تداعيات انتشار فيروس كورونا - كوفيد ١٩

على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي

إعداد
د . أحمد محمد أحمد أحمد الجرادي
دكتوراه في القانون الدولي الخاص
كلية الحقوق - جامعة أسيوط

موجز عن البحث

يتناول هذا البحث التداعيات القانونية لجائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي، وبدأنا البحث فيه بتعريف الجائحة الصحية وعلاقاتها بالالتزامات التعاقدية بشكل عام، باعتبار أن الجائحة الصحية لابد أن تخلق وضعًا جديدًا يؤثر في الالتزامات التعاقدية، وانتقلنا بعد ذلك إلى البحث عن التكييف القانوني السليم لجائحة فيروس كورونا وما يترتب عليه من آثار، وذلك من خلال بيان أهم الظروف التي يمكن أن تؤثر في العقد بشكل عام، وهذه الظروف تدور بين نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة، فبحثنا شروط انطباق كل منهما والأثر المترتب على انطباقها، وانتقلنا بعد ذلك إلى بيان مدى انطباق أي من النظريتين على جائحة فيروس كورونا كوفيد ١٩، ثم تناولنا أثر انتشار جائحة فيروس كورونا على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي.

وخلُص البحث إلى نتائج عدة أهمها: أنه لا يمكن إطلاق القول بانطباق أي من

نظريتي الظروف الطارئة أو القوة القاهرة بشكل جامد تلقائي على أثر انتشار فيروس كورونا كوفيد ١٩على الإخلال بتنفيذ الالتزامات في عقد النقل الجوي الدولي، وأن الأمر في النهاية مرده انطباق شروط أي من النظريتين على المنازعة المعروضة على القضاء في ضوء ظروف كل حالة على حدة، وأن انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد كوفيد – ١٩ يمكن أن يترك أثار عدة على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي بشكل خاص.

الكلمات المفتاحية: الجائحة الصحية، جائحة فيروس كورونا كوفيد ١٩، نظرية الظروف الطارئة، نظرية القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، عقد النقل الجوي الدولي، الاختصاص القضائي، القانون الواجب التطبيق.

The Implications Of The Spread Of The Corona Virus - Covid 19 For The law Applicable To The International Air Transport Contract

Ahmed Mohammed Ahmed Ahmed Al-Jaradi
PhD in private international law College of law, University of Asyoot, Egypt
E-mail : ahmed.algarady@yahoo.com

Abstract :

This research deals with the legal implications of the emerging corona virus pandemic - Covid 19 on the law applicable to the international air transport contract, and we began researching it by defining the health pandemic and its relations with contractual obligations in general, given that a health pandemic must create a new situation that affects contractual obligations, and we moved After that, we search for the proper legal conditioning for the Coronavirus pandemic and its implications, by explaining the most important circumstances that can affect the contract in general, and these circumstances revolve between the two theories of emergency and force majeure, so we discussed the conditions of application of each of them and the effect of Its applicability, and we then proceeded to explain the applicability of any of the two theories to the Corona virus, Covid 19, and then we dealt with the impact of the spread of the Corona virus pandemic on the law applicable to the international air transport contract.

The research concluded with several results, the most important of which are: It is not possible to say that either of the two theories of emergency conditions or force majeure is rigidly and spontaneously applied to the impact of the spread of the Coronavirus Covid 19 on breaching the implementation of obligations in the international air transport contract, and that the matter in the end is due to the applicability of the conditions of any of the two theories. On the dispute submitted to the judiciary in light of the circumstances of each case, and that the spread of the new Corona virus, Covid-19, could have several implications for the law applicable to the international air transport contract in particular.

Key words: Health Pandemic , Coronavirus Pandemic , Covid 19 , Contractual Obligations , Emergency Conditions Theory , Force Majeure Theory Or Sudden Accident , International Air Transport Contract , Jurisdiction, Applicable Law.

مقدمة

ما أن اقتربت سنة ٢٠١٩ من نهايتها حتى ظهر في جمهورية الصين الشعبية أن حدثًا جللًا في طريقه إلى التشكل لغزو العالم، فيروس قاتل يتسلل إلى كل أرجاء الأرض حاصدًا أرواح مئات الألاف من البشر، وتاركًا خلفه ملايين الإصابات المؤكدة.

وتسارعت حركة انتشار الفيروس الجديد بعد أشهر قليلة من ظهوره بالصين، مما أجبر منظمة الصحة العالمية على إعلانه وباءًا عالميًا جديدًا في طريقه لضرب البشرية، وباء أعاد إلى الأذهان ما حصدته الإنفلونزا الإسبانية والطاعون والكوليرا من أرواح ملايين البشر.

وما أن تحققت الدول من جدية الخطر المحدق الذي يتهددها من جراء انتشار الفيروس الجديد حتى أعلنت أكبر حركة إغلاق للأنشطة الاقتصادية والتجارية والاجتماعية في العصر الحديث، فتوقفت حركة التجارة العالمية تقريبًا، وأغلقت المدارس والمصانع، وتوقفت حركة النقل الداخلي والدولي بشتى وسائله البرية والبحرية والجوية في محاولة لاحتواء انتشاره.

ولا بد أن هذا الإغلاق الاقتصادي سوف يرتب أثارًا اقتصادية وقانونية كبيرة على شتى مناحي الحياة وعلى عدد كبير من المجتمعات، ولن يتمكن المجتمع الدولي من تدارك الخسائر التي طالته من جراء انتشاره بسهوله.

ومن غير المقبول الدلوف إلى الحديث عن فيروس كورونا المستجد كوفيد ١٩ مع ما يتركه من تداعيات على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي، بغير إلقاء الضوء على مضمون الجائحة الصحية باعتبارها الفكرة العامة المرتبطة بوجود ظرف صحي ألم بحياة الناس على نحو يصل إلى مستوى الجائحة.

كذلك فإن إصابة المجتمع بالجائحة الصحية لا بد أن يكون لها تداعيات عدة على شتى ميادين الحياة، ومن هذه الميادين الميدان القانوني بصفة عامة ومجال العقود بصفة خاصة، ومن هنا بات ضروريًا الحديث سريعًا عن علاقة الجائحة الصحية بالالتزامات التعاقدية.

تعريف الجائحة الصحية:

كلمة الجائحة في اللغة تأتي من الجوح وهو الاستئصال والاجتياح، وجاحتهم السنة جوحًا بمعنى استأصلت أموالهم، وسنة جائحة تعني سنة جدبة، أي سنة قاحلة غبراء، والجوحة والجائحة بمعنى الشدة والنازلة العظيمة التي تجتاح المال والجمع جوائح وجائحات[1]، ومنها ما يأتي على الأموال والأنفس من حرائق وفيضانات وبراكين وما يأتي على الزرع من آفات وأوبئة وحشرات وما يأتي على الأنفس من الأمراض الفتاكة المهلكة.

وبالتالي فإن معنى الجائحة في اللغة لا يخرج عن كونه مصيبة أو نازلة أتلفت النفس أو المال وقضت عليهما، لذا فهي تُحمل معنى القوة في تحقيق الأثر المترتب عليها وهو الإهلاك والتدمير، وهو ما اتفق عليه فقهاء الشريعة الإسلامية، رغم تعدد تعريفاتهم للجائحة[2].

ومن ذلك ما أخرجه أبو داوود في سننه من أن رسول الله ــ صلى الله عليه وسلم ــ

(١) ابن منظور، معجم لسان العرب، ص ٧١٩.

(٢) محمد رشيد قباني، نظرية الظروف الطارئة في الفقه الإسلامي والقانون المقارن، مجلة مجمع الفقه الإسلامي بيروت، السنة ٢ العدد ٢، ص ١٦٣.

نهى عن بيع السنين ووضع الجوائح[١]، والجوائح هي الآفات التي تصيب الثمر فتهلكه، ووضع الجائحة يعني عدم استحقاق البائع للثمن عن الزرع الذي أُصيب بما أهلكه[٢]، ووضع الجائحة عن المشتري يعني تحمل البائع تبعة هلاك المبيع قبل تسليمه للمشتري، لأنه ما زال في ضمانه ولم يُملك المشتري من حيازته والتصرف فيه[٣].

ومنه قول رسول الله ــ صلى الله عليه وسلم ــ لو بعت من أخيك ثمرًا فأصابته جائحة فلا يحل لك أن تأخذ منه شيئًا، بما تأخذ مال أخيك بغير حق؟[٤].

ومنه أيضًا ما ورد عن جابر بن عبد الله أن رجلًا قال يا رسول الله إن لي مالًا وولدًا وإن أبي يريد أن يجتاح مالي، فقال أنت ومالك لأبيك[٥].

والمعنى المتقدم يُشير إلى الجائحة في معناها العام المرتبط بالمصيبة التي تلم بالمال أو النفس فتذهبهما، وبإنزال المعنى العام على المُراد الأكثر تخصيصًا بمجال الصحة يظهر منه معنى الجائحة الصحية، بحسبانها مرض أو وباء ينال من صحة الناس فيهلكهم[٦] أو يؤثر في صحتهم بشكل كبير ويترك اعتلالات صحية مؤثرة[٧].

---

(١) سنن أبي داوود (الحافظ أبي داوود سليمان بن الأشعث السجستاني) دار الكتب العلمية، بيروت– لبنان، الطبعة الأولى ١٩٩٦، الجزء الثاني، كتاب البيوع، باب في بيع السنين، حديث رقم ٣٣٧٤.

(٢) بهاء الدين ابن شداد، دلائل الأحكام، دار الكتب العلمية، بيروت – لبنان، ١٩٩١، الجزء الثاني، ص: ١١٤.

(٣) د. محمد بن يعيش، كوفيد ١٩ وأثره على الالتزامات التعاقدية، مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية العدد٤، عدد خاص بعنوان آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونية، يونيه ٢٠٢٠، ص ٢٤.

(٤) صحيح البخاري، ٩٢٦/ ٢٤ برقم ١٤٢٨.

(٥) سنن بن ماجة (الحافظ أبي عبد الله محمد بن يزيد القزويني) دار إحياء الكتب العربية، الجزء الأول، كتاب التجارات، رقم ٢٢٩١.

(٦) من ذلك أمراض الطاعون والإنفلونزا الإسبانية والكوليرا والجدري التي قضت على ملايين البشر في شتى بقاع الأرض وعلى مر العصور.

(٧) من ذلك على سبيل المثال مرض الجذام.

والجوائح الصحية ألمت بالمجتمع الإنساني على مر العصور، وكان أشدها فتكًا تلك المرتبطة بظهور أنواع جديدة من الفيروسات، كالتي تنتشر بسرعة كبيرة في جميع أنحاء العالم مع عدم وجود مناعة ذاتية لدى غالبية الناس لمواجهتها[١].

علاقة الجائحة الصحية بالعقد:

كافة الظروف التي تؤثر في السير العادي والطبيعي للأمور تقتضي بطبيعة الحال أن تترك تأثيرًا عليها يختلف عما لو كانت الأمور تجري في شكلها الطبيعي المعتاد.

والقانون بصفة عامة وقانون العلاقات التعاقدية بصفة خاصة يتأثران ببعض الظروف الخارجية التي تقتضي بعض التغيير في الالتزامات أو الاستثناء منها في أوقات معينة فتؤدي إلى تعديل الأثر القانوني لها أو تغير من شروط تنفيذها أو ترتب أثرًا أشد يتمثل في إلغاء الالتزام ذاته.

والعقد يرتب التزامات متقابلة على أطرافه وتشكل في الوقت نفسه حقوق مستحقة للطرف الآخر، وهذه الالتزامات والحقوق تترتب بين المتعاقدين عند صياغة العقد ويأخذ كل متعاقد في حسبانه الوضع الراهن ومستقبل العلاقة التعاقدية عند التفكير في العقد وعند إبرامه.

ومع ذلك لا بد أن ننظر إلى الظروف الجديدة التي تخرج عن دائرة توقع أطراف العقد وقت إبرامه، فتؤدي إلى اختلال العلاقة التعاقدية بين طرفيها، وقد احتاط القانون لهذه الظروف وحاول معالجتها من خلال بعض النظريات التي تتناول اختلال التعاقد أثناء تنفيذ العقد[٢].

---

(١) انظر الموقع الرسمي لمنظمة الصحة العالمية، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، تاريخ زيارة الموقع ١٦ يونيه ٢٠٢٠.

(٢) د. محمد بن يعيش، المرجع السابق، ص ١٦.

ولأن الجائحة الصحية ـــ بالمعنى الذي أشرنا إليه سابقًا ـــ تؤثر بشكل عام في شتى مناحي الحياة الاجتماعية والثقافية والعلمية والصحية والاقتصادية وعلى فئات كثيرة من الناس في جُل بقاع الأرض، فإنها تؤثر بشكل مباشر على العقود المتراخية في زمن تنفيذها والتي تمتد إلى زمن حدوث الجائحة الصحية واستمراها.

والجائحة الصحية تشكل ضغطًا كبيرًا على اقتصاديات الدول بشكل خاص مما ترتبه في أحيان كثيرة من غلق قطاعات كبيرة ومتعددة منها، أو ما ترتبه من غلق للأنشطة الاقتصادية كلها أو جُلها، وما ينجم عنه من توقف الأنشطة المعتادة المرتبطة بحركة المواطنين والبضائع(١).

ومن هنا تثور مسألة تأثير الجوائح الصحية على العقود بحسبان أن هذه الجوائح تؤثر بشكل خطير في سير حركة الحياة عند حلولها، فالجائحة التي تقضي على حيوات الكثير من الناس وتخلق من بعدها اعتلالات خطيرة على صحتهم الجسدية والنفسية لا بد أن يكون لها أثر على عقودهم.

وعلى ما تقدم تظهر علاقة وطيدة بين وجود الجائحة الصحية والعلاقات التعاقدية، وهي علاقة طردية فكلما ازدادت حدة الجائحة كلما أثرت الظروف الناشئة عنها على التزامات أطراف العلاقة التعاقدية، بين تعديل شروط وظروف تنفيذ هذه الالتزامات وبين تأجيل تنفذها أو إلغائها تمامًا.

---

(١) خاصة أن حركة التجارة الدولية للبضائع تعتمد بنسبة تفوق ال ٨٠٪ على عقود النقل الخاصة للبضائع، انظر:

Conférence Des Nations Unies Sur Le Commerce Et Le Développement (Cnuced), Covid-19: Un Plan D'action En 10 Points Pour Renforcer La Facilitation Des Échanges Et Du Transport En Période De Pandémie, No.79 Avril 2020, P.2.

مشكلة الدراسة:

تثير الدراسة الماثلة معضلة قانونية في غاية الأهمية تتمثل في الآثار القانونية المترتبة على انتشار جائحة فيروس كورونا ـ كوفيد ١٩ على القانون الواجب التطبيق على عقود النقل الجوي على المستوى الدولي بحسبان أن قطاع النقل الدولي – خاصة النقل الجوي – قد نالها الكثير من الخسائر الاقتصادية وخلقت واقعًا قانونيًا جديدًا تمثل في عدم قدرة أطراف عقد النقل الجوي الدولي على الوفاء بالتزاماتهم الناشئة عن العقد خاصة التزام الناقل بنقل الراكب أو البضائع إلى المكان المتفق عليه في الوقت المحدد.

وهذه المعضلة تتعلق بوضوح بمدى قدرة أطراف عقد النقل الجوي الدولي بدفع مسئوليتهم العقدية بوجود حالة طوارئ أو قوة قاهرة حالت بينهم وبين تنفيذ التزامهم العقدي أو جعلت هذا التنفيذ مرهقًا للمدين والقانون الذي يمكن الاستناد إليه لدفع هذه المسئولية باعتباره القانون الواجب التطبيق على العقد وما يرتبط بذلك من اعتبار انتشار الجائحة في الإقليم قوة قاهرة أم ظرف طارئ أو عدم اعتباره أي من ذلك وهو ما يتعلق بالضرورة باختيار القانون الواجب التطبيق ومن قبل ذلك بالمحكمة المختصة بنظر المنازعة.

وتثير الدراسة محل البحث بعض الأسئلة القانونية وأهمها:

١- ما هو التكييف القانوني السليم لجائحة انتشار فيروس كورونا كوفيد ١٩؟

٢- هل يمكن انطباق أي من نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الأثر المترتب على انتشار جائحة فيروس كورونا بشكل جامد تلقائي؟

٣- ما هو الأثر الذي يمكن أن يرتبه أنتشار فيروس كورونا على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي ومن قبل على القضاء المختص بنظر منازعات هذه العقود؟

خطة الدراسة:

في سبيل بحث التداعيات القانونية لجائحة فيروس كورونا ـ كوفيد ١٩ على القانون الواجب التطبيق على عقود النقل الجوي الدولي رأينا أن نبدأ بتبيان التكييف القانوني لهذه الجائحة من خلال الحديث الموجز عن الظروف التي تؤثر في قدرة المتعاقدين على تنفيذ العقدأ ومدى انطباق شروط نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة على جائحة فيروس كورونا ثم ننتقل إلى بيان تأثير انتشار جائحة فيروس كورونا على القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدوليأ وذلك على النحو التالي:

❖ **المبحث الأول: التكييف القانوني لانتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد١٩.**

المطلب الأول: نظريتا الظروف الطارئة والقوة القاهرة وأثرهما على العقد.

المطلب الثاني: انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ بين القوة القاهرة والظرف الطارئ.

❖ **المبحث الثاني: أثر انتشار فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي:**

المطلب الأول: الاختصاص القضائي بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي.

المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي في ضوء انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩.

المبحث الأول
التكييف القانوني
لانتشار جائحة فيروس كورونا المستجد ـ كوفيد ١٩

مر التاريخ الإنساني منذ القدم بأنواع عدة من الأوبئة والجوائح الصحية التي شكلت تهديدًا خطيرًا للبشرية كالطاعون والكوليرا والإنفلونزا الإسبانية انتهاء بفيروس كورونا المستجد كوفيد ١٩[١].

وتتفق جائحة فيروس كورونا بشكل كبير مع غيرها من الجوائح الصحية التي ألمت بالعالم المعاصر وأثرت على حركته الطبيعية ونالت من استقرارها[٢] خاصة بما تخلقه من ظروف تؤثر على قدرة المتعاقدين على تنفيذ التزاماتهم التعاقدية والظروف التي خلقها تفشي جائحة فيروس كورونا تدور – من الناحية التأصيلية – بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة وكل منهما يؤثر كثيرًا على التزامات أطراف العقد.

لذلك كان من الطبيعي أن نبحث في الظروف التي تؤثر على قدرة المتعاقدين على تنفيذ التزاماتهم التعاقدية بشكل عام ثم بيان أهم هذه الظروف والتي تدور بين الظرف الطارئ والقوة القاهرة لمحاولة وضع أساس قانوني سليم للظروف التي يخلفها تفشي فيروس كورونا – كوفيد ١٩.

وعلى ما تقدم نقسم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو التالي:

---

(١) د. المصطفي الغشام الشعيبي التكييف القانوني لحالة الطوارئ الصحية بين نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية ـ آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونية العدد ٤ يونيه ٢٠٢٠ عدد خاص ص ٨٩.

(٢) د. هند الحدوتي جائحة كورونا بين القوة القاهرة والظروف الطارئة في عقود التجارة الدولية الدولة والقانون في زمن جائحة كورونا عدد خاص مايو ٢٠٢٠ ص ٣٩١.

المطلب الأول: نظريتا الظروف الطارئة والقوة القاهرة وأثرهما على العقد.

المطلب الثاني: انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ بين القوة القاهرة والظرف الطارئ.

المطلب الأول
نظريتا الظروف الطارئة والقوة القاهرة وأثرهما على العقد

الأصل أن يقوم كل من طرفي العقد بتنفيذ الالتزامات التي رتبها العقد عليه، وهذا الالتزام يرتبط بشكل واضح بالظروف الطبيعية التي تنفذ فيها بنود العقد، ومع ذلك قد تحدث بعض الظروف التي تجعل تنفيذ أحد المتعاقدين أو كليهما لالتزاماته صعبًا أو مرهقًا أو مستحيلًا، هنا ينفتح الحديث عن مكنة عدم التقيد بالالتزامات التي يفرضها العقد أو التقليل من جمودِ وحدةِ هذه الالتزامات كتأجيل تنفيذها أو تنفيذها على دفعات أو عدم تنفيذها تمامًا.

والظروف التي تؤثر في قدرة المتعاقد على تنفيذ التزاماته التعاقدية متعددة، وتشترك جميعها في أنها تخلق حالة جديدة تصطدم مع التنفيذ العادي لبنود العقد في الوضع المعتاد.

وهذه الظروف تباحثها الفقه كثيرًا من زاوية تأثير الظرف الجديد على قدرة المتعاقد على تنفيذ التزامه، وتركزت أهم هذه الظروف فيما درج على تسميته بنظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة أو الحدث الفجائي[1]، وهاتان النظريتان استقرتا في قضاء مجلس الدولة الفرنسي لسنوات طويلة قبل تقنينهما في التشريع المصري وغيره من التشريعات

(١) د. علي حسين منهل، نظرية الإخلال الفعال في العقد، دراسة مقارنة في ضوء التحليل الاقتصادي للقانون، المركز العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى ٢٠٢٠، ص ٤٥.

العربية[١]، ونتناولهما تباعًا كالتالي:

أولًا- نظرية الظروف الطارئة:

ونتناول نظرية الظروف الطارئة من خلال تسليط الضوء على جذورها التاريخية، والمقصود بها، وشروط تطبيقها، وأثر تطبيقها، وذلك كله على التفصيل التالي:

١- الجذور التاريخية لنظرية الظروف الطارئة:

غالبًا ما يظهر أن للنظريات والنظم القانونية المعمول بها في العصر الحديث جذور في العصور القديمة، فالحضارات والنظم القانونية القديمة عرفت بعض هذه النظريات وأخذت بها وإن اختلفت في مسماها، من ذلك مصر الفرعونية وحضارة بلاد بابل، والقانون الروماني.

ففي مصر الفرعونية ظهرت نظرية الظروف الطارئة في صورة قريبة من صورتها في العصر الحديث، إذ وجدت النقوش التي تؤكد على ضرورة توافق العقد مع الظروف التي تطرأ أثناء تنفيذه بل انقضاء العقد في بعض الحالات[٢].

وفي بلاد بابل نجد أن شريعة حمورابي تناولت ما يقترب من نظرية الظروف الطارئة في مواضع متعددة من ذلك أن المادة ٤٨ قررت أن الراهن الذي هلك محصوله

---

(١) د. أميرة جعفر شريف، د. كاوه ياسين سليم، نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة في القانون العراقي والشريعة الإسلامية، وقائع المؤتمر الدولي الرابع للقضايا القانونية، نظمته كلية الحقوق جامعة تشيك الدولية بتاريخ ٣٠ أبريل ٢٠١٩، المجلد الثاني، ص ٩٨٨.

(٢) د. أحمد رشوان حسن رشوان، أثر الظروف الاقتصادية على القوة الملزمة للعقد، عرض لفكرة ملاءمة العقد للظروف الاقتصادية، دار الهاني للطباعة، الطبعة الأولى، سنة ١٩٩٤، ص ٩.

المرهون بسبب الفيضان أو نقص المياه لا يعيد المحصول إلى دائنه في سنة الهلاك[١] والمادة ١٣٥ التي نظمت مسألة الأسير الذي غاب عن زوجته فتزوجت من غيره وأنجبت منه، وقررت أنه إذا عاد من الأسر ترد إليه زوجته[٢].

وفي القانون الروماني عرفت هذه النظرية في عقد الإيجار دون غيره من العقود، إذ كان يُسمح بإعفاء المستأجر من سداد الأجرة أو إنقاصها عن الحدود المتفق عليها في العقد حال قيام ظروف تمنعه من الانتفاع بالعين محل التعاقد[٣].

وبالإضافة إلى الحضارات الفرعونية والبابلية والرومانية فقد عرف الفقه الإسلامي نظرية الظروف الطارئة وأورد لها تطبيقات متعددة في مجالات العقود المختلفة[٤]، وإن لم تكن معروفة لديه باسمها المتداول في العصر الحديث[٥].

٢- المقصود بنظرية الظروف الطارئة:

تناول المشرع المصري نظرية الظروف الطارئة معبراً عنها بالحوادث الاستثنائية العامة التي لم يكن بالوسع توقعها، والتي يترتب على حدوثها جعل تنفيذ الالتزام

---

(١) انظر: شريعة حمورابي، ترجمة محمود الأمين، الناشر شركة دار الوراق للنشر المحدودة، لندن، الطبعة الأولي، سنة ٢٠٠٧، ص ٢٤.

(٢) المرجع السابق، ص ٤١.

(٣) د. سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى ٢٠٠٩م، ص ١٥٧.

(٤) د. أميرة جعفر شريف، د. كاوه ياسين سليم، المرجع السابق، ص ٩٩٢، فالظاهر أن الفقه الإسلامي كان يعالج المسائل المعروضة عليه في كل حالة على حدة ولم يكن يُعنى بصياغة نظريات عامة لتطبيقها مع توافر شرائطها، انظر د. محمد رشيد قباني، المرجع السابق ص ١٢٤.

(٥) د. أيمن الدباغ، من هج الفقهاء المعاصرين في تناول نظرية الظروف الطارئة (تحليل ونقد)، مجلة جامعة النجاح لأبحاث (العلوم الإنسانية) المجلد ٢٨، العدد ٢٧، ص ١٦٧٨، وما بعدها.

التعاقدي مرهقًا للمدين ويهدده بخسائر فادحة[١]، وأباح في هذه الأحوال إعادة التوازن بين حقوق والتزامات طرفي العقد، باعتبار أن الاختلال الذي لحق بالعلاقة التعاقدية يُعد نوع من الغبن المادي الذي يؤدي إلى عدم التعادل بين الالتزامات المتقابلة بشكل كبير وقت تنفيذ العقد[٢].

واستحدث المشرع المصري في التقنين المدني نظرية الظروف الاستثنائية لتقنين العديد من التطورات الفقهية والقضائية الممتدة في النظام القانوني المصري والفرنسي، وبها حاول التوفيق بين ركيزتي العقد شريعة المتعاقدين وحماية قواعد العدالة[٣].

وقبل صدور التقنين المدني المصري كانت المادة ٦ من القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ تنص على الأخذ بهذه النظرية في عقود الالتزام – في نطاق القانون الإداري – وهذه المادة مثلت الأساس التشريعي لنظرية الظروف الطارئة وإن اقتصرت وقتها على عقود الالتزام دون غيرها[٤].

ويظهر أن لنظرية الظروف الطارئة استخدامات عدة في شتى مناحي الحياة القانونية والشرعية، وبالتالي فإن لها مفهومان: أولهما يمتاز بالشمول والعمومية وثانيهما يمتاز بالخصوصية، ومن المفهوم الأول نجد استعمالات النظرية في الفقه الإسلامي في كافة العبادات والمعاملات وفي مجالات القانون الجنائي والإداري والدستوري وغيرها، ومن

---

(١) المادة ١٤٧ من التقنين المدني المصري.

(٢) د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ذات الموضع.

(٣) د. نزيه محمد الصادق المهدي، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول، مصادر الالتزام مع التطبيقات المعاصرة لمشكلات المسئولية المدنية، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، ٢٠٠٣، ص ٢٣٧.

(٤) د. جابر جاد نصار، العقود الإدارية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، سنة ٢٠٠٥، ص ٣٢٦، ٣٢٧.

المفهوم الثاني نجدها في مجال الالتزامات التعاقدية وهذا هو المفهوم المراد بالنظرية عند إطلاقها.

٣- شروط[١] تطبيق نظرية الظروف الطارئة:

هنالك مجموعة من الشرائط التي يلزم توافرها لإمكان انطباق نظرية الظروف الطارئة وتتمثل في أن يطرأ أثناء تنفيذ العقد حادث استثنائي، وأن يكون هذا الحادث عامًا، ومن غير الممكن توقعه، وأن يترتب على حدوثه جعل تنفيذ الالتزام مرهقًا لا مستحيلًا، هذا بالإضافة إلى شرط مبدئي يتمثل في كون العقد متراخي التنفيذ[٢]، ونتناول هذه الشرائط في السطور القادمة:

أ- أن يكون العقد متراخي التنفيذ:

ويعني ذلك أن يمر وقت ـــ قل أو كثر ـــ بين إبرام العقد وتنفيذه، سواء كان العقد من العقود المستمرة أو كان من العقود الفورية مؤجلة التنفيذ[٣]، ويتحقق ذلك بشكل ظاهر في العقود الزمنية التي يدخل الزمن كعنصر فيها ومن ذلك – على سبيل المثال –

---

(١) وهذه الشروط هي في حقيقتها أركان النظرية أيضًا، انظر د. أيمن الدباغ، المرجع السابق، ص ١٦٦٧.

(٢) د. نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص ٢٣٩ وما بعدها، كذلك فإنه يشترط في العقد شرط آخر لا يدرجه الشراح عادة في شروحاتهم وهو أن يكون العقد محدد القيمة، ويعني ذلك أن العقد غير محدد القيمة – أي العقد الذي لا يعرف طرفيه مقدار ما يحصل عليه ومقدار ما يعطيه للطرف الآخر وقت العقد كعقد التأمين على الحياة – لا يمكن أن يكون محلًا لإعمال نظرية الظروف الطارئة في حقه، انظر في ذلك: المستشار محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه والقضاء والتشريع في القانون المدني الجديد، المجلد الثاني، مصادر الالتزام، دار محمود للنشر والتوزيع ٢٠١٨، ص ٢١.

(٣) د. ميساء صالح نصر، نظرية الظروف الطارئة بين قانون المعاملات المدنية الإماراتي والقانون المقارن، مجلة دبي القانونية، العدد ٢٩ يونيه ٢٠١٨، ص ٣٥.

عقد التوريد بحسبانه يقوم على التنفيذ بصفة دورية، وعقد الإيجار الذي يتحقق له الاستمرار، ويمكن أيضًا أن يتوافر هذا الشرط في العقود الفورية إذا تأجل تنفيذها لسبب أو لآخر(١).

وهذا الشرط مبني على الغالب من الأمور، فلا يوجد مانع من انطباق النظرية في عقد غير متراخي التنفيذ إذا حدث الظرف بعد إبرام العقد وقبل تنفيذه، وإن كان هذا الفرض نادر الحدوث من الناحية العملية(٢).

وضرورة أن يكون العقد متراخي التنفيذ تظهر بوضوح في جوهر النظرية التي تقوم على وقوع حادث بعد إبرام العقد وقبل تنفيذه، وبالتالي كان هذا الشرط يبدو منطقيًا ومتفقًا مع الغرض من نشأة النظرية(٣).

ب- ضرورة أن يكون الظرف استثنائيًا:

إن نظرية الظروف الطارئة تُعد في جوهرها خروجًا على القوة الملزمة للعقد، وبالتالي كان طبيعيًا أن يشترط في الظرف الطارئ أن يكون استثنائيًا نتج عن حادث استثنائي غير معتاد، فالحادث المعتاد الذي يمكن حدوثه باستمرار يعد حدث مألوف للمتعاقدين وغيرهما، ويضحى محتمل الحدوث(٤)، وبالتالي فلا بد لانطباق النظرية أن يكون الظرف نادر الحدوث(٥).

وعلى ما تقدم فلا تعد موجات الحر المعتادة صيفًا أو موجات البرد المعتادة شتاءً

---

(١) د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص ١٦١، المستشار محمد عزمي البكري، المرجع السابق، ص٢٣.

(٢) محمد رشيد قباني، المرجع السابق، ص ١٤٢.

(٣) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول مصادر الالتزام، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية ٢٠٠٣، ص ٥٢٤.

(٤) د. عبد الحميد الشواربي، فسخ العقد في ضوء الفقه والقضاء، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، ١٩٩٧، ص ٢٨٣.

(٥) د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٥٢٥؛ د. نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص٢٤٠.

أو النشاط المعتاد للبراكين في أوقات معينة من السنة من قبيل الحوادث الاستثنائية، ومع ذلك إذا زادت حدة موجات البرد والحرارة أو النشاط البركاني بدرجة كبيرة غير متوقعة أدت إلى تعطيل بعض النشاطات أو التأثير الكبير والحاد عليها فيمكن هنا اعتبارها حوادث استثنائية تستدعي إمكانية تطبيق النظرية.

والحوادث الاستثنائية لا يمكن حصرها فهي متعددة، فمنها الحروب والنزاعات المسلحة والإضرابات العمالية المفاجئة وانتشار الأوبئة[١]، لذا اتجه المشرع في التقنين المدني إلى عدم ذكر أمثلة لهذه الحوادث تاركًا تحديد كون الحادث استثنائيًا أم لا للفقه والقضاء[٢].

والحادث الاستثنائي لا بد أن يحدث بعد إبرام العقد، فإن حدث قبل إبرامه فإن العاقدين يمكنهما عدم إتمامه، وهذا أمر منطقي فحدوث الظرف قبل تمام التعاقد ينفي عنه صفة الطروء[٣].

ج- لا بد أن يكون الظرف عامًا:

وعمومية الظرف أو الحادث تعني أنه ألم بجميع الناس أو بطائفة أو عدد كبير منهم[٤] في كافة أرجاء الدولة أو أجزاء منها ترتبط بتنفيذ التزام المتعاقد، كموجة صقيع حادة تجتاح إقليم الدولة أو جزء منه، أو صدور تشريع يمنع أو يقلل بدرجة كبيرة من التعامل

(١) المستشار أنور العمروسي، الموسوعة الوافية في شرح القانون المدني بمذاهب الفقه وأحكام القضاء الحديثة في مصر والأقطار العربية، الناشر دار المنهل ٢٠١٣، الجزء الخامس، ص ١٤٧.

(٢) د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص ١٦١.

(٣) د. جابر جاد نصار، المرجع السابق، ص ٣٣٤.

(٤) المستشار. محمد عزمي البكري، المرجع السابق، ص ٥٢٠.

على بعض الأشياء أو السلع التي تدخل في النطاق الفعلي لالتزام المدين أو ترتبط بدرجة كبيرة بهذا النطاق.

فإذا كان الحادث الاستثنائي فرديًا أو شخصيًا يخص المدين فقط أو مجموعة قليلة من الأفراد بحكم انتمائهم إلى العائلة أو الأسرة فلا يعد الحادث عامًا، وبالتالي لا تنطبق النظرية بتخلف شرط عمومية الحادث، ومن ذلك إفلاس المدين أو أن حادثًا ألم به أفقده الحركة أو قتله، أو أن حريقًا أتى على محصوله فأهلكه[١]، أو حكم صدر ضده أو ضد عائلته أو أسرته ترتب عليه خسران جانب كبير من ثروتهم أو خروج بعض الأصول من ملكهم كالمصنع أو المزرعة.

ولم يكن المشروع التمهيدي للتقنين المدني المصري يتناول عمومية الحادث الاستثنائي إذ كان يكتفي بكون الحادث استثنائيًا، ولكن لجنة مراجعته رأت إدخال شرط العمومية، لتضييق نطاق انطباق النظرية؛ ترجيحًا لاعتبارات استقرار العقود وقوتها الملزمة[٢].

د- أن يكون الحادث غير متوقع الحدوث وقت إبرام العقد ولا يمكن دفعه:

واشتراط عدم توقع الحادث الطارئ أمر يتفق مع المنطق القانوني السليم، فكل عقد من العقود يحمل بعض المخاطر[٣]، التي يمكن أن تؤثر على حقوق والتزامات المتعاقدين، كذلك فأي نشاط اقتصادي يقوم على توقع بعض المخاطر[٤]، وعندما يقبل

---

(١) د. نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص ٢٤٠.

(٢) د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٥٢٥، د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص ١٦١.

(٣) د. جابر جاد نصار، المرجع السابق، ص ٣٣٧.

(4) Rochfelaire Ibara, L'aménagement de la force majeure dans le contrat: essai de théorie générale sur les clauses de force majeure dans les contrats internes et internationaux de longue durée, Thèse: Université de Poitiers, 2012, p.15.

عليه أطرافه يضعون في حسبانهم أنه هنالك بعض الظروف التي يمكن أن تحدث وتؤثر في قدرة أي منهما على تنفيذ التزاماته، ويأخذ المتعاقدين في حسبانهم هذه الظروف أو الحوادث، فالمزارع يتوقع أن تنتشر بعض الحشرات التي تقتضي منه بذل مزيد من الجهد لتلافيها أو معالجة ما ينتج عنها من أثار، والمورد يتوقع أن ترتفع أسعار المواد البترولية وبالتالي تزداد تكاليف النقل التي يتكبدها في سبيل تنفيذ التزامه، والناقل يتوقع أن ترتفع درجات الحرارة أو تنخفض عن المعدلات الطبيعية في بعض الأوقات من العام أو في بعض الأماكن مما يؤثر على عمل وسائل النقل التي يملكها.

ويرتبط عدم توقع الحادث أو الظرف الاستثنائي بعدم إمكان دفعه، فالحادث الذي يمكن للمتعاقد دفعه يحول دون انطباق النظرية سواء كان متوقعًا أو غير متوقع[١].

وعدم إمكانية توقع الحادث وعدم القدرة على دفعه هما الذين يرتبطان ارتباطًا قويًا بالنظرية ومسماها، بل إنهما يمثلان الشرط الجوهري الذي سميت النظرية باسمه، باعتبار أن طروء الظرف يعني كونه غير متوقع ولا يمكن دفعه[٢].

ولا يشترط في الحادث الاستثنائي أن يكون غير متوقع الحدوث تمامًا أو مستبعد الحدوث نهائيًا، فلا شيء مستبعد في الحياة، بل يكفي ألا يكون الحادث متوقعًا[٣].

والمعيار في توقع الحادث الاستثنائي أو إمكانية دفعه موضوعي لا شخصي، وبالتالي فالعبرة بتوقع الشخص المعتاد أو قدرته على دفعه[٤]، فقد تتوافر في الحادث صفة عدم

---

(١) د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٥٢٦.

(٢) د. أميرة جعفر شريف، د. كاوه ياسين سليم، المرجع السابق، ص ٩٩٣.

(٣) د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٤) المستشار. محمد عزمي البكري، المرجع السابق، ص ٥٢٢.

إمكانية التوقع وعدم مقدرة دفعه للكافة ومع ذلك لا تنطبق النظرية كما لو كان الحادث عبارة عن حرب شنتها الدولة ويعلم بها المتعاقد بحكم كونه قيادة عسكرية مرموقة أو كما لو كان الحادث عبارة صدور قرار حكومي برفع الدعم عن بعض السلع الغذائية أو البترولية وكان المتعاقد قريبًا من صناعة القرار ويعلم به قبل صدوره.

هـ- أن يجعل الحادث التنفيذ مرهقًا للمدين:

يُشترط في الحادث الاستثنائي أن يكون من شأنه جعل تنفيذ الالتزام التعاقدي مرهقًا للمدين لا مستحيلًا واشتراط ألا يصل الأمر إلى استحالة تنفيذ الالتزام هو ما يفرق بين نظرية الظروف الطارئة ونظرية القوة القاهرة(١).

وأثر الحادث الاستثنائي لا بد ألا تتجاوز نتيجته جعل تنفيذ الالتزام مرهقًا للمدين(٢) ويتوقف هذا الأثر على محل الالتزام فإن كان محله إعطاء شيء محدد كنقل ملكية منقول محدد بذاته أو عقار معين فمن المتصور أن يستحل الأمر إلى انطباق نظرية القوة القاهرة لا نظرية الظروف الطارئة إذا أدى الحادث إلى إهلاك محل الالتزام بخلاف لو كان محل الالتزام تسليم مبلغ من المال ففي هذه الحالة يتصور أكثر أن يصبح التنفيذ مرهقًا لا مستحيلًا ومن ثم تتوافر شرائط انطباق نظرية الظروف الطارئة(٣).

على ما تقدم يتضح أنه كلما اقتربنا أكثر إلى محل الالتزام العيني زادت فرص انطباق

---

(١) د. نزيه محمد الصادق المهدي المرجع السابق ص ٢٤٠، ٢٤١.

(٢) والإرهاق هو اختلال الالتزامات التعاقدية المتقابلة بحيث يعرض تنفيذها كما هي أحد الأطراف لخسائر فادحة وهذه الخسارة يُنظر إليها فقط بخصوص العقد محل الالتزامات حتى ولو كانت هذه الخسائر لا تؤثر بقدر يُذكر في ثروة المدين الطائلة انظر د. أيمن الدباغ المرجع السابق ص ١٦٦٨.

(٣) د. سمير عبد السيد تناغو المرجع السابق ص ١٦٢.

نظرية القوة القاهرة، وكلما اقتربنا أكثر إلى محل الالتزام المالي زادت فرص انطباق نظرية الظروف الطارئة مع توافر شرائط انطباق أي منهما بحسب الأحوال.

ومع ذلك يبقى أمر توافر شروط انطباق أي من النظريتين محل مراجعة لكل حالة على حدة فقد يكون الالتزام عينيًا ومع ذلك يجعل منه الحادث مرهقًا كما لو كان محل الالتزام تسليم منقول جرفته مياه السيول بعيدًا ويحتاج انفاق أموال كثيرة لانتشاله، وقد يكون الالتزام ماليًا ومع ذلك يتحقق بالحادث استحالة التنفيذ كما لو أدت السيول إلى هلاك البلدة التي يقيم فيها المدين وتهلك معها كافة ممتلكاته وأمواله التي يحتفظ بها في بيته ويصبح بلا ما.

٤- أثر توافر شروط انطباق نظرية الظروف الطارئة:

بداية نجد أن انطباق نظرية الظروف الطارئة مع ما ترتبه من أثر - متى توافرت شرائطها - يُعد من النظام العام، ومن ثم لا يملك طرفي العقد تضمين عقدهم شرطًا يفيد عدم تطبيقها حال توافر شروطها[١]، ولو وُجد مثل هذا الشرط فيبطل ويبقى العقد.

إذا تحقق القاضي من اجتماع شروط انطباق نظرية الظروف الطارئة، فإنه يملك سلطة تقديرية واسعة في أن يرد الالتزام المرهق للمدين إلى الحد المعقول، وذلك بعد الموازنة بين حقوق ومصالح طرفي العقد[٢]، يستوي في ذلك أن يكون العقد داخليًا أو دوليًا بحسبان أن سلطة القاضي التقديرية متشابهة في الحالتين[٣].

---

(١) د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص ١٦٥، ١٦٦.

(٢) محمد رشيد قباني، المرجع السابق، ص ١٣١؛ د. ميساء صالح نصر، المرجع السابق، ص ٣٥؛ وانظر الفقرة الثانية من المادة ١٤٧ من التقنين المدني المصري الجديد

(٣) د. خير الدين كاظم الأمين، سلطة القاضي التقديرية في القانون الدولي الخاص، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد ١٥، العدد ٢، سنة ٢٠٠٨، ص ٨٣٩.

فالقاضي يستطيع أن يوقف تنفيذ العقد حتى يزول الحادث الطارئ إذا كان الحادث مما يمكن أن تزول آثاره في وقت قليل، كأن يوقف التزام المقاول بتسليم العقار محل عقد المقاولة حتى تستقر أسعار المواد الخام التي ارتفعت بصورة فاحشة متأثرة بحدث طارئ مؤقت كصدور قرار حكومي بمنع الاستيراد لمدة شهر، وقد يرى القاضي أنه من الأوفق زيادة التزامات الطرف الآخر مع بقاء التزام المدين المرهق حتى يحدث التعادل بين الالتزامات، وفي المثال السابق يملك القاضي زيادة المقابل المتفق عليه في العقد لمواجهة الزيادة الضخمة في أسعار المواد الخام(١).

وفي حال لجوء القاضي إلى زيادة التزام الطرف الآخر ليحقق التوازن مع المدين فإنه يلاحظ أن القاضي لا يلجأ إلى زيادة التزامه بالقدر الذي يغطي مقدار الاختلال الذي حدث في الالتزامات بوجود الظرف الطارئ، بل يلجأ إلى زيادة الالتزامات بالقدر الذي يتحقق معه توازن في الخسائر بين الطرفين، والقول بغير ذلك يعني تحميل الطرف الآخر بكافة آثار الظرف الطارئ وهو ما يصطدم بالعدالة، فالأمر في النهاية مرده تحقيق العدالة بين الطرفين(٢).

وقد يقرر القاضي تقليل أو خفض التزام المدين، كأن يتمثل الالتزام في توريد كمية كبيرة من المواد الغذائية خلال أسبوع، فيحدث ظرف طارئ يترتب عليه أن يصبح هذا الالتزام مرهقًا، كأن تقوم الدولة بتحرير سعر صرف العملة فيترتب على ذلك تضاعف تكلفة الحصول على هذه المواد بصورة كبيرة، هنا قد يأمر القاضي بتخفيض التزام المدين كأن يورد نصف أو ربع الكمية المطلوبة خلال المدة المحددة(٣).

---

(١) د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٥٢٨، ٥٢٩.

(٢) د. نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص ٢٤٣.

(٣) د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٥٣٠.

والمشرع المصري – على ما تقدم – أطلق يد القاضي في تقرير ما يراه مناسبًا لإعادة التوازن بين التزامات طرفي العقد، فله الخيار بين انقاص التزام المدين المرهق، أو زيادة التزام الطرف الآخر أو أن يجمع بين هاتين الطريقين أو أن يوقف تنفيذ التزامات المتعاقدين لبعض الوقت، ومع هذه السلطة التقديرية فإنه لا يملك فسخ العقد(١).

ثانيًا– نظرية القوة القاهرة أو الحدث الفجائي:

بداية نتفق مع جانب من الفقه(٢) لا يرى سببًا للتفرقة بين القوة القاهرة والحادث الفجائي تأسيسًا على كون كل منهما يتداخل مع الآخر في الشروط والأثر، فذات الحادث الفجائي يُعد قوة قاهرة من زاوية عدم إمكان دفعه، وفي الوقت نفسه وتُعد القوة القاهرة حدث فجائي من زاوية عدم إمكان توقعها، فكلاهما لا يمكن دفعه عند حلوله ولا يمكن توقعه وقت إبرام العقد.

ونظرية الظروف الطارئة ابتدعها قضاء مجلس الدولة الفرنسي، وترجع تطبيقاتها إلى منتصف القرن التاسع عشر(٣)، قبل أن تترسخ أقدامها ويتم تقنينها في جُل التشريعات(٤)، ولقيامها على فكرة العدالة في المقام الأول فإنها تحظى بوجود بارز في قواعد القانون

---

(١) د. نزيه محمد الصادق المهدي، المرجع السابق، ص ٢٤٢-٢٤٥.

(٢) د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٧٣٦؛ د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص ٢٥٢؛ د. محمد بن يعيش، المرجع السابق، ص ٣٤؛ د. المصطفى الغشام الشعيبي، المرجع السابق، ص ٩٢.

(٣) . أميرة جعفر شريف، د. كاوه ياسين سليم، المرجع السابق، ص ٩٨٩.

(٤) من ذلك القانون المدني المصري المادة ١٤٧، والمادة ١٤٨ من القانون المدني السوري، والمادة ١٤٧ من القانون المدني الليبي، والمادة ١٤٦ من القانون المدني العراقي، والمادة ١٥١ من القانون المدني الفلسطيني والمادتان ١٤٦٧، ١٤٦٨ من القانون المدني الإيطالي، والمادة ٣٨٨ من القانون المدني اليوناني والمادة ٤٣٧ من القانون المدني البرتغالي، انظر في ذلك د. ميساء صالح نصر، المرجع السابق، ص ٣٦.

الدولي وتقوم على ذات مفهومها في القوانين الوطنية[١].

١ – شروط تطبيق النظرية:

يُشترط في الحادث كي يُعد قوة قاهرة أو حادث فجائي أن تتوافر فيه جملة من الشروط: وهي أن يكون مستحيل التوقع بالنسبة للكافة مهما بلغت درجة الاحتياط والحيطة، وأن يكون من المستحيل دفعه، وأن يترتب على حدوثه استحالة تنفيذ الالتزام، وهذه المستحيلات الثلاثة هي مستحيلات مطلقة لا نسبية[٢]، إضافة إلى ضرورة أن يكون الحادث خارجًا عن إرادة أي من طرفي العقد، حتى يمكنه الاحتجاج بالحادث لدفع مسئوليته[٣].

وكون الحادث يرتب استحالة مطلقة لتنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد هو الذي يميز هذه النظرية عن نظرية الظروف الطارئة التي يكفي فيها أن يُصبح تنفيذ الالتزام مرهقًا للمدين[٤].

والاستحالة المطلقة قد تكون كلية وقد تكون جزئية، والفارق بينهما أنه في الحالة الأولى يستحيل على المدين تنفيذ التزامه كاملًا بسبب القوة القاهرة، وفي الحالة الثانية تنال القوة القاهرة من قدرة المدين على تنفيذ جزء من التزامه تمامًا[٥]، ومثال الحالة الأولى أن يترتب على القوة هلاك محصول القمح كله وهو محل الالتزام، ومثال الحالة

(1) Le Secrétariat du Nations Unies , Force majeure" et "cas fortuit" en tant que circonstances excluant l'illicéité: pratique des États, jurisprudence internationale et doctrine - étude établie, Copyright Nations Unies Document ,vol 2, 1977, P.63.

(٢) د. سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص ٢٥٢، ٢٥٣.

(٣) . أميرة جعفر شريف، د. كاوه ياسين سليم، المرجع السابق، ص ٩٩١.

(٤) المستشار. محمد عزمي البكري، المرجع السابق، ص ٨٣٠.

(٥) د. أميرة جعفر شريف، د. كاوه ياسين سليم، المرجع السابق، ص ٩٩٧.

الثانية أن يهلك محصول القمح كله ويبقى محصول الشعير وكان التزام المدين بتسليم كلا المحصولين والأمر متروك للقضاء لتقدير مدى توافر الاستحالة وهل هي كلية أم جزئية كذلك من الممكن أن تكون الاستحالة دائمة أو مؤقته[١] والقاضي يباشر هذه السلطة التقديرية عندما يطبق القانون الوطني على العقود الخاضعة للقانون الداخلي كما يطبق تلك السلطة التقديرية على العقود الدولية عندما يكون القانون الأجنبي هو القانون الواجب التطبيق على العقد[٢].

ومن أمثلة القوة القاهرة الحروب بما ترتبه من دمار وما يصيب الآلات الميكانيكية من تلف مفاجئ كانفجار إطار السيارة أو انحراف عجلة القيادة وانتشار الأمراض والأوبئة[٣] ومن ذلك أيضًا الفيضانات والزلازل والبراكين والصواعق والثورات الأهلية والفتن والإضراب عن العمل إن كان مفاجئًا[٤].

٢- أثر توافر شروط تطبيق النظرية:

يختلف الأثر المترتب على توافر شروط انطباق نظرية الظروف الطارئة عن الأثر المترتب على توافر شروط تطبيق نظرية القوة القاهرة أو الحادث الفجائي ففي النظرية الأولى - كما بينا سابقًا - يملك القاضي إعادة التوازن إلى العقد بأساليب وطرق عدة أما هنا فلا محل لإعادة التوازن بل إن الالتزام ينقضي ولا يتحمل المدين منه شيء[٥].

(1) Le Secrétariat du Nations Unies, op. P.66.

(٢) د. خير الدين كاظم الأمين المرجع السابق ص ٨٣٩.

(٣) د. سمير عبد السيد تناغو المرجع السابق ص٢٣٥.

(٤) المستشار محمد عزمي البكري المرجع السابق ص ٨٣٠.

(٥) د. عبد الرزاق السنهوري المرجع السابق ص٥٢٦؛ د. المصطفي الغشام الشعيبي المرجع السابق ص ٩٣.

والتفرقة بين الأثر المترتب على انطباق أي من النظريتين يعد منطقيًا ومقبول تمامًا ففي حالة الظرف الطارئ ما زال هناك إمكانية لتنفيذ المتعاقد لالتزامه أما في حالة انطباق نظرية القوة القاهرة أو الحادث الفجائي فلا محل لهذه الإمكانية.

المطلب الثاني
انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ بين القوة القاهرة والظرف الطارئ

محاولة التكييف القانوني للأثر المترتب على انتشار فيروس كورونا المستجد كوفيد ١٩ تستدعي تسليط بعض الضوء على ظهور هذا الفيروس واعتباره وباء عالميا وتوجه أنظار الفقه نحو البحث عن أساس قانوني سليم لتبرير ما يمكن أن يترتب عليه من مكنة التدخل في العقود على خلاف ما اتجهت إليه نية أطرافها عند إبرامها وبعد أن ننتهي مما تقدم ندلف إلى بحث مدى انطباق نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة على ما رتبه انتشار هذا الفيروس من آثار.

وذلك على النحو التالي:

أولًا- فيروس كورونا كوفيد ١٩ ومحاولة وضع أساس قانوني:

في نهاية سنة ٢٠١٩ ظهر فيروس كورونا كوفيد ١٩ بمدينة ووهان الصينية[١] وأعلنت منظمة الصحة العالمية أنه يشكل حالة طارئة ذات اهتمام دولي غامض وسرعان ما انتشر في شتى بقاع الأرض حتى أعلنت هذه المنظمة في مارس ٢٠٢٠ اعتبار هذا

(١) د. عبد العزيز عبد المعطي علوان أحمد مدى التزام الدولة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن الفيروس التاجي – كوفيد ١٩ المجلة القانونية – مجلة علمية محكمة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية – ISSN : 2537 – 075 ، ص ١٠٩.

الفيروس وباء عالمي[١].

وبالنظر إلى ضراوة هذا الفيروس وقدرته السريعة على الانتشار وحصد أرواح المصابين به في كل مكان؛ نُظر إليه على أنه الوباء الأكثر فتكًا بالبشر خلال العقود الأخيرة، بما خلقه من حالة رعب عارمة في نفوس الجميع والأثر العنيف الذي تركه على الاستقرار السياسي والاقتصادي العالمي[٢] وما ترتب عليه من اتجاه جُل الدول إلى اتخاذ العديد من التدابير الاستثنائية لمجابهة انتشاره[٣].

وهذا الوباء قد خلق واقعًا جديدًا على المستوى المحلي والدولي، ورتب آثارًا اقتصادية واجتماعية وصحية وحياتية كبيرة، ومن أهم هذه الآثار إغلاق جُل أو كل النشاطات الاقتصادية في العديد من البلدان على أمل محاصرة المرض والقضاء عليه.

وإغلاق الأنشطة الاقتصادية رتب آثار حادة على العقود المحلية والدولية، إذا لم يعُد بقدرة أطراف هذه العقود تنفيذ التزاماتهم التعاقدية، نظرًا للظروف الجديدة التي خلقها غلق النشاط الاقتصادي[٤]، وهو ما دفع الفقه القانوني في شتى بلاد العالم إلى الانبراء لمحاولة البحث عن تأسيس قانوني للأثر المترتب على إعلان جائحة فيروس كورونا على العقود.

---

(1) Ram Bahadur Khadca, Ravin Bhandari, Rabin Gyawali, Balram Neupane, Dhakaraj Pant, Epidemiology and Pathogenesis of Coronavirus Disease (COVID-19), Review Microbiology Journal (2020), 4 (2): 675-687 (Print) (ISSN 2537-0286), p. 675 et 676.

(2) Kbibchi Youness, Le Covid 19 Et La Géopolitique Mondiale, P. 263.

ونُشر هذا المقال في مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية ـ آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونية، العدد الرابع يونيه ٢٠٢٠، عدد خاص.

(٣) د. عبد العزيز عبد المعطي علوان أحمد، المرجع السابق، ص ١٠٧.

(٤) د. محمد بن يعيش، المرجع السابق، ص ٢٥.

وحيث إن عدم قدرة المتعاقدين على تنفيذ التزاماتهم التعاقدية في ظل انتشار هذا الوباء إنما يرجع إلى الصعوبة الشديدة لهذا التنفيذ أو إلى استحالته فقد كان منطقيًا أن تتجه أنظار الفقه إلى نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة للبحث عن أساس قانوني للتدخل في صلب العقد وما رتبه من التزامات على طرفيه.

ثانيًا- مدى إمكان انطباق نظرية الظروف الطارئة على انتشار فيروس كورونا:

أشرنا سابقًا إلى الشروط المتطلبة لانطباق نظرية الظروف الطارئة والتي تتمثل في وقوع حادث استثنائي عام لا يمكن توقعه ودفعه يجعل تنفيذ الالتزام مرهقًا للمدين وفوق كل ذلك أن يكون العقد متراخي التنفيذ(١).

كذلك فإن التزام طرفي العقد بتنفيذ التزاماتهم التعاقدية الناشئة عنه ترتبط ارتباطًا وثيقًا بطبيعة الالتزام فمن المتصور أن يكون هذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة فلا يستطيع الملتزم الاحتجاج ببذله كل وسعه من أجل تنفيذ التزامه بل يتعين عليه التنفيذ الفعلي له ومن ذلك التزام البائع بتسليم المبيع للمشتري والتزام المقاول ببناء العقار محل عقد المقاولة ومن الممكن أن يتمثل التزام المتعاقد في بذل العناية فيمكنه دفع المسئولية ببذل العناية المطلوبة كالتزام الطبيب بعلاج المريض(٢).

وبإنزال نظرية الظروف الطارئة على جائحة فيروس كورونا كوفيد ١٩ يتبين أنها من الممكن أن تُشكل ظروفًا طارئة تنطبق معها النظرية فجائحة كورونا تنال من العلاقات التعاقدية في العقود متراخية التنفيذ وتمثل حادث استثنائي عام لا يمكن توقعه ولا يمكن

(١) د. نزيه محمد الصادق المهدي المرجع السابق ص ٢٣٩ وما بعدها.

(٢) د. محمد بن يعيش المرجع السابق ص ٣١.

دفعة، ومن الممكن أن تجعل تنفيذ المدين لالتزاماته مرهقًا.

ففي عقد النقل – على سبيل المثال – قد يؤثر انتشار فيروس كورونا في إقليم محدد من أقاليم الدولة أو في كافة أقاليمها على حركة التنقل، وبالتالي يجعل تنفيذ الناقل لالتزامه بنقل المتعاقد معه في هذا الإقليم أو عبر هذا الإقليم مرهقًا، كما لو تطلب الأمر سلك طريق آخر يبعد بمسافات مضاعفة عن نقطة الوصول، أو أن يترتب على انتشار وباء فيروس كورونا زيادة كبيرة في أسعار المواد البترولية لعدم القدرة على توفير كميات كبيرة منها لتوقف حركة التجارة الخارجية خاصة إذا كانت الدولة تعتمد آليات العرض والطلب والأسعار العالمية في بيع وتداول المواد البترولية، وهو وما يكلف الناقل مصروفات كبيرة غير متوقعة، كذلك قد يؤثر فيروس كورونا على عقود توريد المواد الغذائية إذا ترتب على انتشاره قلة المعروض في الأسواق – لهلاك المحاصيل على نطاق واسع أو لتأثر حركة النقل وغير ذلك – وهو ما يعود على أسعار تلك المواد بالزيادة الضخمة التي تجعل تنفيذ التزام المورد بتوريد الكميات المتفق عليها مرهقًا.

ونقول أنه من الممكن انطباق نظرية الظروف الطارئة على حالة انتشار فيروس كورونا كوفيد ١٩ لوجود فرض عكسي لا يمكن معه إطلاق القول بانطباق النظرية في كل الأحوال، ويتمثل هذا الفرض العكسي في تخلف بعض أو كل شروطها، فلا يمكن أن نعتبر انتشار فيروس كورونا من قبيل الظروف الطارئة إذا تم التعاقد قبيل اعتباره وباء مع وجود مؤشرات قوية على أن الأمور تسير إلى اعتباره كذلك، كما لو كانت منظمة الصحة العالمية قد أصدرت تحذيرات بقرب إعلانه وباء عالمي، أو إعلان وزارة الصحة الوطنية أن الأمور تخرج عن السيطرة وأن المستقبل القريب يحمل أمكانية كبيرة لغلق النشاط الاقتصادي، أو أن انتشار فيروس كورونا ترتب عليه غلق بعض الأنشطة

الاقتصادية التي لا تؤثر كثيرًا في قدرة المتعاقد على تنفيذ التزامه ففي هذه الحالات وغيرها تتخلف شروط انطباق النظرية رغم وجود الوباء واستمراره لوقت معاصر لتنفيذ المدن لالتزامه.

فالأمر في النهاية نسبي الأثر ولا يمكن نسج قاعدة واحدة وتطبيقها على جميع العقود[1] حتى أنه رغم انتشار الوباء وتأثيره بدرجة كبيرة على كافة الأنشطة الاقتصادية فقد لا تؤثر في قدرة المتعاقد نفسه على تنفيذ التزاماته، كما لو كان المورد يحتفظ بكميات كبيرة من المواد الغذائية عادة لتأمين مصادر حصوله عليها لمجابهة أي مخاطر تواجهه.

ثالثًا- مدى إمكان انطباق نظرية القوة القاهرة على انتشار فيروس كورونا:

رأينا أن شروط انطباق نظرية القوة القاهرة تقترب كثيرًا من شروط انطباق نظرية القوة القاهرة مع اختلافهما في الأثر المترتب على إعمالهما، فالفارق الجوهري بين النظريتين يتمثل في مدى قدرة المتعاقد على تنفيذ التزامه عند حلول الظرف الاستثنائي، فبينما تنعدم تمامًا قدرته على التنفيذ عند وجود القوة القاهرة لا تنعدم قدرته على التنفيذ في ظل وجود الظرف الطارئ بل تتأثر كثيرًا على النحو الذي يسبب له رهقًا كبيرًا[2]، وأن هذه النظرية تجد لها استخدام في ضوء قواعد القانون الدولي يتفق مع استخدمها في القوانين الداخلية كأساس عام يمكن أن يستند إليه المدين لدفع مسئوليته تمامًا، باعتبارها مبدأ

(١) د. المصطفى الغشام الشعيبي، المرجع السابق، ص ٩٥.

(٢) د. مأمون الكزبري، نظرية الالتزامات في ضوء قانون الالتزامات والعقود المغربي، الجزء الثاني أوصاف الالتزام وانتقاله وانقضاؤه، بدون دار نشر، الطبعة الأولى بيروت ١٩٧٠، ص ٥٠٣ وما بعدها.

عام يحكم كافة الالتزامات التعاقدية وغيرها، بل إنها تجد ذات الاستخدام تقريبًا في شتى فروع القانون العام والخاص[١].

وحيث إن انتشار فيروس كورونا قد يجعل من تنفيذ المدين لالتزاماته مستحيلًا، وقد يجعل التنفيذ مرهقًا له، وقد لا يؤثر تمامًا في قدرته على التنفيذ حتى مع إعلانه وباءً؛ فإن الحالة التي يخلقها انتشار الفيروس هي التي تحدد إن كانت ترقى إلى مرتبة القوة القاهرة أو الحادث الفجائي أم لا ترقى إلى أيهما[٢].

فقد يحول انتشار الفيروس دون تنفيذ المدين لالتزامه تمامًا، وقد يرتب صعوبة هذا التنفيذ وقد لا يؤثر في قدرته على التنفيذ، أو يؤثر على هذه القدرة بدرجة محدودة، فعلى سبيل المثال فإن انتشار فيروس كورونا الذي يترتب عليه صدور قرار حكومي بحظر حركة تنقل المواطنين في ساعات محددة من النهار أو الليل على كافة الطرق، يترتب عليه استحالة تنفيذ الناقل لالتزامه بنقل الراكب أو البضائع إلى المكان المحدد، انطلاقًا من الزمن المعين في العقد للتحرك إلى الزمن المعين للوصول، وقد يترتب على انتشار الفيروس صعوبة تنفيذ الناقل لالتزامه بنقل الراكب أو البضائع كما لو اضطر إلى أن يسلك طريقًا أطول من المعتاد ولا يشمله حظر التنقل، وبالتالي يفرض عليه أعباء إضافية كبيرة لتنفيذ التزامه بنقل الراكب أو البضائع.

وعلى ما تقدم لا نؤيد جانبًا من الفقه[٣] ذهب إلى القول بأن فيروس كورونا يرتب

(1) Le Secrétariat Du Nations Unies, Op. Cit, P.65.

(٢) د. المصطفى الغشام الشعيبي، المرجع السابق، ص ٩٥.

(٣) د. أمينة رضوان، مدى مساهمة فيروس كورونا في إنهاء العلاقة الشغلية، مجلة الباحث – عدد خاص بجائحة كورونا كوفيد ١٩، العدد ١٧، أبريل ٢٠٢٠، ص ١٨؛ د. يوسف بن القائد، تأثير جائحة كورونا على العقود الوطنية

انطباق نظرية القوة القاهرة بشكل مطلقاً فالأمر محل نظر وبالتالي لا بد من بحث كل حالة على حدة في ضوء التأثير الذي خلفه انتشار الفيروس وإعلانه جائحة في كل إقليم الدولة أو بعضه.

ومن هنا نميل إلى عدم انطباق أي من نظريتي الظروف الطارئة أو القوة القاهرة على انتشار جائحة فيروس كورونا إلا إذا توافرت شروط أي منهماً فلا محل للقول أن التكييف القانوني السليم لهذه الجائحة هو أنها حالة قوة قاهرة أو ظرف طارئً بل يلزم البحث في توافر شروطها خاصة الأثر الذي تركته على قدرة المتعاقد على تنفيذ التزامه التعاقدي.

والدوليةً مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية ـ آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونيةً العدد الرابع يونيه ٢٠٢٠ً عدد خاصً ص ٢٢٨ً ٢٣٠؛ د. عبد الحميد اليعقوبيً تأثير جائحة فيرو كورونا على آجال تقديم الشيك للوفاءً مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية ـ آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونيةً العدد الرابع يونيه ٢٠٢٠ً عدد خاصً ص ٦٥ً ونتفق مع البعض في قوله أنه لتطبيق النظرية لا بد أن يثبت المدين توافر شروط انطباقهاً من ذلك: د. المصطفى الغشام الشعيبيً المرجع السابقً ص ٩٠ً ٩١.

المبحث الثاني
أثر انتشار فيروس كورونا ـ كوفيد ١٩
على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي

عندما تنشأ منازعة من منازعات عقد النقل الجوي الدولي فإننا نكون بصدد أمرين أولهما: تحديد الاختصاص القضائي بنظر المنازعة أي القاضي المختص بنظرها، وثانيهما: القانون واجب التطبيق على هذه المنازعة، وهذان الأمران ينطلقان من عدم وجود تلازم حتمي بين الاختصاصين القضائي والتشريعي، فيمكن فصل كل منهما عن الأخر، وهذا هو جوهر الأثر المترتب على تنازع القوانين[١].

وحيث إن عقد النقل الجوي الدولي ينتمي بأحد عناصره إلى نظام اجنبي[٢] فقد كان لزامًا أن نتناول تحديد القضاء المختص بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي، ثم نردف ذلك ببيان القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي في ضوء الأثر الذي يمكن أن يتحقق من جراء انتشار جائحة فيروس كورونا على هذا العقد من زاوية القانون واجب التطبيق، وذلك على التفصيل الآتي:

المطلب الأول: الاختصاص القضائي بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي.

المطلب الثاني: القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي في ضوء انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩.

---

(١) د. عبد المنعم زمزم، الوسيط في القانون الدولي الخاص، دار الثقافة العربية، سنة ٢٠١٥، ص ٦٠.

(٢) المرجع السابق، ص ٥٧.

المطلب الأول
الاختصاص القضائي بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي.

الاختصاص القضائي بشكل عام هو السلطة التي خولها القانون للمحكمة للنظر في المنازعة والفصل فيها(١)، والاختصاص القضائي بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي – على ما تقدم- يعني السلطة التي خولها قانون ما لمحكمة ما بالفصل فيما ينشأ من منازعات عن عقد النقل الجوي الدولي(٢).

ولا يخفى على أحد أن عقد النقل الجوي للأشخاص يُعد من أهم الموضوعات التي أثارت الاهتمام على نطاق واسع بالمجتمع الدولي، نظرًا لما قد يترتب على النقل ذاته من حوادث وكوارث تُزهق فيها الكثير من الأرواح، وبالتالي فإن الدافع إلى إبرام اتفاقية وراسو لسنة ١٩٢٩م يرجع – في المقام الأول – إلى الرغبة في تنظيم مسئولية الناقل الجوي الدولي ووضع الحدود الواضحة لهذه المسئولية في مواجهة الراكب، وظلت اتفاقية وراسو كما هي بدون تعديلات حتى أُبرم بروتوكول لاهاي الذي تركز بشكل رئيس في تغيير حدود التعويض الذي قررته اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م.

ويخضع عقد النقل الجوي الدولي لنظامين قانونين؛ أولهما: عندما يكون النقل خاضعًا للاتفاقيات الدولية، وثانيهما: عندما لا يكون خاضعًا لهذه الاتفاقيات، وفي الحالة الأولى: تسري الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل الجوي للأشخاص المنصوص

---

(١) د. أحمد السيد صاوي، الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية، دون ناشر، سنة ٢٠١١، ص٤٢٥.

(٢) راجع – في تفصيلات مسألة الاختصاص القضائي بنظر منازعات عقد النقل الجوي – د. محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسئولية الناقل الجوي الداخلي والدولي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق – جامعة أسيوط، سنة ٢٠١٥، ص ٢٥٩ وما يليها.

عليها في الاتفاقيات الدولية خاصة فيما يتعلق بالاختصاص القضائي بنظر دعوى المسئولية. وفي الحالة الثانية: يخضع عقد النقل الجوي الدولي للقوانين الوطنية فتنطبق على المنازعات الناشئة عنه القواعد العامة في الإسناد وذلك بحسب القانون المختص والمحكمة المختصة.

وتمنح اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م[١] الاختصاص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي للأشخاص لعدد من الجهات القضائية وسارت المادة ٣٣/ ١ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م على نفس النهج. وهذه الجهات القضائية تمثلت في حق المدعي في رفع دعوى التعويض وفقًا لاختياره في إقليم إحدى الدول الأطراف: إما أمام محكمة محل إقامة الناقل، أو أمام محكمة مقر أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مقر أعمال تم عبره إبرام العقد، أو أمام محكمة مكان نقطة المقصد ثم أضافت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بديلًا خامسًا تمثل في محكمة الموطن الدائم والرئيس للمسافر المضرور ونتناول هذه البدائل تباعًا[٢]:

---

(١) جدير بالذكر أن المؤتمرين في وارسو لسنة ١٩٢٩م قد رفضوا اقتراحًا يابانيًا كان يرمي إلى السماح بالاتفاق على محكمة مختصة بالفصل في النزاع بين طرفي العقد، وكانت الغاية من ذلك تفادي أن يدرج الناقل ضمن شروط العقد شرطًا يقضي باختصاص محكمة في دولة غير منضمة للاتفاقية، فيضمن عدم تطبيق أحكامها. د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسئولية الناقل الجوي، مرجع سابق، هامش ص ٧٥٩.

(٢) انتقد بعض الفقه – وذلك في ظل أحكام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م – هذا التعدد في جهات الاختصاص علي أساس أنه يتيح الفرصة للمدعي بأن يتحايل على القانون؛ ذلك لأن الاتفاقية أحالت في الكثير من المواضيع إلى قانون القاضي، الأمر الذي يتيح الفرصة للمدعي في أن يختار المحكمة التي يكون قانونها أنسب له. ولمعالجة هذه المشكلة رأي هذا الاتجاه حلاً، وذلك عن طريق وضع قواعد موضوعية تحكم المسائل التي أحالت فيها الاتفاقية لقانون القاضي، ومنتقدًا الحل الذي يرى بقصر الاختصاص على جهة قضائية واحدة، لما في ذلك من مشقة على متلقي خدمة النقل الجوي أنظر د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن، مرجع سابق، ص ٧٦٣، وما بعدها؛ د. عيسى غسان الربضي، مرجع سابق، ص ٢٢٤.

١ – محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه:

ميزت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م من خلال هذا الاختصاص بين كون الناقل الجوي شخصًا طبيعيًا[١]، وبين كونه شخصًا اعتباريًا، لذا فقد فرقت بين كلٍ منهما عندما غايرت في عقد الاختصاص بين محكمة موطن الناقل الجوي ومحكمة المركز الرئيسي لنشاطه.

وخيار المركز الرئيسي لنشاط الناقل الاعتباري- بوصفه أحد الاختصاصات القضائية للفصل في النزاعات الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي وعدم الاعتداد بمركز إدارة نشاطه، أو مكان الإنشاء- يعضد مصلحة المسافر المضرور باعتباره الطرف الأضعف في العقد. وذلك انطلاقًا من أنه غالبًا ما يبرم المسافر العقد مع مركز نشاط الناقل الجوي، دون تدخل لمكان الإدارة أو مكان الإنشاء.

أما عن فرضية كون الناقل شخصًا طبيعيًا فهي نادرة الوجود – فيما أظن – ذلك لأن شركات النقل الجوي تُعد كيانات اقتصادية ضخمة تمارس نشاطها غالبًا في شكل شركة أو مؤسسة للنقل الجوي؛ بيد أن نص الاتفاقيات الدولية على عقد الاختصاص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي لمحكمة موطن الناقل يدل على حرص هذه الاتفاقيات على تسهيل سبل حصول المضرور على حقه في التعويض[٢].

وعلى الرغم من أن الاتفاقيات الدولية – وارسو لسنة ١٩٢٩م ومونتريال

---

(١) الشخص الطبيعي هو الإنسان، ولكل إنسان شخصية قانونية وهي تبدأ في الأصل منذ ولادته حيًا وتنتهي بوفاته: د. السيد محمد السيد عمران – د. نبيل إبراهيم سعد – د. محمد يحيى مطر، الأصول العامة للقانون، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩١م، ص ٢٣٩.

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٣٥٦.

لسنة ١٩٩٩م – تمنح الاختصاص القضائي بالفصل في دعوى مسئولية الناقل الجوي لمحكمة موطن الناقل؛ فإنها لم تحدد ماهية الموطن، وتركت الأمر للمحكمة المختصة بنظر الدعوى.

٢ – محكمة الجهة التي يكون فيها للناقل منشأة تولت عنه إبرام العقد:

عقدت المادة (٣٣/ ١) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م للمحكمة التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة لمؤسسة النقل الجوي– إذا كان عقد النقل الجوي قد أبرم بواسطة هذا الفرع – الاختصاص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي، وهي الجهة التي يوجد فيها نشاط فرعي للناقل الجوي، أي مقر تجاري يكون جزءًا من الشخصية المعنوية للناقل، ويشترط لانعقاد هذا الاختصاص بعض الشروط وهي:

أ– أن يكون الفرع واقع في مكان آخر غير المكان الذي يقع فيه المركز الرئيس لشركة النقل الجوي، وإلا فلا فائدة من عقد الاختصاص لمحكمة المركز الرئيس للنشاط.

ب– أن يكون هذا الفرع تابعًا لمؤسسة النقل الجوي، وقادرًا في الوقت ذاته على إجراء التصرفات القانونية، وبخاصة إبرام عقود النقل.

ج– أن يكون الفرع هو من تولى إبرام عقد النقل الجوي مع المسافرين من خلال عملية بيع تذاكر السفر[١].

وتجدر الإشارة إلى أن عقد الاختصاص القضائي بنظر الدعوى على النحو المتقدم ذكره فيه تيسير علي المدعين[٢]، نظرًا لإقامتهم في أغلب الأحوال في المكان الذي يوجد

(1) J.P Tosi ،Recu. Précité . n° 28.

(٢) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢١٦.

فيه الفرع الذي تولى إبرام عقد النقل معهم[١]، فضلاً عن أنه من شأن تقرير هذا الاختصاص تخفيف العبء على محكمة المقر الرئيسي للشركة التي ينتمي لها الفرع الذي أبرم العقد[٢].

ويختلف الأمر عند الحديث عن إمكانية مباشرة الدعوى أمام المحاكم التي توجد في دائرتها الوكالات السياحية التي تنوب عن الناقل في بيع التذاكر، فالمحاكم الفرنسية لا تعدها محكمة مختصة بنظر الدعوى تأسيسًا على أن الوكالة السياحية ليست مقرًا فرعيًا حقيقيًا للناقل الجوي، أما المحاكم الأمريكية فترى أن المحكمة التي توجد في نطاق اختصاصها الوكالة السياحية تعد محكمة مختصة، وذلك علي أساس تفسير نصوص الاتفاقية تفسيرًا واسعًا، بما يحقق أهداف الاتفاقية في التيسير على المدعي بتخييره بين أكثر من محكمة، فمحكمة البلد الذي تم فيه شراء التذكرة من خلال الوكالة السياحية غالبًا ما تكون محل إقامة المدعى[٣].

وأظن أن وكالات السياحة والسفر والوكلاء بالعمولة للنقل الجوي الذين يبيعون التذاكر للمسافرين لا يُعتبر أي منها منشأة تتبع تجاريًا الناقل الجوي، ولا تعتبر أيًا منها فرعًا لمؤسسة النقل طبقًا للمادة (٤٩ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م)، ذلك لأن الوكيل بالعمولة للنقل لا يعتبر ناقلًا جويًا، وكذلك الأمر ينطبق على وكلاء السياحة والسفر في حالة اقتصار دور أي منهم على بيع التذاكر باسم ولحساب شركة النقل الجوي.

---

(١) المرجع السابق ذات الموضع.

(٢) د. فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص ٢٢٥.

(٣) د. أبو زيد رضوان، قانون الطيران المدني، مرجع سابق، ص٢٧٩؛ د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ٩٦.

٣ – محكمة جهة وصول الطائرة:

يجوز للمدعي أن يباشر دعواه أمام محكمة الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلًا، أو التي كان محددًا وصولها إليها، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث، وإن قام الناقل بتوصيل المسافر إلى محل إقامته فالمحكمة المختصة هي محكمة مكان وصول الطائرة، وإلا جاز للمسافر أن يرفع دعواه أمام محكمة محل الإقامة(١).

وجهة الوصول يحددها عقد النقل الجوي من خلال وثائق النقل المدون بها المقصد النهائي للمسافر، فلا يعتد بمحطات الرسو الجوي أو محطات الهبوط الاضطراري(٢)، ولإعمال هذا الاختصاص يشترط أن تكون المحكمة واقعة في إقليم إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية، حتى تتقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بأحكام اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وذلك لضمان وحدة الأحكام القضائية والقواعد القانونية التي تخضع لها مسئولية الناقل الجوي(٣).

ولا يعيب الاتفاقية أنها أغفلت الاختصاص لمحكمة مكان وقوع الضرر، ففي حين يرى جانب من الفقه أنه كان من الضروري أن يكون مكان وقوع الضرر أحد الاختصاصات القضائية للفصل في دعوى مسئولية الناقل الجوي إلا أنه لا فائدة من عقد الاختصاص لهذه المحكمة، ولا علاقة بين مكان وقوع الحادث المسبب للضرر والمسافر المضرور(٤)، فالطائرة تعبر فوق أراض طويلة قاطعة مسافات شاسعة، فما

(١) د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسئولية الناقل الجوي، ط ٢٠٠٦م، مرجع سابق، ص ١٠٥.

(٢) د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ٩٦ ؛ د. حسن كيره، مرجع سابق، ص ٥٧.

(٣) د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوي مسئولية الناقل الجوي، ط ٢٠٠٦م، مرجع سابق، ص ١٢٨.

(٤) لم يقنع جانب من الفقه بحجه عدم توافر علاقة بين مكان وقوع الضرر وعقد الاختصاص لهذه المحكمة وبين

الفائدة من عقد هذا الاختصاص لو قع الحادث في إقليم دوله لا علاقة للمتعاقدين بها من قريب أو بعيد، كما أنه اختصاص غير ثابت يتوقف على أمور غير محسوبة وغير متوقعة، فالاختصاصات الأخرى أولى بالإتباع من هذا الاختصاص.

وأؤيد ما جاءت به اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وكذلك المشرع المصري في عدم النص على مكان وقوع الضرر بوصفه إحدى الجهات التي ينعقد لمحاكمها الفصل في دعوى مسئولية الناقل الجوي.

وجدير بالذكر، أن قواعد الاختصاص القضائي الواردة في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، تعتبر قواعد آمرة لا يجوز لأطراف عقد النقل الجوي الاتفاق على ما يخالفها (المادة ٤٩ من اتفاقية مونتريال)[١]، ويبطل كل شرط يخالف أو يعدل من قواعد الاختصاص القضائي، بل يبطل حتى كل شرط يقضي باختصاص محكمة واحدة من بين المحاكم التي نص على اختصاصها بنظر دعوى المسئولية في ظل أحكام الاتفاقية[٢]، إلا أن هذا البطلان يقتصر آثره على الشرط المخالف لأحكام الاختصاص القضائي

طرفي عقد النقل الجوي، لاستبعاد اختصاص محكمة مكان وقوع الضرر من نظر دعوى مسئولية الناقل الجوي، فيرى هذا الجانب من الفقه أن عدم توافر علاقة بين محل وقوع الضرر، ومنح هذه الجهة الاختصاص بنظر الدعوى قد يتوافر بالنسبة لمحكمة جهة الفرع أو المنشاة التي تولت نيابة عن الناقل إبرام عقد النقل الجوي، وهي من المحاكم المختصة بنظر الدعوى طبقاً للاتفاقية أنظر: د. حسن كيرة، مرجع سابق، ص ٧٥؛ د. رفعت فخري أبادير، حول أحكام مسئولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية، مرجع سابق، ص ٥٦.

(١) حيث نصت المادة (٤٩) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م على أن "تكون باطلة ولاغية كل حكم في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص.

(٢) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي، ط ٢٠٠٢م، مرجع سابق، ص ٣٠٦.

ويبقى عقد النقل الجوي صحيحًا خاضعًا لأحكام اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م).

وأظن أن الاتفاقيات الدولية المتلاحقة التي عنيت بتنظيم موضوع مسئولية الناقل الجوي – في العموم – لم تنجح في حل أهم مشاكله بالكامل وهي مشكلة تنازع القوانين، فعلى الرغم من أن منح المدعي الحق في مباشرة دعواه أمام عدة محاكم يصب في مصلحة المسافر المضرور، فإن ذلك قد يؤدي إلى بعض السلبيات، وذلك في حالة مباشرة الدعوى أمامها كلها دون إمكانية طلب ضم الدعاوى للارتباط، أو فض التنازع الإيجابي للاختصاص، نظرًا لتعلق الاختصاص القضائي للمحاكم بسيادة الدول، وهو ما يشكل ضررًا بالغًا بالنسبة للناقل الجوي.

٤– عقد الاختصاص لمحكمة الموطن الدائم أو الرئيس للمسافر:

تبنت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م اختصاصًا قضائيًا جديدًا أضافته إلى الاختصاصات السابقة بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي الواردة في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، ويتمثل في إيجاد خيار أو بديل جديد هو إمكانية نظر دعاوى مسئولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أمام محكمة الموطن الدائم أو الرئيس للمسافر، رغم لنبتات الصلة بين هذه المحكمة وعملية النقل[١].

وهذا الاختصاص يتركز فيما نصت عليه المادة (٣٣/ ٢ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م)[٢]، من أنه "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز أن

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٣٥٥.

(٢) وجدير بالذكر أنه بالرجوع إلى الأعمال التحضيرية لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م بخصوص نص المادة (٣٣/ ٢) نجد أنه كانت هناك اختلافات بين وفود الدول قبل إقرار هذا الاختصاص وانقسم المؤتمرون إلى اتجاهين: **الاتجاه الأول ويرى أنصاره** أن اختصاص محكمة موطن المسافر المضرور ليس مستحدثًا، بل يجد

أصله في بروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧١م، فيكون عدم إدراجه في الاتفاقية الجديدة بمثابة تراجع عما أُحرز من تقدم في عام ١٩٧١م، إضافة إلى أن هذا الاختصاص يتفق مع أغلب القوانين الوطنية لكثير من الدول التي تسمح للمدعي بأن يباشر دعواه في المكان الذي يُناسبه كان على رأس الدول المؤيدة لإضافة اختصاص قضائي مستحدث يتمثل في موطن المسافر المضرور هي الولايات المتحدة الأمريكية إضافة إلى دول أوروبا الغربية، واليابان ودول شرق أسيا وأمريكا اللاتينية؛ د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص ١٨٣ وما بعدها؛ د. أحمد إبراهيم الشيخ، رسالته السابقة، هامش ص ٦٤١[1] ويعضد هذا الاتجاه رأيه بأنه لا يميل لرفض إضافة في صالح المسافر المضرور بصفته الطرف الضعيف في هذا العقد، كما أن هذا الاختصاص لن يتم اللجوء إليه في كافة دعاوى المسئولية ضد الناقل الجوي، بل في بعضها فقط ووفقًا لشروط محددة، وهو ما يبقى باب الاختصاصات الأخرى مفتوحًا؛ د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص٢١٩، ص ٢٢٨. وتعتبر دولة محل إقامة المسافر هي المكان الذي يوجد فيه معظم المضرورين، وتطبق المحاكم فيه قوانين المسئولية المدنية التي يعرفونها، والتي تنظم تركة المتوفي، وتأمينه قبل وقوع الحادث في حال وفاته، وهو القانون الذي يتم بمقتضاه التحقق من هذه التركة. كما أن العبء الذي يشكله إضافة هذا الاختصاص على الناقلين الجويين هو عبء ضئيل، فالاتفاقية لا تخضع الناقل لولاية محكمة موطن المسافر المضرور إلا في الدول التي يكون له فيها وجود تجاري، وفي ذات الوقت يعتبر الاختصاص القضائي المستحدث منصفًا ويحقق مصلحة المسافرين المضرورين إذ يوفر لهم الوقت والجهد والمال د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص ١٨٤[1] **والاتجاه الثاني يرى أنصاره** أن من شأن إعمال الاختصاص القضائي المستحدث ارتفاع أقساط التأمين الملقاة على عاتق شركات الطيران نظراً لزيادة قيمة التعويضات التي سيقضي بها في حال وقوع حوادث، إذ سيسعى المسافر المضرور إلى مباشرة دعواه أمام المحاكم التي تقضى بقيم تعويضات أعلى (انظر: د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٩١) مما يؤدي إلى تعسر شركات الطيران الصغيرة، أو المتوسطة الحجم لاسيما في الدول النامية، ولن يكون هناك أمام الدول إلا التراجع عن الانضمام إلى اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وهو الأمر الذي يؤدي إلى تفاقم النزاعات الإقليمية في مجال القانون الجوي بدلاً من تحقيق التوحيد في محاكم مسئولية الناقل الجوي(،د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٢٠) وأيضًا يرى هذا الاتجاه أن فكرة عقد الاختصاص بنظر دعوى المسئولية لمحكمة موطن المسافر المضرور، أمر دخيل وجديد على قواعد الاختصاص في القانون الدولي، ويتناقض مع المعاهدات الدولية الأخرى(مثال ذلك، اتفاقية بروكسل لسنة

ترفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة في الفقرة الأولى من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطًا لنقل الركاب جوًا، إما على متن طائراته الخاصة، أو على متن طائرات ناقل آخر طبقًا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوًا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته، أو ناقل أخر يرتبط معه باتفاق تجاري[1].

والقواعد الجديدة في الاختصاص القضائي بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي – الواردة في المادة (٣٣/ ٢ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م)– ليست مستحدثة

١٩٦٨م، بشأن الاختصاص القضائي وتنفيذ أحكام القضاء بين الدول الأعضاء، واتفاقية لوغانو لسنة ١٩٩٦م لدول رابطة التجارة الحرة الأوروبية تستبعدان آلية الاختصاص القضائي لموطن المضرور، فضلاً عن البروتوكول الإضافي لاتفاقيه لاهاي لسنة ١٩٧١م، بشأن الاعتراف بالأحكام الأجنبية وتنفيذها في القانون المدني والتجاري؛ د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مرجع سابق، هامش ص ١٩٣)، لذلك فتبنيه قد يخلق سابقة غير مقبولة في إطار تطور القانون الدولي (يرى جانب من الفقه أن الانتقاد الرئيسي للاختصاص القضائي المستحدث يتمثل في كونه فكرة أمريكية لا يقصد منها سوى حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية بتمكينهم من مباشرة الدعوى أمام المحاكم الأمريكية، كما أن هذا الاختصاص سيؤدي إلى تفضيل رعايا الولايات المتحدة الأمريكية بما يخل بالمساواة بين المسافرين من رعايا الدول الأخرى وهو الأمر الذي لا يمكن قبوله؛ د. شفيق أنور فضل علي، رسالته السابقة، ص ٣٤٨). ومن المؤيدين لهذا الاتجاه الدول العربية والدول الإفريقية تدعمهم فرنسا؛ انظر: د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص ١٨٣؛ د. أحمد إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، هامش ص ٦٤١.

(١) يعتبر الغرض الرئيسي من منح هذه المحكمة الاختصاص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين هو بسط مزيد من الحماية للمسافرين ولورثتهم عن طريق تمكينهم من المطالبة بالتعويض أمام محكمة موطن المضرور.

Prof. Hany Dowidar ،op ،cit ،p32.

بالكامل، بل تجد أصلها فيما ورد في المادة(١٢) من بروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧١م[١]، حيث تم إضافة اختيار مستحدث للمدعي وهو محكمة موطن[٢] المسافر المضرور.

ولا بد من توافر عدد من الشروط حتى يمكن أعمال هذا الاختصاص فالأمر ليس

---

(١) نصت المادة (١٢) من بروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧١م على أنه "فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن وفاة أو إصابة الراكب أو تأخيره، أو تلك الناشئة عن تحطيم أو ضياع أو تلف أو تأخير الأمتعة، تقام دعوى المسئولية إما أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة، أو أمام محاكم إحدى الدول المتعاقدة السامية التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة للناقل، إذا كان موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة واقعًا في إقليم نفس الطرف المتعاقد السامي" وهناك عدد من الاختلافات في عقد هذا الاختصاص بين ما ورد في اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وبروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧١م، وهذه الاختلافات هي، أولاً: تقصر اتفاقية مونتريال هذا الاختصاص على الأضرار التي تنجم عن وفاة المسافر أو إصابته بينما يمتد في بروتوكول جواتيمالا ليشمل الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب، وكذلك الضرر الناجم عن هلاك الأمتعة أو تلفها أو تأخيرها. ثانيـًا: الاختصاص المستحدث في بروتوكول جواتيمالا يكون لمحكمة موطن الراكب أو محل إقامته الدائم بشرط أن يكون للناقل منشأة في ذات دائرة المحكمة، أما اتفاقية مونتريال فاشترطت أن يكون للناقل في دائرة محكمة المدعي نشاط تجاري يتمثل في تشغيل خطوط منها أو إليها، وأن يزاول هذا النشاط من مبان يستأجرها أو يملكها أو مباني ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري. ثالثـًا: حددت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م المقصود بموطن المدعى عليه، بشكل أدق من بروتوكول جواتيمالا. ويتضح من خلال عرض هذه الاختلافات أن اتفاقية مونتريال تتشدد في منح الاختصاص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين، وهو ما يدل بوضوح حرص الاتفاقية على تحقيق التوازن بين مصالح المسافرين والناقل الجوي.

(٢) عرفت المادة (٤٠) من القانون المدني المصري الموطن بأنه المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة "ولابد من توافر عنصرين للقول بتوافر الموطن المنصوص عليه في القانون. الأول: عنصر مادي وهو الإقامة في مصر على وجه الاستمرار. والثاني: عنصر معنوي وهو اتجاه الشخص إلى اتخاذه مقرًا دائمًا.

متروكًا لحرية المسافر المضرور كيفما شاءٱ وهذه الشروط تظهر من استقراء نص المادة (٣٣/ ٢) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، وهي[١]:

أ)أن يتركز موضوع الدعوى في المطالبة بتعويض الأضرار الناشئة عن وفاة المسافر أو إصابته: وتخرج بذلك الدعاوى المتعلقة بمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي لحقت بالبضائع أو الأمتعة، فيجب أن يكون موضوع الدعوى مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالأشخاص من جراء الوفاة أو الإصابة الجسدية، أما إذا تعلقت الدعوى بمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي لحقت البضائع فلا يُعمَل بهذا الاختصاص[٢]، وذلك نزولًا على صراحة نص المادة (٣٣/ ٢) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م.

ب)أن يكون للمسافر المضرور- وقت وقوع الحادث - محل إقامة رئيسي ودائم في دائرة هذه المحكمة: وقد أبدى المؤتمرون في مونتريال قلقًا من أن يفسر المقصود بمحل الإقامة الرئيس والدائم للمسافر المضرور كضابط للاختصاص في محل الإقامة الدائم[٣]، وهو المكان الذي ينوي الشخص العودة إليه ولو كان يقيم مؤقتًا في مكان آخر، بذلك تصبح جنسية المسافر هي المعيار في تحديد المقصود بمكان

(١) د. هشام فضلي، مرجع سابق، ص ١٠٢ وما بعدها؛ د. أحمد إبراهيم الشيخ، رسالته السابقة، ص ٦٤٤ وما بعدها.

(٢) د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٢٢.

(٣) اقترح الوفد الفرنسي – بصدد تحديد مفهوم واضح لمحل الإقامة الرئيس للمسافر المضرور- أن يكون هو مكان الإقامة الرئيس للراكب خلال الأشهر الاثنى عشر السابقة على وقوع الحادثة، إلا أن هذا التحديد لم يوافق عليه الوفد الأمريكي؛ د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص١٩٤.

الإقامة الدائمة، ويكون لأي شخص الحق في اللجوء إلى محاكم الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته لمباشرة دعواه أمام محاكمها، لذلك حددت المادة (٣٣/ ٣/ ب) من اتفاقية مونتريال المقصود بمحل الإقامة الرئيس والدائم تحديدًا دقيقًا، فنصت على أنه "تعني عبارة محل الإقامة الرئيس والدائم مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادث، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد"[١].

ج)**أن يكون للناقل نشاط تجاري في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم**: يقصد بذلك أن يكون للناقل الجوي خطوط يشغلها من وإلى الدولة المراد عقد الاختصاص لمحاكمها بنظر دعوى المسئولية، ولا يغير من الأمر شيئًا أن تكون الطائرات التي يستخدمها الناقل في تشغيل هذه الخطوط مملوكة له أو لغيره من الناقلين الجويين الأخرين الذين يرتبط معهم باتفاق تجاري[٢]وذلك بقصد التيسير على المسافر الذي

---

(١) بهذا النص تكون لجنة إعداد مشروع اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م حسمت الخلاف بين الوفود المشاركة وعلى رأسها فرنسا من جهة والولايات المتحدة الأمريكية من جهة أخرى، عن طريق تعريف المقصود بمحل إقامة للراكب المضرور تعريفًا واضحًا ودقيقًا؛ انظر: د. عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٢٣.

(٢) ويقصد بالاتفاق التجاري – كما حددته اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م في المادة (٣٣/ ٣/ أ) – بأنه " أي اتفاق، بخلاف اتفاق الوكالة، معقود بين الناقلين الجويين، ويتعلق بتقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة لنقل الركاب جوًا " ويتضح من هذا النص أن الاتفاقية توسعت في تعريف الاتفاق التجاري بقصد إدخال الصور المستحدثة لاتفاقات التعاون التجاري بين الناقلين الجويين ضمن نشاط الناقل، ومن أمثلتها المشاركة في الرمز. والمشاركة في الرمز هو اتفاق يعقد بين ناقلين جويين، فلا يستطيع أحد الناقلين الجويين أن يشغل طائراته من نقطة إلى أخرى لاعتبارات اقتصادية وتسويقية بحته، وبموجب هذا الاتفاق يسمح الناقل الأول للثاني أن يستخدم رقم رحلته على الطائرة، أو ذلك الاتفاق الذي بموجبة يشترك الناقل الأول والثاني في رقم رحلة واحدة. لمزيد من التفاصيل حول موضوع المشاركة في الرمز بين الناقلين الجويين؛ د. أحمد إبراهيم الشيخ، رسالته السابقة، ص ٦٥٠ وما بعدها.

يلجأ إلى محكمة محل إقامته، وتبعًا لذلك لا يكون بوسع الناقل أن يعتصم بعدم اختصاص هذه المحكمة على أساس أنه لا يشغل خطوطًا مباشرة لنقل المسافرين من وإلى الدولة التي تقع فيها هذه المحكمة، وذلك على متن طائرات مملوكة له[١].

د)أن ينفذ الناقل عمليات النقل الجوي للمسافرين من منشآت مملوكة أو مستأجرة له أو لناقل أخر يرتبط معه باتفاق تجاري: وبذلك تكون اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م وسعت من دائرة الاختصاص المنعقد لمحكمة موطن المسافر المضرور بحيث تشمل عمليات النقل الجوي للأشخاص التي تتم من مطارات يكون للناقل فيها منشآت مملوكة أم مستأجرة، أو ليس له وجود مادي فيها، ولكنه يرتبط مع ناقل أخر باتفاق تجاري يكون له مبان فيها سواء أكانت مملوكة أم مستأجرة، ويقوم من خلالها الناقل الأول بتنفيذ نشاطه التجاري المتمثل في النقل الجوي للأشخاص[٢].

---

(١) يرى جانب من الفقه بأن العلة من إضافة الاتفاق التجاري في عجز المادة (٣٣/ ٣) هي أن كثيراً من شركات النقل الجوي لا تشغل رحلات بشكل مباشر إلي الولايات المتحدة، فتقوم بعمل ترتيبات لنقل مسافريها إلى الولايات المتحدة في صورة المشاركة في الرمز، ولذلك يستطيع المسافر الأمريكي أن يقاضي هذه الشركات في أمريكا، علي اعتبار أن هذه الشركات لها وجود تجاري في الولايات المتحدة الأمريكية بمجرد وجود اتفاق المشاركة في الرمز، والغاية النهائية من وراء ذلك هي إخضاع أي ناقل جوي في العالم لاختصاص المحاكم الأمريكية؛ د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٩٦ وما بعدها.

(٢) تجدر الإشارة إلى أن الاختصاص القضائي في الدعاوى التي تنشأ بسبب الأضرار التي تلحقها الطائرات بأشخاص على سطح الأرض قد تناولتها المادة (٢٠) من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، حيث أجازت مباشرة دعوى المسئولية أمام محكمة الدولة التي وقع الضرر في إقليمها، إلا أنها أجازت للأطراف الاتفاق على عقد الاختصاص لأي محكمة أخرى شريطة أن تكون تابعة لدولة طرف في الاتفاقية، فضلاً عن جواز اللجوء للتحكيم بشرط أن يكون في دولة متعاقدة أيضاً. وتنص المادة (١٦) من اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩م، على أنه " أ؛ مع مراعاة الفقرة ٢ من هذه المادة، يجوز أن ترفع دعاوى التعويض بموجب أحكام هذه الاتفاقية فقط أمام

وأظن أن الحكمة من عدم إطلاق الحرية للمسافر المضرور في مباشرة دعواه طبقاً لهذا الاختصاص، هو إيجاد نوع من الموازنة بين المصالح حتى لا يتسنى للمسافر المضرور أن يتحايل على القانون بمباشرة دعواه أمام محكمة لا يسع الناقل الجوي أن يقاضيه أمامها أو تمثل عناء بالنسبة للناقل.

المطلب الثاني
القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي في ضوء انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد - كوفيد ١٩

بينا سابقًا أن تحديد القضاء المختص يختبف بين حالتين: الأولى عندما يخضع عقد النقل الجوي الدولي للاتفاقيات الدولية المعنية والثانية: عندما لا يخضع هذا العقد لهذه الاتفاقيات.

وفي الحالة الأولى : سيترك انتشار جائحة فيروس كورونا في دولة ما أثرًا واقعيًا واضحًا على موازنة المضرور بين المحاكم التي سيرفع إليها دعواه في ضوء الاختيارات التي اتاحتها الاتفاقيات له والتي سبق بيانها وبالتالي فقد يتوجه إلى رفع دعواه إلى جهة القضاء في الدولة التي لم ينتشر فيها الفيروس بدرجة كبيرة وقد ينتظر زوال أثار الفيروس ومن ثم الإغلاق المفروض حتى يلجأ لرفع دعواه أمام محاكم الدولة التي يميل نظامها القضائي وتتجه سوابقها القضائية إلى حماية المصلحة التي ينشدها أكثر من أي نظام قضائي آخر متاح أمامه.

محاكم الدولة الطرف التي وقع الضرر في إقليمه. ب؛ إذا حدث الضرر في أكثر من دولة طرف، يجوز رفع جميع دعاوى التعويض بموجب هذه الاتفاقية فقط أمام محاكم الدولة الطرف التي كانت الطائرة موجودة في إقليمها، أو كانت على وشك مغادرته عند وقوع الحدث. ج؛ دون الإخلال بالفقرتين ١ و٢ من هذه المادة، يجوز أن يقدم في أي دولة طرف الطلب الخاص بالتدابير المؤقتة، ومن بينها إجراءات الحماية، وفقا لما ينص عليه قانون تلك الدولة.

وفي الحالة الثانية : عندما تنطبق القوانين الوطنية فإن قاعدة الإسناد الداخلية هي التي ستحدد المحكمة المختصة بنظر النزاع وبالتالي لن يُصبح للحديث عن أثر انتشار الجائحة على تحديد القضاء المختص بنظر الدعوى فائدة تُذكر.

وعندما يستقر الأمر على تحديد محكمة ما للفصل في المنازعة الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي فإن التساؤل يثور عن أي قانون ستُطبق هذه المحكمة؛ هل قانون دولة الراكب أو الشاحن أم قانون دولة القيام أم قانون دولة الوصول أم القانون الذي يتواجد فيه مركز النشاط الرئيس للناقل الجوي الدولي أو وغير ذلك؟.

وفي تحديد القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي تتفرع المسألة إلى فرعين: أولهما: القانون واجب التطبيق على شكل هذا العقد؛ وثانيهما: القانون واجب التطبيق على موضوعه.

وبعيدًا عن الخوض في تفصيلات قواعد تحديد القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي شكلًا أو موضوعًا[1] فإننا نتلمس بشكل مباشر التفرقة بين حالة كون عقد النقل الجوي الدولي يخضع لنطاق انطباق الاتفاقيات الدولية وحالة كونه لا يخضع لها.

١- **ففي الحالة الأولى**: نجد أن الاتفاقيات الدولية تحدد القواعد التي تنطبق مباشرة على المنازعة الناشئة عن عقد النقل الجوي الدولي؛ فتصبح الاتفاقية ذاتها وكأنها

(١) في القواعد الحاكمة للقانون واجب التطبيق على العقد الدولي سواء في شكله أو في موضوعه – بشكل عام – وتفصيلات ذلك انظر: د. أحمد عبد الكريم سلامة؛ الأصول في التنازع الدولي للقوانين؛ دار النهضة العربية؛ سنة ٢٠٠٨؛ ص ١١٢٢؛ وما بعدها.

القانون واجب التطبيق على المنازعة، وفي هذا الصدد جاءت اتفاقية مونتريال الصادرة سنة ١٩٩٩ ـــ ومن قبلها اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ـــ بنص واضح يسمح للمضرور باختيار المحكمة المختصة بنظر النزاع، ومع ذلك فليس لطرفي عقد النقل الجوي الدولي الذي تنطبق عليه الاتفاقية أن يتفقا على اختيار قانون ليكون هو القانون واجب التطبيق، بل إن القواعد الواردة في الاتفاقية هي الواجبة التطبيق بشكل مباشر على المنازعة(١).

وهنا سيواجه المضرور مشكلة تتعلق بعدم وجود نص واضح في اتفاقية مونتريال يسمح بشكل صريح للقاضي الذي ينظر منازعات عقود النقل الجوي الدولي بتعديل التزامات طرفي عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص والبضائع إذا توافرت ظروف استثنائية طارئة جعلت من تنفيذ أي من المتعاقدين لالتزاماته مرهقًا له، إعمالً لنظرية الظروف الطارئة حال توافر شرائطها.

٢- **وفي الحالة الثانية** : عندما لا تنطبق الاتفاقية الدولية على عقد النقل الجوي الدولي فإن المسألة تعود من جديد إلى دائرة تحديد القانون واجب التطبيق على المنازعة من بين قوانين عدة يمكن أن تتزاحم في شأنها(٢).

وهنا يثور فرضان: أولهما تحديد طرفي عقد النقل الجوي الدولي للقانون واجب التطبيق على المنازعات التي يمكن أن تنشأ عن عقد النقل الجوي الدولي، وثانيهما

(١) انظر المادتين ٢٨ من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ و٣٣ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩.

(٢) وهذه القوانين تنطلق بشكل مباشر من المعاهدات والاتفاقات الدولية باعتبار أن عقد النقل ذات قد نشأ دولياً انظر في ذلك د. عصام حنفي محمود، المرجع السابق، ص ٧٤؛ د. حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص ١٣.

عندما لا يوجد في العقد مثل هذا الاتفاق:

أ) **ففي الفرض الأول** – ودون الدخول في تفصيلات متشعبة[١] – فإن القانون الذي يختاره طرفي قد النقل الجوي الدولي ليكون هو القانون واجب التطبيق هو الذي ينطبق على المنازعة الناشئة عن العقد سواء كان هذا الاتفاق صريحًا أم ضمنيًا يستظهره القاضي المختص بنظر النزاع[٢] وهذا الاتفاق يعد ضابط الإسناد في تحديد القانون الحاكم للعلاقة التعاقدية[٣] وحكم هذا القانون للعلاقة التعاقدية بين طرفيها يستند إلى قاعدة التوقع المشروع لطرفي العقد بأن ما اتفقوا عليه هو الذي ينطبق عند النزاع على ما تضمنه العقد[٤].

ب) **وفي الفرض الثاني** – وهو الفرض الأكثر تعقيدًا – عندما يخلو عقد النقل الجوي الدولي من تحديد القانون واجب التطبيق على العقد فإن المشكلة تدق أكثر في سبيل تحديد القانون الذي سيحكم هذا العقد وتثور من ثم مشكلات تنازع القوانين.

وتنازع القوانين يرتبط ارتباطًا وثيقًا بالعلاقات الدولية الخاصة بحسبانه أحد أهم موضوعات القانون الدولي الخاص التي تهتم بتحديد القانون الذي يحكم العقد

---

(١) في الحديث عن مفهوم قانون الإرادة وتفاصيله ونطاقه انظر رسالتنا للدكتوراه سبقت الإشارة إليها ص ١٩٣ وما يليها.

(٢٢) انظر في ذلك حكم محكمة النقض المصرية الطعن رقم ١١١٤ لسنة ٥٢ قضائية الدوائر المدنية – جلسة ٤ ديسمبر ١٩٨٩م مكتب فنى (سنة ٤٠ – قاعدة ٣٦٠ – صفحة ٢٤٤).

(٣) د. عبد المنعم زمزم الوسيط في القانون الدولي الخاص دار الثقافة العربية سنة ٢٠١٥ ص ٦٩.

(٤) د. أحمد عبد الكريم سلامة الأصول في التنازع الدولي للقوانين دار النهضة العربية سنة ٢٠٠٨ ص ١٠٧٨.

المنتمي بأحد عناصره إلى قانون أجنبي[١]، وقيل في ذلك إن القاضي لا يملك أن يطبق قانونه الوطني اختصارًا للطريق، ولا أن يمتنع عن الفصل في النزاع بحجة عدم تحديد الأطراف للقانون واجب التطبيق[٢]، بل يلتزم بالالتجاء إلى القواعد القانونية الوطنية التي تحدد القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي.

وتحدد القوانين الوطنية القواعد التي تحكم عقود النقل الجوي الدولي، فيتوجه القاضي الوطني بنظره إلى هذه القواعد لتشير إليه بالقانون الواجب التطبيق على العقد سواء في شكله أو موضوعه، وبالتالي فإن هذه القواعد لا تحدد للقاضي الوطني القاعدة القانونية التي تنطبق مباشرة على النزاع المعروض عليه فتحسمه[٣]، بل تحدد المرحلة الأولى من مراحل حسم المنازعة والتي تتمثل في تسمية القانون الواجب التطبيق ليأتي هذا القانون ويحدد القاعدة التي تحكم المسألة محل المنازعة[٤].

وفي ذلك نجد أن القانون المدني المصري يُعدد للقاضي الوطني القانون الواجب التطبيق على العلاقات القانونية الدولية الخاصة انطلاقًا من نظرته إلى أكثر القوانين ارتباطًا بالعلاقة القانونية المعروضة على القاضي سواء كانت العلاقة تعاقدية أو غير تعاقدية، وقد يكون هذا القانون هو القانون الوطني المصري وقد يكون غيره من القوانين الأجنبية[٥].

---

(١) د. حامد زكي، المرجع السابق، ص ١٥، د. حسن الهداوي، القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين، المبادئ العامة والحلول الوضعية في القانون الأردني، دراسة مقارنة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، سنة ١٩٩٧، ص ١٣.

(٢) د. أحمد عبد الكريم سلامة، الأصول في التنازع الدولي للقوانين، دار النهضة العربية، سنة ٢٠٠٨، ص ١١٠١.

(٣) د. عبد المنعم زمزم، الوسيط في القانون الدولي الخاص، دار الثقافة العربية، سنة ٢٠١٥، ص ٧٧.

(٤) د. حامد زكي، المرجع السابق، ص ٨٨.

(٥) انظر في ذلك المواد من ١٠ إلى ٢٨ من القانون المدني المصري.

وقبل الحديث عن تأثير انتشار فيروس كورونا ــ كوفيد ١٩ على القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي يظهر أن لهذا الانتشار أثر على اختيار القضاء الذي سينظر المنازعة الناشئة عن هذا العقد، ويظهر ذلك جليًا في عقد النقل الجوي الدولي الذي يخضع لنطاق انطباق اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ــ أو من قبلها اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ ـــ فهذه الاتفاقية أباحت للمضرور من تنفيذ عقد النقل الجوي الدولي أن يرفع دعواه أمام أي من محاكم محل إقامة الناقل أو مركز نشاطه الرئيس أو الدولة التي يتواجد فيها مركز الأعمال الذي تم بواسطته إبرام العقد أو دولة المقصد أو الوصول[1]، وقد تدفع ظروف الإغلاق الاقتصادي التي تمر بها جل الدول كأثر مباشر لانتشار جائحة فيروس كورونا كوفيد ــ ١٩ إلى أن يتحول المضرور بنظره من رفع دعواه أمام أحد هذه المحاكم إلى غيرها من المحاكم التي يملك تحريك دعواه أمامها، أملًا في كسب بعض الوقت أمام القضاء الذي اختاره بدولة لم يتفشى فيها الفيروس على نحو يعطل محاكمها واقتصادها وحركة الذهاب والإياب منها وإليها.

وما سبق بيانه من الحديث عن تحديد القضاء المختص بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي يرتبط بمسألة مادية ذات مسحة قانونية، تتكأ على مكنة أباحتها الاتفاقية للمضرور في عقد النقل الجوي الدولي الخاضع لها، يستند إليها لرفع دعواه أمام أي من المحاكم التي قررتها الاتفاقية، تقديرًا لوجود مصلحة لكل من طرفي العقد في تخير المحكمة التي تحقق أكبر قدر من المكاسب له ولا تسبب له رهقًا ماديًا أو جسديًا كنفقات رفع ومباشرة الدعاوى أو مصاريف الانتقال ذهابًا وإيابًا، أو ما لوحظ من بطء

(١) انظر المادة ٣٣ بند ١ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩.

إجراءات التقاضي في نظام قضائي عن غيره.

وعلى خلاف ما تقدم نجد أن تأثير انتشار جائحة فيروس كورونا على القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي تثير صعوبات قانونية في المقام الأول، وقد أشرنا سابقًا إلى أن تأثر التزامات طرفي عقد النقل الجوي الدولي لا ترتبط بشكل مباشر بانتشار الفيروس بل تدور وجودًا وعدمًا مع ما قد يمكن أن يرتبه انتشاره من صعوبة تنفيذ المدين لالتزامه بدرجة كبيرة أو استحالة هذا التنفيذ وأنه يرجع في ذلك إلى كل حالة على حدةٍ[1].

وقد يتنبه طرفي عقد النقل الجوي الدولي عند إبرامه ويضمنون عقدهم ما يتعلق بالقضاء المختص بنظر المنازعات الناشئة عن العقد والقانون واجب التطبيق عليها عند وقوع ظروف جديدة على العقد تؤثر في تنفيذ المتعاقدان لالتزاماتهم الناشئة عنه، فقد يدفعهم التوقع العام الطبيعي لإمكان وقوع ما يؤثر في قدرتهم على تنفيذ التزاماتهم إلى اختيار قضاء الدولة الذي يحقق مصلحة كل منهما، فالراكب أو الشاحن قد يميل إلى اختيار المحكمة التي ينحاز نظامها القضائي إلى الطرف الضعيف في عقود الإذعان ومنها عقد النقل الجوي الدولي، والناقل قد يختار المحكمة التي تعطي كل الأهمية للاتفاق المكتوب بغض النظر عن احتوائه شروطًا إذعانية، كذلك قد يدفعهما توقع ما يؤثر في تنفيذ التزاماتهم الناشئة عن العقد إلى اختيار قانون ما ـــ خاصة ما يحقق مصلحة الناقل باعتباره الطرف الأقوى في عقد النقل الجوي الدولي ـــ لا يجعل لغير تنفيذ الالتزامات التعاقدية وزنًا معقولًا أو على العكس يتساهل كثيرًا في إعفائه من المسئولية

(١) انظر ص ١٩ وما بعها من هذا البحث.

أو التقليل منها عند وجود ظروف جديدة تؤثر في مقدرته على التنفيذ دون أن تُحيلها إلى الصعوبة الشديدة أو الاستحالة التين ينطبق في شأنهما أي من نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة.

والتأثير المباشر الذي يمكن أن يتركه انتشار جائحة فيروس كورونا على التزامات طرفي عقد النقل الجوي الدولي من زاوية القانون واجب التطبيق على العقد وأثر انطباق هذا القانون على المنازعة الناشئة عن انتشار الجائحة يرتبط بشكل مباشر بما يرتبه هذا الانتشار من أثر يجعل تنفيذ التزامات طرفي العقد أو أحدهما مرهقًا أو مستحيلًا في القانون واجب التطبيق.

والقاضي المختص بنظر النزاع ينظر فيه في ضوء القانون واجب التطبيق سواء الذي اختاره المتعاقدان أو القواعد التي أشارت إليها الاتفاقية أو القانون الذي حددته قاعدة الإسناد الوطنية في بلد القاضي المختص.

والعبرة في توافر شروط انطباق أي من نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة هي بما تقرر في القانون واجب التطبيق؛ حتى لو توافرت هذه الشروط في منطق هذا القانون وكانت في نظر قانون بلد القاضي لا ترقى إلى مرتبة الظرف الطارئ أو القوة القاهرة؛ كما لو كان القانون الأجنبي يعطي مكانة خاصة بالحالة التي تطرأ بعد تمام التعاقد وتؤثر على تنفيذه ولو بدرجة غير مرهقة للمدين؛ وعلى العكس قد يميل هذا القانون الأجنبي إلى نظرية العقد شريعة المتعاقدين بدرجة جامدة لا تسمح بانطباق أي من نظريتي الظرف الطارئ والقوة القاهرة إلا متى توافرت شروط صارمة لا يتطلبها قانون دولة القاضي.

ولا بد أن يؤخذ في الاعتبار كل الظروف والملابسات التي أحاطت انتشار جائحة

فـــيروس كورونا – كوفيد ١٩ في الدول أو الأقاليم المرتبطة بتنفيذ عقد النقل الجوي الدولي، فقد ينتشر الفيروس في أحد هذه الدول أو الأقاليم ومع ذلك لا تتأثر قدرة المتعاقد على تنفيذ التزامه بدرجة تفتضي تطبيق أي من نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة، وهذه الظروف والملابسات يستظهرها القاضي المختص بنظر النزاع من واقع انتشار الفيروس في دولة القانون واجب التطبيق باعتباره القانون الذي يحدد شرائط انطباق أي من النظريتين.

وخلاصة ذلك أن القاضي المختص بنظر النزاع والذي رُفعت إليه الدعوى بالفعل يبحصث بداية عن القانون الواجب التطبيق – وذلك في حال عدم انطباق الاتفاقية الدولية مباشرة على النزاع – وذلك في ضوء قواعد الإسناد المنصوص عليها في قانون دولته، فتشير إليه قاعدة الإسناد بإن قانون دولة ما هو القانون الواحب التطبيق، ففي هذه الحالة يلتزم بتطبيق هذا القانون، فيبحث في هذا القانون عن الحل للمسألة المعروضة أمامه والتي لا تخرج عن بعض الفروض وهي:

١- **الفرض الأول**: عندما يتضح له أن القانون الواجب التطبيق لا يعترف بعير قاعدة العقد شريعة المتعاقدين، وأن هذا القانون لا يسمح بتعديل الإلتزامات المترتبة على العقد أيًا كانت الظروف التي طرأت على العقد وقت تنفيذه، ولو كانت هذه النظرة غير متفقه مع قانون القاضي بل تشكل ظلمن فادح يخرج بالعقد إلى درجة الاختلال الكبير.

٢- **الفرض الثاني**: عندما يجد القاضي أن القانون الواجب التطبيق يعتبر أن الأثر الذي رتبه انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ يرقى إلى درجة القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا، فهنا لن يسع القاضي إلا أن يقضي بإنهاء

عقد النقل الجوي الدولي مالم يسمح القانون الواجب التطبيق بغير ذلك.

٣-**الفرض الثالث**: أن يتضح للقاضي أن القانون الواجب التطبيق يضع شروطًا لتوافر نظرية الظرف الطارئ تتفق مع الحالة التي تخلفت عن انتشار الجائحة فهنا لن يستطيع القاضي أن يعتبر أن ما حدث من أثار يرقى إلى درجة القوة القاهرة حتى لو وجد أن شروط هذه النظرية الأخيرة متحققه في نظامه القانوني أو نظام قانوني آخر بل سيلتزم بما يمكن أن يقضي به من تعديل العقد لما يسمح برد الالتزامات المتقابلة إلى الحدود المتناسبة مع ما كانت منعقدة عليه نية أطرافه وقت إبرامه.

وفي هذه الفروض فإن القاضي لن يستطيع أن يحيد عن الشروط التي وضعها المشرع في القانون الواجب التطبيق لانطباق أي من النظريتين على الحالة المخلفة عن انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ أو عن نظرة هذا المشرع إلا عدم انطباق أي من هاتين النظريتين أو نظرته التي لا تعترف بغير تنفيذ العقد وما ترتب عنه من إلتزامات بشكل جامد.

وفي كل الأحوال السابقة فإن هناك فرض آخر يقدم فيه النظام القانوني للدولة التي ينتمي إليها القانون الواجب التطبيق الحل الواجب اتباعه فيما يخص النزاع المعروض على القاضي المختص وهذا الفرض يتصل بتعلق تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي الدولي بدولة القانون الواجب التطبيق أو بالآثار التي ترتبت على انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ داخل إقليم هذه الدولة كما لو كانت دولة القانون الواجب التطبيق هي الدولة التي تخلف فيها تنفيذ الالتزام بشكل واضح كما لو كانت هذه الدولة هي دولة قيام الطائرة وترتب على انتشار الجائحة فيها عدم قدرة الطائرة على المغادرة أو إذا كانت دولة القانون واجب التطبيق هي الدولة التي كانت

مقصد الطائرة أي نقطة الوصول، وذلك إذا ترتب على انتشار فيروس كورونا الحيلولة دون دخول الطائرة في أجواء هذه الدولة أو حالت دون هبوط الطائرة فيها.

وفي هذا الفرض فإن القاضي سينظر فيما رتبه انتشار الجائحة الصحية الخاصة بفيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ على الدولة التي ينتمي إليها القانون الواجب التطبيق، ويتبع القرار الرسمي لهذه ادولة، فإن أعلنت هذه الدولة - بموجب قرارها الرسمي - أن ما ألم بالبلاد يرقى إلى درجة القوة القاهرة التي حالت تمامًا دون تنفيذ الالتزام، فهنا لن يستطيع القاضي القول بإن ما حدث لم يرقى إلى هذه الدرجة، وأنه لم يُجاوز حدود الظرف الطارئ، وبالتالي لن يستطيع تطبيق أحكام نظرية الظروف الطارئة كما هو منصوص عليها في القانون الواجب التطبيق.

وكذلك إذا أعلنت دولة القانون الواجب التطبيق – بموجب قرارها الرسمي - أن الجائحة الصحية المترتبة على انتشار فيروس كورونا خلفت بعض الآثار التي تدخل في مفهوم الظروف الطارئة فإن القاضي لن يستطيع أن يعتبر ما حدث من أثار يرقى إلى درجة القوة القاهرة، وسيلتزم بحل النزاع في الحدود التي يقررها القانون الواجب التطبيق لأثر الظرف الطارئ على العقد.

أما إن سكتت سلطات دولة القانون الواجب التطبيق على المنازعة المعروضة على القاضي عن تكييف الأثر المترتب على انتشار فيروس كورونا؛ فإن القاضي تعود له صلاحياته في البحث في شروط تطبيق أي من النظريتين وما ترتبه من أثار في القانون الواجب التطبيق على المنازعة الناشئة عن تنفيذ العقد محل الدعوى.

خـــاتمـــة البحث

من جماع ما سبق نخلـــص إلى عدد من النتائج أهمها في الآتي:

- ❖ إن الجائحة الصحية بشكل عام تترك تأثيرات كبيرة على قدرة المتعاقدين على تنفيذ التزاماتهم التعاقدية، شأنها في ذلك شأن كافة الجوائح التي تصيب النفس والمال على نطاق واسع كالكوارث الطبيعية والبيئية.
- ❖ إن فيروس كورونا المستجد ـــ كوفيد ١٩ اعترف به كوباء عالمي، وأثر بدرجة كبيرة على كافة النشاطات الاقتصادية والاجتماعية والعلمية والثقافية وغيرها، وترك أثرًا كبيرًا على الاقتصاد العالمي، وعطل كثيرًا من حركة النقل الداخلي والدولي للركاب والبضائع بصفة عامة والنقل الجوي الدولي بصفة خاصة.
- ❖ إن تنفيذ التزامات المتعاقدين في العقد يمكن أن يتأثر ببعض الحوادث الاستثنائية التي تؤثر في قدرة المدين على تنفيذ التزامه، فتجعل التنفيذ مرهقًا له وقد تجعـــله مستحيلًا، وأن هذه الحوادث تلعب دورًا كبيرًا في نطاق العقود الداخلية والدولية على السواء.
- ❖ إن أهم الحوادث التي يمكن أن تؤثر في قدرة المدين على تنفيذ التزامه التعاقدي على المستوى الداخلي أو الدولي تتمثل في نظريتي الظروف الطارئة والقوة القاهرة، وأن هاتين النظريتين نشأتا منذ زمن بعيد وانتشرتا في جل التشريعات المعاصرة.
- ❖ إنه من غير المقبول القول بانطباق أي من نظريتي الظروف الطارئة أو القوة القاهرة على الأثر الذي يرتبه انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ بشكل جامد تلقائي، بل إن الأمر يحتاج إلى الكثير من التفريد، فلا بد أن تنطبق شرائط أي من النظريتين على العقد المعروض للقول بانطباق النظرية، وهي مسألة تخضع

للسلطة التقديرية لقاضي العقد الداخلي أو الدولي يستظهرها من الظروف الواقعية التي تم فيها التعاقد والحالة التي رتبها انتشار الجائحة وهل جعلت من تنفيذ المدين لالتزامه مرهقًا أو مستحيلًا.

- ❖ إن اعتبار انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ من قبيل القوة القاهرة أو الظرف الطارئ يترتب عليه نتائج متقاربة في عقود النقل الجوي المحلية والدولية مع مراعاة قواعد القانون الدولي واجبة التطبيق والتي تختلف من تشريع إلى أخر.
- ❖ إن انتشار جائحة فيروس كورونا –كوفيد ١٩ يؤثر على اختيار المتعاقدان للقضاء المختص بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي وعلى القانون واجب التطبيق على منازعات هذا العقد.

ويخلص البحث إلى التوصية بضرورة النظر في اتفاقية مونتريال لتضمينها نصًا يسمح بشكل صريح للقاضي الذي ينظر منازعات عقود النقل الجوي الدولي بتعديل التزامات طرفي عقد النقل الجوي الدولي للأشخاص والبضائع إذا توافرت ظروف استثنائية طارئة جعلت من تنفيذ أي من المتعاقدين لالتزاماته مرهقًا له إعمالً لنظرية الظروف الطارئة حال توافر شرائطها وبتفعيل العديد من الآليات التي تساعد الناقلين الدوليين على تجنب المزيد من الخسائر المترتبة على انتشار جائحة فيروس كورونا ـــ كوفيد ١٩ لمساعدتهم في استعادة نشاطهم من ذلك إنشاء صندوق دولي لمساعدتهم على تجاوز هذه الأزمة.

والحمد لله رب العالمين ،،،،

قائمة المراجع

(مرتبة ترتيبًا أبجديًا مع حفظ الألقاب)

أولاً- المراجع العربية:

- **ابن منظور** لسان العرب.
- **أبو زيد رضوان**، الوجيز فى القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٥م.
- **أحمد إبراهيم الشيخ**، المسئولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩، ومونتريال ١٩٩٩م، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٦.
- **أحمد السيد صاوي** الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية دون ناشر سنة ٢٠١١.
- **أحمد رشوان حسن رشوان** أثر الظروف الاقتصادية على القوة الملزمة للعقد عرض لفكرة ملاءمة العقد للظروف الاقتصادية دار الهاني للطباعة الطبعة الأولى سنة ١٩٩٤.
- **أحمد عبد الكريم سلامة** الأصول في التنازع الدولي للقوانين دار النهضة العربية ٢٠٠٨.
- **أحمد محمد أحمد الجرادي** المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للأشخاص في العلاقات الدولية الخاصة رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة أسيوط ٢٠١٧.
- **أميرة جعفر شريف كاوه ياسين سليم** نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة في القانون العراقي والشريعة الإسلامية وقائع المؤتمر الدولي الرابع للقضايا القانونية نظمته كلية الحقوق جامعة تشيك الدولية بتاريخ ٣٠ أبريل ٢٠١٩ المجلد الثاني.
- **أمينة رضوان** مدى مساهمة فيروس كورونا في إنهاء العلاقة الشغلية مجلة الباحث

عدد خاص بجائحة كورونا كوفيد ١٩، العدد ١٧، أبريل ٢٠٢٠.

❖ **أنور العمروسي**، الموسوعة الوافية في شرح القانون المدني بمذاهب الفقه وأحكام القضاء الحديثة في مصر والأقطار العربية، الناشر المنهل ٢٠١٣، الجزء الخامس.

❖ **أيمن الدباغ**، منهج الفقهاء المعاصرين في تناول نظرية الظروف الطارئة (تحليل ونقد)، مجلة جامعة النجاح لأبحاث (العلوم الإنسانية) المجلد ٢٨، العدد ٢٧.

❖ **البخاري**، صحيح البخاري.

❖ **بهاء الدين ابن شداد**، دلائل الأحكام، دار الكتب العلمية، بيروت – لبنان، ١٩٩١، الجزء الثاني.

❖ **ثروت أنيس الأسيوطي**، مسئولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، ١٩٦٦.

❖ **جابر جاد نصار**، العقود الإدارية، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، سنة ٢٠٠٥.

❖ **حامد زكي**، القانون الدولي الخاص المصري، مطبعة نوري بالقاهرة، الطبعة الأولى ١٩٣٦.

❖ **حسن الهداوي**، القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين، المبادئ العامة والحلول الوضعية في القانون الأردني، دراسة مقارنة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، سنة ١٩٩٧.

❖ **حسن كيرة**، مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العددان الأول والثاني، السنة الثامنة ١٩٥٨، ١٩٥٩.

❖ **حمد الله محمد حمد الله**، القانون الجوي- الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، مكتبة القانون والاقتصاد بالرياض،

الطبعة الأولى ٢٠١٦.

❖ **خير الدين كاظم الأمين**، سلطة القاضي التقديرية في القانون الدولي الخاص، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، المجلد ١٥، العدد ٢، سنة ٢٠٠٨.

❖ **دمانة محمد**، دفع المسئولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بلقايد- تلمسان، سنة ٢٠١١.

❖ **رفعت فخري أبادير**، حول مسئولية الناقل الجوي وفقـًا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، العد: ٢ يوليو ٢٠٠٣.

❖ **سمير عبد السيد تناغو**، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى ٢٠٠٩م.

❖ **سنن أبي داوود** (الحافظ أبي داوود سليمان بن الأشعث السجستاني) دار الكتب العلمية، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى ١٩٩٦، الجزء الثاني، كتاب البيوع، باب في بيع السنين.

❖ **سنن بن ماجة** (الحافظ أبي عبد الله محمد بن يزيد القزويني) دار إحياء الكتب العربية، الجزء الأول، كتاب التجارات.

❖ **السيد محمد السيد عمران** – نبيل إبراهيم سعد – محمد يحيى مطر، الأصول العامة للقانون، الدار الجامعية الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩١م.

❖ **شريعة حمورابي**، ترجمة محمود الأمين، الناشر شركة دار الوراق للنشر المحدودة، لندن، الطبعة الأولي، سنة ٢٠٠٧.

❖ **شفيق أنور**، مسئولية الناقل الجوي وفقًا لإتفاقيات وارسو١٩٢٩م ومونرتيال

١٩٩٩م، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، ٢٠١٣م.

❖ **عارف بن صالح العلي**، مسئولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، دراسة مقارنة، مجلة العدل، العدد ٤٥، سنة ١٤٣١هـ.

❖ **عاطف محمد الفقي**، تطور مسئولية الناقل الجوي وفقًا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٨.

❖ **عبد الحميد الشواربي**، فسخ العقد في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، ١٩٩٧.

❖ **عبد الحميد اليعقوبي**، تأثير جائحة فيرو كورونا على آجال تقديم الشيك للوفاء، مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية- آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونية، العدد الرابع يونيه ٢٠٢٠، عدد خاص.

❖ **عبد الخالق صالح عبد الله معزب**، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والقانونين السوداني واليمني، الناشر المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية برلين – ألمانيا، الطبعة الأولى سنة ٢٠١٩.

❖ **عبد الرزاق السنهوري**، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية ٢٠٠٣.

❖ **عبد العزيز عبد المعطي علوان أحمد**، مدى التزام الدولة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن الفيروس التاجي – كوفيد ١٩، المجلة القانونية- مجلة علمية محكمة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية – ISSN : 2537 – 075 .

❖ **عبد الفضيل محمد أحمد**، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، بدون سنة نشر .

❖ **عبد المنعم زمزم**، الوسيط في القانون الدولي الخاص، دار الثقافة العربية، سنة ٢٠١٥.

❖ **عدلي أمير خالد**، أحكام دعوى مسئولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠م.

❖ **عصام حنفي محمود** قانون التجارة الدولية بدون ناشر أو سنة نشر.

❖ **علي حسين منهل** نظرية الإخلال الفعال في العقد دراسة مقارنة في ضوء التحليل الاقتصادي للقانون المركز العربي للنشر والتوزيع الطبعة الأولى ٢٠٢٠.

❖ **عيسى غسان عبد الله الربضي**، مسئولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم "دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠٠٨م

❖ **فايز نعيم رضوان**، قانون الطيران التجارى، كلية شرطة دبي، ١٩٩٠م

❖ **فؤاد عبد المنعم رياض** الوسيط في القانون الدولي الخاص دار النهضة العربية سنة ١٩٧٩.

❖ **مأمون الكزبري** نظرية الالتزامات في ضوء قانون الالتزامات والعقود المغربي الجزء الثاني أوصاف الالتزام وانتقاله وانقضاؤه بدون دار نشر الطبعة الأولى بيروت ١٩٧٠.

❖ **محمد بن يعيش** كوفيد ١٩ وأثره على الالتزامات التعاقدية مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية العدد٤ عدد خاص بعنوان آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونية يونيه ٢٠٢٠.

❖ **محمد رشيد قباني** نظرية الظروف الطارئة في الفقه الإسلامي والقانون المقارن مجلة مجمع الفقه الإسلامي بيروت السنة ٢ العدد ٢.

❖ **محمد عزمي البكري** موسوعة الفقه والقضاء والتشريع في القانون المدني الجديد المجلد الثاني مصادر الالتزام دار محمود للنشر والتوزيع ٢٠١٨.

❖ **محمد فريد العريني**، القانون الجوي النقل الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢م.

❖ **محمود أحمد الكندري**، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، دون ناشر أو سنة نشر.

❖ **محمود سمير الشرقاوي**، العقود التجارية الدولية، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٢.

❖ **محمود عبد الجواد عبد الهادي**، مسئولية الناقل الجوي الداخلي والدولي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق – جامعة أسيوط، سنة ٢٠١٥.

❖ **المصطفي الغشام الشعيبي**، التكييف القانوني لحالة الطوارئ الصحية بين نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة، مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية- آثار جائحة كوفيد ١٩ على المنظومة القانونية، العدد الرابع يونيه ٢٠٢٠، عدد خاص.

❖ **مكاوي نعيمة**، مسئولية الناقل الجوي للبضائع، مجلة دفاتر السياسة والقانون- جامعة ورقلة، عدد خاص يناير ٢٠١٨.

❖ **الموقع الرسمي لمنظمة الصحة العالمية**، المكتب الإقليمي لشرق المتوسط، تاريخ زيارة الموقع ١٦ يونيه ٢٠٢٠.

❖ **ميساء صالح نصر**، نظرية الظروف الطارئة بين قانون المعاملات المدنية الإماراتي والقانون المقارن، مجلة دبي القانونية، العدد ٢٩ يونيه ٢٠١٨.

❖ **ناصر محمد الشرمان**، آثار عقد النقل الجوي للركاب في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران، مجلة جامعة العلوم التطبيقية، المجلد الثالث، العدد الثاني، سنة ٢٠١٩.

❖ **نزيه محمد الصادق المهدي**، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول مصادر الالتزام مع التطبيقات المعاصرة لمشكلات المسئولية المدنية، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر،

٢٠٠٣.

❖ **هشام صادق:**

❖ القانون الواجب التطبيق على عقد التجارة الدولية، منشأة المعارف بالاسكندرية، سنة ١٩٩٥.

❖ تنازع القوانين، دراسة مقارنة في المبادئ العامة والحلول الوضعية المقررة في التشريع المصري، منشأة المعرف بالاسكندرية، سنة ١٩٧٤.

❖ **هشام فضلي**، مسئولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط١، سنة ٢٠٠٥م.

❖ **هند الحدوتي**، جائحة كورونا بين القوة القاهرة والظروف الطارئة في عقود التجارة الدولية، الدولة والقانون في زمن جائحة كورونا، عدد خاص، مايو ٢٠٢٠.

❖ **يوسف بن القائد**، تأثير جائحة كورونا على العقود الوطنية والدولية، مجلة عدالة للدراسات القانونية والقضائية- آثار كوفيد ١٩على المنظومة القانونية، عدد:٤ يونيه ٢٠٢٠، عدد خاص.

ثانيًا – المراجع الأجنبية:

❖ Conférence Des Nations Unies Sur Le Commerce Et Le Développement (Cnuced), Covid-19: Un Plan D'action En 10 Points Pour Renforcer La Facilitation Des Échanges Et Du Transport En Période De Pandémie, No.79 Avril 2020.

❖ Elie Chakthoua, Le Droit International Prive A L'apreuve Du Commerce Electronique,2011.

❖ Hany Dowidar ،The Evolution of the Air Carrier's Liability: From Warsaw 1929 to Montreal 1999، the 20th International Conference on Civil Aviation Laws under the National Legislations and the International Conventions, University of the United Arab Emirates ،Dubai 2012.

❖ Kbibchi Youness, Le Covid 19 Et La Géopolitique Mondiale.

❖ Le Secrétariat du Nations Unies , Force majeure" et "cas fortuit" en tant que circonstances excluant l'illicéité: pratique des États, jurisprudence internationale et doctrine - étude établie, Copyright Nations Unies Document ,vol 2, 1977.

❖ Ram Bahadur Khadca, Ravin Bhandari, Rabin Gyawali, Balram Neupane, Dhakaraj

Pant, Epidemiology and Pathogenesis of Coronavirus Disease (COVID-19), Review Microbiology Journal (2020), 4 (2): 675-687 (Print) (ISSN 2537-0286).

- Rochfelaire Ibara, L'aménagement de la force majeure dans le contrat: essai de théorie générale sur les clauses de force majeure dans les contrats internes et internationaux de longue durée, Thèse: Université de Poitiers, 2012.

فهرس الموضوعات

موجز عن البحث ١٣٥٢

مقدمة ١٣٥٥

المبحث الأول: التكييف القانوني لانتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩

..... ١٣٦٢

المطلب الأول : نظريتا الظروف الطارئة والقوة القاهرة وأثرهما على العقد . ١٣٦٣

المطلب الثاني : انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ بين القوة القاهرة والظرف الطارئ ١٣٧٨

المبحث الثاني : أثر انتشار فيروس كورونا ـ كوفيد ١٩على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي ١٣٨٥

المطلب الأول : الاختصاص القضائي بنظر منازعات عقد النقل الجوي الدولي.

..... ١٣٨٦

المطلب الثاني : القانون واجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي في ضوء انتشار جائحة فيروس كورونا المستجد – كوفيد ١٩ ..... ١٤٠٠

خـــاتمـــة البحث ١٤١١

قائمة المراجع ١٤١٣

فهرس الموضوعات ١٤٢١