

إستمارة المشاركة الخاصة بالندوة الدولية للتحكيم البحري كبديل لحل المنازعات البحرية في التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية

الإسم: وهيبة

اللقب: خبيزي

العنوان الشخصي: شارع جلول بوقار ص.ب.161 مليانة (ولاية عين الدفلى)

رقم الهاتف: 07-77-80-88-11

البريد الإلكتروني: norlamal20nor@gmail.com

المهنة: أستاذة مؤقتة

الجامعة المنتمة إليها: خميس مليانة

عنوان المداخلة: الإعفاءات القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع (المحور الرابع)

ملخص:

إذا كانت القاعدة العامة هي إقرار مسؤولية الناقل البحري للبضائع، فإنه واستثناء يجوز الخروج عن هذه القاعدة باستبعاد مسؤولية الناقل البحري، إذ أن التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ عددا أسباب قانونية يترتب عنها انتفاء مسؤولية الناقل البحري، منها ما يعود لأسباب عامة تتمثل في السبب الأجنبي، وأخرى خاصة تتعلق بإعطاء الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره، وأعمال الناقل البحري المتعلقة بالإنقاذ البحري التي ترتبط بإنقاذ الأشخاص والأموال، وكذا نقل الحيوانات الحية.

مقدمة

يعتبر عقد النقل البحري من أهم مواضيع القانون البحري على الإطلاق، ومن أبرز العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، ولقد ازدادت أهمية النقل البحري للبضائع مع ازدهار التبادلات التجارية الدولية، ورغم انتشار وسائل النقل البري والجوي إلا أن النقل البحري مازالت له أهمية نظرا لانخفاض تكاليفه وضخامة حمولته، ويقصد به ذلك النقل الذي يتم بمقتضى سند شحن بحري بين الناقل والشاحن، حيث يتعهد الأول بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر عبر البحر مقابل أجر معلوم يدفعه الشاحن.(1)

لقد ارتبط النقل البحري منذ القدم بصراع بين طرفيه أي الناقل والشاحن مفاده اختلال التوازن بين مركزهما بتغليب مصلحة الناقل البحري، إذ حاول قانون هارتر الأمريكي الصادر في 13-02-1893 الدفاع عن مصلحة الشاحن البحري في مواجهة الناقل ونص على إبطال شرط الإعفاء من المسؤولية أو الإعفاء منها، لتأتي بعده قواعد لاهاي لعام 1921 حيث قامت جمعية القانون الدولي بعقد مؤتمر بلاهاي وانتهى إلى وضع قواعد تنظم مسؤولية الناقل البحري تعرف باسم قواعد لاهاي، إلا أنه لم تنجح في هذا الصدد وذلك لاعتماد مصلحة التجارة على حرية التعاقد، لذلك كان لزاما على الدول وضع اتفاقية دولية أخرى تتضمن قواعد بحرية توحد قواعد سند الشحن وكان نتاجها معاهدة بروكسل لعام 1924(2) التي أتت بعدة بروتوكولات من سنة 1968 إلى 1979، لينتهي الأمر بإبرام معاهدة هامبورغ لعام 1978 (3) التي حاولت إقرار قواعد تنقذ مصالح الشاحن البحري في مواجهة الناقل، أو على الأقل إقامة التوازن بين مصالحهما، ولقد استفاد المشرع الجزائري عند إصداره للقانون البحري لسنة 1976(4) أثناء تعديله في سنة 1998 من أحكام تلك المعاهدة وأدرجها في نصوصه القانونية بما يتلائم ومقتضيات التجارة البحرية.

يبدأ عقد النقل البحري بالنسبة للناقل البحري بوصول البضاعة والوثائق المتعلقة بها تحت تصرفه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه، وطيلة هذه الفترة الزمنية تتداخل العديد من العمليات التي تعتبر من التزامات الناقل البحري والتي بالمقابل يترتب عن الإخلال بتنفيذها قيام مسؤوليته، إلا أنه هناك مجال لدفع هاته المسؤولية، فإلى أي مدى يمكن للناقل البحري للبضائع التخلص من المسؤولية ؟

لذلك تمحورت إشكالية الدراسة حول البحث عن الأسباب القانونية التي تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، هذه الأسباب تجد أساسها في نص المادة 05 من اتفاقية هامبورغ والمادة 803 من التقنين البحري الجزائري، هذا ماسوف تتم الإحاطة به من خلال محورين أساسيين، تضمن المحور الأول السبب العام للإعفاء من المسؤولية وهو السبب الأجنبي، أما المحور الثاني فقد احتوى على الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية والمتمثلة

في إعطاء الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره، وأعمال الناقل البحري المتعلقة بالإنقاذ البحري التي تتعلق بإنقاذ الأشخاص والأموال ونقل الحيوانات الحية، وهذا كله فيما يلي.

المحور الأول: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري لوجود السبب الأجنبي

لقد تم إقرار مسؤولية الناقل البحري للبضائع في عدة نصوص قانونية تجعل كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة الناشئ من الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات يقع باطلاً بطلاناً مطلقاً وهذا هو الأصل، إلا أنه يجوز إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في بعض الحالات كوجود السبب الأجنبي، وهنا لا يحتاج الناقل إلى وضع شرط خاص بالإعفاء في سند الشحن بل يصبح هذا الإعفاء بقوة القانون(5)، ويمكن رد حالات الإعفاء من المسؤولية لسبب أجنبي إلى أسباب داخلية تتعلق بالسفينة وأشخاصها، وأخرى خارجية وهي كالاتي:

أولاً: الأسباب الداخلية

تتمثل هذه الأسباب في حالتين هما عدم صلاحية السفينة للملاحة، وأسباب أخرى تتعلق بخطأ الأشخاص، ففي هاتين الحالتين يمكن للناقل البحري دفع مسؤوليته بناءً على إثباته للسبب الأجنبي الخارج عن إرادته، وسيتم تفصيل هذه الفكرة كالتالي:

1-عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء السفر:

من الإلتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحر هو بذله العناية أو اليقظة المعقولة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة صالحة للملاحة، فإذا وفى الناقل بهذا الإلتزام فإنه معفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة، وبالتالي حتى يتحرر الناقل من هذه المسؤولية يجب أن يثبت بذله عنايته الكافية قبل السفر وعند البدء فيه أنه وفر وسيلة نقل صالحة قبل الرحلة، أو إثباته لوجود عيب خفي بالسفينة لاكتشفه اليقظة المعقولة(6)، هذا مانص عليه المشرع الجزائري في المادة 803(ط) من التقنين البحري الجزائري، حيث أن إدلاء الناقل البحري بوجود عيب خفي في السفينة لا يكفي في حد ذاته للإعفاء من المسؤولية وإنما يستلزم الأمر إثبات صحة مايدعيه.

2-أسباب تتعلق بخطأ الأشخاص:

ويقصد بها تلك الأخطاء التي تخرج عن نطاق الناقل البحري وتستبعد مجاله وإنما تنسب لخطأ الغير أو خطأ يرتكب من قبل الشاحن، ويتمثل خطأ الغير في الأخطاء التي يرتكبها الربان أو المندوبين البحريين عن الناقل، هذا مانصت عليه المادة 803(ب) من التقنين البحري الجزائري، فحتى ينفي الناقل المسؤولية عن نفسه يقع عليه إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة ينسب إلى أحد التابعين البحريين في الملاحة وبخطأ صادر عنهم، وفي هذه الحالة يبقى الربان وحده مسؤول عن هذه الأخطاء أو تنسب هذه المسؤولية إلى المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.(7)

ويرجع أساس هذا الإعفاء إلى أن الناقل لا يتدخل فعلا في ملاحة السفينة وسيورها بما للربان من سلطة واسعة في التصرف، فالناقل البحري لا يتحمل مسؤولية الأخطاء الملاحية المتعلقة بإدارة السفينة بل يتحمل فقط الأخطاء التجارية التي يرتكبها.(8)

أما عن الأخطاء التي يرتكبها الشاحن التي تسقط مسؤولية الناقل البحري تجدد أساسها في نص المادة 803(ح) من التقنين البحري الجزائري، وبالتالي تعد أخطاء الشاحن سببا من أسباب إعفاء مسؤولية الناقل كعدم حرصه على حسن عملية التحزيم والتكليف، أو سوء وضعه للعلامات إهمالا منه، وبالتالي إذا ثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة مرده عدم كفاية العلامات فيعفى الناقل من المسؤولية.

ثانيا: الأسباب الخارجية

وتتمثل هذه الأسباب للإعفاء من المسؤولية في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، حيث اعتبرت المادة 803(هـ) من التقنين البحري الجزائري القوة القاهرة حالة من حالات إعفاء مسؤولية الناقل البحري، ولكي يتصف الحادث بالقوة القاهرة يجب تحقيق شرطين هما عدم إمكانية التوقع واستحالة الدفع والتصدي، فعلى سبيل المثال تغير الطقس المفاجئ وهبوب الرياح أثناء الرحلة البحرية لا يشكل القوة القاهرة التي لا يمكن تلافي نتائجها، ولا يكون للعاصفة طابع القوة القاهرة إلا إذا كانت غير محتملة وغير متوقعة الحدوث ولا يمكن دفعها، ويقع عبئ إثبات القوة القاهرة على عاتق الناقل البحري فإذا استطاع إثبات وقوع هذا الحادث انتفت مسؤوليته لانقطاع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وذلك بكل طرق الإثبات بما فيها القرائن أو دفتر يومية السفينة.(9)

للقوة القاهرة نطاق واسع إذ تشمل الحوادث الطبيعية والظروف السياسية التي لا يمكن توقعها، ويدخل ضمن الحوادث الطبيعية التي تشكل قوة القاهرة الحريق فإذا نشب في السفينة وألحق ضررا بالبضاعة فالناقل يعفى من

المسؤولية، هذا ما نصت عنه المادة 803 من التقنين البحري الجزائري، وهذا إذا لم يتمكن الخصم من إثبات أن الحريق كان بفعل الناقل هذا ما أكدته المادة 5 الفقرة 4 من إتفاقية هامبورغ، وكذلك يدخل ضمن الحوادث الطبيعية مخاطر البحر والتي يقصد بها الأخطار التي لا تتحملها السفينة العادية الصالحة لركوب البحر، أما لو كانت السفينة لم تتحمل مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة تجهيزا كافيا فلا تعتبر مخاطر بحرة معفية لمسؤولية الناقل البحري. (10)

ومن أمثلة هذه المخاطر الأعاصير غير العادة مما يعيق رحلة السفينة ويتسبب في هلاك البضاعة وتلفها، وهذه المخاطر ليست سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وإنما يجب أن تحمل طابعا استثنائيا غير متوقع الحدوث (11)، أما الظروف السياسية فقد تأخذ عدة صور كحدوث أعمال عدوانية مثل القرصنة أو إيقاف السفينة من طرف حكومة أو شعب أو حجز قضائي وبعبارة أشمل كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد (12)، أو حدوث إضراب أو إحصاء أبواب العمل أو ما يعترض العمل كليا أو جزئيا أو عن أي سبب كان من وقف أو عائق، ويتوجب على الناقل أن يثبت أن هذا الإضراب قد جعل تنفيذ التزامه أمرا مستحيلا، ولا يشكل الإضراب قوة قاهرة إلا إذا كان فجائيا غير متوقع الحدوث ولا يمكن التغلب عليه وأن لا يكون للناقل دخل في حدوثه (13)، هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 803 (و) من التقنين البحري على أنه لا يعتبر الإضراب في حد ذاته قوة قاهرة يعني الناقل من مسؤوليته إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ العقد مستحيلا وأن يكون غير متوقع الحدوث ولا دخل لإرادة الناقل في حدوثه، ومن بين هذه الظروف السياسية كذلك حالة الحرب أو فرض حصار بحري على ميناء الوصول، وكذا الفتن والثورات (14)، فحتى يعفى الناقل من المسؤولية في هذه الحالات عليه إثبات مقومات القوة القاهرة فيها.

كذلك من بين الأسباب الخارجية المنوه عنها أعلاه، الأسباب التي لا تتعلق بالسفينة والتي تعتبر خارجة عنها كالأسباب المرتبطة بالبضاعة، وقد نظمها المادة 803 (ذ) من التقنين البحري الجزائري والتي تتمثل في العيب الخفي في البضاعة وعجز الطريق.

فبالنسبة للعيب الخفي فهو ذلك العيب غير الظاهر الذي من الصعب اكتشافه عند الشحن والذي يؤدي إلى الهلاك أو تلف البضاعة، أو هو ذلك العيب الداخلي منذ الولادة، فمثلا يعتبر عيبا للدقيق في أنه يتقلص ويفقد وزنه مع مرور الزمن، وفي مقابل ذلك تعتبر إصابة الفستق بالديدان عيبا خفيا، أي شيئا مخفيا ومعيبا في البضاعة، ولا يتوقع وجود العيب الذاتي في البضاعة فإن الناقل معفي من مسؤولية هلاك البضاعة المنقولة، لأنه غير ملزم

بفحص البضاعة فحصا دقيقا مما يعرقل عمله ويحد نشاطه المعتاد وله بالطبع أن يثبت العيب الذاتي في البضاعة بكافة الطرق وعليه أيضا أن يثبت أنه حافظ على الشيء المنقول حتى يتمتع بالإعفاء، ويكفي الناقل هنا أن يثبت عيب الشيء معنى ذلك طبعة البضاعة الذي يعكس تماما الأضرار التي لحقت بها. (15)

وفيما يخص عجز الطريق فقد أطلق عليه المشرع الجزائري تسمية البضاعة أثناء السفر في المادة 803(ز) ويقصد به النقص في الحجم أو الوزن الذي يلحق بالبضاعة أثناء نقلها بطريق البحر أو الذي ينشأ عن طبيعة أو عيب ذاتي بها، ويحدث ذلك بالنسبة للمواد التي تحف مع الزمن كالحبوب أو اللحوم أو بعض البضاعة أو تتبخر كالسوائل، ويختلف عجز الطريق باختلاف طبيعة البضاعة وطول الرحلة ومدى التغيرات الجوية التي حدثت أثناء الطريق، ومن ثم فعجز الطريق يتحدد بنسبة مئوية تحددها العادات التجارية وتختلف هذه النسبة من بضاعة لأخرى ولا يستثنى من هذه القاعدة سوى بعض البضائع التي لا تتأثر طبيعتها بعامل الوقت أو الظروف الجوية التي تتعرض لها أثناء الرحلة البحرية كالقضبان الحديدية وسبائك المعادن ويعفى الناقل من المسؤولية عن عجز الطريق في حدود النسبة التي جرى عرف التجارة السماح بها، فإذا تجاوز العجز هذه النسبة خففت مسؤولية الناقل بنسبة العجز المسموح به، وبالتالي فالناقل يعفى من المسؤولية الناجمة عن نقض البضاعة المنقولة طبقا للنسب التي حددتها الأعراف البحرية ما لم يبت الشاحن أو المرسل إليه أن العجز ناتج عن خطأ الشاحن أو أحد تابعيه وفي مقابل ذلك يقع على الناقل إثبات العرف الذي يحتج به إذا لم يستفد من التمسك بالخطأ الملاحى. (16)

المحور الثاني: الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري لأسباب خاصة

يجوز ويتقرر كذلك للناقل البحري في حالات أخرى دفع مسؤوليته في غير وجود السبب الأجنبي، وذلك بإثبات أنه قد قام شخصا هو ومستخدميه جميع التدابير المفترض القيام بها لتجنب وقوع الحادث وتمثل هذه الأسباب أولا في إعطاء الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره، وفي أعمال الناقل البحرية البريئة من الخطأ، ففي هاتين الحالتين يمكن للناقل البحري أن يدفع مسؤوليته وأن يتخلص منها، هذا ما سوف تتم الإحاطة به كالتالي:

أولاً: إعطاء الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره

يقع على الشاحن التزام وهو ضرورة ذكره للبيانات الصحيحة الخاصة بطبيعة البضاعة أو بقيمتها وذلك في وثيقة الشحن، وبالتالي يعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحاته فيما يخص وزن وكمية البضائع وإعلام الناقل بكل أمر يخص البضاعة أي مخالفته لالتزاماته، يتحرر الناقل البحري من المسؤولية، بالموازاة مع ذلك تقوم مسؤولية الناقل البحري إذا لم يتم تسليم البضاعة حسبما هي موصوفة به في سند الشحن، ومن ثم يجب على الشاحن أن يقدم بيانا صحيحا ودقيقا عن البضاعة التي يعهد بها إلى الناقل، فيعتبر الشاحن ضامن للناقل عند الشحن صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الخسائر والأضرار والنفقات الناتجة عن صحة هذه البيانات (17) وحق الناقل في هذا التعويض لا يؤثر بحال من الأحوال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن، هذا ما نص عنه المشرع الجزائري في نص المادة 810 من التقنين البحري، حي لا يعد الناقل البحري مسؤولا عن الخسارة أو الضرر... إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى، وفي هذا الصدد أتت المادة 735 من التقنين البحري الجزائري وأكدت أن مسؤولية الشاحن لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته من عقد النقل اتجاه أي شخص آخر غير الشاحن، فإعفاء الناقل من المسؤولية يحتج به أمام الشاحن وحده دون الغير حسن النية.

أما عن عبئ إثبات البيان الكاذب فيقع على عاتق الناقل البحري لأنه يدعي خلاف ما هو ثابت فرضا بقرينة قانونية، فالأصل أن كل البيانات المقدمة من قبل الشاحن يفترض فيها الصحة لحين ثبوت العكس والبيئة على من ادعى وهذا طبقا للقواعد العامة في الإثبات، أما إذا صدر البيان غير الصحيح بحسن نية فلا محل للإعفاء من المسؤولية وعلى الناقل إثبات أن عدم صحة البيان يرجع إلى سوء نية الشاحن وعندئذ يعفى من المسؤولية. (18)

ثانيا: أعمال الناقل البحري المتعلقة بالإنقاذ البحري

يعد الإنقاذ البحري التزاما يقرره القانون البحري وهو العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن الإنسان الذي فقد سفينته، ويعتبر هذا الإنقاذ التزاما أخلاقيا أكثر مما هو قانوني (19) الذي مفاده تضامن البحارة وتعاونهم على مواجهة مخاطر البحر، إذ يقع على عاتق الریان المبادرة بإنقاذ كل شخص يتواجد في البحر معرضا لخطر الهلاك، وأكثر من ذلك فعدم تقديم المساعدة لإنقاذ الأرواح قد يعرض الریان متابعة جزائية هذا ما أكدته المادة 485 من التقنين البحري، وقد نصت إتفاقية هامبورغ في مادتها 5 الفقرة 6 على عدم

مسؤولية الناقل البحري إذا كان الهلاك كلياً أو التلف أو التأخير ناتجاً عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر، وهو ما تم تأكيده في المادة 803(ي) من التقنين البحري الجزائري والتي جاء فيها يعفى الناقل من المسؤولية إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناتجة من إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

لذلك فإن الناقل البحري يعفى من المسؤولية إذا كان مرجع الأضرار تدابير اتخذها لإنقاذ الأرواح والأموال إلا أنه في حالة إنقاذ الأموال يجب أن تكون التدابير المتخذة معقولة فعلى الناقل ألا يهدر البضائع المشحونة على سفينته من أجل إنقاذ الأموال الموجودة على السفينة المشرفة على الهلاك. (20) ومن أمثلة ذلك رمي السفن الصغيرة التي تقوم بالملاحة الساحلية للبضائع في البحر لتخفيف حمولتها من أجل التمكن من إسعاف أشخاص أو إنقاذ ممتلكات موجودة على متن سفينة معرضة للخطر. (21)

كذلك من بين المواضيع التي وقف فيها المشرع إلى جانب الناقل البحر فأعفاه من المسؤولية بإثبات يسير حالة نقل الحيوانات الحية، إذ يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك الحيوان أو إصابته منسوب إلى المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كما إذا لم يتحمل الحيوان دوار البحر أو أزعجه ارتفاع الأمواج، فاقتتل مع غيره من الحيوان وقتل أو حطم قيوده مما اضطر الريان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه.

فإعفاء الناقل من المسؤولية في حالة نقل الحيوانات الحية تكمن في حالة إصابتها بأحد الأمراض بشرط أن يثبت أن ذلك راجع إلى المخاطر اللصيقة بمثل هذا النوع من النقل.

وتجدر الإشارة إلى أن التقنين البحري الجزائري لم يتعرض إلى هذه المسألة أي نقل الحيوانات الحية كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية، في حين أن إتفاقية هامبورغ تعرضت لها في المادة 5 الفقرة 5 إذ جعلت الناقل غير مسؤول عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها الناتج عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

وحتى يعفى الناقل من المسؤولية يجب عليه إثبات أنه قد أصدرت إليه تعليمات خاصة بشأن نقل الحيوان وأنه قام بتنفيذها، ووجود احتمال أن الضرر راجع إلى المخاطر التي تلازم نقل الحيوان. (22)

مما سبق بيانه اتضح أنه يترتب عن عقد النقل البحري حقوق والتزامات بين طرفيه أي الناقل والشاحن، وعلى ذلك فتحكم هذا الالتزام القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية، فالإلتزام الأساسي للناقل هو توصيل البضاعة بحالتها كما تسلمها إلى المرسل إليه، وفي حالة إخلاله بهذا الإلتزام تترتب عنه المسؤولية وهذا هو الأصل، إلا أنه

وفي حالات قانونية يعفى الناقل البحري منها ويستطيع دفعها بوسائل قانونية، وذلك إذا أمكنه إثبات الضرر اللاحق بالبضاعة يعود إلى سبب أجنبي خارج عن إرادته وعن تابعيه، فهناك أسباب خارجة عن إرادة الناقل البحري تتسبب في تلف البضائع كالأسباب المتعلقة بالسفينة ومثالها عدم صلاحيتها للملاحة أو لسبب يعود لخطأ الشاحن أو الغير، ومنها أسباب خارجية لا ترتبط بالسفينة وأفرادها بل تتعلق بالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، وهناك ما يرجع إلى أسباب خاصة تتمثل في إعطاء الشاحن تصريحاً كاذباً عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره، أو أعمال الناقل البحري المتعلقة بالإنقاذ البحري التي تتضمن نقل الحيوانات الحية وإنقاذ الأشخاص و الأموال.

كل هذه الأسباب تعفي الناقل البحري من المسؤولية بقوة القانون وإن كان الأصل هو تحديد مسؤولية الناقل البحري وتقرير بطلان كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء الناقل أو السفينة من المسؤولية عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع، وهذا من أجل حسن تنفيذ الإلتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري بين الناقل البحري والشاحن، ولتفعيل عقد النقل البحري إذ يعتبر عصب التجارة الدولية خاصة في ظل التحولات الإقتصادية الجديدة.

قائمة الهوامش:

- 1- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان، 2006، صفحة 180.
- 2- الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل.
- 3- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ عام 1978 المسماة بقواعد هامبورغ.
- 4- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة في 10-04-1976، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998،، الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة في 27-06-1998.
- 5- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، صفحة 162.
- 6- علي البارودي وهاني دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت لبنان، دون سنة، صفحة 281.
- 7- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، صفحة 262.
- 8- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2007، صفحة 147.
- 9- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس لبنان، 2008، صفحة 221.
- 10- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة مصر، 1992، صفحة 595.
- 11- أحمد محمود حسيني، النقل الدولي للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية مصر، 1998، صفحة 237.
- 12- علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، صفحة 595.
- 13- وهيب الأسبر، مرجع سابق، صفحة 219.
- 14- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، صفحة 247.

- 15- حفيري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع الأعمال المقارن، جامعة وهران الجزائر، 2010-2011، صفحة 188.
- 16- حفيري نسيمه أمال، المرجع نفسه، صفحة 596.
- 17- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، صفحة 283.
- 18- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية مصر، 2006، صفحة 77.
- 19- علي البارودي وهاني دويدار، مرجع سابق، صفحة 283.
- 20- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، صفحة 89.
- 21- حفيري نسيمه أمال، مرجع سابق، صفحة 90.
- 22- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، صفحة 79.