

مسؤولية الناقل البحري عن نقل الحيوانات الحية

دالع سعيد⁵³³

مقدمة :

مما لا شك فيه أن طبيعة البضاعة في حد ذاتها تعد أحد المعايير التي تقاس عليها درجة المخاطر التي قد تهدد هذه البضاعة أثناء نقلها عن طريق البحر، و تعد الحيوانات الحية مثالا بارزا على ذلك، غير أنه رغم قدم هذا النوع من النقل فإنه لم يكن محل تنظيم من طرف النصوص القانونية القديمة، فقانون الهارتر لسنة 1893⁽⁵³⁴⁾ رغم كونه أحد المصادر الملهمة للقوانين البحرية الحديثة فقد استبعد هذا النوع من النقل من نطاق تطبيق أحكامه.

و مع تزايد الطلب على هذا النوع من البضائع في العالم، و ظهور سفن متخصصة في نقل الحيوانات الحية، التي أصبحت باستطاعتها نقل عشرات الألوف من الرؤوس في رحلة واحدة و في ظروف ملائمة، مع إمكانية مرافقة هذه البضاعة لطاقم متخصص يسهر على حراستها و رعايتها، أصبح ضروريا التفكير في إيجاد نظام قانوني ينظم هذا النوع من النقل، فكان على أطراف العقد انتظار مرحلة التدخل التشريعي الدولي و ما ستسفر عنه من نظم مسؤولية تأخذ بعين الاعتبار نقل الحيوانات الحية .

ليثور التساؤل حول: أهم الجوانب القانونية التي طبعت نظام المسؤولية التي جاءت به الاتفاقيات الدولية لتنظيم نقل الحيوانات الحية؟ و كيف تعامل القانون البحري الجزائري من جهته مع هذا النوع من النقل ؟ .

سنحاول الإجابة عن هذا التساؤل من خلال إبراز أهم النقاط القانونية المكونة لنظام المسؤولية عن نقل الحيوانات الحية في اتفاقية بروكسل⁽⁵³⁵⁾ و القانون البحري الجزائري⁽⁵³⁶⁾ على اعتبار أن هذا الأخير قد استقى جل أحكامه من اتفاقية بروكسل ، لنعرج بعد ذلك على دراسة مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل الحيوانات الحية وفقا لاتفاقية هامبورج⁽⁵³⁷⁾ و قواعد روتردام⁽⁵³⁸⁾.

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

⁵³⁴ قانون الهارتر لسنة 1893 هو قانون فيدالي، تعود تسميته إلى مقترحه السيناتور الأمريكي ميشيل هارتر.

⁵³⁵ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، و التي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها و عدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964.

⁵³⁶ الأمر رقم 76_80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977.

⁽⁵³⁷⁾ اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر لسنة 1978 " أو ما تعرف بـ "اتفاقية هامبورج لسنة 1978"، لم تصادق الجزائر على اتفاقية هامبورج لسنة 1978، خلافا للكثير من الدول العربية التي صادقت عليها كمصر و تونس و لبنان، المغرب.

أولاً : وفقاً لاتفاقية بروكسل و القانون البحري الجزائري.

سنخصص هذا العنصر لدراسة أحكام نقل الحيوانات الحية وفقاً لاتفاقية بروكسل و القانون البحري الجزائري.

1_ وفقاً لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 .

لقد اتبعت اتفاقية بروكسل أقصر الطرق و أسهلها في معالجة نقل الحيوانات الحية، و ذلك باستبعادها نهائياً لهذا النوع من النقل من خلال المادة الأولى الفقرة -ج-، التي نصت على أن : " المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي: " ج- "بضائع" تشمل الأموال و الأشياء و البضائع و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة " . و تعود الأسباب التي حالت دون شمل الحيوانات الحية بتطبيق اتفاقية بروكسل، إلى خصوصية هذا النوع من النقل، فالحيوانات الحية تعد أكثر البضائع عرضة للضرر، نتيجة لسرعة انتشار المرض في أوساطها، و كذا عدم تحملها لدوار البحر، و إصابتها بكسور نتيجة تصارعها داخل السفينة، دون إهمال ما قد تسببه العواصف البحرية من أضرار وخيمة للحيوانات الحية خاصة في ظل الطريقة المتبعة في رصها، مقارنة ببضائع أخرى ذات طبيعة صلبة⁽⁵³⁹⁾. هذه الخصوصية تدفع بالناقل البحري في أغلب الأحيان إلى مضاعفة مجهوداته في سبيل توفير العناية اللازمة بالحيوانات الحية، كرصها في عنابر مناسبة، و تغذيتها و الحفاظ على نظافتها و توفير العلاج لها بانتظام طوال الرحلة البحرية، دون إهمال للمجهودات التي يبذلها الشاحن بدوره في سبيل المحافظة على هذا النوع من البضائع، كإسناده لأحد أعوانه مهمة مرافقة الحيوانات الحية و السهر على علاجها و مراقبتها⁽⁵⁴⁰⁾، لذا اتجهت نية واضعي اتفاقية بروكسل إلى التخفيف من هذا العبء، عن طريق استبعاد هذا النوع من النقل من مجال تطبيق هذه الاتفاقية، و فتح المجال أمام الحرية التعاقدية لتنظيم نقل الحيوانات الحية.

ففي استفسار لممثل الوفد السويدي *M. Bagge* في المؤتمر الدبلوماسي التحضيري لاتفاقية بروكسل المنعقد في أكتوبر 1922 حول عدم امتداد مفهوم مصطلح " البضائع" الوارد في المادة 1

(538) _ أو ما يطلق عليها بـ "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً" لم تدخل حيز النفاذ نظراً لعدم اكتمال نصابها القانوني المقدر بعشرين دولة، حيث صادقت على هذه الاتفاقية إلى غاية كتابة هذه الأسطر أربع دول هي: إسبانيا، الطوغو، الكونغو، الكامرون.

(539) _ (Claude Chaiban, Cause légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises, Tome XIII, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris, 1965, p51 et p52).

(540) _ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، سنة 2006، ص169.

الفقرة -ج- ليشمل الحيوانات الحية، رد رئيس المؤتمر أن هذا النوع من التجارة عرضة لحوادث محتملة إن كانت خاصة لا يمكن إخضاعها لنفس الاتفاقية التي تسري على البضائع العامة(541). و ما تجدر الإشارة إليه أن الحيوانات الحية في مفهوم اتفاقية بروكسل هي فقط تلك الحيوانات التي تتمتع بقسط من حرية الحركة، أو تلك التي تكون محل مرافقة من الشاحن أو أحد تابعيه، و تتطلب عناية خاصة، ومن الأمثلة عن ذلك، الطيور و الأنعام و حيوانات العروض كالفيلة و الأحصنة.... إلخ، أما البضاعة المقيدة الحركة كالفقار و المحار و التي غالبا ما تتقل في صناديق أو أكياس فإنها لا تندرج تحت مفهوم الحيوانات الحية في اتفاقية بروكسل و يمكن إخضاعها للقوانين البحرية الداخلية(542).

و لما كانت اتفاقية بروكسل تستبعد من نطاق تطبيقها الحيوانات الحية، فإن اتفاق الأطراف يمكن أن ينص على خضوع هذا النوع من النقل لاتفاقية بروكسل عن طريق إدراج شرط في سند الشحن يطلق عليه شرط بارامونت *La clause de Paramount*.

_ شرط البارامونت: هو مصطلح انجليزي ترجمته تعني "الشرط الأعلى"، و يشير الفقيه *Emmanuelle de pontavice* أن اسم هذا الشرط مستمد من اسم اللورد *Paramount* الإقطاعي الذي كان يخضع له الكل، و تظهر قوة هذا الشرط المدرج في سند الشحن في كونه يعلو على باقي الشروط التعاقدية الأخرى(543).

و يعود الظهور الفعلي لشرط بارامونت إلى ثلاثينات القرن العشرين، حيث دأب أطراف العقد على تضمينه في سندات الشحن للإحالة إلى تطبيق أحكام اتفاقية دولية معينة أو أحكام تشريع وطني معين يأخذ بأحكام تلك الاتفاقية، رغم أن نصوص هذه الاتفاقية لا تمتد أحكامها إلى نوع النقل المثبت بموجب هذا السند(544).

(541) Comite Maritime International (CMI), The Travaux Préparatoires Of The Hague Rules And Of The Hague-Visby Rules: <http://comitemaritimeorg.webhosting.be/publications-documents/travaux-preparatoires>,

p132 : « **M. le Président** lui fait observer que ce commerce est soumis à des contingences si particulières qu'il ne semble pas possible d'en tenir compte dans une convention qui concerne le transport des marchandises en général ».

(542) كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1995، ص126.

(543) Emmanuelle de pontavice : « *le Lord Paramount, c'était le suzerain, celui auquel les autres étaient soumis. La clause Paramount, c'est celle qui, dans une charte-partie ou un connaissance, est supérieure aux autres clauses* », cité par : Gurvan Branellec, La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit, Thèse pour l'obtention du doctorat en droit, Université de Bretagne Occidentale, 2007, p353 et p354.

(544) (Pierre Bonassies- Christian Scapel , droit maritime, LGDJ, 2006, p580.

و قد راج استعمال هذا الشرط في كل من انجلترا و الولايات المتحدة الأمريكية، حيث كان يحيل إلى تطبيق أحكام القانون الأمريكي لسنة 1936 الذي نقل حرفيا اتفاقية بروكسل لسنة 1924⁽⁵⁴⁵⁾.

أما الاعتراف القانوني لهذا الشرط فقد جاء في بروتوكول فيسبي لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل و بالضبط في المادة 5 الفقرة ج- (546).

و تجدر الإشارة إلى أن تطبيق أحكام اتفاقية بروكسل بموجب شرط بارامونت يجب أن يكون تطبيقا كليا أي الأحكام الموضوعية و الإجرائية معا، ففي قضية Hilaire – Maurel⁽⁵⁴⁷⁾، قررت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 4 فيفري 1992، أن الأطراف الذين اختاروا تطبيق اتفاقية بروكسل بموجب شرط بارامونت ليس لهم الاختيار في استبعاد بعض النصوص من هذه الاتفاقية، كاستبعاد مثلا النص القاضي بتحديد التعويض عن مسؤولية الناقل البحري.

بيد أن القاضي غير ملزم بالأخذ بشرط بارامونت إلا إذا كانت دولته منظمة لاتفاقية بروكسل، فإذا لم تكن كذلك فإنه غير ملزم بتطبيق هذا الشرط إلا على أساس احترام إرادة المتعاقدين التي اختارت تطبيق هذه الاتفاقية مع ضرورة عدم إخلال أحكام هذه الاتفاقية بالنظام العام لدولة القاضي⁽⁵⁴⁸⁾.

و كنتيجة لما سبق، فإن نقل الحيوانات الحية تخضع لأحكام الإعفاء من المسؤولية المقررة في اتفاقية بروكسل متى أشار شرط بارامونت إلى تطبيق هاته الاتفاقية أو قانون وطني يتبنى هذه الاتفاقية، و متى كان هذا النقل واقعا في الفترة الممتدة من شحن البضاعة على السفينة إلى غاية تفرغها⁽⁵⁴⁹⁾.

2_ وفقا للقانون البحري الجزائري.

(545) سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، سنة 2000، ص25.

(546) المادة 5 الفقرة ج- من بروتوكول فيسبي لسنة 1968، و التي تنص على أنه: « تلغى المادة العاشرة من الاتفاقية و يستعاض عنها بالآتي: تسري أحكام هذه الاتفاقية على كل سند شحن خاص بنقل البضاعة بين موانئ دولتين مختلفتين، مهما كانت جنسية السفينة أو الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص آخر يهيمه الأمر في الأحوال الآتية:

ج- أو يشترط في العقد المبين أو الثابت في سند الشحن أن قواعد هذه الاتفاقية أو أن قانون أي دولة مطبقة أو تحكم العقد.»

(547) DMF 1992.289, cité par : Pierre Bonassies- Christian Scapel, op-cité, p580.
(548) كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1997، ص36.

(549) المادة الأولى الفقرة ه- من اتفاقية بروكسل، التي تنص على أنه: « في المعاهدة الحالية تستعمل الألفاظ الآتي ذكرها بالمعنى المحدد لها فيما يأتي: ه- "نقل البضائع" ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة و بين تفرغها منها » .

لقد جاء القانون البحري الجزائري متأثراً بأحكام اتفاقية بروكسل المتعلقة بتنظيم نقل الحيوانات الحية، حيث كرس صراحة مبدأ الحرية التعاقدية في هذا النوع من النقل و ذلك من خلال نص المادة 812 الفقرة ب- (550)، و بالتالي فإن الناقل البحري أن يشترط إعفائه من المسؤولية متى تم نقل الحيوانات الحية.

نفس الاتجاه سلكه القضاء الجزائري، ففي قرار للمحكمة العليا الغرفة البحرية و التجارية أجازت للناقل البحري اشتراط إعفائه من المسؤولية عن نقل الحيوانات الحية و النقل على سطح السفينة في الفترة الممتدة من تسلّم الناقل للبضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، و ذلك عملاً بنص المادة 812 الفقرة ب- (551).

القانون البحري الفرنسي لسنة 1966 بدوره أباح في المادة 30 (552) للناقل البحري إمكانية اشتراط إعفائه من المسؤولية عن نقل الحيوانات الحية .

ثانياً: وفقاً لاتفاقية هامبورج و قواعد روتردام.

سنخصص هذا الفرع لأحكام نقل الحيوانات الحية وفقاً لاتفاقية هامبورج و قواعد روتردام.

1_ وفقاً لاتفاقية هامبورج لسنة 1978 .

خلافًا لاتفاقية بروكسل، لم تستبعد اتفاقية هامبورج تنظيمها لنقل الحيوانات الحية، حيث نصت في مادتها الأولى الفقرة 5 على أن مصطلح البضائع يشمل الحيوانات الحية (553). و جعلت إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هذا النوع من النقل إعفاء قانونياً نصت عليه في المادة 5 الفقرة 5 (554). و طبقاً لأحكام هذه المادة فإن الناقل البحري كأصل عام غير مسؤول عن الأضرار الحاصلة للحيوانات الحية من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم، إذا كانت ناشئة عن المخاطر الخاصة

(550) المادة 812 الفقرة ب- من اتفاقية بروكسل، و التي تنص على أنه: « خلافاً للمادة السابقة، يخصص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية، أو التعويض كما يلي: ب- في نقل الحيوانات و نقل البضائع على سطح السفينة». (551) قرار مؤرخ في 08 أفريل 1979 ملف رقم 149627 عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، غير منشور.

(552) (l'article 30 de La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime : « Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisée dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargée sur le pont conformément à l'article 22 ».

(553) المادة الأولى الفقرة 5 من اتفاقية هامبورج، و التي تنص على أنه: « 5_ يشمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية، حيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة، أو مغلقة، تشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن».

(554) المادة 5 الفقرة 5 من اتفاقية هامبورج، و التي تنص على أنه: « فيما تعلق بالحيوانات الحية، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، و متى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها إليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات و أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن أن يعزى في مثل هذه الحالة إلى هذه المخاطر، و يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه».

التي تصاحب هذا النوع من النقل، إذ يكفي الناقل البحري بإقامة الدليل على أن هذا الضرر كان نتيجة لطبيعة البضاعة المنقولة، كعدم تحمل الحيوان دوار البحر فنفق، أو أخافه منظر البحر فامتنع عن الطعام فهزل، أو أزعجه ارتفاع الأمواج فاقتتل مع غيره من الحيوانات و قتل، أو حطم القيود و أثار الفوضى و الذعر على متن السفينة مما اضطّر الرّبان إلى إصدار الأمر بإطلاق النار عليه، و إن كان الإثبات المقدم من طرف الناقل البحري يجب أن يتضمن على وجه التحديد الخطر الذي كان سببا في حدوث الضرر (555).

و رأفة من المشرع بالناقل الذي قد يجد صعوبة في تحديد الخطر الذي يقف وراء الضرر الحاصل للحيوانات الحية، فقد أقامت الاتفاقية قرينة في صالح الناقل تفترض نسبة الضرر إلى المخاطر التي تلازم نقل الحيوانات الحية إذا أثبت الناقل أمرين:

- **الأول:** تنفيذ تعليمات الشاحن المتعلقة بالحفاظ على الحيوانات الحية منذ تسلمها منه إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو من ينوب عنه.

- **الثاني:** احتمال أن يكون الضرر في الظروف التي وقع فيها الحادث راجع إلى المخاطر الخاصة التي تلازم نقل الحيوان، بمعنى أن الناقل في هاته الحالة يكفي فقط بإثبات احتمال نسبة الضرر إلى تلك المخاطر الملازمة لنقل هذا النوع من البضائع، دون تأكيده أن الضرر حتما يعود سببه إلى المخاطر التي تلازم نقل الحيوانات الحية، لأن هذا التأكيد سيؤدي ببساطة إلى عدم مساءلة الناقل دون حاجة إلى الركون إلى هذه القرينة.

كما أقرت المادة 5 الفقرة 5 على إمكانية المدعي الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير كان نتيجة لخطأ أو إهمال هذا الناقل أو تابعيه .

و في تعليق للدكتور سعيد يحيى على المادة 5 الفقرة 5 من اتفاقية هامبورغ، يرى أن صياغة هذا النص اكتفتها نوع من التعقيد و الغموض و رداءة التعبير، فضلا عن ترديد عبارة الهلاك أو التلف أو التأخير أربع مرات في نص لا يتجاوز عدد سطوره التسعة، مفسرا ذلك بأن واضعي اتفاقية هامبورغ كانوا يستشعرون من وراء هذا النص حين وضعه بأن الأمر يتعلق بحالة لا هي بالاستثناء من المسؤولية، و لا هي بالمسؤولية (556).

و يضيف بأن الأحكام المستتبطة من هذا النص لا يمكن ربطها بمسؤولية الناقل القائمة على أساس الضرر و لا بتلك القائمة على أساس الخطأ المفترض، و إنما هي مجرد مجموعة من قواعد تعبر بترتيبها عن توليفة من أحكام يصعب ردها إلى فلسفة واحدة، جاءت لإنهاء الصراع المحتدم

(555) _ نادية محمد معوض ، قانون التجارة البحرية، جامعة حلوان، 2006، ص 444.

(556) _ سعيد يحيى، المرجع السابق، ص 45.

بين المطالبين بمسؤولية الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية و الداعين إلى عدم مسؤوليته، و ذلك بقصد التوفيق بين المصالح المتضاربة لطائفة الناقلين و طائفة أصحاب البضاعة⁽⁵⁵⁷⁾.

2_ وفقا لقواعد روتردام لسنة 2008 .

لم تستثن قواعد روتردام نقل الحيوانات الحية من نطاق تطبيق أحكامها⁽⁵⁵⁸⁾، إلا أنها أخضعت هذا النوع من النقل لبعض القواعد الخاصة على مستوى الالتزامات و المسؤولية⁽⁵⁵⁹⁾.
فالمادة 81 في فقرتها أ- أتاح للناقل أن يشترط في عقد النقل استبعاد واجباته و مسؤولياته أو واجبات و مسؤوليات الطرف المنفذ البحري⁽⁵⁶⁰⁾، أو الحد منها عند نقل الحيوانات الحية ، بشرط ألا يكون هذا النقل محل عقد كمي.

إلا أن صحة الاتفاق في عقد النقل على استبعاد واجبات و مسؤوليات الناقل و من يقوم مقامه في نقل الحيوانات الحية متوقف على تحقق شرط عدم إثبات المطالب بأن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها يرجع إلى فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18، مع ضرورة توفر عنصر القصد و اقتران فعل الناقل أو من يقوم مقامه بعامل الاستهتار و التنبؤ باحتمال وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير، بمعنى أنه إذا توصل المطالب إلى إثبات هذا السلوك الشائن من الناقل أو من يقوم مقامه بطل مفعول الاتفاق في العقد على استبعاد واجبات الناقل أو مسؤولياته أو الحد منها.

الخاتمة :

و خلاصة للقول، فإن نقل الحيوانات الحية نقل تباينت طرق معالجته من قبل الاتفاقيات الدولية، فاتفاقية بروكسل و القانون البحري الجزائري و قواعد روتردام فضلت إعلاء راية الحرية التعاقدية في

⁽⁵⁵⁷⁾ سعيد يحيى، المرجع نفسه، ص46.

⁽⁵⁵⁸⁾ المادة الأولى الفقرة 24 من قواعد روتردام، و التي تنص على أنه: « لأغراض هذه الاتفاقية: 24 - " البضائع " تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحوايات لا يوفرها الناقل أو لا توفر نيابة عنه» .

⁽⁵⁵⁹⁾ المادة 81 الفقرة أ- من قواعد روتردام، و التي تنص على أنه: « بصرف النظر عن المادة 79 ودون مساس بالمادة 80 ، يجوز لعقد النقل أن يستبعد واجبات كل من الناقل والطرف المنفذ البحري أو مسؤوليتهما أو يحد منها إذا: (أ) - كانت البضائع حيوانات حية، ولكن ذلك الاستبعاد أو الحد لن يكون نافذا إذا أثبت المطالب أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها كان ناتجا عن فعل أو إغفال من جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18 ، ارتكب بفصد إحداث ذلك الهلاك أو التلف للبضائع أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر، أو ارتكب باستهتار وعن علم باحتمال حدوث ذلك الهلاك أو التلف أو تلك الخسارة الناجمة عن التأخر؛ أو « .

⁽⁵⁶⁰⁾ الطرف المنفذ البحري بموجب المادة الأولى الفقرة 7 من قواعد روتردام يعني: « أي طرف منفذ، ما دام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي طرفا منفذا بحريا إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصرا داخل منطقة الميناء » .

تنظيمه، من خلال تمكين أطراف العقد إبداء ما شاؤوا من الشروط التعاقدية بما فيها شروط الإعفاء من المسؤولية، مع تقييدها بمجموعة من الشروط ، في حين أخضعت اتفاقية هامبورج هذا النوع من النقل لقواعدها الأمرة شأنها في ذلك شأن البضائع العادية، مع جعلها للمخاطر الخاصة بنقل الحيوانات الحية سببا قانونيا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

قائمة المراجع

1-المراجع باللغة العربية

أولا_المؤلفات:

1. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978 (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1997.
2. كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1995.
3. سعيد يحيي، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورج)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، سنة 2000.
4. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، مصر، سنة 2006.
5. نادية محمد معوض ، قانون التجارة البحرية، جامعة حلوان، سنة 2006.

ثانيا_الاتفاقيات الدولية و القوانين:

1. معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، و التي تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 931 ، صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل دون تعديلاتها ، بموجب المرسوم رقم 64_71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28.
2. اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر لسنة 1978 أو "معاهدة هامبورج" ، دخلت حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992، لم تصادق عليها الجزائر .
3. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعمود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام لسنة 2008، لم تدخل حيز النفاذ.
4. الأمر رقم 76_80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية العدد 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977.

ثالثا_الأحكام القضائية:

1. قرار مؤرخ في 08 أبريل 1979 ملف رقم 149627 عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، غير منشور .

II_ المراجع باللغة الفرنسية :**A- Les Ouvrages :**

1. Claude Chaiban, Clause légale d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, Tome XIII, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris, 1965.
2. Comité Maritime International (CMI), The Travaux Préparatoires Of The Hague Rules And Of The Hague-Visby Rules: <http://comitemaritimeorg.webhosting.be/publications-documents/travaux-preparatoires>.
3. Gurvan Branellec, La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit, Thèse pour l'obtention du doctorat en droit, Université de Bretagne Occidentale, 2007.
4. Pierre Bonassies- Christian Scapel, droit maritime, LGDJ, 2006.

B-Législations française :

1. La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

