

تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية

عمار فيصل¹

مقدمة:

لقد انتشرت شروط الإعفاء من المسؤولية في مجال النقل البحري في منتصف القرن التاسع عشر، حيث اعتاد الناقلون على تدوينها في سندات الشحن البحرية²، الأمر الذي ترتب عليه انتشار شروط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل البحري حتى أصبحت معتادة، وهكذا ازداد إهمال الناقلين على اعتبار عدم مسؤوليتهم حتى بات تنفيذ عقد النقل البحري منوطا بإرادة الناقل البحري³، مما ازدادت معه الأضرار اللاحقة بالبضاعة، وفي المقابل لم يكن لدى الشاحنين إمكانية وضع شروط اتفاقية تحمي مصالحهم، وهذا راجع لاحتكار النقل البحري من قبل شركات عالمية⁴، غير أن بعض الشاحنين في الولايات المتحدة الأمريكية نجحوا تقرير بطلان بعض شروط الإعفاء من المسؤولية قانونا لكون هذه الدولة لم تكن تتوافر على تجارة بحرية واسعة⁵، وقد صادق الكونغرس في 13 فبراير 1893 على قانون هارتر⁶ الذي تضمن حصارا للأخطاء التي يمكن للناقل البحري أن يعفى بموجبها من المسؤولية، ومن دون النص عليها في وثيقة الشحن البحري⁷، إلا أن هذا لم يكن كافيا لأن الناقلين لجئوا للبحث عن تحديد لمسئوليتهم في سندات الشحن البحرية بمبالغ زهيدة تكاد تصل إلى حد الإعفاء، هذا ما دفع بالشاحنين للمطالبة بوضع اتفاقية دولية بهدف تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين، وقد تحقق هذا الطلب من خلال عقد مؤتمر دولي ببروكسل

¹ طالب دكتوراه، سنة ثالثة في مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

² د.عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1988، ص31.

³ د.مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص369.

⁴ د.هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سوريا، 1986، 227.

⁵ د.مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، المرجع السابق، ص245.

⁶ René Rondière، Droit Maritime، Edition Dalloz، Cinquième édition، 1971،، p 271.

⁷ د.هشام فرعون، القانون البحري، المرجع السابق، ص227.

الذي انتهى بوضع اتفاقية بروكسل المتعلقة بسندات الشحن البحرية سنة 1924¹، وقد تضمنت هذه الاتفاقية على الحالات التي يمكن للناقل البحري حالة توفرها أن يعفى من المسؤولية حيث تضمنت حوالي ثمانية عشر حالة، والملاحظ أنها قد وسعت نوعا ما فيها²، أما معاهدة هامبورغ لسنة 1978 فقد تضمنت أسباب عامة كالسبب الأجنبي و أخرى خاصة كخطأ الشاحن، أو العيب الذاتي للبضاعة -عجز الطريق - خطأ الغير - انقراض الأرواح والأموال، نقل الحيوانات و النقل على سطح السفينة طبقا للمادة الخامسة من معاهدة هامبورغ³.

الجدير بالذكر أن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 المعروفة بقواعد روتردام وسعت من التزامات الناقل، بجعل التزام الناقل بتوفير سفينة صالحة للملاحة التزاما مستمرا يبدأ قبل بدأ الرحلة البحرية و يستمر أثناءها حتى

¹ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 71-64 المؤرخ في 2 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28-1964، و يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي وتعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة، وتم تعديلها بروتوكول فسبي لسنة 1968 بعد أن عقدت اللجنة البحرية الدولية لسلة من الاجتماعات للعمل على الإصلاحات المناسبة على معاهدة بروكسل 1924 ، وبدأ نفاذ هذا البروتوكول في 32 جوان 1977، ثم عدلت مرة أخرى بالبروتوكول في 31 ديسمبر 1979 ، ودخل حيز النفاذ في 14 فبراير 1983.

² نصت المادة 4 فقرة 2 من المعاهدة بروكسل 1924 على أنه " لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن: - عمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، - حريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه. - مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو إخطارها أو حوادثها. - القضاء والقدر، حوادث الحرب. - أعمال الأعداء العموميين. - إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي. - قيود الحجز الصحي. - عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله. - الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب سواء أكان كلياً أو جزئياً. - الفتن أو الاضطرابات الأهلية. - إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر. - العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها، - عدم كفاية التغليف. - عدم كفاية أو عدم إتيان العلامات. - العيوب التي لا تكشفها اليقظة المعقولة. - أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم ، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفاد من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف".

³ فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ و القانون المصري ، مقال منشور الكتروني، ص 8 ما بعدها . على الموقع، <http://www.eastlaws.com>.

نهايتها، بحيث ألغت الاتفاقية واستبعدت الإعفاء من المسؤولية بسبب الإهمال أو أخطاء الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمى الناقل في الملاحة و الإدارة التي كان يتمتع بها الناقل في ظل معاهدة بروكسل، أما بخصوص المشرع الجزائري فقد أقصى ست حالات من حالات الإعفاء الواردة في معاهدة بروكسل 1924 و أبقى على 12 حالة لإعفاء الناقل من المسؤولية¹، ونص المشرع الجزائري من خلال القانون البحري على

القوة القاهرة كحالة من حالات الإعفاء القانونية للناقل البحري في نص المادة 803/هـ²، وهذا بالإضافة إلى حالات أخرى يمكن أن تتدخل ضمن حالات القوة القاهرة إذا ما توافرت شروطها وهي مذكورة في نفس المادة الفقرات ج، د، و³، وعليه طرح التساؤل الذي يمكن إثارته هو متى يمكن للناقل البحري التمسك بالقوة القاهرة كحالة من حالات إعفائه من المسؤولية؟ للإجابة على هذا الطرح نقسم هذا البحث لثلاث نقاط أساسية تتمثل في الآتي:

أولاً- تحديد مفهوم القوة القاهرة.

ثانياً- شروط القوة القاهرة.

ثالثاً- تطبيقات القوة القاهرة في مجال النقل البحري.

أولاً- تحديد مفهوم القوة القاهرة:

بالرجوع لأحكام القانون البحري لا نجد أي تعريف للقوة القاهرة، غير أن أحكام القانون المدني من خلال المادة 127⁴ نجدها تضمنت إشارة لمفهوم القوة القاهرة التي بينت أنه متى أقام شخص الدليل على أن الضرر الحاصل كان نتيجة سبب لا دخل له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة، أو نتيجة

¹ أمر رقم 79-80 مؤرخ في شوال عام 1396 الموافق 13 أكتوبر لسنة 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، رقم الجريدة الرسمية 47 لسنة 1998.

² تنص المادة 803/هـ من نفس القانون على ما يلي: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ه- القوة القاهرة.."

³ تنص المادة 803/ج، د، و على ما يلي: "...ج- الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل؛ د- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة؛ و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل، أو إعاقته كلياً أو جزئياً، مهما كانت الأسباب؛...".

⁴ تنص المادة 127 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني المعدل والمتمم على ما يلي: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة،...كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر....".

خطأ الغير، كان غير ملزم بتعويض ذلك الضرر، وهذا ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق على خلاف ذلك، والملاحظ

من هذا النص أن المشرع قد استخدم عبارتي الحادث المفاجئ والقوة القاهرة كأمرين مترادفين، وقد اختلف كل من الفقه والقضاء حول مفهوم القوة القاهرة والحادث المفاجئ، فهناك من يرى أن لهما نفس المعنى، في حين ذهب اتجاه آخر للتمييز بينهما في خصوص عقد النقل البحري، واتجه فكرهم للقول بأن القوة القاهرة يجب أن تكون حادث خراجي لا علاقة له بأي نشاط من نشاطات الناقل البحري كالزلازل والصواعق والعواصف...، أما الحادث الفجائي فيكون داخلي أي مرتبط بنشاط الناقل كالانفجار أو العطب...، واعتبروا أن الناقل يعفى من المسؤولية الناجمة عن الضرر المترتب عن القوة القاهرة، في حين تبقى مسؤوليته قائمة عن الضرر المترتب عن الحوادث الفجائية باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال¹، في حين هناك من ميز بينهما على أساس استحالة الدفع واستحالة التوقع، فحسب رأيهم تتميز القوة القاهرة بعد القدرة على دفعها، أما الحادث المفاجئ فيتميز باستحالة توقعه، واتجه الرأي السائد إلى عدم التمييز بينهما وعلى هذا استقر القضاء² لأن ما يعتبر سببا أجنبيا لا دخل للمدين فيه لا بد من أن يجتمع فيه صفتي عدم التوقع واستحالة الدفع وإلا اعتبر سببا غير أجنبي³، فالقوة القاهرة والحادث الفجائي حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه ويؤدي بشكل مباشر لإحداث ضرر، وعليه لا يمكن التمييز بينهما على أساس أن كل منها يعتبر سبب أجنبي معفي للناقل البحري من المسؤولية متى توافرت الشروط المطلوبة في السبب الأجنبي⁴، وهكذا تعرف القوة القاهرة على أنها حادث لا يمكن توقعه أو ترقبه، ولا يمكن رده.

ثانيا- شروط القوة القاهرة:

لابد من توافر ثلاث شروط في القوة القاهرة حتى يتمكن الناقل البحري من إعفائه من المسؤولية

وهي تتمثل في الآتي:

1- عدم إمكانية التوقع:

¹ د.مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 184.

² د.عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، 1952، ص 877.

³ د.خليل أحمد حسن قتادة، الوجيز في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 252.

⁴ د.محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسئولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1990، ص 232 وما بعدها.

فيجب أن تكون القوة القاهرة غير متوقعة، وإذا أمكن توقع الحادث فلا يعتبر كقوة القاهرة أو حادث مفاجئ، وعدم إمكانية التوقع يجب أن تكون حتى من جانب أشد الناس حيطة وفطنة¹، كما أن عدم القدرة على التوقع لا يتصور فقط في الحوادث التي لم تقع مسبقاً، بل حتى في الحوادث الواقعة مسبقاً غير أنه لا يعرف متى قد تقع مرة أخرى، والمعيار المعمول به هنا هو المعيار الموضوعي²، وهذا ما قامت محكمة النقض المصرية بتأكيد في قرارها الصادر بأن الحكم المطعون قد أنكر قيام حالة القوة القاهرة بما قرره من أن الطرفين كانا يتوقعان إمكانية الحصول على إذن استيراد لشحن البضاعة إلى مصر وقت إبرامهما للعقد، وفي ذات الموعد المتفق عليه، ونفس الموقف أقره القضاء الجزائري في القرار رقم 77660 الصادر في 19-05-1991، والقرار رقم 153254 الصادر بتاريخ 24-06-1997³، والذي اعتبر من خلاله أن العاصفة اعتبار من مخاطر الاستغلال يعد خرقاً لنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري التي اعتبرت أن العاصفة ضمن الظروف العادية لفصل الشتاء، كما أن عدم إمكانية التوقع يجب أن تكون مطلقة غير نسبية، وفي المسؤولية التعاقدية يكفي أن يكون عدم القدرة على التوقع وقت إبرام العقد حتى وإن أمكن التوقع بعد إبرام العقد أو قبل تنفيذه⁴، وعليه فمتى أمكن للناقل توقع الحادث أو تمكن من تجنب الحادث، فإن هذا الأخير لا يعد من قبيل القوة القاهرة وبالنتيجة لا يعد سبباً من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية.

2- أن يكون مستحيل الدفع:

لا يمكن اعتبار الحادث الواقع قوة القاهرة أو حادثاً مفاجئاً لمجرد عدم توقع حدوثه، بل لا بد أن يكون مستحيل الرد، وأن يجعل من تنفيذ الالتزام المترتب عن العقد مستحيل التنفيذ، وأن تكون الاستحالة في التنفيذ مطلقة، ولا يشترط أن تكون استحالة التنفيذ مادية ومعنوية بل يكفي أن تكون مادية أو معنوية⁵، ويقع على عاتق المدين إثبات توافر حالة القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، وعند تمكنه من إثبات وجودها تنتفي علاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تقوم مسؤوليته، فالقوة القاهرة تشمل كل

¹ حفيري أمال، الحالات المستثناة لمسئولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة ماجستير، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، وهران، 2011، ص26.

² د.أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، 1983، ص337.

³ المجلة القضائية الجزائرية، 1993/3، والمجلة رقم 1997/2.

⁴ د.خليل أحمد حسن قتادة، المرجع السابق، ص253.

⁵ د.كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة مع قواعد هامبورج، دار المعارف، الإسكندرية، 2003، ص65.

⁶ د.عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المرجع السابق، ص879.

حادث لا يكون بالمقدور توقعه ولا رده، ولا يكون للناقل البحري دخل في وقوعه، مما يجعل تنفيذ الناقل البحري لالتزامه مستحيلا كوقوع حادث بحري يؤدي لغرق السفينة أو البضاعة وكذا الحصار البحري واستيلاء السلطة العامة على السفينة...إلخ.

3- أن يكون الحادث خارجي:

لا يمكن تحقق القوة القاهرة إلا في الحالة التي يكون فيها الحدث خارجيا، بمعنى خارج عن إرادة المدين، وحتى تكون القوة القاهرة سببا من أسباب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لا بد أن يكون الحادث الموقع للضرر خارج عن نطاق إرادة الناقل البحري، كما أن المخاطر البحرية الناتجة عن الظواهر الطبيعية لا

تعتبر من ضمن نشاطات الناقل البحري، فحدوث عاصفة بحرية تعتبر حادث خارج عن نشاط الناقل البحري وبالتالي تعتبر قوة القاهرة معفية للناقل البحري من المسؤولية.

ثالثا- تطبيقات القوة القاهرة في مجال النقل البحري:

طبقا لما ورد في المادة 803 ق ب ج في الفقرات ج، د، هـ، يعتبر كل من الحريق و أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة البحرية، وكذا الاضطرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب، من تطبيقات القوة القاهرة على عقد النقل البحري.

1-الحريق:

يعرف الحريق من الناحية الكيماوية على أنه اشتعال ينتج عن تأليف بين وقود مثل الكاربون أو الهيدروجين، ومن أوكسجين الهواء¹، في حين من الناحية القانونية فلا يوجد تعريف يحدد بدقة معنى الحريق، و يعرف عموما، بأنه اشتعال البضاعة عن طريق مواد متوهجة، و لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه لم يقع من فعل أو خطأ الناقل و هذا ما ورد في المادة 803فقرة ج، وما يلاحظ أنه يقع إثبات الحريق يلقي على عاتق الشاحن، الذي يجب عليه إثبات أن الحريق يرجع سببه إلى فعل أو خطأ الناقل حتى تقوم مسؤولية هذا الأخير، كما أنه ينظر إلى الحريق كسبب معفي بمعنى واسع، إذ تندرج تحت هذه الحالة التلف الذي يعيب البضاعة مثلا نتيجة

¹ عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول التأمينات البرية، مطبعة حيرد، الجزائر، سنة 2000 ، ص189.

إلقائها في البحر لتتطفئ، إذ العبرة هنا بما يحدثه الحريق لا الحريق في حد ذاته، و قد نصت المادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل على أن الناقل أو السفينة لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناتج عن الحريق ما لم يكن بفعل الناقل أو خطأه، و هذا ما أخذت به معاهدة هامبورغ سنة 1978 الناقل / التي نصت في مادتها الخامسة الفقرة الرابعة على أنه في حالة الحريق يكون مسئولاً بشرط أن يثبت المدعى، أن النار قد نتجت عن خطأ أو

إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه، و مقتضى ذلك أن الناقل يثبت سبب الحريق فكل حريق مجهول السبب يعتبر الناقل مسئول عليه في ضل قواعد هامبورغ¹

2- أخطار و حوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة البحرية:

لا يخلو الوسط البحري من المخاطر، و لا يجب تحميل الناقل فوق طاقته، وعليه فالعواصف القوية المفاجئة و الأعاصير تعد حوادث بحرية تعفي الناقل من المسؤولية طبقاً لما قد تضمنته الفقرة د من المادة 803ق ب ج، و لكن يجب أن تتوفر فيها شروط القوة القاهرة السابق ذكرها و لا يكون الناقل أو تابعيه قد تقاعسوا في أداء مهامهم في تجنب هذه الأخطار البحرية أو اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحفظ و سلامة البضاعة، غير أن اعتبار العواصف و الأعاصير قوة القاهرة يختلف باختلاف الفصل السنوي الذي تبحر فيه السفينة، و قد ذهبت المحكمة العليا² أن العاصفة في فصل الشتاء لا تعد قوة القاهرة، ومن ثم لا مجال لإعفاء الناقل من مسؤولية و قد أكدت المحكمة العليا هذه الحالة بقرار آخر على أن العاصفة تعد من الظروف العادية في فصل الشتاء، و الملاحظ أن المحكمة العليا أخذت القوة كمعيار لقبول مفهوم مخاطر الاستغلال و اعتبار العاصفة كقوة القاهرة، حيث أنها اعتبرت في القرار المذكور أن بلوغ العاصفة 6 و 7 من سلم بوفور تعادل تساقط أوراق الأشجار و يعتمد في هذه الحالة على رياح قوتها أي ما يعادل 100 كلم في الساعة³ كما تم الحكم في فرنسا⁴ بأن العواصف الرملية أو الصخور التي

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الثاني والثالث، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2004-2005، ص199.

² قرار المحكمة العليا الصادر في 19-05-1991، الملف رقم 77660، المجلة القضائية العليا لسنة 1993، العدد الثالث، ص154.

³ قرار المحكمة العليا الصادر في 24-06-1997، الملف رقم 153854، المجلة القضائية العليا لسنة 1997، العدد الثاني، ص 125.

⁴ Com 21 janvier 1959 Bull. transp.1959 : Rene RODIERE, Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, p 350.

تحيط بسواحل إفريقيا ليست عاملا غير متوقع، بل هي ظاهرة معروفة لجميع الملاحين، و بالتالي يجب تفاديها أثناء الملاحة البحرية¹.

3- الاضطرابات و إغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقة كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب:

يعتبر الإضراب قوة قاهرة في بعض التشريعات، كالقانون المصري²، في حين المشرع الجزائري فقد جعل الإضراب سببا قائما بنفسه لإعفاء الناقل البحري من مسؤوليته، و يعتبر الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف أنواع مختلفة من العوائق التي يمكن أن تمنع الناقل من تنفيذ لالتزامه أو تأخره في هذا التنفيذ، فإذا دفع الناقل بالإعفاء من المسؤولية و يجب عليه إثبات أن الضرر اللاحق بالبضاعة يرجع إلى الإضراب أو الإغلاق أو العوائق العارضة و يجب أن يترتب عنها استحالة التنفيذ، فلا يكفي أن ترتب عليها صعوبة التنفيذ فقط و لكن لا يشترط لإعفاء الناقل من المسؤولية أن تتوفر أوصاف القوة القاهرة كما هو الحال في القواعد العامة، فقد يكون العائق كليا أو جزئيا. و يشترط لاستفادة الناقل من هذا السبب، أن لا يكون قد ارتكب إهمالا أو تقصيرا في تنفيذ التزامه كأن يتأخر في شحن البضاعة ثم يأتي بعد ذلك إضراب يعوق عملية الشحن و بالتالي تتلف البضاعة³، و الملاحظ في الفقرة - و - من المادة 803 من القانون البحري الجزائري ورود عبارة مهما كانت الأسباب و قد يفهم منها أن الناقل يعفي من المسؤولية عن الإضراب ولو كان نتيجة خطئه أو بسببه.

الخاتمة:

تبين لنا من خلال دراسة القوة القاهرة كحالة معفية للناقل البحري من المسؤولية، أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والمتعلقة بسندات الشحن، لم تتضمن بشكل صريح مسالة القوة القاهرة كحالة معفية

¹ د. عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الجزء الأول التأمينات البرية، الجزائر، 2000، ص 189.

² د. مصطفى كامل طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 264.

³ Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, droit maritime, op.cit., n° 1079, p. 688. ;R. Rodier, Traite général de droit maritime, affrètement et transport, Tome 2, n° 633, p.274.

لناقل البحري من المسؤولية، بل يفهم ذلك ضمناً من خلال مادتها الرابعة، وهذا على الرغم من أنها وسعت من الحالات التي يمكن للناقل البحري إعفائه من المسؤولية، أما بخصوص اتفاقية هامبورج لسنة 1978 فقصت من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية كونها قد وردت حماية لمصالح الشاحنين ولم تتضمن سوى حالة الحريق كحالة معفية لناقل البحري من المسؤولية، وفي المقابل نجد أن المشرع الجزائري ومن خلال القانون البحري قد تماشى نوعاً ما مع اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ونص على إثنا عشر حالة معفية للناقل البحري من خلال المادة 803، وتضمنت هذه الأخيرة حالة القوة القاهرة كحالة معفية للناقل البحري من المسؤولية، كما تضمنت حالات أخرى تدخل ضمن القوة القاهرة منها الحريق والإضراب والاضطرابات بمختلف أنواعها التي قد تجعل من تنفيذ الناقل البحري لالتزاماته المتولدة عن عقد النقل البحري مستحيلاً، كما أنه لتطبيق القوة القاهرة كحالة معفية للناقل البحري لا بد من توافر شروطها والتمثلة في عدم التوقع واستحالة التنفيذ، وكذا أن تكون حادثاً خارجياً عن إرادة الناقل البحري، ويقع على عاتق الناقل البحري إثبات قيام حالة القوة القاهرة، وعند فشله في إثبات أن الضرر الحاصل كان نتيجة قوة القاهرة اعتبر هو المسئول ويتوجب عليه التعويض.