

مجلة العلوم القانونية والاجتماعية

Journal of legal and social studies

Issn: 2507-7333

Eissn: 2676-1742

أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

وفق القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية

Reasons for exemption of the carrier the maritime carrier of goods from liability
under Algerian maritime law and international conventions.

لعوج أرزقي*

كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس، (الجزائر)، a.laouedj@univ-boumerdes.dz ،
مخبر الأليات القانونية للتنمية المستدامة.

تاريخ النشر: 2022/12/01

تاريخ القبول: 2022/10/15

تاريخ ارسال المقال: 2022/09/10

* المؤلف المرسل

الملخص:

يلتزم الناقل البحري للبضائع بموجب عقد النقل البحري للبضائع بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، و يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، و لحماية الناقل البحري أقرّ المشرع الجزائري، على غرار المعاهدات الدولية، أسباب أو حالات إعفاء من المسؤولية لفائدته، و التي يمكن أن تكون لصالحه على حساب الشاحن، و هناك أسباب عامة للإعفاء لا تتعلق بإستغلال السفينة مصدرها القواعد العامة في القانون المدني، و هناك أسباب إعفاء خاصة ترتبط بإستغلال السفينة و التي ينظمها القانون البحري.

الكلمات المفتاحية: الناقل البحري للبضائع؛ الشاحن؛ أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

Abstract :

The maritime carrier of goods must deliver the goods to the consignee or his legal representative, the maritime carrier is liable for losses or damages caused to the goods from the time they are assigned to it until they are delivered to consignee or his legal representative. In order to protect the maritime carrier, the Algerian legislature, and like international conventions, has approved reasons or situations of exemption from liability for the benefit of the maritime carrier, which may be to the detriment of the shipper, so there are reasons for exemption that are not related to the exploitation of the ship and are based on general rules of civil law, and there are special reasons for exemption associated with the exploitation of the ship, which are regulated by maritime law.

Keywords: The maritime carrier of goods؛ the shipper؛ reasons of exemption from liability for the benefit of the maritime carrier.

مقدمة:

يكون الناقل البحري مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، و الأصل، أن تخضع مسؤولية الناقل البحري لأحكام القواعد العامة في المسؤولية العقدية، لكن، مخالفة لذلك، كان الناقلون، يضعون في عقود النقل البحري شروط لإعفائهم من المسؤولية إتجاه الشاحنين، ثم أبرمت معاهدة بروكسل سنة 1924 بتقنين إعفاءات للناقل البحري من المسؤولية للإفلات من المسؤولية المفترضة¹، ثم تلتها إتفاقية هامبورغ سنة 1978، ثم قواعد روتردام سنة 2008.

كمبدأ عام، يقع باطلاً إشتراط الناقل في عقد النقل البحري إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها، إلا أنه يحق له إشتراط إعفائه من المسؤولية من إستلامه البضاعة إلى حين تحميلها على متن السفينة و حتى نهاية تفريغها إلى غاية تسليمها.²

و يعتبر إلزام الناقل البحري إلزام بتحقيق نتيجة، فيكون مسؤولاً عن عدم تسليم البضاعة لأصحابها لهلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، و يبرأ من هذه المسؤولية إذا أثبت أنّ الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، لكن القوانين الوطنية و الإتفاقيات الدولية أجازت للناقل البحري التمسك بأسباب إعفاء من المسؤولية التي نصّ عليها القانون³، و يحتل موضوع أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية أهمية خاصة في النظام القانوني لمسؤوليته بالنظر للأثار القانونية الهامة المترتبة عليه من حيث قدرة الناقل البحري على الإفلات من المسؤولية الملقاة على عاتقه.⁴

يظهر من القانون البحري الجزائري و إتفاقية بروكسل إتفاقية هامبورغ و قواعد روتردام⁵ وجود نوعين من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية، فهناك أسباب إعفاء عامة مصدرها القواعد العامة واردة في القانون المدني، و هناك أسباب إعفاء خاصة تستمد خصوصيتها من أحكام القانون البحري و طبيعة عقد النقل البحري.

و الهدف الأساسي من هذا البحث هو محاولة تحليل أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، لمعرفة مدى فائدتها لكل من الناقل البحري و الشاحن.

بالتالي، فالإشكالية الجديدة بالبحث تتعلق بمدى فعالية أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية ؟

للإجابة على هذه الإشكالية، إعتدنا على المنهج التحليلي الوصفي و كذا المنهج المقارن، و تمّ تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين، المبحث الأول، خاص بالأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية، و المبحث الثاني، خاص بالأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية.

المبحث الأول: الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية.

لا تتعلق أسباب الإعفاء العامة من المسؤولية بإستغلال السفينة⁶، و الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية⁷ هي عموما ذاتها الأسباب التي تدفع بها المسؤولية المدنية، فتقطع علاقة السببية بين الخطأ و الضرر، بإثبات الناقل أنّ الضرر نشأ عن سبب أجنبي عنه، و يمكن تقسيم أسباب الإعفاء العامة لدفع المسؤولية إلى ثلاثة أنواع : القوة القاهرة، خطأ الشاحن، و العيب الذاتي في البضاعة⁸.

المطلب الأول: القوة القاهرة.

تعني القوة القاهرة⁹ المدين من مسؤوليته، و تحدث القوة القاهرة بعد العقد، و تتمثل في كل حادث لا يمكن توقعه و لا دفعه و لا يد للمدين فيه¹⁰ على نحو يصبح معه تنفيذ الناقل لإلتزامه مستحيلا إستحالة مطلقة، كهبوب العواصف غير العادية و السيول¹¹ و هياج البحر هياجا غير عادي، و أعمال الحرب المفاجئة و الفتن و الثورات، و الحصار البحري على ميناء الوصول¹² و لا يعد قوة القاهرة، الظواهر الطبيعية التي تحدث بإنتظام و التي يمكن للناقل توقعها، كالمسؤولية الناتجة عن التأخير الناشئ من جراء تجمد الميناء، إذا كان التجمد يقع وتيرة واحدة في موسم معين¹³.

نصت إتفاقية بروكسل على هذا الإعفاء بتعداد الحالات التي تعد قوة القاهرة كالقضاء و القدر و الحروب و غيرها، بخلاف إتفاقية هامبورغ و المشرع الجزائري، اللذان لم يقدموا تعدادا للحوادث التي تعد قوة القاهرة، و نصّ المشرع الجزائري على الإعفاء بسبب القوة القاهرة بموجب المادة 803/هـ قانون بحري، و قنن المشرع الجزائري حالات خارج القوة القاهرة رغم أنها مجرد تطبيق لها¹⁴، إذا أثبت الناقل فجائية الحادث و إستحالة توقعه أو دفعه، كالحريق و مخاطر البحر و غيرها¹⁵، و نتطرق لهذه الحالات فيما يلي :

الفرع الأول: القضاء و القدر.

لم ينص المشرع الجزائري في المادة 803 قانون بحري، على هذه الحالة، لكن يمكن ضمها ضمن حالة القوة القاهرة كالزلازل و الصواعق، التي يستحيل على الناقل البحري التنبؤ بحدوثها أو مقاومتها، فتقدير الطابع الإستثنائي للعاصفة يختلف من مكان لآخر¹⁶، و من وسائل الإثبات : سجلات الطقس، صور من التوقعات الجوية المعتمدة لدى السفينة، و كافة السجلات الملاحية التي تبين مسار الرحلة و سرعة السفينة و رد فعل الربان لسوء الأحوال الجوية، أما معاهدة بروكسل لسنة 1924 و قواعد روتردام فقد إعتبرتها إحدى الحالات العامة للإعفاء التي يجوز للناقل البحري التمسك بها لنفي مسؤوليته¹⁷.

الفرع الثاني: مخاطر البحر.¹⁸

يمكن للناقل دفع مسؤوليته بإثبات أنّ الضرر سببه مخاطر البحر (أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة)¹⁹.

يمكن القول أنّ المشرع الجزائري إعتبر أنّ مخاطر البحر كقوة القاهرة يستحيل على الناقل البحري التنبؤ بحدوثها أو مقاومتها، و يقر الإجتهااد القضائي الجزائري بأنه يمكن إعتبار حالة أخطار و حوادث البحر من الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري إذا أثبت هذا الأخير أنّ الضرر لم يكن من الممكن توقعه أو تفاديه.²⁰

الفرع الثالث : حوادث الحرب و الإعتداءات و الإضطرابات الداخلية و الخارجية.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إن أثبت أنّ الضرر الذي لحق المدعى يرجع إلى إعتداء أو إضطراب داخلي أو خارجي وفقا إتفاقية بروكسل و قواعد روتردام،²¹ و لم يورد المشرع الجزائري حوادث الحرب و الإعتداءات و الإضطرابات الداخلية و الخارجية كسبب لدفع مسؤولية الناقل، فيكون قد إعتبرها من الأفعال التي لا ترجع لحادث ينسب للناقل.²²

الفرع الرابع : الأوامر الإدارية و الأحكام القضائية.

لما كانت السفينة تشكل أحد العناصر المادية المكونة للذمة المالية للشخص الطبيعي أو الإعتباري التي يمكن حجزها، ظهرت الحاجة لإعتبار كل عمل صدر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد من ضمن أسباب الإعفاء من المسؤولية²³، شرط أن لا يكون ذلك بسبب خطئه²⁴، و أوردت الحجز كمثال لحالات الإعفاء.²⁵ لكن، يلاحظ بأنّ هذه الحالة من الإعفاء، تخدم الناقل أكثر من الشاحن، لأنّ الناقل قد يكون على علم بالقوانين الخاصة بالأوامر الإدارية و الأحكام القضائية التي ستتخذ ضده و أعاققت تنفيذ إلتزامه بشأن البضاعة المنقولة، و مع ذلك لم يحتاط لذلك.²⁶

الفرع الخامس : إضراب العمال.

قد تقرّر المحاكم إعفاء الناقل البحري من مسؤوليته عن الضرر بسبب إضراب العمال كالبحارة و عمال الشحن و التفريغ²⁷، و لكن في حالة ما إذا أدى مثلا إخلال الناقل بواجبه بالعناية بالبضاعة بتهويتها إلى تعفنها، فليس له التمسك بوجود إضراب إتحاد البحارة في ميناء الوصول لدفع مسؤوليته، و يذهب القضاء و الفقه إلى إعتبار الإضراب حالة من حالات القوة القاهرة، و هو ما أخذت به أغلب التشريعات²⁸

الفرع السادس : الحريق.

إعتبرت قواعد روتردام و معاهدة بروكسل²⁹ الحريق الذي ينشب في السفينة ضمن القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية، أما إتفاقية هامبورغ و المشرع الجزائري، فقد تعرضا لحالة الحريق بنص خاص³⁰، فلا يكون خطأ الناقل البحري مفترضا في حالة الحريق و إنما يتعين على المضرور إثبات إرتكاب الناقل أو تابعيه أو وكلائه خطأ أو إهمال أدى إلى نشوب حريق، و هو ما يوفر للناقل حماية أكبر و قد يجعله بمعزل عن المسؤولية، خاصة مع صعوبة إثبات المدعي لخطأ الناقل، الذي قد يستفيد من إهماله أو حتى أفعاله العمدية في إحداث الحريق، دون أن تقوم مسؤوليته.

يلاحظ أنّ قواعد روتردام تلزم الناقل إثبات أنّ الحريق على السفينة هو الذي أسهم في هلاك البضاعة لإعفائه من المسؤولية،³¹ دون إثبات مصدر الحريق³² و الذي قد يكون مصدره خطأ ملاحي في السفينة، فيتحمّل الشاحن إثبات الخطأ الملاحي للسفينة.³³

الفرع السابع : أخطاء الغير.

يقع على عاتق الناقل إثبات أنّ الضرر ليس نتيجة لخطأ ارتكبه هو أو أحد الأشخاص الذي يسأل عنهم، فلا يثبت خطأ الغير.³⁴

المطلب الثاني: خطأ الشاحن (المرسل).

يمكن أن يعفى الناقل من المسؤولية بسبب خطأ الشاحن أو سبب آخر مرتبط بعمليات متعلقة بالبضاعة يقوم بها أو بإلتزاماته المقررة بموجب عقد النقل.

الفرع الأول: فعل أو إمتناع الشاحن.

لا تنعقد مسؤولية الناقل البحري إن وقع الضرر بفعل الشاحن، كإختياره سفينة أو حاوية مع علمه بعدم ملاءمتها لطبيعة البضاعة المنقولة، كأن يتحتم نقل البضاعة في مكان بارد فيختار الشاحن سفينة ليس بها غرف تبريد لتقليل أجرة النقل،³⁵ و شملت قواعد روتردام النص على أخطاء الشاحن و تابعيه أو وكلائه، و كذا الشاحن المستندي³⁶ و الطرف المسيطر³⁷ و تابعي كل منهم.³⁸

الفرع الثاني: عدم كفاية أو سوء حالة التغليف أو العلامة المميزة.

تعد هذه الحالة من أسباب إعفاء الناقل من مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة³⁹، كأن تضيع البضاعة المشحونة أو تختلط مع بضاعة أخرى أو يتم تسليمها لمن لا حق له فيها -أو غيرها من صور الضرر- بسبب عدم وضوح أو كفاية العلامات.

و يعتبر تقدير كفاية التغليف من عدمه من مسائل الواقع التي تستخلصها محكمة الموضوع، بحسب نوع البضاعة و العرف التجاري السائد و ظروف الرحلة البحرية، و يتم التمييز لتحديد المسؤولية لعدم كفاية تغليف البضاعة عند النقل بالحاويات، بين ما إذا كان الناقل هو من قام بالتعبئة أو الشاحن الذي قام برصها في الحاوية.

الفرع الثالث: أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها.

يحق للناقل دفع مسؤوليته إذا أثبت أنّ الضرر اللاحق بالبضاعة ناتج عن خطأ الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثليه و ذلك تطبيقاً للقواعد العامة في عدم مسؤولية الشخص عن الضرر الناشئ عن خطأ المضرور⁴⁰، و يتلخص خطأ الشاحن، عادة، في عدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تعبئتها⁴¹، و إذا كانت الأخطاء ظاهرة، فإنّ الناقل يسجلها في سند الشحن، لكن إنعدام التحفظات لا يمنعه من إثبات أنّ خطأ الشاحن هو السبب في حدوث الضرر بالبضاعة،⁴² و لذلك يجب على الشاحن تقديم بيانات صحيحة عن قيمة أو طبيعة البضاعة، و أي إخلال عمدي بهذين الإلتزامين قد يعفي الناقل البحري من مسؤوليته.⁴³

و يمكن للناقل دفع مسؤوليته بإثبات تحقق الضرر بفعل قيام الشاحن أو المرسل إليه بأعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو ترتيبها أو تفريغها لوجود إتفاق مكتوب على ذلك،⁴⁴ و يمكن إستنتاج ذات الإعفاء في المعاهدات

الأخرى لما تقرر من إعفاء الناقل لوقوع الضرر نتيجة "لفعل أو إمتناع الشاحن"⁴⁵، فيعتبر خطأ الشاحن حادث أجنبي بالنسبة للناقل، كأن يرتكب الشاحن خطأ بالشحن "في طقس ممطر"⁴⁶،

و الأصل أنه يجب على الناقل أو الرابح التحقق من صحة بيانات الشاحن الخاصة بالبضائع، و لا يجوز له إدراج أي تحفظ في وثيقة الشحن إلا في حالتين⁴⁷ :

الحالة الأولى، أن يكون لدى الناقل سبب جدي للشك في صحة بيانات الشاحن، كأن يضع الشاحن على الرصيف كمية ضئيلة من البضائع و يقدم بيانا بشحن كمية كبيرة.

الحالة الثانية، ألا تتوافر لدى الناقل الوسائل العادية للتحقق من بيانات الشاحن، كأن يقدم الشاحن البضاعة قبل سفر السفينة بمدة وجيزة (قصيرة) و لا يوجد في الميناء الوسائل التي تمكن الناقل من وزن البضاعة، أو تقدم البضاعة في حاوية مشمعة.⁴⁸

لكن، متى أثبت الشاحن أنّ الهلاك أو التلف سببه خطأ الناقل أو خطأ تابعيه البحريين، كان الناقل مسؤولاً.⁴⁹

المطلب الثالث : عجز البضاعة أو عيب ذاتي في البضاعة.

يمكن أن تتعرض البضاعة إلى نقص عند نقلها بحرا، عددا أو وزنا، فدرجت الإتفاقيات الدولية إلى إعفاء الناقل عما يصيب البضاعة من ضرر إن كان يرجع إلى عيوب ذاتية في البضاعة⁵⁰، و شرط أن يلتزم بالمحافظة على البضاعة المنقولة.

و ما يصيب البضاعة من عجز يرقى لأن يدخل ضمن أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية بتصور بأن يكون عيبا ذاتيا أو خفيا في البضاعة أو عجز الطريق.

الفرع الأول : عيب البضاعة الذاتي و الخفي.

العيب الذاتي في البضاعة هو ذلك العيب الذي ينشأ نتيجة عن "عيب متأصل بالبضاعة"، و علة إعفاء الناقل هو أنّ العيب الذاتي يرجع إلى أسباب خارجة عن إرادة الناقل، كنقص وزن الطحين لإنكماشه و تآكل بعض المعادن بمرور الزمن⁵¹، و لما كان العيب المتعلق بطبيعة البضاعة غير ظاهر، فلا يمكن أن يدرج الناقل بشأنها أي تحفظ في سند الشحن، بل تكتشف هذه العيوب عند وصول البضاعة، فيحق للناقل إثبات العيب الذاتي للبضاعة. و يجب التفريق بين العيب الخفي و العيب الذاتي، فالعيب الخفي هو عيب يصيب البضاعة عند تسليمها و لا يمكن إكتشافه بالفحص العادي و يؤدي وجود ذلك العيب إلى عدم تمكن الناقل من تسليمها بالحالة الموصوفة في سند الشحن، كإنتشار الفطريات في الخشب لعدم قيام الشاحن بعملية التنشيف، إذ أنّ الفحص الإعتيادي للشحنة لا يمكن الناقل من معرفة وجود تلك الفطريات.⁵²

يمكن ردّ الأضرار الناجمة عن العيب الذاتي في البضاعة إلى عيب خاص بالبضاعة ذاتها و إلى عيب خارج عنها، فمثال الأولى مرض الحيوانات الحية أو تلف الفاكهة، و يتوقف هذا العيب على نوعية البضاعة، أما مثال الحالة الثانية فيظهر في الضرر الحاصل للبضاعة بسبب عدم التغليف أو عدم كفايته أو رداءته.⁵³

الفرع الثاني : عجز الطريق.

يعفى الناقل من المسؤولية إن أثبت للمحكمة أن الضرر يدخل ضمن عجز الطريق⁵⁴، و يقصد بعجز الطريق كل نقص يلحق البضاعة بسبب طبيعتها تأثرا بظروف نقلها، كتعفن الفاكهة، و تبخر السوائل، و علة إعفاء الناقل هنا تسامح العرف البحري فيما يتعلق بعجز الطريق شرط بذل الناقل العناية، و يجب على الناقل إثبات ما تقضي به العادات التجارية في ميناء الوصول فيما يتعلق بعجز الطريق، و تعد شهادات غرف التجارة و الأحكام القضائية أحد سبل الإثبات، و تقرر غالبا محكمة الموضوع إحالة الدعوى لخبير في الشؤون البحرية ليقدر نسبة العجز المسموح بها.⁵⁵

المبحث الثاني : الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية.

ترتبط الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية بإستغلال السفينة بإعتبارها الأداة التي تنفذ بها الملاحة البحرية و الوسيلة التي تنقل بها البضاعة من مكان الشحن إلى مكان الوصول،⁵⁶ و تتعرض الملاحة البحرية لعدة مخاطر، و لحماية الناقل البحري، أقرت التشريعات البحرية أسباب خاصة للإعفاء من المسؤولية للناقل البحري، و هي تشمل عدم صلاحية السفينة للملاحة، الأخطاء الملاحية و الإدارية، أعمال المساعدة و الإنقاذ و حماية البيئة، و أفعال الناقل المرتبطة بالبضائع الخطرة و التضحيات المعقولة.

المطلب الأول : عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية.

و تشمل عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، العناية اللازمة للناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة و العيب الخفي للسفينة.

الفرع الأول: العناية اللازمة للناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة.

يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة، بالعناية اللازمة، بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية و تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب، و تنظيف و ترتيب و وضع كل أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضاعة و جعلها بحالة جيدة لإستقبالها و نقلها و حفظها⁵⁷، فإذا أثبت الناقل هذا الإلتزام فإنه يعفى من المسؤولية عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة التي توجد بعد ذلك⁵⁸، و يثبت ذلك بكافة طرق الإثبات كشهادات السلطات الإدارية و هيئات التفتيش التي تقدمها له بعد الفحص و التحقيق في صلاحية السفينة للملاحة البحرية.⁵⁹

ألزمت قواعد روتردام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة البحرية و أثنائها و حتى نهايتها⁶⁰، و إستبعدت المادة 2/17 قواعد روتردام الإعفاء من المسؤولية بسبب إغفال أو أخطاء أي طرف منفذ الرابان أو طاقمها أو موظفي الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص يؤدي واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل.⁶¹

لكن يلاحظ بأنّ الحالات المعفية من المسؤولية فيها إشكال و غموض، فمثلا فيما يخص حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة ذاتها، و في حالة وجود ضرر (هلاك أو تأخر في التسليم معتبر لتوقف الرحلة) بسبب عدم الصلاحية الملاحية للسفينة، فيكون الناقل هنا مسؤول بقوة القانون، لكن بالمقابل، نجد أنه يحق له التمسك بالحالات الأخرى المعفية من المسؤولية⁶²، بإثباته وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة؟ فالمفروض أن يحافظ الناقل على صلاحية السفينة للملاحة إلى غاية تنفيذ كل إلتزاماته⁶³، و هو الأمر الذي أخذت به المحكمة التجارية لمارسييليا

التي إعتبرت الناقل مسؤولاً، لأن الربان بعلمه بأنّ الأنابيب قد أصلحت كان يتحتم عليه عند الوصول إعادة مراجعة الإصلاح.⁶⁴

كما يلاحظ أنه إذا لم يفلح الناقل من الإفلات من المسؤولية بموجب أسباب الإعفاء من المسؤولية، فإنه سيجد ذلك بإعمال قرينة الخطأ في المسؤولية بإثبات أنّ سبب الهلاك أو التلف أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو وكلاؤه أو تابعوه.⁶⁵

الفرع الثاني: العيب الخفي للسفينة.

يعتبر عيباً ذاتياً في السفينة كل عيب في بناء السفينة أو في أحد أجزائها أو في أجهزتها أو ملحقاتها، و عدم كفاية التجهيز أو عدم القيام بالإصلاحات،⁶⁶ و يعفى الناقل البحري وفق التشريع الجزائري و معاهدة بروكسل و قواعد روتردام⁶⁷ من المسؤولية عن العيوب الخفية التي لا تكتشفها البقطة المعقولة.

و يلاحظ أنّ هذه الحالة تتعارض مع إلزام الناقل بتهيئة سفينة صالحة للملاحة، لأنّ هذا الإلزام يفرض على الناقل تفادي أي عيب فيها، و إذا وجد هذا العيب و كان سبباً في هلاك البضاعة أو تلفها، فإنه يكون من العدل أن يتحمل الناقل الأضرار.⁶⁸

المطلب الثاني : الأخطاء الملاحية و الإدارية.

يعد هذا السبب تقنين لما كان يعمل به من تضمين سندات الشحن شرط الإهمال، و الذي يعفى بموجبه الناقل البحري من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية⁶⁹ أثناء الرحلة البحرية⁷⁰، و نصّ المشرع الجزائري و معاهدة بروكسل على هذا الإعفاء،⁷¹ و بالنص عليه خرج شرط الإهمال من النطاق التعاقدية، و أصبح سبباً قانونياً لإعفاء الناقل من المسؤولية،⁷² خروجاً عن الأصل العام الذي يقرر أنّ المتبوع مسؤول عن أعمال تابعه⁷³.

إنّ الخطأ الملاحي هو خطأ فني يتصل بملاحة و قيادة و إدارة السفينة⁷⁴ كالقيام بمنورة أدت إلى التصادم أو الإبحار رغم سوء الأحوال مما أدى إلى تصادم أو جنوح أو دخول الماء⁷⁵ و هو يتحقق إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة سببه قائد السفينة أو الربان أو أحد رجال البحر أو أحد تابعي الناقل⁷⁶، و لكن إذا تصرف هؤلاء الأشخاص تحت أوامره فيكون هذا الأخير هو المسؤول⁷⁷.

أما الخطأ التجاري و الذي يتحمل الناقل، فهو يتعلق بتسيير و إدارة السفينة بشأن البضاعة أو آلات و معدات السفينة المعدة و المجهزة للمحافظة على البضاعة،⁷⁸ أثناء الرحلة البحرية و عند تسليمها في ميناء الوصول،⁷⁹ كالخطأ في شحن البضاعة أو رصها أو حفظها أو تفريغها أو تسليمها.⁸⁰

يرر البعض إعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية لكونه لا يتدخل في ملاحة السفينة و سيرها، بما للربان من سلطة التصرف و قيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة و حسب القواعد و الأعراف البحرية الدولية المعمول بها.⁸¹

المطلب الثالث : أعمال المساعدة و الإنقاذ و حماية البيئة.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية، فلا يسأل عن الضرر الذي يصيب البضاعة إذا تبين أنّ تلف البضاعة كان بسبب قيامه بواجب قانوني، واجب المساعدة و الإنقاذ⁸²، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو

المحاولة في ذلك⁸³، و تتميز قواعد روتردام و إتفاقية هامبورغ بين إنقاذ الأرواح و الممتلكات،⁸⁴ كون الربان يلتزم قانونا بإنقاذ الأرواح و يسأل جنائيا في حالة الإمتناع، أما إنقاذ الأموال فهي مسألة إختيارية،⁸⁵ كما قيدت حق الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية لإنقاذ الأموال بأن يكون التدبير الذي يتخذه معقولا.⁸⁶

كما يعد الإنحراف عن الطريق المرسوم للسفينة لأجل المساعدة في حد ذاته من أعمال المساعدة طبقا لأحكام المادة 775 فقرة 2 لقانون بحري جزائري.⁸⁷

لكن، يمكن لأصحاب الحقوق على البضاعة إثارة مسؤولية الناقل البحري، بإثبات خطئه الملاحي، لكن، عمليا، يلاحظ بأن إثبات ذلك أمر عسير، لكونهم لم يشاركوا في الرحلة البحرية، فالأفعال المطالبين بإثباتها خارجة عن نطاقهم و علمهم.

و فيما يخص حماية البيئة، فقد أعفت المادة 3/17(ن) من قواعد روتردام الناقل البحري من مسؤوليته التي تنشأ عما يبذله من "تدابير معقولة لتفادي أو محاولة تفادي الأضرار بالبيئة" من خلال مشاركته بأعمال تقي من التلوث البيئي، كإنتشال حاويات تحتوي على مواد مضرّة بالبيئة من البحر بعد إنجرفها عن ظهر ناقلة بحرية.

بالتالي، يعفي الناقل من مسؤوليته إذا بذل تدابير معقولة قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة حتى بدء الرحلة البحرية و أثنائها و بعد تفريغ البضاعة من السفينة لتجنب الإضرار بالبيئة و لو أحدثت تلك الأضرار ضررا بالبضاعة أو تأخر في تسليمها.⁸⁸

يلاحظ كذلك، أنّ هذه الحالة من الإعفاء قد تخدم الناقل، فبإمكان الناقل أو تابعيه إخفاء عدم الحيلة و العناية اللازمة الخاصة بعدم الصلاحية الملاحية للسفينة.⁸⁹

المطلب الرابع : أفعال الناقل المرتبطة بالبضائع الخطرة و التضحيات المعقولة.

يحق للناقل الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية بإتخاذ التدابير المعقولة فيما يتعلق بالبضائع الخطرة أو التي تختمل أن تصبح خطرة أثناء فترة مسؤولية الناقل، كما يحق للناقل القيام بالتضحيات العامة المعقولة⁹⁰ التي تدخل في باب الخسائر المشتركة.

الفرع الأول: البضائع الخطرة.

أعفى المشرع الجزائري و إتفاقية بروكسل و إتفاقية هامبورغ الناقل من المسؤولية عما يلحق البضاعة الخطرة فعلا التي تهدد سلامة السفينة أو سلامة البضائع الأخرى، بينما أعفت المادة 3/17(ن) من قواعد روتردام الناقل حتى عن البضائع التي يحتمل أن تشكل خطورة.

الفرع الثاني: التضحيات المعقولة.

ترمي التضحية المعقولة إلى الحفاظ على السلامة العامة للشحنة و السفينة، أو حماية أرواح البشر أو الممتلكات المعرضة للخطر، فيعفى الناقل حين يضحي ببضائع في عرض البحر في الحدود المعقولة للحفاظ على السلامة العامة أو لمنع خطر عن أرواح البشر أو خطر مشترك للممتلكات الأخرى⁹¹، شرط عدم إرتكاب خطأ من جانبه أو من يسأل عن أخطائهم.

خاتمة:

يمكن تفسير و تعليل إصدار و تقنين حالات الإعفاء من المسؤولية بمحاولة محرري الإتفاقيات الدولية مساعدة الناقل البحري للبضائع، بإيجاد حل أو مخرج لنظام مسؤوليته القائم على أساس الخطأ أو الخطأ المفترض. و أهم ما يمكن ملاحظته على أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفق القانون البحري الجزائري و المعاهدات الدولية، أنه حتى و لو تمكن أصحاب الحقوق على البضاعة من إثبات الخطأ الملاحي للناقل، فإنّ الحالات الأخرى المعفية لمسؤوليته تظل متوفرة، فيمكن للناقل إثبات قيامه أو بالنسبة تابعيه أو وكلائه بالتزامه بالعناية اللازمة.

بالمقابل، يمكن لأصحاب الحقوق على البضاعة إثبات عكس ما يدعيه الناقل من إعفاءات، إذا أثبتوا بأنّ الضرر أو الهلاك أو التأخير سببه :

- إرتكاب الناقل، تابعيه أو وكلائه لخطأ أو تهاون أدى لحدوث الضرر، كإرتكاب الناقل، تابعيه أو وكلائه لخطأ أو تهاون في إتخاذ إجراءات منطقية لإطفاء الحريق، هذا من جهة، و من جهة ثانية، تفادي أو التقليل من الأضرار التي يمكن أن تلحق بالبضاعة.

- من أجل أعمال المساعدة و الإنقاذ في البحر، بإثبات أن الناقل، تابعيه أو وكلائه قد إتخذوا إجراءات غير ملائمة. لكن، عمليا، يلاحظ بأنّ إثبات أصحاب الحقوق لمثل هذه الأخطاء في حق الناقل ليس بالأمر اليسير، على إعتبار أنهم لم يشاركوا في الرحلة البحرية، فالأفعال المطالبين بإثباتها خارجة عن نطاقهم و علمهم، حتى و لو كان بإمكان، فيما يتعلق بخطر الحريق، إثبات الخطأ بالاستعانة بالخبرة أو التحقيق.⁹²

من جانب آخر، الإلتزام بالملاحة غير واضح و غير متفق على حدوده من طرف المحاكم، حيث أنّ إتجاه المحاكم مرتبط بالجانب التجاري للملاحة و هو محل و موضوع أحكام قضائية متعارضة، فتكييف الخطأ التجاري أو الإداري صعب تحديده من طرف المحاكم، فمثلا تحديد معالم مخاطر البحر غير متفق عليه من طرف المحاكم، ثم إنّ عبء إثبات الخطأ على الشاحن في حالة الحريق أمر صعب لعدم وجوده على متن السفينة، فالناقل معفي من المسؤولية إلا إذا أثبت الشاحن الخطأ الشخصي للناقل.

أما عن أهم التوصيات المنبثقة عن هذه الدراسة فهي كما يأتي :

أولا- توسيع نطاق إلتزام الناقل البحري فيما يخص إلتزامه بجعل السفينة صالحة للملاحة الوارد في المادة 770 قانون بحري جزائري ليصبح نصها كالآتي : " يكون الناقل ملتزما، قبل الرحلة البحرية و في بدايتها و أثنائها و إلى نهايتها، بما يأتي :

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب- تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب،

ج- تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لإستقبالها و نقلها و حفظها".

ثانيا- حذف الفقرة ب من المادة 803 قانون بحري جزائري و التي تتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل، بإعتبارهم تابعي الناقل. من جهة أخرى، من الأولى، عدم إعفاء الناقل عن الأخطاء الملاحية و الإدارية خاصة و أنه لا يتوافق مع واقع دولة الجزائر التي لا تتوافر على أسطور بحري متقدم في النقل البحري، و هي تعتبر دولة مستهلكة للنقل البحري. و كحل آخر، و إنصافا للشاحن و الناقل على حد سواء، يمكن الرجوع إلى تطبيق القواعد العامة، و التي كانت تحقق لهما العدالة، و الإستغناء عن الإستثناءات أو الإعفاءات المتعددة المذكورة في المادة 803 قانون بحري جزائري أو في المعاهدات الدولية - معاهدة بروكسل و إتفاقية هامبورغ و قواعد روتردام، و التي يمكن أن تغلط الشاحن أو القاضي، و أن يحترم الناقل إلتزاماته فقط، بالخصوص تسليم البضاعة إلى أصحابها و في المكان المتفق عليه على أحسن وجه.

الهوامش:

¹ - Rym BOUKHARI, Contrat de transport Maritime de la Marchandise Sous Connaissance-Contentieux France-Algérie, Thèse de Doctorat en Droit de l'Université Paris1 PANTHEON-SORBONNE, discipline Droit des Affaires, 26 Avril 2017, P. 205.

² - المواد 811 و 812 قانون بحري جزائري.

³ - مروة عوض الطراونة، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير في القانون قسم القانون الخاص جامعة مؤتة الأردن 2017، ص 71.

⁴ - مروة عوض الطراونة، المرجع السابق، ص 70.

⁵ - المادة 803 قانون بحري جزائري و المادة 4 إتفاقية بروكسل و المادة 1/5 إتفاقية هامبورغ و المادة 17 قواعد روتردام.

⁶ - جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية -دراسة مقارنة- أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الزائر بن يوسف بن خدة، السنة الجامعية 2007-2008، ص 74.

⁷ - نصّت أحكام المادة 48 قانون تجاري جزائري على هذه الأسباب العامة لإعفاء الناقل البري و هي حالة القوة القاهرة أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للناقل أو المرسل إليه.

⁸ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية مصر، 2007، ص 347.

⁹ - يرى عبد الرزاق أحمد السنهوري أنّ القوة القاهرة و الحادث المفاجئ تعبيران يكمل أحدهما الآخر، لتوافر خصيصة إستحالة الدفع في كلاهما، فالتمييز بين القوة القاهرة و الحادث الفجائي معدوم الفائدة عمليا.

- حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة الماجستير، قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق جامعة وهران، السنة الجامعية 2010-2011، ص 21.

¹⁰ - STEPHANIE MECHAUX et DENIS PHILIPPE, Section 4- La Force Majeure, Obli-Suppl. 1 (Janvier 2002), Philippe et Partners Download date 28/11/2020, PP. 81-82.

¹¹ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان الأردن، الطبعة 5، 2011، ص 135.

¹² - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 347.

¹³ - طالب حسن موسى، القانون البحري دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى/الإصدار الثاني- 2007، ص ص 148-149.

- 14 - دلال يزيد، محاضرات في قانون النقل، كلية الحقوق، جامعة أي بكر بلقايد تلمسان، 2020/2019، ص 85
- 15 - حيفري نسيمه أمال، المرجع السابق، ص 31.
- 16 - قرار الغرفة التجارية و البحرية رقم 153254 بتاريخ 1997/06/24، (ش.ج.ت.ن) ضد : (ش.ق.ت).
- 17 - المادة 2/4 (د) إتفاقية بروكسل و المادة 3/17 (أ) قواعد روتردام.
- 18 - يقصد بالمياه الأخرى الصالحة للملاحة المياه النهرية التي تسير فيها السفن البحرية.
- 19 - المادة 3/17 (ب) قواعد روتردام و المادة 2/4 (ج) إتفاقية بروكسل و المادة 803/د قانون بحري جزائري.
- 20 - القرار رقم 77660 الصادر بتاريخ 1991/05/19، المجلة القضائية رقم 193/3، ص 154.
- 21 - المادة 3/17 قواعد روتردام (ج) و المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل.
- 22 - المادة 803/ل قانون بحري جزائري.
- 23 - المادة 4 فقرة 2 (ز) و (ح) معاهدة بروكسل و المادة 17/د (د) 3 قواعد روتردام.
- 24 - المادة 803/ل قانون بحري جزائري و المادة 17/د (د) 3 قواعد روتردام.
- 25 - تقرر م 2/4 (ز) و (ح) من إتفاقية بروكسل بأن كل : " (ح) إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي... و (ط) قيود الحجر الصحي " يعتبر سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية.
- 26 - Hind Adil, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance un échec ? Thèse présentée à la faculté de droit en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit, Option droit des affaires, Université de Montréal, décembre 2009, p. 270 .
- 27 - المادة 3/17 (هـ) قواعد روتردام، المادة 2/4 (ي) إتفاقية بروكسل و المادة 803/و قانون بحري جزائري.
- 28 - حيفري نسيمه أمال، المرجع السابق، ص 51.
- 29 - المادة 2/4 معاهدة بروكسل 1924 و المادة 17/و (و) إتفاقية روتردام.
- 30 - المادة 5 فقرة (4) إتفاقية هامبورغ و المادة 803/و قانون بحري جزائري.
- 31 - م.م اخلاص لطيف محمد، مجلة لارك للفلسفة و اللسانيات و العلوم الإجتماعية جامعة واسط العراق، العدد 26، 2017، ص 11.
- 32 - المادة 5/17 (أ) قواعد روتردام.
- 33 - Hind Adil, Op.Cit, PP.268-269.
- 34 - المادة 2/4 (ف) من إتفاقية بروكسل و المادة 803/ل قانون بحري جزائري و المادة 2/17 قواعد روتردام.
- 35 - المادة 2/4 (ف) إتفاقية بروكسل و المادة 810 قانون بحري جزائري.
- 36 - يقصد بالشاحن المستندي كل شخص-غير الشاحن الذي أبرم العقد- يقبل بأن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.
- 37 - الطرف المسيطر هو الشخص الذي يمارس حق السيطرة بحق إصدار أو تعديل التعليمات المتعلقة بالبضاعة و الحق بتسليم البضاعة، و الحق بإستبدال المرسل إليه بأي شخص آخر، و الطرف المسيطر إما أن يكون الشاحن نفسه أو أي شخص آخر مسمى في عقد النقل (المواد 1/31 و 50 و 51 قواعد روتردام).
- 38 - أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص 16.
- 39 - المادة 803 فقرة ح قانون بحري جزائري المادة 03/17 (ك) و المادة 2/4 من إتفاقية بروكسل.
- 40 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان، الطبعة الأولى 2006، ص 268.

41 - إن مسألة تحديد خطأ الشاحن يتعلق بتقدير الوقائع، التجربة و العرف الجاري، فرفضت عدة أحكام قضائية إستبعاد مسؤولية الناقل لأضرار لحقت بالبضاعة بحجة عدم تعبئتها من قبل الشاحن، و ذلك لا يعني أنّ خطأ التعبئة لا يعد سببا للإعفاء، و لكن لكون أن عملية النقل للسلع في هذه الأحوال لا يعد خطأ الشاحن.

-René Rodière , Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 12^{ème} édition 1997, DALLOZ, France, P 354.

و في هذا السياق، أقر حكم قضائي فرنسي بأنه و على إعتبار أنّ الإثبات يقع على الناقل، و بالتالي يجب عليه إثبات ليس فقط عدم التعبئة و لكن أيضا إثبات أنّ هذا العيب هو السبب في حدوث الضرر، ففي هذا الفرض لم يكن نقص التعبئة سببا لحدوث الضرر.

-René Rodière, Emmanuel du Pontavice, Op.Cit, Marge 2. P 354.

42 - René Rodière, Emmanuel du Pontavice, Op.Cit, PP. 353-354.

43 - المادة 810 قانون بحري جزائري و المادة 5 فقرة 8 من معاهدة بروكسل لسنة 1924.

44 - المادة 3/17 (ط) من قواعد روتردام.

45 - أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص ص 19-20

46 - و لكن إذا تمّ قبول عملية الشحن هاته "في طقس ممطر" بدون قيام الناقل بإجراء تحفظات، فإنّ هذا الأخير يبقى مسؤول كليا.

-René Rodière, Emmanuel du Pontavice, Op.Cit, P. 353.

47 - المادة 755 قانون بحري جزائري و المادة 3 فقرة 3 من معاهدة بروكسل لسنة 1924.

48 - ملزي عبد الرحمن، محاضرات في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، السنة الجامعية 2010-2011، ص ص 99-100.

49 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند 334، ص 271.

50 - المواد 3/17 فقرة (ي) قواعد روتردام و 4 فقرة 2 إتفاقية بروكسل و 803 فقرة ز قانون بحري جزائري.

51 - يقصد بمرور الزمن الفترة المتفق عليها أو المتوقعة التي تستغرقها الرحلة البحرية، فإن إستغرقت الرحلة فترة أطول من ذلك، و أدى ذلك إلى تضرر البضاعة، فليس للناقل التمسك بهذا الدفع إذ تقوم مسؤوليته على أساس إخلاله بالتزام آخر هو توصيل البضاعة في الوقت المتفق عليه و الإعتيادي.

52 - أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص ص 21-22.

53 - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 150

54 - المادة 803 قانون بحري، و كذلك المادة 4 فقرة 2 من معاهدة بروكسل.

55 - أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص ص 22-23.

56 - جبارة نورة، المرجع السابق، ص 74.

57 - المادة 770 قانون بحري جزائري.

58 - المادة 803 (أ) قانون بحري جزائري.

59 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، السنة الجامعية 2011-2012، ص ص 276-277.

60 - المادة 14 قواعد روتردام، كما أخذت أحكام إتفاقية هامبورغ بهذا الإتجاه، وفق أحكام المادة 1/5.

- 61 - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 273.
- 62 - المواد 803 قانون بحري جزائري و 2/4 (د) معاهدة بروكسل و 1/5 إتفاقية هامبورغ و 3/17 قواعد روتردام.
- 63 - Abdelkerim KOUKA, Le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie, Théories et pratiques, thèse de doctorat en droit, Université Panthéon-Assas (Paris II) France, octobre 2011, p. 330 paragraphe 518
- 64 - Responsable de la rupture d'une conduite d'évacuation d'air du ballast. Qu'au cours d'une tempête, lors d'un précédent voyage, le désarrimage de la cargaison avait entraîné des dégâts de tuyauterie. Le capitaine a procédé à des réparations, mais il les a effectués mal.
- 65 - Tribunal de commerce de Marseille 22 février 1972, DMF 1972, p. 492.
- 65 - بسعيد مراد، قواعد روتردام 2008 : أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الأول 2014، ص 35.
- 66 - حيفري نسيمه أمال، المرجع السابق، ص 176.
- 67 - المواد 803 فقرة ط قانون بحري جزائري و 4 فقرة 2 (ع) من معاهدة بروكسل و 3/17 فقرة (ز) قواعد روتردام و 1/5 معاهدة هامبورغ.
- 68 - عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 134
- 69 - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع بيروت لبنان، 1997، ص 281
- 70 - خالد محمد المروني، المرجع السابق، ص 157.
- 71 - المادة 803/ب قانون بحري جزائري و المادة 4/أ من معاهدة بروكسل.
- 72 - خالد محمد المروني، المرجع السابق، ص 157.
- 73 - المادة 136 من القانون المدني الجزائري.
- 74 - تشمل الإدارة الملاحية تزويد السفينة بالمؤن و الأدوات و صيانتها و تسييرها و كل ما يتعلق بملاحتها، أما الإدارة التجارية فتشمل إبرام عقود النقل و تنفيذها من إستلام للبضائع في ميناء القيام و شحنها و رصها و المحافظة عليها و تسليمها في ميناء الوصول و تحصيل الأجرة.
- 75 - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 281.
- 75 - حدوم كمال، ملخص مادة عقد النقل الدولي للبضائع، المبحث الثالث إلتزامات الناقل البحري للبضائع، كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس، السنة الجامعية 2020/2021، ص 5.
- 76 - المادة 2/4 (أ) معاهدة بروكسل لسنة 1924.
- 77 - Fetze Kam Dem, la Responsabilité du Transporteur Maritime de Marchandises au niveau International, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de l'université Laval pour l'obtention de grade de maitre en droit (LL.M.) Faculté de Droit Université Laval Québec CANADA, Décembre 1999, p.108.
- 78 - Fetze Kam Dem, Op.Cit, P. 109.
- 79 - هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 281
- 80 - حدوم كمال، المرجع السابق، ص 5.
- 81 - المادة 592 قانون بحري جزائري.
- 82 - المادة 334 قانون بحري جزائري و المادة 4/4 معاهدة بروكسل.
- 83 - المادة 803 فقرة "ي" قانون بحري جزائري و المادة 2/4 (ل) معاهدة بروكسل.
- 84 - المواد 12/17 و 13 قواعد روتردام و 5 فقرة 6 إتفاقية هامبورغ، تميزان بين إنقاذ الأرواح و الممتلكات.
- 85 - أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص 29.

- ⁸⁶ - محمد محمود خليل، أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وفقا لأحكام القانون الأردني - دراسة مقارنة مع الإتفاقيات الدولية الحديثة، مجلة الندوة للدراسات القانونية القاهرة مصر، العدد 25، عام 2019، ص ص 12-13.
- ⁸⁷ - بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 292
- ⁸⁸ - أسماء أحمد الرشيد، المرجع السابق، ص ص 29-30.
- ⁸⁹ - فمثلا، و نتيجة لعطب قد يصيب آلات التبريد عند النقل بحرا، يمكن للناقل إتلاف أو التضحية، طبقا لأحكام المادة 16، للبضاعة المنقولة و التي تتعرض للتلف إن لم تحفظ في غرف التبريد.
- Hind Adil, Op.Cit, PP.267-268.
- ⁹⁰ - المواد 778 قانون بحري جزائري و 6-4 معاهدة بروكسل و 13 إتفاقية هامبورغ.
- ⁹¹ - المادة 16 من قواعد روتردام.
- ⁹² -Fetze Kam Dem,Op.Cit. PP. 116-117.