة والشاحن يفعل ذلك عن علم، فهو غير مسؤول عن خسارة البضائع أو تلفها لأن المشرع ينوي معاقبة الشاحن حتى لو كان الضرر الذي لحق بالبضائع. بسبب الناقل الناجم عن خطأ الناقل أو مرؤوسيه، بشرط ألا يشكل خطأ الناقل أو مرؤوسيه احتيالا².

الفرع الثاني: حق الناقل في ابداء التحفظات

يمكن ان تتحقق التحفظات في حالتين:

- عندما تكون أسباب جدية لاشتباه الناقل حول صحة البيانات المقدمة من طرف الشاحن
 - عندما يكون يعلم او لديه سبب للشك ان البيانات لا تمثل البضاعة او إذا كان لا يملك الوسائل الكافية لمراقبة بيانات الشاحن
- وفي كلتا الحالتين يقع العبء على الناقل، هذا ما جاءت به المادة 3 فقرة 3 من معاهدة بروكسل 1924 والمادة 755 من القانون البحري الجزائري والمادة 36 من القانون الفرنسي 1966.³

المطلب الثالث: مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة

إن التعريف الواسع لها ينطلق من فكرة مفادها أن البضاعة الخطرة لا يستوجب أن تكون خطورتها طبيعية، بل أن البضاعة تكون خطرة بالنظر للظروف التي تحصل عند نقل البضاعة، و عليه إذا تراعى هذه الظروف سيؤدي ذلك إلى تأخر نقل البضاعة، أو

1- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 162.

2- المرجع نفسه، ص 278.

3- حفيري امال، المرجع السابق، ص 137.

خضوعها للحجز... الخ، فإن هذه الأمور تجعل البضاعة خطرة من الناحية القانونية، و بهذا المعنى لا بد أن يتم تصنيف المواد حسب خطورتها إلى فئات كون هناك مواد خطرة ناتجة عن طبيعة البضاعة كالمواد المتفجرة و المواد المشعة ...، و مواد أخرى تكون سليمة و غير خطرة و هي البضائع التي تصبح خطرة عند عدم مراعاة شروط نقلها و عدم وضع علامات عليها، فالمفهوم الواسع للبضائع الخطرة يشمل كل الأصناف ليضاهي كل الحالات المؤدية إلى إحداث الخطر، أما بخصوص التعريف الضيق للبضائع الخطرة فإنه لا يشمل سوى البضائع الخطرة بطبيعتها دون الاكتراث بالظروف المحيطة بعملية النقل¹.

الفرع الأول: تصنيف البضاعة الخطرة

يتم تقسيم البضائع الخطرة الى فئات مختلفة، حيث قسمتها المادة 4 من المرسوم التنفيذي 79-90 الى تسعة أصناف حسب جنسها وطبيعة خطرها:

الفئة الأولى: المواد والأشياء المتفجرة matières et objets explosibles

الفئة الثانية: الغاز المضغوط، والسائل المميع تحت الضغط او المميع بحرارة شديدة الانخفاض،

الفئة الثالثة: السوائل القابلة للاشتعال liquide inflammables

الفئة الرابعة: المواد القابلة للاشتعال matières inflammables

الفئة الخامسة: المواد المؤكسدة/ البيروكسيدات العضوية / Matière comburantes / peroxydes organiques

الفئة السادسة: المواد السامة/ المواد المعدية / Matière / Matière toxiques infectieuses

الفئة السابعة: المواد المشعة Matière radioactive

الفئة الثامنة: المواد المسببة للتآكل matières corrosives

1 -عمار فيصل، المرجع السابق، ص306.

الفئة التاسعة: المواد والأشياء الخطرة المتنوعة matières et objets dangereux
1. divers

الفرع الثاني: قيام مسؤولية الناقل البحري لنقل البضائع الخطرة

يفرض عقد نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، مثل العقود الأخرى التزامات مقابلة على جميع الأطراف (الشاحن والناقل).

طبقاً للمادة 13 من قواعد هامبورغ فإن الشاحن يسأل عن شحن البضاعة الخطرة وتكون مسؤوليته صارمة بحيث يجب القيام بالإجراءات التالية:

- اخطار الناقل بالصفة الخطيرة للبضائع
- اتخاذ الإجراءات اللازمة اذ اقتضت الضرورة ذلك.²

إن جزاء تقديم إقرارات غير صحيحة وكاذبة عن الأنواع والملاحظات هي أن الكمية والقيمة في بوليصة الشحن تهدف إلى إعفاء شركة الشحن من المسؤولية. ومع ذلك، فإن مخاطر الشحن البحري لا يتحملها الشاحن وحده، بل يتحملها الناقل، لذلك يجب حصر هذا السؤال في نقطتين:

إذا علم الناقل أن الشحنة التي يتم نقلها خطيرة ووافق على نقلها ، فهذا يعني أنه قد تحمل جميع المخاطر الناشئة عن أي حادث يتعلق بالشحنة، لأنه وفقاً للمادة 03 من اتفاقية بروكسل والمادة 770 فقرة -أ- من القانون البحري الجزائري تنص صراحة على أن الناقل يعد سفينة صالحة للملاحة وأنه يجب أن يعتني بالبضائع ويحتفظ بها ، وأنه في حالة انتهاكها ، يكون مسؤولاً عن الخسارة الناجمة عن ذلك

2-مرسوم تنفيذي رقم 90-79 مؤرخ في فبراير 1990، يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، جريدة رسمية للجمهورية

الجزائرية عدد 10، الصادر بتاريخ 1990/3/7.

2 - المادة 13 من قواعد هامبورغ.

-حالات النقل غير المشروع للبضائع الخطرة، بافتراض أن الخسارة ناتجة عن الطبيعة الخطرة للعبء في البضائع نفسها، أو سوء تغليف البضائع الخطرة وعدم دقة تغليفها، أو العلامات غير الصحيحة أو الواضحة على العبوة، والتصرف في قيمة البضاعة.¹

ولكن يبقى الشاحن هو المسؤول الأول عن الضرر الناتج عن عدم إبلاغ الناقل بالبضائع الخطرة وذلك حسب الفقرة -أ- من المادة 32 من قواعد روتردام.

المبحث الثالث: حالات الإعفاء المتعلقة بالبضاعة

لا تسقط مسؤولية الناقل البحري الخاصة بالبضاعة إلا في حالات محددة قانوناً، والمشرع الجزائري أخذ بعين الاعتبار الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالبضاعة وذلك بالرجوع إلى نص المادة 803 فقرة -ز- من القانون البحري الجزائري حيث أدرجنا هذه الحالات ضمن ثلاث مطالب كالآتي:

المطلب الأول: الإعفاء بسبب عيب ذاتي في البضاعة

نصت المادة 803 في الفقرة -ز- من القانون البحري الجزائري على أنه: " عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر " من الضروري التمييز بين وجود عيوب خاصة بالبضاعة وبين طبيعتها، لأن هذا الأخير يعني أن البضائع بطبيعتها أكثر عرضة لمخاطر الخسارة أو التلف من البضائع الأخرى. تعني البضائع المعيبة أن البضائع بها عيوب غير موجودة بالفعل. ومن هنا سنتطرق إلى تعريف العيب الذاتي في الفرع الأول وإثبات العيب الذاتي في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف العيب الذاتي للبضاعة

يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة كل عيب داخلي ينشأ عن الطبيعة الخاصة للبضاعة دون تدخل من الناقل أو إهمال منه، كما في حالة احتراق الفحم ذاتياً نتيجة تأكسده، أو كما في حالة تخمر البضاعة أو فسادها أو تعفنها ويقع على عاتق الناقل إثبات العيب الذاتي

1 -عمار فيصل، المرجع السابق، ص 315، 316.

للبضاعة ويجب أن يراعى في تقدير ذلك طبيعة الشيء الفيزيائية أو الكيماوية من جانب ومخاطر النقل المفترضة من جانب آخر¹.

الفرع الثاني: إثبات العيب الذاتي للبضاعة

وتجدر الإشارة إلى أن العيوب الكامنة في البضائع عادة ما تكون أشياء مخفية يصعب على الناقل اكتشافها أو تحديدها، طالما أن فحص المرسل للبضائع عند تسليمها في ميناء الشحن يقتصر على فحص الخارجي لحالة البضاعة وما هو واضح بالنسبة له، ولا يمكن اكتشاف جوانب وعيوب هذا النوع إلا من خلال الفحص الفني الدقيق والمهني، والذي لا يملك ناقل الشحن القدرة على تنفيذه في ميناء الشحن، من ناحية أخرى قد يساهم خطأ الناقل بشأن عيوب البضائع الخاصة في الضرر، كما لو كانت الشحنة عبارة عن مواد غذائية قابلة للتلف لم يقم الناقل بتكديسها في الحجز بالطريقة المحددة يتحد هذان العاملان لإحداث تعفن في الطعام بين المتقدمين، يتم تخصيص المسؤولية لكل عامل بما يتناسب مع مساهمة كل عامل في التسبب في الضرر².

فالناقل ملزم بإثبات العلاقة السببية بين هلاك البضاعة والعيب الذي يشوبها، فغياب التحفظ حول حالة البضاعة لا يمنع الناقل من إمكانية إثبات العيب الذاتي حتى وإن كان العيب ظاهراً وخاصة إذا تعلق الأمر بالحالة العلمية والفنية للمنتوج³.

المطلب الثاني: الإعفاء بسبب عجز في الطريق

جاء في نص المادة 803 من القانون البحري في الفقرة ز- انه: "..... او نقص البضاعة اثناء السفر...."

1 أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار قنديل للنشر والتوزيع-عمان سوق البتراء عمارة لحجيري، عمان-الأردن، سنة 2009، ص184.

2 -نفس المرجع، ص 184.

3 -بين الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 202.

كما نصت اتفاقية بروكسل في سنة 1924 في المادة 4 فقرة 2 على انه: " النقص في الحجم او وزن البضاعة.... "

ومن خلال هاتين النصين سنتطرق الى تعريف عجز الطريق في الفرع الأول وتحفظات الناقل البحري في الفرع الثاني

الفرع الأول: تعريف عجز الطريق

ويقصد به انخفاض في حجم أو وزن البضائع أثناء الشحن عن طريق البحر أو بسبب طبيعة البضاعة أو عيوبها الخاصة ويحدث هذا مع المواد التي تجف بمرور الوقت، مثل الحبوب أو اللحوم أو بعض الفاكهة، أو تتبخر عند تسخينها مثل السوائل، تختلف اختلافات الطريق حسب طبيعة الحمولة، طول الرحلة ودرجة تغيرات الطقس التي تحدث على الطريق، ثم تحديد النسبة المئوية لاختلاف الطريق التي تحددها ممارسة الأعمال والتي تختلف حسب السلعة.¹

الفرع الثاني: عجز الطريق وتحفظات الناقل البحري

الاحتفاظ ليس مهماً للطبيعة الأصلية للبضائع، والتي تسبب عوائق على الطريق بالإضافة إلى معرفة الشاحن المسبقة بحساسية شحنته تجاه حالتها، غالباً ما يكون هذا العجز بسبب الرحلات البحرية الشحن البحري، والمرسل إليه الذي يتوقع أن يقوم الناقل البحري بتسليم البضائع التي قد تكون معيبة ومع ذلك، حتى في حالة عدم وجود تحفظات، فإن الناقل ملزم بإثبات أن البضائع المعيبة أو التالفة حدثت بسبب طبيعتها الخاصة، قبل الشاحن والمرسل إليه، على الرغم من أن مسألة الإثبات أثارت تأكيداً أكثر من البضائع نفسها، ولكن عدم

- حفيري نسيمه امال، المرجع السابق، ص 191.

القدرة على التكيف ينصح الشاحن بتجنب الأخطار التي تسببها ظروف الشحن غير المناسبة ، بشرط أن يكون الشاحن غير محترف ولا يفهم متطلبات الشحن¹.

1- دالع سعيد، " العيب لذاتي للبضاعة وعجز الطريق سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2018، ص233.

ملخص الفصل

تم توضيح الحالات العامة لإعفاء الناقل البحري ضمن الفصل الأول حيث تناولنا في هذا الفصل ثلاث مباحث تحدثنا في المبحث الأول عن القوة القاهرة كحالة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية حيث ذكرنا في المطلب الأول مفهوم القوة القاهرة في القانون المدني لأن التشريع الجزائري لم يعرفها في القانون البحري كذلك موضحين شروط القوة القاهرة والتي تتمثل في أن يكون الحادث فجائي أي استحالة توقعه، أن يكون حادث مستحيل الدفع أو الرد، أن يكون خارجي. أما في المطلب الثاني فقد قمنا بتطرق إلى ذكر حالات الإعفاء المتعلقة بالقوة القاهرة وتطبيقه في مجال النقل البحري مقسمين دراستنا إلى العوامل البشرية المتمثلة في الحريق، الإضرابات وجائحة كورونا كحالة مستجدة وكذلك العوامل الطبيعية والمتمثلة في حوادث البحر والقضاء والقدر. أما فيما يخص المبحث الثاني فقط تناولنا فيه أخطاء الشاحن وإهماله حيث ذكرنا في المطلب الأول عدم كفاية أو انعدام التغليف والتعليم فقما بتقديم مفهوم لعدم كفاية التغليف موضحين عبئ إثبات خطأ الشاحن، متحدثين عن نقص أو انعدام التعليم في الفرع الثاني. أما في المطلب الثاني فتحدثنا عن تقديم الشاحن معلومات خاطئة عن البضاعة حيث ذكرنا آثار مسؤوليه الشاحن وعبئ إثبات الخطأ موضحين حق الناقل في ابداء التحفظات. أما في المطلب الثاني تطرقنا فيه إلى مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة متحدثين عن مبادئ تصنيف البضاعة الخطرة والتي صنفنا إلى 9 فئات. وأخيرا في المبحث الثالث قمنا بالتحدث عن حالات إعفاء المتعلقة بالبضاعة حيث ذكرنا في المطلب الأول الإعفاء بسبب عيب ذاتي في البضاعة أي أن يكون عيب منذ النشأة غير حديث، وإلى إثبات العيب الذاتي للبضاعة موضحين فيه دور التحفظات في إثبات العيب الذاتي وغياب التحفظات واثارها على إثبات العيب الذاتي كما قمنا بتوضيح الإعفاء بسبب عجز في الطريق في المطلب الثاني حيث عرفنا عجز الطريق من جهة وكيفية اثباته من جهة أخرى.

الفصل الثاني:

الحالات الإرادية لإعفاء الناقل

البحري من المسؤولية

نظراً للطبيعة الفريدة للرحلات البحرية والمخاطر التي تتطوي عليها، غالباً ما تناقش أحكام القانون البحري حالات الخاصة لهذا النوع من النقل التي تعفي الناقل من المسؤولية والتي تتبع خصوصياتها من أحكام القانون البحري وهي عكس الحالات العامة التي تكون خارج إرادة الناقل فهذا النوع من الحالات تكون متصلة بإرادة الناقل كحالات الاعفاء المتعلقة بالسفينة أو الاعفاء بسبب الأخطاء الملاحية أو الاعفاء الناتج عن الأسباب المتعلقة بالناقل. وكل هذه الحالات نصت عليها المادة 803 من القانون البحري المذكورة سابقاً وتمت مناقشتها في المباحث التالية:

المبحث الأول: الاعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة

سنتناول هذا المبحث في مطلبين: الاعفاء بسبب عيب خفي في السفينة في المطلب الأول، الاعفاء بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الاعفاء بسبب عيب خفي في السفينة

جاء في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري ما يلي: " عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي"¹

سنتطرق الى تعريف العيب الخفي في الفرع الأول وإثباته في الفرع الثاني

الفرع الأول: تعريف العيب الخفي

العيب الخفي هو ما لا يمكن كشفه ببذل فحص دقيق، فإذا كان يمكنه كشفه بفحص دقيق فمعنى ذلك انه ليس خفياً أي ان الناقل بذل همة معقولة في سبيل كشفه، ومن امثلة ذلك انه كما يعد عيباً خفياً في السفينة وجود عيب في التصميم عند تصنيع صمامات الشفط في أحد الانابيب الذي لم تكشفه المعاينات الخارجية خاصة وان السفينة كانت جديدة في اول رحلة لها، فهو عيب قائم منذ التصنيع².

الفرع الثاني: إثبات العيب الخفي في السفينة

1- المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

1- أسماء احمد راشد، المرجع السابق، ص 126، 125.

وجب أن يثبت الناقل أن العيب مخفي وليس واضحاً، وأنه من غير المعقول التحقق من أن السفينة ليست معيبة قبل السفر، ومع ذلك كتصنيف دولي من قبل Veritas Bureau فإن هذه الشهادات تقيّم فقط افتراضاً بسيطاً بأن السفينة صالحة للإبحار وخالية من العيوب، وبالتالي تتطلب إثباتاً عكسياً، حدث التسرب في المجرى المائي، أسباب الضرر الرطب هي دليل عام وليست نتيجة فحص متعمق كما يجب أن يأخذ الفحص العملي في الاعتبار عمر السفينة والعمر الصحيح لمكوناتها، مثل الأنابيب التي تمتد الحوض بمياه البحر¹.

إذا بدل الناقل جهده بالعزيمة الكافية واليقظة المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة ثم تبينت على أنها غير صالحة بسبب عيوب لم تظهرها اليقظة المعقولة فالناقل لا تلحقه اضرار تلك العيوب التي لا تعود الى بدل الهمة الغير كافية². و يعفى من المسؤولية اذا استطاع اثبات ان هناك عيب خفي في السفينة لان السفينة تحتوي على الآلات و معدات كثيرة و هذا ما يعذر الناقل بمعرفة كل ما يحيط بها من عيوب التي تصعب كشفها³.

المطلب الثاني: الاعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية

نصت المادة الرابعة (أولاً) من معاهدة بروكسل 1924 على انه: " لا يسأل الناقل او السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج من حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، الا اذا كان عدم الصلاحية عائدا الى عدم بذل الناقل الهمة الكافية لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر لضمان تجهيزها او تفتيحها او تموينها على وجه مرضى او لأعداد العنابر و الغرف الباردة و المبردة و جميع الأقسام الأخرى التي تشحن فيها البضائع بحيث تصلح لوضع البضائع بها و نقلها و حفظها، و ذلك طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثالثة وفي جميع الحالات التي ينشأ فيها الهلاك او التلف عن عدم صلاحية السفينة يقع عبء

2- الدكتور وهيب الاسبر، القانون البحري (السفينة، اشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب طرابلس- لبنان، 2008، ص 218 .

2 - احمد محمود حسني ، المرجع السابق، ص 227 .

3 - لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الثانية، 1998م- 1418هـ، ص 125.

الاثبات فيما يتعلق ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة¹.

إن التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة هو التزام ببذل عناية بحيث تتقي معه مسؤوليته إذا بدل هذه العناية التي تكون قبل وعند بدء الرحلة البحرية، ومن هنا نطرح التساؤل الآتي: ما هو مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية؟ وما هو مضمون الهمة المطلوب بذلها وكيفية اثبات ذلك؟ وللإجابة على هذا التساؤل سنتطرق إلى مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية في الفرع الأول ومضمون الهمة المطلوب بذلها من الناقل في الفرع الثاني

الفرع الأول: مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية²

فيجب أن تكون السفينة جاهزة من الناحيتين الملاحية والتجارية على حد سواء:

من وجهة نظر ملاحية، يجب أن تكون السفينة مجهزة بكل ما هو ضروري للمرور عبر مختلف الصعوبات الملاحية التي قد لا تحدث، ويجب أن تكون مجهزة بكل ما تحتاجه لسلامة ملاحتها

بمعنى آخر، لكي تتمكن السفينة من الإبحار يجب أن تكون مجهزة بكل المواد والقوى العاملة اللازمة للقيام برحلات بحرية هذا الحكم هو أحد التزامات الناقل وتحت مسؤوليته وعليه يجب اختيار جيد للطاقم وجميع العاملين على متن السفينة، وكذلك الإعداد والصيانة اللاحقة، إذا لم يأخذ العناية اللازمة لذلك يتحمل المسؤولية، وفي هذه الحالة لن ينتفع من الإعفاء في حالة تلف البضاعة

بالنسبة للجانب التجاري، يجب أن تكون السفينة مناسبة لاستقبال البضائع ومجهزة بكافة المعدات اللازمة للتخزين السليم والحفظ والنقل والتسليم للبضائع وتصميمها والاستخدام المقصود، ويمكن استخدامها لنقل الحطوى أو السوائل إذا كان يجب أخذ جميع التأثيرات التي

1- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 240.

2- بودليو سليم، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، قانون خاص، جامعة باجي مختار، عنابة، 2010، ص 87-89.

تؤثر على الشحن في الاعتبار وفقاً لطبيعة كل شحنة، فيجب إزالة جميع العوامل التي تؤثر على البضائع التي سيتم نقلها في المخزن

كما يجب أن تشمل السفينة على العناصر اللازمة لتأمين الحمولة ، مثل الحبال والسلاسل المعدنية والألواح وجميع الوسائل اللازمة لتكديس وتخزين البضائع بطريقة مناسبة وفقاً لنوعية وطبيعة البضاعة نظراً لوجود جميع المعدات اللازمة لصيانتها، ويجب أن تغطي فتحات البضائع بشكل دقيق ومحكم وآمن بطريقة تمنع تسرب المياه وعند الاقتضاء، الفصل في تلف البضائع أثناء الرحلة وذوبان الجليد من التراكم على سطح السفينة وتسرب المياه الناتجة عبر الغطاء إلى عنبر الشحن والذي يعتبر نتيجة عدم صلاحية السفينة للإبحار التجاري، فمفهوم صلاحية السفينة ملاحيا و تجاريا مفهوم نسبي يتحدد حسب نوع السفينة و نوعية البضاعة المنقولة ذاتها.

الفرع الثاني: مضمون واثبات الهمة المطلوب بذلها من الناقل

لقد رأينا بالفعل أن واجب الناقل لتوفير سفينة صالحة للإبحار قبل المغادرة هو واجب رعاية إذا دفع العناية اللازمة والمعقولة، فهذا لا يعني في الواقع أكثر من كل العناية المعتادة المطلوبة من إجراءات ووسائل الناقل والممارسة المعتادة هي الإجراءات والوسائل المعتادة أي التي تتخذ عادة، وتتركز القرارات العقلانية على كل ما يهيئ السفينة للإبحار مثل بناء السفينة ومعاينتها وصيانتها وإصلاحها وتنظيفها، وكذلك البضائع التي تدخل حيز الحجز بطريقة تحافظ على التوازن والأدوات الملاحية والتجارية المقدمة لهم يفي بالتزاماته¹.

هذا معيار نسبي ويختلف من حالة إلى أخرى تختلف متطلبات العمل على قارب جديد عن قارب قديم، كما تختلف الأوضاع التي تتميز بالأعاصير وغيرها التي تتطلبها السفن التي تبحر لمسافات طويلة وعبور المحيطات والعمل في ظروف مناخية غير طبيعية عن تلك التي تتطلبها السفن التي تبحر إلى مناطق ذات ظروف مختلفة بالإضافة إلى الإبحار في المواسم المختلف، من الضروري الحكم على سفينة معقولة يعتمد نطاق بدل العلم وفقاً لتقدير الموضوع على الإجراءات والطريقة التي تم بها وضع وسيلة النقل وفي نفس الظروف بحيث إذا

– سليم بودليو، المرجع السابق، ص 1.88¹.

كان الناقل يعرف ما إذا كان يجب أن يعرف، بغض النظر عن من هو من إجراءاته في إخراج السفينة وتجهيزها للإبحار، لم يسمح لهذه الأخيرة بتحقيق غرضها أو تحقيق رحلتها إذا لزم الأمر على هذا النحو يُعتبر مهملًا ومسؤولًا، حيث لا يبدو أنه قد اتخذ العناية اللازمة للتحضير لمثل هذه الرحلة¹.

ولإثبات الهمة المطلوب بذلها من الناقل جاء في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري فقرة -أ- أنه: " حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على انه قام بواجباته..."

ويقصد هذا النص أن الناقل ملزم بتقديم دليل حول العناية المطلوب بذلها لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل وعند السفر بكافة وسائل الإثبات، والطريقة التي يمكن الإثبات بها هي شهادة صادرة عن جمعيات التنظيم والتصنيف وتتضمن هذه الشهادات أن السفينة تم فحصها واختبارها وأنها صالحة للإبحار لكن هذه الطريقة لا تعد دليلاً قاطعاً فهو مجرد افتراض ويمكن إثبات عكسه بأي وسيلة من وسائل الإثبات².

المبحث الثاني: الإعفاء بسبب الأخطاء الملاحية والأخطاء في إدارة السفينة

فكرة الإعفاء من الأخطاء الملاحية ترجع إلى الثورة الصناعية، وحتى ذلك الوقت لم يكن الناقل البحري معفي من الأخطاء الملاحية للريان أو تابعيه الآخرين، لكن ابتداء من الثورة الصناعية اعتاد الناقلون في سندات الشحن على إدراج الشروط التي تعفيهم من نتائج أخطاء الریان وتابعيهم. ومن خلال هذا سنتطرق إلى أصل الخطأ الملاحي وإثباته المطلوب الأول وخطأ في إدارة السفينة في المطلوب الثاني

المطلب الأول: أصل الخطأ الملاحي

1 - المرجع نفسه، ص 88.

2- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 227.

يعد الخطأ الملاحي أحد أقدم مواضيع القانون البحري اذ يعتبر حالة استثنائية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية ومن خلال هذا سنحاول التعرف على الخطأ الملاحي وكيفية اثباته فيما يلي:

الفرع الأول: تعريف الخطأ الملاحي la faute nautique

قد تعرف بأنها الأخطاء الفنية التي تقع في قيادة السفينة وتسييرها كالخطأ في المناورات بين السفن مما يؤدي الى حدوث تصادف بينها أو جنوح السفن أو الخطأ في استخدام الخرائط الملاحية أو في قراءة البوصلات ومن ثم توقيع موقع السفينة على الخريطة بطريقة غير صحيحة¹. وهو الخطأ الذي يؤثر أولاً على السفينة وعلى سلامتها وحفظها وعلى الرحلة البحرية ثانياً.

الفرع الثاني: اثبات الخطأ الملاحي

والدليل على هذا الخطأ من مسؤولية الناقل، فإذا أراد الاستفادة من هذه الحصانة فعليه إثبات أن الضرر الذي أصاب الشحنة كان خسارة أو تلفاً، ولكن كان نتيجة أحد هذه الأخطاء من قبل القبطان والبحار، الملاح أو أفراد البحرية الآخرين². وبيان طبيعة الخطأ وذكر أنه خطأ ملاحي وليس خطأ تجاري، حيث لا يسمح للناقل بالامتثال لخطأ تجاري من أجل إبراء ذمة المسؤولية عن سوء استخدام مكيفات الهواء في الجناح أو الإهمال في استخدام وحدات التبريد المحددة التي تحافظ على الشحنة عند درجة حرارة معينة برفع أغطية الفتحات عن غير قصد لتهوئة الشحنة، أو فتح الفتحات عندما تمطر أو وضع حمولة صلبة فوق حمولة أخرى يمكن أن تتكسر مما يتسبب في سحق الشحنة أو كانت الحمولة مكدسة بشكل غير صحيح، مما يتسبب في غرق السفينة وغرقها³. بالإضافة إلى ما سبق، هناك أخطاء

1- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 242.

2- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 407.

3- جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1987، ص 232.

تجارية¹ قد تتداخل مع أخطاء الملاحة مما يؤدي إلى تلف الشحنة، وفي هذه الحالة يظل الناقل مسؤولاً عن هذه الخسائر والتي تعد في الواقع حماية للشاحن أو مالك البضائع بمعنى آخر نظراً لتطور تكنولوجيا الملاحة البحرية وبناء السفن، فقد انخفضت أخطاء الملاحة بشكل تدريجي، مما أدى إلى اتجاه الأخطاء التجارية على حساب أخطاء الملاحة².

وللتفرقة بين الأخطاء التجارية والأخطاء الملاحية أجمع الفقه على كونه إذا وقع الخطأ في الجزء المتعلق بسير السفينة وأمنها فالخطأ ملاحياً، وإذا وقع في الجزء الخاص بالبضاعة اعتبر الخطأ تجارياً، والاعفاء من الأخطاء الملاحية مرده أن الناقل لا يتدخل فعلاً ولا قانوناً في ملاحة السفينة وسيرها بما للريان من سلطة واسعة في التصرف، أما تقرير مسؤوليته عن الأخطاء التجارية فهو من المكاسب التي أحرزها الشاحنون نتيجة الكفاح ضد شروط الاعفاء من المسؤولية³.

نص المشرع الجزائري على اعفاء الناقل من المسؤولية في حالتي عدم صلاحية السفينة للملاحة وحالة الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الریان أما الخطأ التجاري فيسأل الناقل عنه لأن المادة 802 قانون بحري جزائري ترتب مسؤولية الناقل عن كل الخسائر والاضرار التي تلحق البضائع لأن الخطأ التجاري يرتبط بالبضاعة أما بالنسبة لحالة اشتراك الخطأ التجاري مع الملاحي يرى جانب من الفقه بأن اشتراك الخطأ التجاري مع الملاحي لا يعفي ناقل من المسؤولية إذا رجع عليه نفع شخصي من وراء هذا الخطأ⁴.

1 - الأخطاء التجارية هي مجموعة الاعمال المرتبطة بالبضاعة كسوء الرص او الترتيب او عدم المحافظة على البضاعة أثناء النقل فلا تدخل في نطاق الاعفاء المنصوص عليه في القانون ويبقى الناقل مسؤولاً عنه، انظر في ذلك: مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، دار الجامعية للنشر، بيروت، (دون التاريخ)، ص 514.

2 - بودليو سليم، المرجع السابق، ص 93.

3- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012، ص 131.

4 - بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 194.

المطلب الثاني: الأخطاء في إدارة السفينة

المشرع الجزائري من خلال صياغته لنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري لم يعف الناقل عن الأخطاء في إدارة السفينة، وإنما كون الناقل لا يتدخل في ملاحاة السفينة فيجب ان يثبت ان لا يد فيه للضرر الناتج. ومن خلال هذا سنتطرق الى ما يلي:

الفرع الأول: مفهوم الخطأ في إدارة السفينة

أخطاء إدارة السفينة هي أخطاء في العمل المرتبط بالسفينة، أي إعداد السفينة نفسها دون التأثير على مسارها وحركتها، ولكنها تؤثر بشكل غير مباشر على حمولتها مثل عدم إغلاق الفتحات والسماح لمياه البحر بدخول البضائع وإتلافها¹.

وأيضاً خطأ إدارة السفينة هو خطأ الريان في أداء واجبه الإداري في صيانة السفينة والعناية بها، أي مع الأخذ في الاعتبار أن الغرض الرئيسي من العمل هو الحفاظ على سلامة السفينة وصيانتها واستقرارها، مما يعني أن العطل يؤثر بشكل مباشر على السفينة والضرر الذي تسببه لم يسأل الشخص عن البضاعة².

الفرع الثاني: تطبيقات قضائية للخطأ في إدارة السفينة³

ما يعد خطأ في إدارة السفينة: - يُعتقد أنه خطأ في إدارة السفينة، حيث تدفقت مياه الصابورة إلى عنبر الشحن وتم تدمير الشحنة، وجدت أنه قبل تفريغ حمولة السفينة في ميناء التفريغ أصدرت أمراً بضخ مياه الصابورة وتم تفريغ الصهريج الجانبي ووجدت أن هناك مياه تتدفق من فتحة غطاء الخزان غير المغلق وحدث تسرب لم يتم تغطيته أثناء التفريغ ووجدت المحكمة خطأ من حيث إدارة السفينة

1- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 242.

2 - بودليو سليم، المرجع السابق، ص 93.

3- حيفري نسيمه امال، المرجع السابق، ص 69.

ما لا يعد خطأ في إدارة السفينة: - كانت السفينة محملة بـ 43 ألف طن من فحم بلكتمور في طريقها إلى اليابان حتى السحب المسموح به الذي حددته شركة قناة بنما، وهو 39 قدمًا و6 بوصات، سفينة من المياه المالحة إلى المياه العذبة ، ينخفض قوسها ويميل فيما يتعلق بمؤخرتها ، ووجدت المحكمة أن السيد قد فشل في مقابل الحصول على مهارة معقولة في تحميل حمولته في بالتمور أما شحنة السفينة في ضوء متطلبات قواعد وأنظمة الشركة فيعتبر إهمالاً أو خطأً في إدارة السفينة ومع ذلك، قررت المحكمة أن السفينة غير صالحة للرحلة المقصودة، وأنها ستمر عبر قناة بنما لأنها كانت على ارتفاع بوصة أو بوصتين فوق غاطسها المسموح به عند وصولها إلى مدخل القناة يكفي لجعلها جيدة لا تتغير

- تآفت شحنة بسبب عدم وجود تهوية مناسبة اثناء الرحلة يتكاثف بخار الماء على الجزء العلوي من الحجز ممل يتسبب في تلف الحمولة في تلف عبارات المادة 4 فقرة 2 (أ) للمعاهدة
- لا يعتبر خطأ في إدارة السفينة فتح العنبر خاصة من أحد افراد الطاقم مما أدى الى دخول ماء البحر واتلاف الشحنة
- عدم تغطية العنابر بشكل مناسب لا يعد اهمالا في إدارة السفينة وانما هو اهمال في العناية بالشحنة
- سرقة الشحنة بواسطة عمال الشحن والتفريغ لا يعتبر خطأ في إدارة السفينة وكذا سرقة غطاء صمام العواصف من قبل عمال الشحن والتفريغ مما أدى الى دخول ماء البحر الى السفينة واتلاف الشحنة.

المبحث الثالث: الاعفاء الناتج عن الأسباب المتعلقة بأعمال الناقل

هناك عدة أسباب لإصرار الناقل على دفع المسؤولية له فيما يتعلق بالأعمال المختلفة التي قام بها، أولاً في سياق إنقاذ الأرواح أو المال في البحر أو أثناء محاولته القيام بذلك، وثانياً انحرافه عن المعتاد أو المتفق عليه طريق أو مسار.

المطلب الأول: انقاذ الأموال او الأرواح او المحاولة في ذلك

جاء في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري في الفقرة -ي-: " انقاذ حياة الأشخاص او الأموال في البحر او المحاولة في ذلك "

كما جاء في الفقرة الثانية عبارة لـ - من اتفاقية بروكسل انه: " لا يسأل الناقل او السفينة عن هلاك الناتج او الناشئ عن انقاذ او محاولة انقاذ الأرواح او الأموال في البحر " ومن خلال ما سبق يتضح لنا ان الناقل البحري يعفى من المسؤولية في هذه الحالات التي هدفها حماية الأرواح والأموال المعرضة للخطر في البحر، ويرجع سبب ذلك الى المبدأ المستقر لدى رابانية السفن باعتباره التزاما أخلاقيا مترسخ في أعمال رجال البحر منذ زمن بعيد، وهو يقوم على تضامن من البحارة وتعاونهم على مواجهة أخطار البحر¹.

والغرض من هذا الاعفاء هو المساعدة في تعزيز روح التضامن والتعاون بين البشرية في مواجهة الاخطار في البحر معا، وكذلك بين ربان السفينة والبحارة، والتي نظرا للمخاطر التي تتطوي عليها الملاحة البحرية تتطلب تعاونا. فانفاقية بروكسل الخاصة هي من تضمنت واجب الإنقاذ والمساعدة في البحار فهي اتفاقية خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ الموقعة في 1910/9/23، ومعاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والموقعة أيضا في 1910/9/23 وعلى الرغم من ان الجزائر لم تنضم الى معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والموقعة أيضا 1910 /9/23.

ومن خلال هذا سنتطرق الى الشروط الواجب توافرها لإعفاء الناقل في الفرع الأول

والتمييز بين انقاذ الأرواح وانقاذ الأموال في الفرع الثاني

الفرع الأول: شروط اعفاء الناقل

- 1- أن يتم الإنقاذ في البحر: سواء في اتفاقية بروكسل او القانون البحري ينص النص على أن عمليات الإنقاذ أو محاولات الإنقاذ يجب أن تتم في البحر سواء في المياه الدولية أو المياه الإقليمية
- 2- ألا تشكل عمليات الإنقاذ خطرا على المنقذ نفسه: يتعين على المنقذ ببذل كل ما في وسعه لتجنب أي خطر قد يؤثر على السفن أو الطاقم أو الركاب عند الإنقاذ أو محاولة القيام بذلك

1 - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 416.

- 3- يجب أن يكون الخطر جدياً: يجب أن يكون الخطر في البحر أن الناس أو الأموال حل الوقوع ولا مجال لتجنب ذلك، فهذا يعتمد على الشخص المسؤول عن الإنقاذ
- 4- أن يتم الإنقاذ بنجاح و لو في جزء منه: والغرض من هذا الإنقاذ هو انقاذ الأموال التي لا حياة لها كالسفينة و حمولتها و ملحقاتها فاذا كان الإنقاذ كلياً أو جزئياً فهو يعادل سفينة أخرى تشارك في عملية الإنقاذ مما لا شك فيه أن إخلاء المسؤولية في هذه الحالة يتضمن حافزا للنقل لتقديم المساعدة و الإنقاذ للآخرين عند تعرضهم للخطر في البحر و اعفائهم من المسؤولية في حالة مساعدة الآخرين في الاضرار بشحنتهم كما هو الحال عند الناقل عادة ما يتم استخدام اجبار سفينة للخروج على مسارها لإنقاذ سفينة أخرى أو تصل البضائع في وقت متأخر أو وقت محدد أو يؤدي هذا الانحراف الى غرقها الجزئي أو الحاق الضرر بعمليات الإنقاذ أثناء الرحلة¹.

الفرع الثاني: التمييز بين انقاذ الأرواح وانقاذ الأموال

انقاذ الأرواح يعفي الناقل من المسؤولية دون قيد أو شرط باعتباره واجب أخلاقي وقانوني يقع على عاتق ربان السفينة تفرضه مختلف المعاهدات البحرية فيجب على الربان بذل كل ما في وسعهم من أجل الإنقاذ بشرط الحرص على عدم تعريض طاقم السفينة للخطر، أما انقاذ الأموال فاختلف الفقه في اعتباره ضمن الحالات التي تعفي الناقل من المسؤولية فالبعض يرى ألا يعفي من المسؤولية عن التلف أو الهلاك التي ينتج عنها لأن عمله يمثله اعتبارات مالية وليست أخلاقية أو إنسانية².

حيث نصت معاهدة هامبورغ في المادة 5 فقرة 2 على: " لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو تدابير معقولة لإنقاذ الأموال في البحر." من خلال هذا النص فان انقاذ الأموال يجب أن يكون التدبير الذي يتخذ معقولا حيث خير على الناقل أن يحافظ على ماله أحسن من أن يضحى به من أجل أن ينقذ مالا لا يعنيه،

1- بدليو سليم، نفس المرجع السابق، ص 96، 197.

2- بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 197.

بينما المشرع الجزائري كان موقفه واضحا وذلك من خلال الفقرة -ي- من المادة 803 من القانون البحري الجزائري الذي جاء فيها أن الناقل البحري معفى من المسؤولية في حالة انقاذ حياة الأموال أو حياة الأشخاص في البحر أو المحاولة في ذلك، ولهذا سوى بين الأشخاص والأموال فكلاهما سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية¹.

المطلب الثاني: التغيير المعقول للطريق

من المهم ملاحظة أن المشرعين قد أدرجوا تغييرات معقولة في مسار السفينة أو التغيير في الطريق من بين الحالات التي تعفي الناقل من المسؤولية، لكن هذه الحالة لم تظهر عند قراءة نص الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري حيث يشير فقط إلى تغيير المسار لغرض إنقاذ الأرواح.

معناه أن الناقل غير مسؤول عن أي ضرر يلحق بالبضائع بسبب تغيير معقول في مسار السفينة وسنتطرق الى التفاصيل فيما يلي:

الفرع الاول: مفهوم التغيير المعقول في الطريق

ينص المشرع في الفقرة الاولى من المادة 775 من القانون البحري على أنه: "يجب أن تنتقل البضائع... بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده بالطريق العادي". ويلاحظ من استقرار هذا النص القانوني أنه يجوز للناقل أن يحدد الطريق البحري الذي على السفينة إتباعه كما له أن يتفق مع الشاحن على هذا الطريق فإذا لم يعلن الناقل عن طريق معين ولم يتفق الطرفان حول هذه المسألة يفرض التشريع إتباع الطريق العادي الذي يقصد به الطريق الجغرافي المباشر، وعليه تغير السفينة طريقها عندما لا تتبع الطريق المبلغ أو المتفق عليه أو الطريق العادية غير أن القانون يقيد إعفاء الناقل من المسؤولية بضرورة أن يكون هذا التغيير معقولا، كأن يكون حاصلًا لإصلاح عطل طارئٍ بالسفينة نتج عن الجو السيء الذي صادفها أثناء الرحلة.²

1- بن الصغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 197.

2- كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الارشاد) منشأة المعارف، الطبعة الثانية، 2000، ص 642.

إلى جانب هذا فقد بذلت بعض المحاولات لتحديد ما يعنيه تغيير المسار من خلال التمييز بين الطرق البحرية والرحلات البحرية، حيث يتم تحديد الرحلات البحرية من خلال منشأ السفينة ونقطة وصولها، بينما تمثل الطرق البحرية المسار الذي تسلكه السفينة للوصول في هذه الرحلة إذ لا يتم تحويل مسار السفينة حسب المسار المعتاد.¹

والمقصود بالانحراف كسبب من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة من خسائر وأضرار أو التأخير في إيصالها، هو الانحراف عن خط سير السفينة.²

الفرع الثاني: حالات تغيير الطريق (الانحراف) الأخرى

في الحالات التالية، قد يصر الناقل على التنازل عن إعادة التوجيه وفقاً لأحكام المادة 4 (4) من اتفاقية بروكسل 1924:

- 1_ الانحرافات اللازمة لسلامة الملاحة البحرية بسبب ظروف معينة (مثل التغييرات في الطقس، ومحاولات تجنب حجز السفينة، وتجنب مخاطر الاصطدام، ونقص مساعدة الطاقم أو الركاب) وعدم لياقة السفينة
- 2- الانحراف وفقاً للأعراف البحرية المعمول بها في هذه الحالات، يجب تبرير الانحراف وفقاً للعادة البحرية المعمول بها (الجمارك البحرية) الانحراف بحيث يكون الناقل خالياً من أي ضرر يلحق بالبضائع أو مالكتها (الذي يحق له استلام البضاعة)، ولكن فقط إذا كان الخلاف يبقى أن يتم تقييم ما إذا كان الانحراف معقولاً، وعبء إثباته يقع على عاتق الناقل، سواء تم ذكره في مستندات الشحن أم لا.³

-V-M -De JUGLART ET P.DE LA PARADELLE- PAR .CHAIBAN. N.388 ET 1
352.PP.137 ET 138.

2- بودليو سليم، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة باجي مختار، عنابة، سنة 2010، ص 98.

3 -بودليو سليم، المرجع السابق، ص 99.

ملخص الفصل:

ففي هذا الفصل تطرقنا للحالات الخاصة لإعفاء لناقل من المسؤولية وتعتبر أسباب خاصة لاتصالها بالناقل. قسمنا هذا الفصل الى ثلاث مباحث:

فالمبحث الأول تناول حالات الاعفاء المتعلقة بالسفينة في حد ذاتها سواء كانت ناتجة عن وجود عيب خفي في السفينة أي غير واضح ويصعب اكتشافه أو عدم صلاحيتها للملاحة موضحين في ذلك مفهوم العيب الخفي والصلاحية الملاحية وكذلك اثبات العيب الخفي والهمة المطلوب بذلها للصلاحية الملاحية. أما في المبحث الثاني فتناولنا الاعفاء بسبب الأخطاء الملاحية وأخطاء في إدارة السفينة حيث تناولنا كمطلب أول أصل الخطأ الملاحي (تعريفه-اثباته)

وفي المطلب الثاني الأخطاء في إدارة السفينة (مفهومها والتطبيقات القضائية للخطأ في إدارة السفينة). وأخيرا في المبحث الثالث الاعفاء الناتج عن الأسباب المتعلقة بأعمال الناقل موضحين فيه انقاذ الأرواح او الأموال في المطلب الأول حيث شمل شروط الاعفاء والتمييز بين انقاذ الأرواح وانقاذ الأموال، كما جاء في المطلب الثاني التغيير المعقول للطريق (مفهومه - حالات تغيير الطريق).

خاتمة

تبين لنا من خلال تعرضنا لدراسة هذا الموضوع أن النقل البحري هو عصب الحياة التجارية وتبادل السلع والحاجيات والموارد في جميع أرجاء المعمورة فقد نظمته الاتفاقيات الدولية ونظم أحكامه التشريع الجزائري. فعقد النقل البحري يقوم على طرفين الناقل والشاحن فينقصد بمجرد توافق الإرادتين، فيترتب على ذلك التزام الى جانب ذلك مسؤولية في حالة الاخلال بهذا العقد كأصل عام واستثناء على ذلك يعفى الناقل البحري من المسؤولية وهذا ما تطرقت اليه مادة 803 من القانون البحري الجزائري تحت عنوان حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية، والاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية بروكسل 1924 كما اسهبت في تناول المركز القانوني لهذا الاخير. كما يتضح لنا المشرع الجزائري غلب فئة الناقلين عن الشاحنين، فالناقل كان ولازال يحتل الصدارة والمكانة البارزة في تاريخ العلاقات الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع.

مما سبق ذكره وصلنا الى النتائج التالية:

_ حظوظ الناقل بعدة حالات اعفاء.

- الناقل لديه القدرة على اعفاء نفسه من المسؤولية متى ذهبت أحد الحالات المذكورة في المادة 803 من القانون البحري الجزائري وبعض المواد من اتفاقية بروكسل.
- يمكن للناقل أن يعفي نفسه متى أثبت أن الضرر الناجم عن اهمال أجنبي لا دخل له فيه، السبب الذي يمنحه فرصة لإعفاء من المسؤولية.
- أهمية عقد النقل البحري في الحياة التجارية وفي مجال الاقتصاد العالمي.
- مدى تأثير هذه الحالات على عملية النقل البحري وتسبب خسائر وأضرار.
- عدم وجود توازن بين طرفي عقد النقل البحري وذلك بإعفاء المشرع الجزائري الناقل البحري من المسؤولية.

استنادا لهذه النتائج نوصي بما يلي:

- اهتمام المشرع الجزائري بالشاحنين وذلك من خلال توفير حماية أكبر لهم وقواعد تساوي بينهم وبين الناقلين، باعتبار الجزائر من الدول الشاحنة وليست الناقلة.

- تعديل القانون البحري الجزائري من قبل المشرع لتصحيح الأخطاء الموجودة في القانون وتحقيق التوازن في عقد النقل البحري.
- وضع قوانين متماشية مع الوضع الاقتصادي في البلاد.
- تقليص وتقليل من حالات الاعفاء من المسؤولية وإعمال المسؤولية المحدودة وفق ضوابط صارمة.
- عرض القانون البحري على مختصين في هذا المجال يمنح تعزيزه واغناءه وملاً الثغرات الموجودة فيه باعتبارهم في الميدان ويرون هذه الاحداث على أرض الواقع.
- وفي الأخير نأمل بأن تكون هذه الدراسة قد حققت النتيجة المنظورة من خلال تبيان حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية، كما نأمل أن تكون هذه الدراسة بداية لدراسات عليا أخرى.

- المقدمة 2
- الفصل الأول: الحالات العامة لإعفاء لناقل البحري من المسؤولية 9
- المبحث الأول: القوة القاهرة 9
- المطلب الأول: مفهوم القوة القاهرة وشروطها 9
- الفرع الأول: تعريف القوة القاهرة 10
- الفرع الثاني: شروط القوة القاهرة 10
- أولاً: ان يكون الحادث فجائياً 10
- ثانياً: ان يكون الحادث مستحيل الرد 11
- ثالثاً: ان يكون الحادث خارجياً 11
- المطلب الثاني: حالات الاعفاء المتعلقة بالقوة القاهرة 12
- الفرع الأول: العوامل البشرية 12
- أولاً: الحريق 12
- ثانياً: الإضرابات 13
- ثالثاً: جائحة covid19 13
- الفرع الثاني: العوامل الطبيعية 14
- أولاً: حوادث البحر 14
- ثانياً: القضاء والقدر 15
- المبحث الثاني: أخطاء الشاحن واهماله 15
- المطلب الأول: عدم كفاية التغليف والتعليم 16
- الفرع الأول: انعدام او عدم كفاية التغليف 16
- أولاً: مفهوم عدم كفاية التغليف 16
- ثانياً: اثبات عيب اثبات خطأ الشاحن 18
- الفرع الثاني: عدم كفاية أو اتقان العلامات 18
- المطلب الثاني: تقديم بيانات خاطئة عن البضاعة 19
- الفرع الأول: اثار مسؤولية الشاحن وعيب إثبات خطئه 19
- الفرع الثاني: حق الناقل في ابداء التحفظات 20

- **المطلب الثالث: حالات الاعفاء من المسؤولية العقدية الناشئة عن شحن البضائع الخطرة.** 20
- **الفرع الأول: تصنيف البضائع الخطرة.** 21
- **الفرع الثاني: قيام مسؤولية الشاحن عن نقل البضائع الخطرة.** 22
- **المبحث الثالث: حالات الاعفاء المتعلقة بالبضاعة.** 23
- **المطلب الأول: الاعفاء بسبب عيب ذاتي في البضاعة.** 23
- **الفرع الأول: تعريف العيب الذاتي للبضاعة.** 23
- **الفرع الثاني: اثبات العيب الذاتي للبضاعة.** 24
- **المطلب الثاني: اعفاء الناقل بسبب عجز في الطريق.** 24
- **الفرع الأول: تعريف عجز الطريق.** 25
- **الفرع الثاني: عجز الطريق وتحفظات الناقل.** 25
- **ملخص الفصل.** 27
- **الفصل الثاني: الحالات الخاصة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية.**
- **المبحث الأول: حالات الاعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة.** 28
- **المطلب الأول: الاعفاء الناتج عن عيب خفي في السفينة.** 28
- **الفرع الأول: تعريف العيب الخفي.** 28
- **الفرع الثاني: اثبات العيب الخفي.** 29
- **المطلب الثاني: الاعفاء الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.** 29
- **الفرع الأول: مفهوم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.** 30
- **الفرع الثاني: مضمون الهمة المطلوب بذلها من الناقل.** 31
- **المبحث الثاني: الاعفاء بسبب الأخطاء الملاحية والأخطاء الادارية.** 32
- **المطلب الأول: أصل الخطأ الملاحي.** 33
- **الفرع الأول: تعريف الخطأ الملاحي.** 33
- **الفرع الثاني: اثبات الخطأ الملاحي.** 33
- **المطلب الثاني: الأخطاء في إدارة السفينة.** 34
- **الفرع الأول: مفهوم الخطأ في إدارة السفينة.** 35

- الفرع الثاني: تطبيقات قضائية للخطأ في إدارة السفينة 35
- المبحث الثالث: الاعفاء الناتج عن الأسباب المتعلقة بأعمال الناقل..... 36
- المطلب الأول: انقاذ الأشخاص او الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك 36
- الفرع الأول: الشروط الواجب توافرها لإعفاء الناقل 37
- الفرع الثاني: التمييز بين انقاذ الأرواح وانقاذ الأموال 38
- المطلب الثاني: التغيير المعقول في الطريق 39
- الفرع الأول: مفهوم التغيير المعقول للطريق..... 39
- الفرع الثاني: حالات تغيير الطريق (الانحراف) الأخرى 40
- ملخص الفصل 41
- خاتمة..... 43
- قائمة المراجع 46
- ملخص البحث باللغة العربية
- الفهرس

أولاً: المصادر العربية

أ. النصوص القانونية

1. النصوص التشريعية

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.
2. الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري.

2. النصوص التنظيمية

1. مرسوم تنفيذي رقم 90-79 مؤرخ في فبراير 1990، يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية عدد 10، الصادر بتاريخ 1990/3/7.

ب. الكتب

1. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999.
2. أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 1998.
3. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2005.
4. أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار قنديل للنشر والتوزيع-عمان سوق البتراء عمارة لحجيري، عمان-الأردن، سنة 2009.

5. وهيب الاسير، القانون البحري (السفينة، اشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب طرابلس- لبنان، 2008.
6. لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الثانية، 1998.
7. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.
8. جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1987.
9. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، دار الجامعية للنشر، بيروت، (دون التاريخ).
10. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (ابحار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والإرشاد).

ج. الرسائل والمذكرات

ج1. أطروحات الدكتوراه

1. بودليو سليم، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، قانون خاص، جامعة باجي مختار، عنابة، 2010.
2. بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري -تيزي وزو-، جويلية 2021.

ج2. مذكرات الماجستير

1. حفيري نسيمة امال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، 2010-2011.

ج3. مذكرات الماستر

1. بوعافية أشرف وشنوف عبد الغاني، الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل البحري في التشريع الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، جويلية، 2021.

د. المقالات

1. عمار فيصل، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر قانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2008.

2. خلادي ايمان ويسعيد مراد، مدى اعتبار جائحة كورونا قوة إبراء الناقل البحري من المسؤولية، حوليات جامعة الجزائر 1، جامعة ابوبكر بلقايد-تلمسان (الجزائر)، المجلد رقم 34، 2020.

3. أحمد أسماء راشد، أسباب اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الاماراتي وقواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 2، 2019.

4. فياض القضاة، أحكام مسؤولية الناقل البحري -دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ-، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، العدد 01، المجلد 26، 1999.

5. دالع سعيد، "العيب لذاتي للبضاعة وعجز الطريق سببين قانونيين لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

ه. المواقع الالكترونية:

<https://nrme.net/detail1300760123.html>

ثانياً: الاتفاقيات

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المتضمنة لقواعد هامبورغ لسنة 1978.
- اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببولص الشحن وبروتوكولاتها لسنة 1924.

ثالثاً: المراجع الأجنبية

1- René RODIERE. Traité Général De Droit De Maritime Affrètements et Transport Tome 2. Les contrats de Transports de Marchandises.
.Paris. Librairie Dalloz. 1968

2- -V-M -De JUGLART ET P.DE LA PARADELLE-
PAR.CHAIBAN. N.388 ET 352 .

الملخص:

نص المشرع الجزائري على حالات اعضاء الناقل البحري من المسؤولية في المادة 803 من القانون البحري الجزائري حيث تقسم هذه الحالات الى قسمين هناك حالات عامة أي خارجة عن إرادة الناقل و تدرج ضمن الحالات اللإرادية باعتبارها حالات واضحة أي لا يتطلب من الناقل اثبات و يعفى فيها و تتضمن هذه الحالات : القوة القاهرة و التي تعتبر شاملة للحالات الخارجة عن إرادة الناقل أي لا يستطيع السيطرة عليها كما أن هناك أخطاء صادرة عن الشاحن و هو المسؤول الأول و الملزم بمراقبتها أي لا دخل للناقل فيها مثل: تقديم بيانات او معلومات غير صحيحة عن البضاعة، وجود عيب ذاتي في البضاعة وعدم تغليف او تعليم البضاعة بصفة جيدة أي عدم تحمل الرحلة، إضافة الى ذلك عجز في الطريق. و القسم الثاني من هذه الحالات هو الحالات الخاصة التي يعفى فيها الناقل باتفاق أي يساهم في اعضاء نفسه فهي إعفاءات متصلة بالناقل و التي تتضمن الاعفاء لأسباب متعلقة بالسفينة كالعيب الخفي الذي يجهله الناقل و يصعب عليه اكتشافه بالعين المجردة و عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية رغم بذل الناقل العناية المطلوبة، الاعفاء بسبب الأخطاء الملاحية و الأخطاء في إدارة السفينة و التي تتضمن الخطأ الملاحي و التمييز بين الخطأ الملاحي و التجاري لان الخطأ التجاري لا يعد سببا للإعفاء اما الأخطاء في إدارة السفينة فهي الأخطاء المرتبطة بالعمل في إدارة السفينة، كما ان هناك اعضاء يدرج ضمن الاعفاء لأسباب متعلقة بالناقل و التي تتضمن انفاذ حياة الأشخاص او الأموال او المحاولة في ذلك او تغيير المسار.

The Algerian legislator stipulates cases of exempting the shipping carrier from liability in Article 803 of the Algerian Maritime Law, where these cases are divided into two parts. These cases: force majeure, which is considered comprehensive for cases beyond the carrier's control, i.e. he cannot control them, and there are errors issued by the shipper, who is the first responsible and obligated to monitor them, i.e. the carrier has nothing to do with them, such as: providing incorrect data or information about the goods, the presence of Self-defect in the goods and lack of packing or marking the goods well, i.e. not bearing the trip, in addition to that, a deficit on the way.

The second section of these cases is the special cases in which the carrier is exempted by agreement, i.e. contributes to exempting himself. They are exemptions related to the carrier, which include the exemption for reasons related to the ship, such as a hidden defect that the carrier is ignorant of and difficult for him to discover with the naked eye and the ship's unsuitability for sea navigation despite the carrier's efforts Required care, exemption due to navigational errors and errors in the management of the ship, which includes navigational error and the distinction between navigational and commercial error because commercial error is not a reason for exemption. Errors in ship management are errors related to work in managing the ship, and there is an exemption included within Exemption for reasons related to the carrier, which include saving lives or money, or attempting to do so, or changing course.