

## مدى اعتبار فيروس كورونا-كوفيد 19- أحد أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

### the extent to which the corona virus –covid19- is considered one of the reasons for the exempting the shipping carrier of goods from responsibility

غويسم لخضر<sup>1\*</sup>، جامعة الجزائر 1، (الجزائر) ، l.ghouicem@univ-alger.dz ،  
علي أحمد صالح<sup>2</sup>، جامعة الجزائر 1، (الجزائر) ، a.salah111@hotmail.com

تاريخ قبول المقال: 16-10-2021

تاريخ إرسال المقال: 19-08-2021

#### الملخص:

لقد أدى ظهور فيروس كورونا - كوفيد 19- وانتشاره على نطاق واسع إلى حالة من الهلع وسط المجتمع الدولي، مما أدى بالدول إلى إعلان حالة الطوارئ وتطبيق قيود الحجر الصحي حفاظا على صحة العامة، واعتبار فيروس كورونا حالة من حالات القوة القاهرة .  
هذه الإجراءات المتخذة كان لها من الآثار على المستوى الاقتصادي و القانوني ، سيما على حركة النقل البحري للبضائع، مما أثار التساؤل حول مدى امكانية اعتبار فيروس كورونا- كوفيد19- كأحد أسباب اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية.  
**الكلمات المفتاحية:** فيروس كورونا - كوفيد 19- ، القوة القاهرة ، مسؤولية الناقل البحري، قيود الحجر الصحي، أسباب الاعفاء .

**Abstract:** The emergence and widespread spread of the corona virus – covid 19- has led to a state of panic among the international community , leading states to declare a state of emergence and apply quarantine restrictions for the sake of public health , and to consider the corona virus to be a case of force majeure .

These measures taken had economic and legal effects, especially on the maritime transport of goods, which raised the question about the possibility of considering

\* غويسم لخضر .

مدى اعتبار فيروس كورونا-كوفيد 19- أحد أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

the Corona virus - Covid 19 - as one of the reasons for exempting the shipping carrier of goods from responsibility.

**Key words :** Corona virus –covid19- ,force majeure , the responsibility of the maritime carrier , the maritime carrier , quarantain restrictions , Reasons for exemption

**مقدمة:**

يشكل فيروس كورونا - كوفيد 19- تهديدا خطيرا للصحة العامة على مستوى العالم ، وأنتج أثارا على مستويات مختلفة سيظل العالم يعمل على معالجتها و التقليل منها لمدة زمنية طويلة ، إلا أن تأثيره كان مباشرا وقويا على التجارة الدولية ، فقد عزل الدول عن بعضها ، وأثر تأثيرا كبيرا على حركة النقل البحري للبضائع .

ومن آثار فيروس كورونا الجدل القانوني حول مصير الالتزامات التعاقدية التي صار تنفيذها محل شك وريبة، ويزداد هذا الجدل لارتباط ذلك بالأمن الصحي و الظرف الحاصل -فيروس كورونا بسبب القوة القاهرة التي حالت دون تنفيذ كثير من الالتزامات التعاقدية .

هذا وتسعى كبريات الشركات التجارية العالمية للنقل البحري للبضائع للتحلل من التزاماتها التعاقدية خوفا من تكبدها خسائر كبيرة بسبب عدم قدرتها على الوفاء بالتزاماتها ، وذلك بسبب اختلاف الطبيعة و ظروف إنشاء تلك العقود وما يتبعها من التزامات ، وهذا يعني في مجمله عدم القدرة على الوفاء بالالتزامات الخارجة عن إرادة المتعاقدين وهو ما سيؤثر على استقرار المعاملات التجارية والتبادل التجاري عن طريق النقل البحري للبضائع.

ونظرا لأهمية النقل البحري للبضائع في مجال التجارة الدولية كان لزاما دراسة الآثار القانونية لفيروس كورونا في هذا المجال، ومنه يثور التساؤل التالي:

**هل يمكن اعتبار فيروس كورونا-كوفيد 19- كأحد الأسباب التي تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في ظل كل من القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية؟**

والمقصود هنا الشركات التجارية للنقل البحري للبضائع التي تريد التحلل من التزاماتها بحجة إن فيروس كورونا يعد سببا لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية،

وللإجابة على هذا السؤال سوف نتطرق لمدى إمكانية اعتبار فيروس كورونا كأحد الأسباب التي تعفي الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في ظل القانون البحري الجزائري (أولا)، ثم في ظل الاتفاقيات الدولية (ثانياً).

### المبحث الأول: مدى اعتبار فيروس كورونا - كوفيد 19 - أحد أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في ظل القانون البحري الجزائري.

الملاحظ في القانون البحري الجزائري، أن المشرع أفرد المادة 803 منه لمسألة أسباب إعفاء الناقل للبضائع من المسؤولية، والتي يظهر من أول وهلة أنه لم يأت على ذكر حالة انتشار الأوبئة أو حالة الحجر الصحي كسبب يعفي الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته، غير أنه في المقابل ذكر حالة القوة القاهرة كسبب إعفاء، والتي لها عدة تطبيقات؛ والسؤال الذي يطرح هنا هل يمكن اعتبار انتشار فيروس كورونا - كوفيد 19- وما نتج عنه من حجر صحي إحدى هذه التطبيقات؟

حيث نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري على أنه<sup>1</sup>: " يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة، إذا كانت الخسارة أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي :

أ- حالة عدم صلاحية الملاحة للسفينة عندما يقدم الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه؛

ب- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الريان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل؛

ج- الحريق ، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل؛<sup>2</sup>

د- أخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة؛

هـ - القوة القاهرة؛

<sup>1</sup>-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-

05 المؤرخ في 25 جوان 1998، و المعدل و المتمم بالقانون رقم 10- 04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 46، المؤرخة في 18 أوت.

و- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كلياً، أو جزئياً مهما كانت الأسباب؛

ز- عيب خفي، أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو نقص البضاعة أثناء السفر؛

ح- أخطاء الشاحن لاسيما، ولاسيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع؛

ط- عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي؛

ي- إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك؛

ك- الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل؛

ل- أي مسبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولاً عنه وذلك عندما يقدم الدليل بأن

الخطأ أو الضرر لم يكن بسببه شخصياً أو بسبب مندوبه أو أنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر".

كما نصت المادة 127 من القانون المدني الجزائري على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن

سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو **قوة قاهرة**، أو خطأ صدر من المضرور أو من الغير، كان غير ملزم

بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".<sup>1</sup>

تبعاً لذلك سيتم تقسيم هذا المحور إلى فرعين، نتطرق أولاً إلى مفهوم القوة القاهرة، أما ثانياً سيتم التطرق إلى

شروط القوة القاهرة.

### المطلب الأول: مفهوم القوة القاهرة

لا يسأل الناقل عما يلحق البضاعة من الضرر إذا كان نتيجة قوة قاهرة أو حادث مفاجئ. فما هو مفهوم

القوة القاهرة .

### أولاً: تعريف القوة القاهرة:

يعنى الناقل البحري من المسؤولية كلما اثبت أن الضرر الذي تعرضت له البضاعة كان نتيجة قوة قاهرة أو

حادث مفاجئ، إلا أن المشرع لم يعطي مفهوم للقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ في نصوص القانون

البحري الجزائري لذلك كان من الضروري الاعتماد على ما ورد بهذا الخصوص بالقواعد العامة في القانون

المدني.

وهو ما أشار إليه المشرع الجزائري في المادة 127 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975

المعدل والمتمم والذي يتضمن القانون المدني: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه

<sup>1</sup> - القانون رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني .

كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة، أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك .

لا يمكن وضع فواصل مادية جامعة في صدد تعريف القوة القاهرة، لان المنطق يقتضي أنه إذا كان ثمة حادث لا يمكن توقعه ولا توقيه، فإنه يكون قوة قاهرة وكفى، فإذا أثبت صاحب الشأن ذلك أعفي من المسؤولية وعليه يمكن أن نجعل من أساس تعريف القوة القاهرة أنها كل أمر غير متوقع ولا يمكن تلافيه ويؤدي ثبوته إلى انتفاء مسؤولية صاحب الشأن<sup>1</sup>.

غير أنه يثار تساؤل حول ما إذا كان لكل من القوة القاهرة و الحادث المفاجئ نفس المعنى، أم أن لكل منهما تعريف مستقل. وهنا اختلف الفقه والقضاء حول هذا المفهوم، فهناك من يرى أنهما اسمان مختلفان لنفس المعنى، وهناك من يرى أنه إذا كان الحادث خارجيا تكون بصدد قوة قاهرة ، أما إذا كان الحادث داخليا تكون بصدد حالة الحادث المفاجئ .

### ثانيا: القوة القاهرة والحادث المفاجئ:

المشرع الجزائري في القانون المدني، قد استخدم عبارتي الحادث المفاجئ والقوة القاهرة كأمرين مترادفين في نص المادة 127 من القانون المدني.

غير أن بعض الفقه ذهب إلى التفرقة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ في خصوص عقد النقل البحري ، فقالوا بان القوة القاهرة يجب أن تكون حادثا خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل كالعواصف؛ أما الحادث المفاجئ فهو حادث داخلي ينبعث من نشاط الناقل دون أن يكون للناقل دخل في حدوثه كانهيار خزان الوقود بالسفينة دون خطأ من الناقل أو تابعيه. وإذا كانت القوة القاهرة تعفى الناقل من المسؤولية ، فإنه يظل مسئولا عن الحوادث المفاجئة باعتبارها من المخاطر العادية للاستغلال<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1990، ص 230 .

<sup>2</sup> -مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 184.

وهذا الرأي لا يجوز التسليم به أيضا إلا عند من يقولون بنظرية تحمل التبعة، إذا يصح عند هؤلاء أن يكون الشخص مسؤولا عن الحادث المفاجئ<sup>1</sup>.

وهناك من الفقهاء من يفرق بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ على أساس استحالة الدفع واستحالة التوقع، فيقولون بأن القوة القاهرة تتميز باستحالة الدفع أما الحادث المفاجئ فيتميز باستحالة التوقع.

غير أنه سواء كنا أمام حالة قوة القاهرة أو حادث مفاجئ فلا بد من توافر الشرطين معا وهما استحالة الدفع وعدم التوقع ، لأن القول بخلاف ذلك معناه انعدام رابطة السببية، مما يجعل هذا الرأي أيضا قد جانب الصواب.

ومن ذلك فإن التمييز بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ لا يقوم على أساس صحيح. لذلك يرى أغلب الفقهاء بعدم التمييز بينهما، وعلى هذا أيضا اجمع القضاء<sup>2</sup>، لأن ما يعتبر سببا أجنبيا لا يد لمدين فيه، يجب أن يجتمع فيه صفتا عدم التوقع وعدم القدرة على دفعة، وإلا كان سببا غير أجنبي عن المدين ، وبالتالي تتحقق مسؤوليته عن الضرر الذي وقع وذلك بوجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر<sup>3</sup>.

و بالرغم من أن هناك من القوانين التجارية من أخذت بهذه التفرقة في مجال عقود النقل إلا أن المبدأ هو أن الفقه و القضاء منذ عهد غير قصير لم يأخذ بالرأي القائل بالتفرقة بين القوة القاهرة من جهة و الحادث المفاجئ من جهة أخرى سواء في عقود النقل خاصة أو في الالتزامات بصفة عامة وانتهى الرأي إلى أن مدلولهما واحد ويترتب عليهما إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وأن القانون إذا استعمل أحد اللفظين فإنه بالضرورة يقصد أيضا التعبير الآخر .

فالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا دفعه يؤدي بشكل مباشر إلى إحداث الضرر، حيث يعرفهما البعض بالحادث الذي ليس بالإمكان عادة توقعه ، وليس بالمستطاع دفعه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، جزء1، مصادر الالتزام، مصر، 1952، ص 877.

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص 877.

<sup>3</sup>- خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول ، مصادر الالتزام، ديوان

المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 252.

<sup>4</sup>- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 228.

وهكذا لا يكون للفرقة بين القوة القاهرة والحادث المفاجئ أي أساس جدي في مجال المسؤولية عن فعل الأشياء الحية، ولا في مجال القانون البحري الجزائري بوجه عام، فكل من القوة القاهرة والحادث المفاجئ يعتبر سببا أجنبيا معنيا إذا توافرت فيه الشروط المطلوبة في السبب الأجنبي بصفة عامة. فالعبرة في الإعفاء وصفة السبب الأجنبي بتوافر هذه الشروط وليس بالواقعة ذاتها<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: شروط القوة القاهرة:

القوة القاهرة هي حادث من غير الممكن توقعه ويستحيل دفعه، ومسألة تقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة القاهرة هو تقدير موضوعي تملكه المحكمة المختصة في النزاع في حدود سلطتها التقديرية، فالقوة القاهرة يجب أن تكون حادث خارجيا لا علاقة له بنشاط الناقل البحري<sup>2</sup>.

إن القوة القاهرة أو الحدث المفاجئ يجب أن يكون حادث غير ممكن التوقع و مستحيل الدفع، فعدم إمكان التوقع واستحالة الدفع هما الشرطان الواجب توافرهما في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، و إذا ما توافرا كان الحادث أجنبيا عن الشخص لا يد له فيه، أما العكس فغير صحيح، فقد يكون الحادث أجنبيا عن الشخص لا يد له فيه، ومع ذلك يستطيع توقعه أو يستطيع دفعه<sup>3</sup>.

وبالتالي يتبين لنا أنه لا بد من توافر ثلاثة شروط حتى تتحقق حالة القوة القاهرة، وتتمثل هذه الشروط في: عدم إمكانية توقع الحادث، استحالة دفع الحادث وأن يكون الحادث خارجيا.

### أولا: عدم إمكانية توقع الحادث:

يجب أن تكون القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ غير ممكن التوقع، فإذا كان بالإمكان توقع الحادث حتى لو استحال دفعه، لا يكون قوة القاهرة أو حادثا مفاجئ، لذا يجب أن يكون الحادث غير ممكن توقعه لا من جانب المدعى عليه فحسب بل حتى من جانب أشد الناس يقظة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - المرجع نفسه، ص 232.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 184.

<sup>3</sup> - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 878. وانظر كذلك:

- René Rodière, droit maritime, édition Dalloz, paris, 1991, p287.

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص 878.

وعدم إمكان التوقع لا يتصور أصلا إلا بالنسبة للحوادث التي لم يسبق وقوعها، غير أنه إذا أخذنا عدم إمكان التوقع بهذا المعنى لاستثنيت حوادث كثيرة من ضمن تطبيقات القوة القاهرة كالزلازل والحروب، إذ كل من هذه الأحداث سبق وقوعه، لا يستطيع توقع وقت حدوثه حتى من أشد الناس حيطة، والمعيار كما هو ظاهر معيار موضوعي وليس بذاتي<sup>1</sup>.

وهو ما يمكن قوله حول فيروس كورونا - كوفيد 19- حيث أنه لم يكن بالاستطاعة توقع ظهور هذا الوباء حتى من قبل أكثر الناس حيطة ويقظة، مما يجعله يستوفي الشرط الأول وهو عدم إمكانية توقع ظهور هذا الوباء الخطير وانتشاره بسرعة كبيرة من بلد لآخر، بل حتى من قارة لأخرى.

وعدم إمكان التوقع يجب أن يكون مطلقا، وليس نسبيا كما ذهب إلى ذلك بعض الفقهاء عندما فرقوا بين القوة القاهرة والحادثة المفاجئ وصفة الإطلاق لكل من القوة القاهرة والحدث المفاجئ على السواء<sup>2</sup>، ويكفي في المسؤولية العقدية أن يكون عدم إمكان التوقع وقت إبرام العقد، حتى ولو أمكن توقع الحادث بعد التعاقد وقبل التنفيذ<sup>3</sup>.

وتبعا لذلك فإن عقد النقل البحري للبضائع الذي أبرم قبل ظهور هذا الوباء، بفترة زمنية لن يثير أي إشكال في هذا المجال.

إلا أن السؤال الذي سيتم طرحه بشدة هو متى يتم تقدير شرط عدم إمكانية توقع الحادث- أي فيروس كورونا- بالنسبة للعقود التي أبرمت بعد ظهوره، وبعبارة أخرى ما هو التاريخ الذي سيتم اعتماده لإعلان ظهور فيروس كورونا؟ فهل سيتم اعتماد تاريخ ظهوره بالصين؟ أم بتاريخ إعلانه ببلد المدعى عليه الذي يتمسك به كقوة القاهرة؟ أم تراه سيكون التاريخ الذي أعلنته منظمة الصحة العالمية؟

### ثانيا: استحالة دفع الحادث:

لا يكفي في الحادث حتى يعتبر قوة القاهرة أو حادث مفاجئ عدم إمكانية التوقع، بل يجب كذلك أن تكون هناك استحالة في دفع الحادث<sup>4</sup>، كذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه جعل الالتزام مستحيل التنفيذ، وأن

<sup>1</sup>- أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، 1983، ص 337.

<sup>2</sup>- خليل أحمد حسن قداة، مرجع سابق، ص 253.

<sup>3</sup>- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ-، دار المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003، ص 65.

<sup>4</sup>- أنور سلطان، مرجع سابق، ص 337.

تكون الاستحالة مطلقة، فلا تكون الاستحالة مقتصرة على المدين وحده، بل يجب أن تكون الاستحالة بالنسبة إلى أي شخص يكون في موقف المدين<sup>1</sup>.

فالحادث المثار في إطار القوة القاهرة يجب أن يكون مانعا كلياً للمدين لتنفيذ التزامه، فالتنفيذ الذي يكون مكلفاً وصعباً ليس هو المقصود، بل أن يكون مستحيلاً استحالة مطلقة.

تبعاً لذلك فإن القوة القاهرة تتمثل في كل حادث لا يمكن توقعه وليس بالاستطاعة دفعه و ليس للناقل البحري للبضائع دخل في وقوعه مما يجعل الالتزام مستحيل<sup>2</sup>، ومثال ذلك الحرب التي قد تؤدي إلى غرق السفينة كلياً أو غرق البضائع أو استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضائع وحتى قيود الحجر الصحي إثر انتشار الأوبئة كفيروس كورونا - كوفيد19-.

هذا ويقع على المدين إثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ، فإن أثبت المدين ذلك انتفت علاقة النسبية بين الخطأ والضرر ولا تتحقق المسؤولية<sup>3</sup>.

وبالتالي إذا توفرت الواقعة المدعى بها على الشروط السابقة - فيروس كورونا في هذه الحالة - تم اعتبارها قوة القاهرة لتصبح بذلك سبب من أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من مسؤولية حسب نص المادة 803 فقرة هـ من القانون البحري الجزائري.

### ثالثاً: أن يكون الحدث خارجياً:

إن القوة القاهرة كمبدأ عام لا يمكن تصورها إلا في حالة كون الحادث خارج عن إرادة المدين والذي هو الناقل البحري للبضائع في هذه الحالة.

ولتحقق القوة القاهرة كسبب من أسباب إعفاء النقل البحري للبضائع الواردة في نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري من مسؤوليته لا بد أن يكون الحادث الناتج عنها خارجياً و مستقلاً عن إرادة الناقل البحري ولم يشارك في وقوعه ولم يتمكن من دفعه.

<sup>1</sup> - عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 879.

<sup>2</sup> - عدلي أمير، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 2003، ص 81.

<sup>3</sup> - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 66.

مدى اعتبار فيروس كورونا-كوفيد 19- أحد أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

كما أن انتشار الأوبئة كفيروس كورونا - كوفيد 19 - يعتبر خارجا عن نطاق نشاط النقل البحري للبضائع، فظهور الوباء وانتشاره يعتبر حادث خارجيا عن إرادة الناقل، وبالتالي فهو يمثل أحد تطبيقات القوة القاهرة.

### المبحث الثاني: مدى اعتبار فيروس كورونا - كوفيد 19- أحد أسباب إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في ظل الاتفاقيات الدولية .

نصت المادة 4 من اتفاقية بروكسل على أنه<sup>1</sup> لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

أ- أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.

ب- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه .

ج- مخاطر البحر أو المياه الملاحية أو أخطارها أو حوادثها .

د- القضاء و القدر .

هـ- حوادث الحرب .

و- أعمال الأعداء العموميين .

ز- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي

### ح- قيود الحجر الصحي.

ط- عمل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله .

ي- الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب كان سواء أكان السبب كلياً أو جزئياً ....."

كما نصت المادة 17 فقرة 03 من اتفاقية روتردام على أنه<sup>1</sup> : " يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تنص بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ حسبما تنص

<sup>1</sup> - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، و المسماة اتفاقية بروكسل والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64 - 71 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 28، الصادرة سنة 1964 .

عليه الفقرة 2 من هذه المادة ، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر:

أ- القضاء أو القدر .

ب-مخاطر البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة و أخطارها و حوادثها.

ج-الحرب و الأعمال القتالية و النزاع المسلح و القرصنة و الإرهاب و أعمال الشغب ولاضطرابات الأهلية.

د- تقييدات الحجر الصحي , أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات أو تقيمه من عوائق بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 .....

من خلال نص المادتين يلاحظ أنهما لم يتطرقا إلى حالة القوة القاهرة كسبب للإعفاء من المسؤولية وإنما جعلتا من قيود الحجر الصحي سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.

تبعا لذلك سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين ، نتطرق أولا إلى الحجر الصحي ، أما ثانيا سيتم التطرق إلى أهمية علم أطراف عقد النقل البحري للبضائع بقيود الحجر الصحي .

### المطلب الأول: الحجر الصحي

إن انتشار الكثير من الأمراض المعدية على مر العصور أدى إلى موت الكثير من الناس نتيجة الجهل في أسبابها و طرق التعامل معها، بسبب سرعة انتشار العدوى عند الاختلاط بالمصابين أو حاملي المرض بمختلف الأشكال و الصور، مثل مرض الطاعون والسل، لكن مع تطور العلوم الطبية استطاع الإنسان التوصل إلى عدة أساليب وطرق لوقف انتشار العدوى بالأمراض و المحافظة على سلامة الناس من فتك الأمراض بهم، ومن هذه الأساليب الحجر الصحي.

<sup>1</sup> - اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئيا أو كليا، الموقعة في 11 ديسمبر

2008 ، و المسماة باتفاقية روتردام .

## أولاً: تعريف الحجر الصحي

الحجر الصحي هو إبعاد وعزل الأشخاص الذين خالطوا المصابين بالأمراض، فيحتمل إصابتهم بالمرض، فقد يكون الشخص السليم حاملاً لفيروس أو مسبباً للمرض لكن لا تظهر عليه العلامات و الأعراض، غير أنه بعد فترة يبدأ التأثير بالظهور و يكون بذلك قد ساهم في نقل المرض لكثير من الأشخاص، ويتم خلال ذلك الحجر تقديم مجموعة من الإجراءات الطبية لوقف انتشار العدوى بين الناس بمرض ما.

كما يمكن تعريف الحجر الصحي على أنه تلك الإجراءات الاستثنائية التي تتخذها السلطات العامة المختصة بالصحة بقصد منع انتشار الأمراض المعدية<sup>1</sup>.

وتتم عملية الحجر الصحي بالنسبة للمرضى في المستشفيات، أما بالنسبة للحالات الغير متأكد منها فتتم عملية الحجر عليهم في منازلهم، هذا وقد تلجأ الدولة إلى استخدام الفنادق للوافدين، وهذا الإجراء لجأت إليه الدول التي انتشر فيها فيروس كورونا ومنها الجزائر.

وهذا وتجدر الإشارة إلى إن السلطات قد تلجأ إلى فرض حجر جزئي أو كلي، حسب الظروف، وقد يكون محددًا زمنيًا أو غير محدد بفترة زمنية معينة.

## ثانياً: إجراءات الحجر الصحي

عمدت السلطات العامة بالجزائر وكذا الدول التي انتشر بها فيروس كورونا - كوفيد19- إلى مجموعة من الإجراءات لمنع انتشار هذا الوباء أو حتى التقليل من انتشاره وهي كالاتي:

1. الحجر الصحي قصير المدى الذي يتم تطبيقه من خلال حبس المصاب في المنزل طواعية ومن غير إجبار.
2. منع الأشخاص المحتمل إصابتهم بالمرض من السفر .
3. منع المصابين والأشخاص المحتمل إصابتهم من التحرك داخل البلد أو المدينة واختلاطهم بالعامّة.

<sup>1</sup> - جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية - دراسة مقارنة - أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2008/2007، ص 189. وانظر كذلك :

- Claud chaiban, causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, etude en droit et jurisprudence, 1965, p105.

4. إلغاء الاحتفالات العامة التي قد توجد أعدادا كبيرة من الناس في المكان نفسه، وتعليق التجمعات العامة.

5. التحذير من الوجود بالقرب من التجمعات مثل الأسواق.

هذا وقد تلجأ السلطات إلى إجراءات أكثر صرامة في حال الخوف من تفشي هذا الوباء بين المواطنين بصفة يصعب معها التحكم في الوضع ومن هذه الإجراءات:

أ. تقييد حركة المواطنين جزئيا أو حتى كليا وذلك بفرض حظر تجول جزئيا أو كليا.

ب. غلق الحدود وذلك بغلق المطارات والموانئ و المعابر البرية.

ت. فرض قيود على بعض النشاطات الاقتصادية التي قد تساهم في انتشار الوباء.

ث. منع تصدير بعض السلع التي ترى السلطات العامة أنها إستراتيجية كالمستلزمات الطبية أو بعض المواد الغذائية .

ج. وقف الدراسة في كل مستويات التعليم .

### المطلب الثاني: أهمية علم أطراف عقد النقل البحري للبضائع بقيود الحجر الصحي

يرتبط علم أطراف عقد النقل البحري للبضائع بقيود الحجر الصحي بتنفيذ الالتزام بنقل البضائع في الوقت المحدد وعلى الوجه المتفق عليه، فهو التزام بتحقيق نتيجة؛ وتبعاً لذلك فإن فرض قيود الحجر الصحي في الموانئ سيؤدي حتماً إلى عدم تنفيذ الناقل لالتزامه الأساسي وهو تسليم البضاعة.

### أولاً: بالنسبة للعقد الذي أبرم قبل فرض قيود الحجر الصحي

بخصوص عقود النقل البحري للبضائع التي تم إبرامها قبل فرض قيود الحجر الصحي ، لا تثير إشكالا ذلك أنه يفترض عدم علم طرفي العقد، وهو ما يجعل الناقل غير مسؤولاً ويعفى من المسؤولية طبقاً لنص المادة 4 من اتفاقية بروكسل ونص المادة 17 من اتفاقية روتردام.

### ثانياً: بالنسبة للعقد الذي أبرم بعد فرض قيود الحجر الصحي

إن قيود الحجر الصحي لا تحول دون تمتع الناقل بالإعفاء المنصوص عليه، حتى ولو كان على علم بقيود الحجر الصحي، إذ قد يكون للشاحن مصلحة في إن تشحن البضاعة إلى ميناء تطبق فيه إجراءات صحية

استثنائية على أمل انتهاء هذه الإجراءات قبل وصول السفينة إلى هذا الميناء، فإذا قبل الناقل شحن البضاعة فإنه يعفى من المسؤولية عن الأضرار التي تترتب على قيود الحجر الصحي<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة هنا إلى إن قيود الحجر الصحي المشار إليها سابقا هي التي تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا، أما بالنسبة للقيود التي تجعل تنفيذ الالتزام صعبا بالنظر إلى كون الحجر الصحي قد يكون جزئيا أو مؤقتا فهنا نكون بصدد تطبيق نظرية الظروف الطارئة، وبالتالي الناقل يكون مسؤولا، ويرد الالتزام إلى حد المعقول أي إنفاص الالتزام وهي سلطة مقررة لقاضي الموضوع في المحكمة المختصة.

### الخاتمة:

في ضوء ما سبق يتضح أن فيروس كورونا - كوفيد19- يأخذ حكم القوة القاهرة حسب نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري، فيما يتعلق بعقد النقل البحري للبضائع، إذا جعل من تنفيذ التزام الناقل مستحيلا.

أما بالنسبة لاتفاقية بروكسل واتفاقية روتردام، فقد تطرقت إلى قيود الحجر الصحي التي يتم فرضها في مثل حالات انتشار الأوبئة - والتي تجعل من تنفيذ التزام الناقل مستحيلا- كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية.

غير أن الصعوبة التي ستواجه القضاء في مجال المنازعات هو تحديد تاريخ وقوع الحادث الذي يعتبر قوة القاهرة - فيروس كورونا - هل سيتم اعتماد تاريخ ظهوره في الصين أو ببلد المدعي أو بالتاريخ الذي أعلنته منظمة الصحة العالمية؟ وهو ما ستبينه الممارسة القضائية.

أما في حالة لجوء القضاء إلى تطبيق أحكام إحدى الاتفاقيتين السابقتين، فلا يثور أي إشكال، فيمكن تحديد تاريخ بدء الحجر الصحي وتاريخ إبرام العقد بكل سهولة ومدى علم أطراف عقد النقل البحري للبضائع من شاحن وناقل.

<sup>1</sup> - أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 1989، ص 239.

### قائمة المصادر والمراجع:

#### أولاً: النصوص القانونية

<sup>1</sup>- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، و المعدل و المتمم بالقانون رقم 10- 04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 46، المؤرخة في 18 أوت.

<sup>2</sup>- القانون رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني .

<sup>3</sup>-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، و المسماة اتفاقية بروكسل والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 64 -71 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 28، الصادرة سنة 1964 .

<sup>4</sup>- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئياً أو كلياً، الموقعة في 11 ديسمبر 2008 ، و المسماة باتفاقية روتردام .

#### ثانياً: الكتب

<sup>1</sup>-محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 1990.

<sup>2</sup>-مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005.

<sup>3</sup>- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، جزء1، مصادر الالتزام، مصر، 1952.

<sup>4</sup>-خليل أحمد حسن قداد، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.

#### ثالثاً:المراجع باللغة الأجنبية :

1- René Rodière, droit maritime, édition Dalloz, paris, 1991.

2- Claud chaiban, causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, étude en droit et jurisprudence, 1965.