



الآثار القانونية لوقف الرحلات الجوية

جواهر عبدالله مولود

طالب دكتوراه في كلية القانون والعلاقات الدولية والإدارة - جامعة سوران - أربيل - العراق

البريد الإلكتروني: Jawharabdulla92@gmail.com

أ.د. كامران حسين الصالحي

كلية القانون والعلاقات الدولية والإدارة - جامعة سوران - أربيل - العراق

الملخص

عندما يتم وقف الرحلة من قبل الناقل الجوي أو من قبل سلطات الدولة أو تتأخر على أقل تقدير فإن ذلك قد يلحق به أضراراً مادية أو معنوية.

أن كلاً من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة والمكملة لها واتفاقية مونتريال 1999 سكتتا عن الحالة وقف الرحلات الجوية، وطالما أن اتفاقيات المنظمة للطيران المدني لم تنظم حكم وقف رحلات الجوية يجب أن نرجع إلى القوانين الداخلية بدورها لم ينظم وقف رحلات الجوية أيضاً. لأن هذه الظاهرة الجديدة، من الطبيعي هناك أسباب عديدة قد يدفع الناقل أو السلطة العامة لإيقاف الرحلة الجوية، وهي متنوعة فقد نرجع لسوء الأحوال الجوية أو تعرض سلامة المسافرين للخطر كما شاهدنا عندما انتشر فيروس كورونا أغلقت معظم المطارات وتم وقف الرحلات الجوية بشكل شبه الكامل. من البديهي إذا استحال على المدين في عقد الملزم للجانبين تنفيذ التزامه يجب أن يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأ عن سبب أجنبي لا بد له فيه. أن قوة القاهرة قد يكون سبباً جوهرياً في وقف عقد النقل الجوي للمسافر أي وقف الرحلات الجوية كما في حالة (الإضراب أو المرض أو الظروف الجوية السيئة أو ثوران بركان ...).

ومن المعروف أن كلتا حالتين وقف الرحلات الجوية وإلغاء الرحلة يعني عدم إيصال المسافر إلى المكان المقصود. بينما حالة التأخير تعني أن الرحلة المقررة مسبقاً تتم إلا أنها تؤدي إلى عدم الوصول للمسافر في الوقت المحدد إلى الجهة المقصودة.

أن اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 لم تنظما أحكام إلغاء الرحلة الجوية. أما بالنسبة للقوانين العراقية والمصرية أيضاً لم ينظم مسألة إلغاء الرحلة الجوية. بينما نظم المشرع السعودي حالة إلغاء الرحلة الجوية ورفض الراكب وهناك تنظيم صادر من الاتحاد الأوروبي بشأن رفض الراكب وإلغاء الرحلات الجوية أو تأخيرها. وعلى عكس ذلك ينظم اتفاقيات الدولية حالة تأخير الرحلة الجوية فقط.

الكلمات المفتاحية: الآثار القانونية، الرحلات الجوية، اتفاقية وارسو 1929، اتفاقية مونتريال 1999.



Legal Implications for Stopping Flights

Jawhar Abdulla Mawlood

PhD student at the College of Law, International Relations and Administration - Soran University - Erbil - Iraq

Email: Jawharabdulla92@gmail.com

Prof. Dr. Kamran Hussein Al-Salihi

College of Law, International Relations and Administration - Soran University - Erbil - Iraq

ABSTRACT

When a flight is halted by the airline or state authorities, or is at the very least delayed, it may result in material or moral harm. The Warsaw convention of 1927 and its amended and complementary protocols as well as the Montreal convention of 1999, are silent on the status of flight suspensions and as long as that (ICAO) agreements do not regulate flight suspensions we must return to domestic laws that do not regulate flight suspensions. Because of this new phenomenon there are a variety of reasons why the carrier or the government may decide to cancel the flight including the risk of returning to bad weather or jeopardizing the safety of passengers as we saw when the CORONA virus spread and shut down most airports effectively halting air travel. It is self-evident that if the debtor in a contract binding on both parties is unable to carry out his duty he must show that the inability is due to a foreign cause over which he has no control. The Cairo force may be a primary basis for the suspension of the passengers air transport contract, as in the instance of strike illness, bad weather conditions or volcano eruption. Both the suspension of flights and the cancellation of departure indicate that the mover was not delivered to the intended site, but the state of delay indicates that the scheduled flight did not arrive at the destination on time. The requirements of the flight cancellation were not regulated by the Warsaw convention of 1929 or the Montreal convention of 1999. While the Saudi Arabia organized a case of night flight cancellation and passenger rejection there is an organization provided by the European union with the rules of passenger rejection and cancel or delay flights, and on the contrary, international agreements are regulated.

Keywords: legal effects, flights, Warsaw Convention 1929, Montreal Convention 1999.



المقدمة

شهد العالم على مر التاريخ ظهور أو بئة فتاكة وخطيرة أودت بحياة الملايين من البشر. لقد أدى انتشار جائحة فيروس كورونا إلى شبه الشلل في اقتصاد معظم الدول وأسواقها والأنشطة التجارية والسياحية وبما فيها أوقفت الرحلات الجوية إلى شبه وقف كامل لها في معظم دول العالم. وذلك خوفاً من انتشار هذا المرض القاتل واتخذت الحكومات قرارات بهدف الحد من انتشار هذه الجائحة ومجابهتها لحماية أرواح الناس وسلامتهم بالإضافة إلى تأثير فيروس كورونا على الجانب الصحي، فإنه قد يترتب آثار القانونية على أطراف العقد النقل الجوي الدولي. أن التدابير المتخذة لمنع تفشي الجائحة أمر تكيفها صعبة لاختلاف الأوضاع المترتبة على الجائحة الذي قد يخلق التأثير على تنفيذ الالتزامات التعاقدية الدولية لتغير محيطها، وتفرض معطيات عدة تتراوح بين استحالة التنفيذ وبين صعوبته. لذلك تستدعي معالجة هذا الوضع اتخاذ حلول القانونية. سوف تناقش الآثار القانونية لوقف الرحلات الجوية في عقد النقل الجوي الدولي، من خلال البحث في تطبيقات بند (القوة القاهرة) ونظرية (الظروف الطارئة) في الاتفاقيات المنظمة لقواعد النقل الجوي الدولي وقوانين الطيران المدني وقوانين التجارية والنقل وكذلك موقف الفقه واستقراء توجه القضاء على هذه الحالة.

أهمية البحث:

تتبع أهمية البحث في إثارتها المسائل القانونية عدة مع ظهور فيروس كورونا وتزايد تداعيات الفيروس على مختلف جوانب الحياة البشرية، الذي يفرض التعامل معه بجدية وفقاً لفكر قانوني، لذلك هذا الفيروس يؤدي إلى وقف شبه الكامل للرحلات الجوية للأشخاص في أنحاء العالم.

ويجب وضع حلول القانوني عن طريق آليات يتم التعامل بها في حالة استحالة تنفيذ الالتزامات العقدية أو الصعوبة تنفيذها. على اعتبار أن عقود النقل الجوي تمثل أحد أكثر العقود انتشاراً عبر العالم. كما أن تظهر أهمية هذا البحث من خلال التطرق للاتفاقيات المنظمة لقواعد النقل الجوي الدولي والقوانين الطيران المدني وقوانين التجارية والنقل.

نطاق البحث:

لدراسة البحث اعتمدنا على المنهج التحليلي والمقارن وذلك من خلال تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، والقوانين الطيران المدني وقوانين المدنية والتجارية والنقل في العراق وفرنسا ومصر والسعودية وتعتمد أيضاً على منهج المقارن بين تلك التشريعات.

مشكلة البحث:

تمثل مشكلة البحث في الإجابة على التساؤلات الآتية:

ماهية وقف الرحلات الجوية؟ وماهي حالات التشابه والتمييز بين وقف الرحلة وإلغاء الرحلة أو تأخير الرحلة الجوية؟ وماهي العوامل التي يؤدي إلى وقف الرحلات الجوية؟ وهل يعتبر انتشار فيروس كورونا كقوة القاهرة؟

خطة البحث:

سنقسم البحث إلى مبحثين:

المبحث الأول: تعريف عن الوقف الرحلة الجوية وحالات التمايز والتشابه بين وقف الرحلات الجوية وإلغاء

وتأخير الرحلة.

المبحث الثاني: العوامل التي يؤدي إلى وقف الرحلات الجوية.

المبحث الأول

في هذا المبحث نحاول أن نعرف وقف الرحلات الجوية من خلال اتفاقيات الجوية والقوانين الداخلية وموقف الفقه والقضاء حول هذه الظاهرة الجديدة وأيضاً سنخصص المطلب الأول لمعرفة ماهية وقف الرحلات الجوية.

والمطلب الثاني للحالات التمايز والتشابه بين الوقف الرحلات الجوية وإلغاء وتأخير الرحلة الجوية.

المطلب الأول

ماهية وقف الرحلات الجوية

أي شخص يقرر السفر جواً فإنه يختار في العادة شركة الطيران والرحلة التي تضمن له تسيير وترتيب أموره الخاصة من أعمال تجارية أو حضور مؤتمر أو إلحاق بالدراسة أو بموعد للعلاج أو حتى لقضاء إجازته



الخاصة، إذن فإن موعد الرحلة مدروس من قبله مسبقاً و تتوقف على بدء الرحلة في موعدها المحدد. لكن عندما يتم وقف الرحلة من قبل الناقل الجوي أو من قبل سلطات الدولة أو تتأخر على أقل تقدير. فإن ذلك قد يحق به أضراراً مادية ومعنوية، ومن الطبيعي هناك أسباب عديدة قد يدفع الناقل أو السلطة العامة لإيقاف الرحلة الجوية أو تأخيرها أو حتى تأجيلها، وهي متنوعة فقد ترجع لسوء الأحوال الجوية أو تعرض سلامة المسافرين للخطر فيما لو أجريت الرحلة.

عند انتشار فيروس كورونا أغلقت معظم المطارات وتم وقف الرحلات الجوية وبالتالي لم تتمكن شركات النقل من تنفيذ التزاماتها تجاه مئات الأشخاص المتعاقدين معها وهذا ما نسميه بوقف الرحلات الجوية. أن كلاً من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة والمكملة لها واتفاقية مونتريال 1999 قد سكتتا عن تنظيم أحكام وقف الرحلات الجوية. وطالما أن الاتفاقيات المنظمة للطيران المدني لم تنظم حكم وقف رحلات الجوية فإنه يجب أن نرجع إلى القوانين الداخلية لمعرفة حكم وقف رحلات الجوية. إلا أن القوانين الداخلية بدورها لم ينظم وقف رحلات الجوية أيضاً، لأن هذه الظاهرة الجديدة، وهذا يدعونا للتساؤل عن الحل فيما إذا حدثت واقعة وقف الرحلات الجوية؟

وللإجابة على هذا التساؤل يجب أن نرجع إلى القواعد العامة لنقل المسافرين في القوانين الداخلية لأن نقل المسافر من نقطة المغادرة إلى نقطة الوصول هي من أهم التزامات الناقل الجوي في النقل للمسافرين لم يكن باستطاعته أن يمتنع عن تنفيذ هذا الالتزام. ويمكن القول أن وقف الرحلات الجوية قد يؤدي إلى تأخير الرحلة عن موعدها أو قد يؤدي إلى عدم إجراء الرحلة أصلاً أي إلغاء الرحلة الجوية.

لابد من الإشارة إلى أن الفترة الزمنية التي يسأل عنها الناقل الجوي عن التأخير هي فترة النقل الجوي كما هي محددة في المادة (19) من الاتفاقية وارسو قد تكلمت عن التأخير في النقل الجوي، وبذلك تكون قد أحالت ضمناً فيما يتعلق بفترة النقل الجوي إلى المادتين (17، 18) من الاتفاقية وارسو. وعلى ذلك يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن التأخير في نقل المسافر إذا حصل هذا التأخير ما بين وقت دخول المسافر إلى أرض مطار إلى أثناء عملية صعود وعند القيام لحين نزول المسافر في مطار الوصول، وفي نقل الأمتعة إذا حدث التأخير أثناء وجود الأمتعة في حراسة الناقل على متن الطائرة أو في مطار القيام أو في مطار الوصول أو في مكان ما في حالة الهبوط الاضطراري أي خارج المطار.

أما إذا وقع التأخير في فترة سابقة أو لاحقة لفترة النقل الجوي كما هي محددة أعلاه، فلا تسري أحكام اتفاقية وارسو ولكن تسري أحكام القواعد العامة في قانون الواجب التطبيق⁽¹⁾.

أن عقد النقل الجوي عقد ملزم للجانبين، إذا أنقض التزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت الالتزامات المقابلة له. من البديهي إذا استحال على المدين في العقد الملزم للجانبين تنفيذ التزامه يجب أن يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه، وبخلافه فالمدين الذي لم ينفذ التزامه يكون قد ارتكب خطأ عقدياً، أما إذا كانت استحالة التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي يفسخ العقد، فمثلاً أن القوة القاهرة قد يكون سبباً جوهرياً في وقف عقد النقل الجوي للمسافر أي وقف الرحلات الجوية. كما في حالة الاضراب أو المرض أو الظروف الجوية السيئة أو ثوران بركان.....إلخ. تعد القوة القاهرة إحدى الدفوع للمسؤولية في القانون المدني بشكل العام، فهي أمر خارج عن سيطرة كلا الطرفين وبالتالي فإنها تنفي المسؤولية⁽¹⁾.

وإذا كانت القوة القاهرة لم يأت ذكرها في نص المادة⁽²⁾ (20) فقرة (1) من الاتفاقية وارسو سنة 1929 كوسيلة من وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي، إلا أنها باعتبارها سبباً عاماً من أسباب دفع المسؤولية بوجه عام وفق العبارة الأخيرة من فقرة (1) من المادة (20) (أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها) أي استحالة اتخاذ الإجراءات الضرورية من جانب الناقل و تابعة لتفادي الضرر⁽³⁾.

القوة القاهرة هو الحادث الأجنبي الذي لا يد لطرفي العقد في حدوثه، وتؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام. لم يعرف القانون المدني العراقي في المادة (168) القوة القاهرة وإنما اعتبرها إحدى تطبيقات السبب الأجنبي التي تنص المادة (168) من قانون المدني العراقي على أنه (إذا استحالة على الملتزم بالعقد أن ينفذ الالتزام عينه حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه مالم يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأت عن السبب أجنبي لا يد له فيه).

1- المحامي حسن محيو. قانون الطيران الملاحة الجوية- النقل الجوي- الحوادث الجوية على ضوء التشريعين الدولي واللبناني. طبعة ثانية. 1992.. ص (244-245).



من قانون المدني العراقي فيما يتعلق بالمسؤولية التقصيرية وايضاً تنص المادة (211) على أنه (إذا أثبت الشخص أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه). و نصت المادة (165) من القانون المدني المصري على أنه (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن السبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجيء أو قوة قاهرة أو خطأ من المضر أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر مالم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك). وايضاً تنص المادة (373) من نفس القانون أي القانون المدني المصري على أنه (ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء به أصبح مستحيلاً عليه لسبب أجنبي لا يد له فيه).

وتنص المادة (1148) من القانون المدني الفرنسي على أنه (لامحل للالتزام المدين بتعويض إذا ما تسببت قوة القاهرة أو حادث مفاجيء في منع المدين من أداء الالتزام الذي تعهد به).

فيما يتعلق بنظام السعودي أن نظام المنافسات والمشتريات الحكومية لعام 1440 هـ حيث تنص المادة (74) منه على أنه (يكون تمديد العقد والإعفاء من الغرامة في الحالات الآتية: إذا كان التأخير يعود إلى الجهة الحكومية أو ظروف طارئة) وهذا عرفت المادة (1) من هذا النظام الحالة الطارئة بأنها (حالة يكون فيها تهديد السلامة العامة أو الأمن العام أو الصحة العامة جدياً وغير متوقع، أو يكون فيها اخلال بنذر بخسائر في الأرواح أو الممتلكات، ولا يمكن التعامل معها بإجراءات المنافسة العادية).

قد يثار تسأل عما إذا كانت القرارات الإدارية التي تصدرها سلطة عامة بوقف رحلات الجوية تعتبر من قبيل القوة القاهرة؟

يلتزم المسافر باحترام و تنفيذ القوانين و اللوائح الإدارية في الدولة القيام مثل عملية التفتيش والحجر الصحي وغير ذلك من اجراءات متبعة في دولة القيام وكذلك ايضاً الالتزام بتلك الإجراءات المتبعة في دولة الوصول⁽¹⁾.

في الواقع إذا لم يتم الناقل بنقل الأشخاص بموجب العقد المبرم بينه وبين الشخص طالب النقل بسبب عدم الموافقة سلطة الطيران المدني على منحه التصريح لنقل الأشخاص على متن الطائرة الأجنبية، فإن تنفيذ التزام يصبح مستحيلاً ويعتبر العقد مفسوخاً بحكم القانون، ولا يترتب عليه أي تعويض للأشخاص المسافرين لأن التزام انقضى بقوة القاهرة، وكذلك على الناقل أن يعيد العربون الذي قبضته من المسافرين. لأن قبضه لهذا المبلغ يكون بسبب غير مشروع، ولا مسوغ قانوني له، ومن قبيل الإثراء بلا سبب نظراً لفسخ العقد بسبب القوة القاهرة⁽²⁾.

إن عدم موافقة سلطات الطيران المدني لاعطاء تصريح للناقل الجوي بالطيران يجعل التزامه مستحيلاً وبالتالي إعفاء الناقل الجوي من دفع التعويض للمسافرين ويلزم فقط بأعادة ثمن تذكرة السفر لهم. حيث إن حالات انتشار جائحة فيروس كورونا والقرارات الحكومية الصادرة لمجابهتها قد تعتبر بمثابة القوة القاهرة لبعض العقود في حالة استحالة التنفيذ. عندها يمكن القول إنه يجوز لأطراف العلاقة تعاقدية تأثرت بهذه الظروف للجوء للقضاء للمطالبة بفسخ العقد لاستحالة التنفيذ إلا أن مسألة تقدير الاستحالة تعود للسلطة التقديرية للقاضي الذي يقرها بالنظر إلى طبيعة العقد والظروف المحيطة التي ترتبت عليها هذه الاستحالة⁽³⁾.

تنص المادة (5) من اتفاقية روما لسنة 1952 على أنه (الشخص الذي يقوم مسؤوليته بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية لا يلزم الضرر الذي يقع نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو لاضطرابات مدنية أو إذا كان هذا الشخص قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطة العامة).

ولقد تضمنت هذه المادة وسيلة أخرى ووسائل دفع المسؤولية. فنصت على عدم مسؤولية مستثمر الطائرة عن الأضرار التي تحدثها على سطح، إذا كان قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر عن السلطة العامة⁽⁴⁾.

1 - دكتور سعيد حسين علي. عقود قانون التجارة الدولية. عقد النقل الجوي - عقد النقل البحري - خطاب الضمان - الاعتمادات المتعددة. دراسة مقارنة. الطبعة الاولى. المركز القومي للإصدارات القانونية. القاهرة. سنة 2017. ص (43).

2 - محمود محمد خليل ابو شاور. حالات اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الاردنية. رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا. سنة 2013. ص (88).

3 - فيروس كورونا: القوة القاهرة والظروف الطارئة من منظور النظام السعودي والشريعة الاسلامية. <https://w.w.w.tamimi.com.13/612.21 10:50AM>.

4 - د. حسن محيو. مصدر السابق. ص (311).



ونرى ان وقف الرحلات الجوية تعتبر احدى تطبيقات القوة القاهرة او حالة من حالات السبب الاجنبي الذي يحول بين تنفيذ الالتزام من قبل احد الطرف العقد. وهذه الحالة يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وبالتالي يعفى من الضمان.

أن انتشار جائحة فيروس كورونا ليست الجائحة الوحيدة فقد سبقتها أوبئة وأمراض سببت الكثير من الأشكالات القانونية والصحية والاجتماعية لمختلف المجتمعات، لكن هذه الجائحة لها آثار خطيرة وترتبت على انتشارها عزل دول عن دول أخرى تماماً، و عزلت المدن داخل الدولة الواحدة، فشركات الطيران المدنية والتجارية أصبحت متوقفة بشكل شبه كامل مما ادى الى توقف مجموعة من العقود التجارية والمدنية عن التنفيذ⁽¹⁾. لقد ادت الجائحة إلى شلل غير مسبوق في الحياة الطبيعية لسكان الكرة الأرضية قاطبة. حيث هناك اتجاه قانوني يذهب الى أن إعلان منظمة الصحة العالمية بأن (فيروس كورونا) هي جائحة عالمية يدخلنا من الناحية القانونية تحت بند القوة القاهرة التي له تأثير مباشر على عدم القدرة على تنفيذ الالتزامات. فجائحة كورونا أمر خارج عن الإرادة، ولا يمكن توقعه أو دفعه أو حتى تلافي أثارها كاملة. وفي هذا الاتجاه أصدرت محكمة استئناف كولمار (Colmar) حكماً لافتاً باعتبرت بموجبه أن (تغيب السيد فيكتور (Victor) على حضور جلسة المحكمة مرده إلى الظروف الاستثنائية التي لا يمكن مقاومتها والتي تتكيف طبيعتها مع حالة القوة القاهرة المتصلة بالجائحة كورونا

.....
فمقابلة السيد فيكتور لمدة ساعة واحدة موظفاً يعمل في منظمة فرسان مالطا بحضور شخص ثالث تبين أنه يعاني عن عوارض فيروس كورونا، وهو يخضع للفحص الطبي للتثبت من مدى إصابته بالكورونا ما أدى بالنتيجة إلى التزام الموظف الذي أجرى المقابلة بالحجر الصحي لمدة (14) يوماً... وهذا الأمر ينطبق أيضاً على السيد فيكتور الذي كان حاضراً في مركز فرسان مالطا نفسه وعليه أيدت محكمة الاستئناف ما ذهبت إليه محكمة البداية التي أخذت باعتبار قرار المحافظ القاضي بحجر السيد فيكتور إدارياً لمدة أربعة عشر يوماً. في الواقع رغم ندرة القرارات الإدارية والقضائية الصادرة بشأن كورونا حتى الآن، إلا أن حكم محكمة استئناف كولمار (Colmar) سلط الضوء على عدة مسائل مهمة تتصل بتفسير مفهوم القوة القاهرة⁽²⁾. ويتبين لنا من هذا القرار أن انتشار فيروس كورونا تعتبر قوة القاهرة يؤثر على مسؤولية الأطراف في تحمل تبعية عدم تنفيذ الالتزامهم، وبالتالي فإن العمل به في حالة النقل الجوي أهمية كبيرة، كون التزام الناقل الجوي هو التزام بتحقيق غاية وهو نقل المسافرين إلى جهة المتفق عليها وليس بذل عناية. لذا فلا يجب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بشكل سريع إلا بعد تأكد من تحقق القوة القاهرة التي منعت من تحقيق التزامه القانوني⁽³⁾.

المطلب الثاني

في هذا المطلب نقارن وقف الرحلة الجوية بحالات إلغائها وتأخيرها:-
أن اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة لها، واتفاقية مونتريال 1999 لم تنظما أحكام إلغاء الرحلة الجوية، بينما نظم المشرع السعودي حالة الإلغاء في اللائحة التنفيذية لحماية حقوق العملاء في قطاع الطيران المدني في 1438/5/26 هـ كما أن هناك التنظيم رقم 2004/261 لسنة 2004 الصادر من الاتحاد الأوروبي بشأن التعويض عن رفض الإركاب وإلغاء الرحلات المسافرين أو تأخيرها. أما بالنسبة للقانونين العراقي والمصري فلم ينظما مسألة إلغاء الرحلة الجوية سواء في قانون النقل أو في قانون التجارة أو في القانون الطيران المدني. ولا نجد مثل هذا التنظيم في الأنظمة والتعليمات أيضاً. برغم من أهمية الموضوع. أما فيما يخص بوقف الرحلات الجوية أيضاً لم ينظم في الاتفاقيات الدولية والقوانين الطيران المدني والقوانين الأخرى. على عكس ذلك

- 1 - د. ياسر عبد الحميد الإفتيحات. جائحة فيروس كورونا وأثرها على تنفيذ الالتزامات العقدية. بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية. السنة الثامنة- معلق خاص- العدد 6- يونيو 2020. ص (771).
- 2 - د. محمود المغربي. و د. بلال حنديد- التكيف القانوني للجائحة (الكورونا) على الضوء الثابت الدستورية والدولية والمبادئ القانونية المستقرة - بين صلاية المسلمات ومرونة الاعتبارات - دراسة مقارنه. منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية- معلق خاص - العدد (6). يونيو 2020. ص (81).
- 3 - تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. اثر القوة القاهرة في اعفاء الناقل الجوي (للأشخاص) من المسؤولية العقدية. بحث مشترك نشر مجلة قةلاى زانست العلمية.مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية. اربيل. كوردستان العراق. المجلد (5) عدد (3) صيف (2020). ص (228).



ينظم الاتفاقيات الدولية حالة تأخير الرحلة الجوية. حيث اشارت اليه في المادة (19) من كلا الاتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999.

ومن المعروف أن كلتا حالتا وقف الرحلات الجوية وإلغاء يعني عدم إيصال المسافرين إلى المكان المقصود. بينما حالة التأخير تعني أن الرحلة المقررة مسبقاً تتم، إلا أنها تؤدي إلى عدم وصول المسافرين في الوقت المحدد إلى الجهة المقصودة.

إذا كانت الرحلة دولية فإن الناقل الجوي يلتزم بتنفيذ عقد النقل في الميعاد المحدد سلفاً في التذكرة، وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام وترتب على التأخير ضرر انعقد مسؤوليته، ولا يستطيع الناقل أن ينفي مسؤوليته إلا بإقامة الدليل على أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمعيار الناقل الحريص أو أن ينفي مسؤوليته بإقامة الدليل على وقوع الضرر بسبب الأجنبي لا يد له فيه⁽¹⁾.

و بموجب ماجاء في المادة (7) من التنظيم الأوروبي يستطيع الناقل الجوي أن يتخلص من التعويض إذا استطاع أن يثبت أن سبب الإلغاء هو ظروف استثنائية لم يكن من بالإمكان تجنبها حتى لو تم اتخاذ جميع التدابير المعقولة⁽²⁾.

ويجب على الناقل إبلاغ المسافرين عن التأخير كما جاء في الفقرة (2) من المادة (11) من اللائحة التنفيذية لحماية حقوق العملاء التي تصدر الهيئة العامة للطيران المدني السعودي التي تنص على أنه (يجب على الناقل الجوي إبلاغ العميل بتأخير الرحلة قبل وقت الإقلاع بحد أقصى (45) دقيقة وعلى أن يحدد في الإبلاغ الوقت الجديد للإقلاع).

و في حالة إلغاء الرحلة يجب إبلاغ المسافرين بإلغاء الرحلة كما جاء في الفقرة (2) من المادة (10) من اللائحة السعودية التي تنص على أنه (يجب على الناقل الجوي إبلاغ العميل بإلغاء الرحلة قبل موعد الإقلاع.....) وجاء أيضاً في المادة (8) من التنظيم الأوروبي على الناقل بأعلام المسافرين بإلغاء الرحلة خلال مدة لا تقل عن اسبوعين قبل الوقت المقرر للمغادرة.

أما فيما يخص بالوقف الرحلات الجوية، نجد أن كلا من اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكولات المعدلة والمكملة لها واتفاقية مونتريال 1999 والقوانين الطيران المدني وحتى والقوانين الوطنية والآخرى لم ينظم وقف رحلات الجوي الجوية. لذا لم يكن هناك نص القانوني بالزام الناقل الجوي بإبلاغ المسافرين في حالة وقف الرحلة الجوية. لأن وقف الرحلة الجوية في أغلب الأحيان ليس بمقدور الناقل توقعه.

أن تحديد فترة التأخير الذي يسأل الناقل عنها يجب أن يقع خلال فترة النقل الجوي، وهي الفترة التي يكون فيها المسافر تحت إمرة الناقل والتي تمتد من حين مغادرة المسافرين القاعة المعدة لتجميع المسافرين بمطار المغادرة حتى لحظة خروجه من سيطرة الناقل الجوي ودخوله مبنى مطار الوصول⁽³⁾.

وتطبيقاً لذلك يسأل الناقل الجوي عن التأخير في الحالات الآتية⁽⁴⁾:

- 1- التأخير في الطائرة قبل ركوب المسافرين وقبل الإقلاع أو بعد الركوب المسافرين وقبل الإقلاع. أي تأخر موعد إقلاع الرحلة من نقطة المغادرة.
- 2- التأخير في توقف الطائرة قبل نزول المسافرين في مطار الوصول غالباً تأخر في هذه الفترة في تحويل مسار الرحلة والذي يترتب عليه عدم الوصول في الموعد المحدد من قبل.
- 3- التأخير بسبب وقوف الناقل الجوي في إحدى المحطات للتزويد بالوقود أو لنقل المسافرين الآخرين – ترازيت – أو لحالة اضطرارية. أو لعطل في الطائرة. أو لتغير أحوال المناخية.

1 - د. عارف بن صالح العلي. مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين (دراسة مقارنة) بحث منشور في مجلة العدل فصلية العلمية محكمة تعني بشؤون الفقه والقضاء. تصدر عن وزارة العدل بالملكة العربية السعودية العدد (45) محرم 1431 هـ. ص (52-53).

2 - د. ناصر خليل جلال. الحماية العقدية للمستهلك في قطاع الطيران المدني من رفض الراكب وإلغاء الرحلات والتأخيرها – دراسة مقارنة – بحث منشور في وقائع بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية الجزء الثاني. دبي سنة 2012. ص (836).

3 - د. فائز نعيم رضوان. قانون الطيران التجاري. طبعة 1990. ص (184).

4 - د. مصطفى البنداري. قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة. كلية الدراسات العليا والبحث العلمي- جامعة شارق. الامارات. سنة 2006.. ص (279).



ويرى البعض أن عبارة (فترة النقل الجوي) يجب تفسيرها بالمعنى الضيق بحيث تقتصر على الفترة ما بين إقلاع الطائرة وهبوطها وذلك استناداً إلى المواد (17-18) من الاتفاقية وارسو ومونتريال، فالمادة (17) تحدد النطاق الزمني للمسؤولية في نقل الأشخاص بفترة النقل الجوي، فضلاً عن العمليات الصعود والنزول. أما المادة (18) فتحدد هذه الفترة في النقل البضائع منذ وجود البضاعة في حراسة الناقل. بيد أن هذا الرأي لم يلق قبولاً، لأنه في الغالب تحقق التأخير قبل عمليات الإقلاع وبعد الهبوط، ولما يحدث ذلك أثناء فترة الطيران فضلاً عن أن نص المادة (19) قد استعمل لفظ (نقل) ولم يستخدم كلمة (طيران)⁽¹⁾.

أما إلغاء الرحلة ووقف الرحلات الجوية تبدأ دائماً قبل إقلاع الطائرة يعني بعد إبرام عقد النقل وقبل تنفيذه. تبين لنا أن كلا من اتفاقيتين وارسو 1929 ومونتريال 1999 قد سكتتا عن تنظيم أحكام إلغاء الرحلة الجوية وأحكام وقف الرحلات الجوية، لمعرفة حكم إلغاء ووقف الرحلات الجوية ينبغي علينا أن نرجع إلى القوانين الداخلية، وفي هذا الصدد يختلف موقف القوانين الداخلية في تنظيم أحكام إلغاء الرحلة الجوية، حيث أننا نجد بعض المشرعين قد نظموا مسألة إلغاء الرحلة الجوية دون وقف الرحلات الجوية كما في تنظيم الأوروبي وكذلك لائحة التنفيذية لحماية حقوق العملاء السعودية. ومع ذلك فهناك من التشريعات لم تتطرق إلى المسألة إلغاء الرحلة الجوية أو وقفها مثل القانون العراقي والمصري وهذا يدعونا للتساؤل عن الحل فيما إذا حدثت واقعة إلغاء الرحلة أو وقف الرحلات الجوية في القانونين العراقي والمصري؟ وللإجابة على هذا التساؤل لا ينبغي لنا سوى اللجوء إلى القواعد العامة للقانون المدني وبالتحديد الأحكام الخاصة بالأخلال بالعقد⁽²⁾.

نجد أنه في حالة التأخير فإن الرحلة المقررة مسبقاً قد تتم. إلا أنها تؤدي إلى عدم وصول المسافر في موعد المحدد إلى الجهة المقصودة. أما في حالة إلغاء من قبل الناقل الجوي يؤدي إلى إزالة الرحلة من جدول الرحلات المقررة مسبقاً أي أن هذه الرحلة سوف لا تتحقق أصلاً⁽³⁾. أما فيما يخص بوقف الرحلات الجوية، أن القوة القاهرة كسبب أجنبي قد يكون سبباً جوهرياً في وقف عقد النقل الجوي⁽⁴⁾، أي وقف الرحلات الجوية. إن العوامل التي تؤدي إلى وقف الرحلات الجوية هي نفس العوامل الذي يعتبر بمثابة القوة القاهرة كالحالة الحرب أو إضراب العام أو أوامر سلطة العامة وحالة الوباء مثل حالة تفشي فيروس كورونا (كوفيد19). قد يحدث أنه كلتا حالتا التأخير وإلغاء الرحلة لا يكون بسبب من الناقل الجوي، وفي المقابل قد يكون التأخير بفعل يسند إلى الناقل، كان يؤخر الرحلة أو يلغها لأسباب تجارية، مثل عدم إكمال العدد اللازم من المسافرين للقيام بالرحلة أو راجع لإهمال في إجراء الصيانة الدورية اللازمة للطائرة⁽⁵⁾. وفي هذه الحالة يجب أن يترتب على التأخير ضرر. لا ريب أن التأخير في حد ذاته ليس بضرر يقبل التعويض عنه، وإنما يلتزم الناقل الجوي بتعويض الضرر الناتج عن التأخير كما لو ترتب على التأخير حرمان المسافر من الاشتراك في مؤتمر علمي أو عدم إجراء عملية جراحية مقررة⁽⁶⁾. أو خسارته تكلفة محجوزات الفنادق في بلد الوصول.

ولكن ينبغي الإشارة إلى أن الإلغاء يتفاوت ضرره على المسافر بحسب المدة التي أبلغ فيها مسبقاً بالإلغاء من قبل الناقل، وبحسب قدرة الناقل على توفير رحلة بديلة في ذلك اليوم الذي يرغب المسافر السفر فيه، مهما كانت المدة التي أبلغ فيها المسافر بالإلغاء أطول، كأن يبلغ قبل الرحلة بمدة كافية بحيث يتمكن خلالها من الحجز على شركات بديلة فإن فرصة التعويض والحالة هذه تعد ضئيلة في حقه. والعكس، فكلما قصرت المدة التي أبلغ فيها أو فوجيء بالإلغاء في يوم سفره ولم تتوافر رحلات بديلة في ذلك اليوم فإن التعويض هنا يكون أكثر⁽⁷⁾.

- 1 - د. عارف بن صالح العلي. مصدر سابق. ص (57).
- 2 - ديارى مسعود خليل الاسعدي. مسؤولية الناقل الجوي العقدي عن الإلغاء الرحلة في نقل المسافرين. رسالة الماجستير مقدمة إلى كلية القانون والسياحة في جامعة صلاح الدين. أربيل. وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الخاص. غير المنشور. سنة 2013. ص (55).
- 3 - ديارى مسعود خليل الاسعدي. نفس المصدر. ص (40).
- 4 - تارا سعيد عبدالله الدباغ. و. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (225).
- 5 - ديارى مسعود خليل الاسعدي. مصدر سابق. ص (39).
- 6 - د. مصطفى البنداري. مصدر سابق. ص (278).
- 7 - د. عارف بن صالح العلي. مصدر سابق. ص (82).



أما فيما يخص بوقف الرحلات الجوية بسبب انتشار جائحة كورونا. فإن الجائحة بحد ذاتها لايشكل قوة القاهرة، إنما القوة القاهرة تظهر بسبب خصوصيات الجائحة والتدابير التي تتخذها الدولة لمنع من تفشيها، بالنظر إلى أن الدول بحد ذاتها أصبحت معنية بالظروف الاستثنائية الناتجة عن الجائحة فيروس كورونا، وأنها التي تقرر حالة الطوارئ، حيث بدأت البلدان ذات الاقتصاديات العملاقة تصدر شهادات تضمن إبراء الأطراف من مسؤولياتهم العقدية التي يستحيل الوفاء بها بسبب فيروس كورونا بأعتباره ظرفاً طارئاً وقوة القاهرة لايمكن دفعها⁽¹⁾.

هنا يثار السؤال هل بإمكان تحويل حالة تأخير الرحلة إلى حالة إلغاء الرحلة الجوية؟
للأجابة على هذا السؤال نص التنظيم الأوروبي في المادة السادسة بأنه في حالة تجاوز التأخر ما لا يقل عن خمس ساعات، الناقل الجوي أن يعرض على المسافرين خيار إرجاع قيمة التذكرة بالسعر الذي اشتراها به وذلك خلال سبعة الأيام وبعبارة أخرى فإن المشرع الأوروبي يمنح المسافرين خيار إلغاء العقد.

وأيضاً خصصت اللائحة السعودية المادة الحادية عشرة منها لتأخير الرحلة مع ذلك فقد ميزت في الفقرتين الرابعة والخامسة في هذه المادة، بين مصطلحي التأخر والتأخير لأكثر من (6) ساعات أي بين تأخر إقلاع الطائرة وبين التأخير الطائرة في الوصول في الوقت المحدد لأكثر من (6) ساعات.

ففي الحالة الأولى إذا تأخرت الرحلة أي تأخر إقلاع الطائرة من (6) ساعات أو كان هناك احتمال على ذلك حينها يستطيع المسافر أن يطالب بالحقوق التي تنشأ لمن ألغيت رحلته⁽²⁾. كما جاء في الفقرة (4) من المادة الحادية عشرة على أنه (في حالة تأخر الرحلة أو احتمال تأخرها لمدة تزيد عن (6) ست ساعات، فإنه يحق للعميل مطالبة الناقل الجوي بمعاملة الرحلة على أنها رحلة ملغاة وفقاً لأحكام إلغاء الرحلات الواردة في المادة العاشرة من هذه اللائحة).

أما الحالة الثانية وهي حالة التأخير لمدة أكثر من (6) ساعات في الوصول عن الموعد المحدد من قبل الناقل الجوي والمثبتة طبقاً في تذكرة السفر. عندها يلتزم الناقل الجوي بتقديم خدمات الرعاية للمسافر⁽³⁾.

المبحث الثاني

العوامل التي تؤدي إلى وقف الرحلات الجوية

إذا ترتب على عمل ما - أو الامتناع عنه - ضرر بالغير فيلزم من أوقع بخطأه هذا الضرر أن يقوم بتعويض عما سببه للشخص المصاب بمجرد تحقق الضرر. غير أن الضرر قد لا يكون نتيجة إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته، بل يرجع إلى عوامل أجنبية خارجة عن إرادة الناقل لا صلة له بها ولا يد له فيها. ومن العوامل التي تنفي المسؤولية عن الناقل الجوي ما يعتبر قوة القاهرة وما إذا كان هو العامل الوحيد أو أن يؤدي هناك عوامل أخرى أيضاً من الممكن أن يوقف الرحلة الجوية.

تشير التقنيات المدنية إلى أعمال الحرب والاضطرابات وقرارات السلطة العامة والقوة الطبيعية والوباء قد يكون سبباً جوهرياً في وقف عقد النقل الجوي أي وقف الرحلات الجوية⁽⁴⁾. لذا نبحت أولاً في المطلب الأول عن التعريف القوة القاهرة، وشروط القوة القاهرة والصور القوة القاهرة. وفي المطلب الثاني سنبحث عن العوامل الأخرى التي تؤدي إلى وقف الرحلات الجوية.

المطلب الأول

تعريف القوة القاهرة وشروطه

أولاً: تعريف القوة القاهرة:

تباينت الآراء حول تسمية القوة القاهرة وتميزها عن الحادث المفاجئ بسبب وجوب توافر عنصرين عدم إمكانية التوقع وعدم إمكانية الدفع في كل من القوة القاهرة والحادث المفاجئ، ولكنهم يميزون بينهما في خصيصية عدم إمكانية الدفع حيث إذا كان استحالة الدفع مطلقة تكون هناك القوة القاهرة، إما إذا كان استحالة الدفع النسبية تكون بصدد الحادث المفاجئ. ونظراً لتوفر عنصر عدم إمكانية التوقع في كل منهما، فمعياري التمييز بينهما

1 - سميرة حصايم. الآثار القانونية لفيروس كورونا المستجد على تنفيذ العقود الدولية. بحث منشور في مجلة أبحاث القانونية والسياسية. المجلد (5) العدد (1) تاريخ نشر 2020/9/30. ص (17).

2 - د. ناصر خليل جلال. مصدر سابق. ص (851).

3 - د. ناصر خليل جلال. مصدر سابق. ص (851).

4 - تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (225).



هو توفر الحدث الخارجي في القوة القاهرة وبالتالي تخلص الناقل من المسؤولية، وأما إذا كان الحدث داخلياً فيسمى حادثاً مفاجئاً ولا يتخلص الناقل من المسؤولية⁽¹⁾. إن التفرقة بين القوة القاهرة والحادثة الفجائية التي يكاد ينعقد إجماع الفقه والقضاء على رفضها والنظر إلى القوة القاهرة والحادثة الفجائية على أنهما تعبيران مترادفان يدلان على معنى الواحد. أن القوة القاهرة التي تبيح للناقل الجوي التحلل من المسؤولية هي تلك الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاط الناقل ولا يمكن له توقعها أو درء خطرهما⁽²⁾.

لم يرد ذكر القوة القاهرة صراحة في الفقرة الأولى من المادة (20) من اتفاقية وارسو ولا في المادة (19) من الاتفاقية مونتريال 1999، مع ذلك فإن الفقه يستند إلى عبارة الأخيرة من الفقرة (1) من المادة (20) من الاتفاقية وارسو وعبارة الأخيرة من المادة (19) من اتفاقية مونتريال، للقول بوجود القوة القاهرة كسبب لدفع المسؤولية وقد تضمنت هذه العبارة على أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا ثبت أنه كان يستحيل عليه وتابعيه، اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الضرر، ولما كانت هذه الاستحالة لا تتحقق إلا إزاء الحادث غير المتوقع وغير ممكن الدفع، فإن الأمر يكون متعلقاً في النهاية بإثبات القوة القاهرة ويلاحظ أن هناك فارقاً بين حالة نفي الخطأ يكون الناقل مقصراً، وإذا فشل في إثبات اتخاذ التدابير الضرورية. أما في حالة إثبات القوة القاهرة، فإن الناقل لا يمكن اعتباره مهملأ أو مقصراً، إذ لا يمكن أن ينسب للإنسان إهمال في مواجهة القوة القاهرة، التي لا قبل لأحد بمواجهتها⁽³⁾. ونرى أن للقانون الفرنسي خلط بين المصطلحين ولم يميز بينهما ونهج منهجه في ذلك القضاء والكثير من الفقه⁽⁴⁾. فالمادة (1302ف3) من التقنين المدني الفرنسي ورد فيها ذكر (الحادث الفجائي).

والمادة (1148) تضمنت القاعدة العامة تقول (القوة القاهرة والحادثة الفجائية) وكما وردة كل من المصطلحين في المواد (1733، 1784) وكما ورد مصطلح القوة القاهرة بمفرده في المواد (1730 - 1929). ولم يعرف المشرع المصري في المادة (215) مدني المصري والمادة (97) من قانون التجارة المصرية والمشرع العراقي في المادة (168 و 211) من القانون المدني القوة القاهرة وإنما اعتبرها أحد تطبيقات السبب الأجنبي. وتعتبر هذه الحالة تفويض من المشرع للقاضي بمهمة تحديد الفكرة التي تدور حولها القاعدة، ويجب على القاضي أن يقوم بذلك في ضوء وضع المصالح ومع المراعات ما يمكن معرفته من المعايير القانونية⁽⁵⁾.

تضمنت المادة (74) من نظام المنافسات والمشتريات الحكومية لعام 1440 هـ السعودي القوة القاهرة والظروف الطارئة دون خوض في تفاصيل وشروط تطبيق هاتين النظريتين وأيضاً وردة في المادة (14) من النظام التجارية الالكترونية لعام 1440 هـ والمادة (24) من نظام المحكمة التجارية لعام 1350 هـ والمادة (74) من نظام العمل السعودي لعام 1426 هـ أن القوة القاهرة تعد حالة من الحالات انتهاء عقد العمل⁽⁶⁾.

ومما سبق يمكن أن نعرف القوة القاهرة بأنها (أمر غير متوقع الحصول وغير ممكن الدفع يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً دون أن يكون هناك خطأ من جانب المدين)⁽⁷⁾ والقوة القاهرة هي (حادث لا يمكن توقعه ودفعه وليس للناقل الجوي يد في حدوثه)⁽⁸⁾.

- 1 - عبدالستار التليلي شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها. بدون مكان النشر وبدون تاريخ النشر. ص (101).
- 2 - أبو زيد رضوان. القانون الجوي قانون الطيران التجاري. دار الفكر العربي. سنة 1983. ص (335-336).
- 3 - د. محمود مختار بربري. قانون الطيران وقت السلم. دار الفكر العربي للطبع والنشر. القاهرة. سنة 1985. ص (125).
- 4 - د. عبدالستار التليلي. مصدر سابق. ص (98).
- 5 - د. ثروت انيس الاسيوطي. المسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن. الطبعة الأولى. المطبعة العالمية. القاهرة. سنة 1960. ص (439).
- 6 - عماد سلامة و د. أحمد بصراوي و د. أبو بكر حبيب الله و محمد العثمان. بحث بعنوان فيروس كورونا: القوة القاهرة والظروف الطارئة من منظور النظام السعودي والشريعة الإسلامية. <https://w.w.w.tamimi.com-11/7/2021P.m.10:50>
- 7 - د. عبدالرزاق أحمد السنهاوري. الوسيط في شرح القانون المدني الجديد سابق. مجلد الثاني. الطبعة الثالثة. دار النهضة. مصر سنة 2011. ص (644).
- 8 - المستشار عز الدين الدناصوري والمستشار دكتور عبدالحميد الشواري - المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء. الناشر منشأة المعارف - الاسكندرية. سنة 2004. ص (2792).



وهناك تعريف في الفقه الروماني قديم للقوة القاهرة قال بها الفقيه أوليبان (ulpun) الروماني. بأنها (لكلما لم يكن في وسع الإدراك الأدمي أن يتوقعه وإذا أمكن توقعه فإنه لا يمكن مقاومته)⁽¹⁾.

ثانياً: شروط القوة القاهرة

إن اتفاقية وارسو 1929 المعدلة في لاهاي واتفاقية مونتريال 1999 والقوانين التي أخذت عنها كالقانون المصري والعراقي والسعودي والفرنسي لم تتعرض لعامل القوة القاهرة في وقف الرحلات الجوية لأنها اكتفت لدفع المسؤولية بإثبات انقضاء خط الناقل أو أنه كان من المستحيل اتخاذ التدابير الضرورية من جانب الناقل الجوي وتابعيه لانتفاء الخط الناقل إلا في مواجهة الحادث غير الممكن توقعه ولا دفعه ويكون ناتج عن حادث قادم من خارج دائرة نشاط الناقل الجوي.

إذن فمن خلال هذا النصوص القانونية نستخلص مجموعة من الشروط المكونة للقوة القاهرة والحادث الفجائي.

1 - عدم إمكان توقع الواقعة:

حتى تكون الواقعة قوة القاهرة يجب أن يستحيل الناقل توقع حدوثها، لأنه إذا أمكن توقعها يعد الناقل الجوي مقصراً إذا لم يتخذ التدابير الضرورية لتلاقي نتائجها⁽²⁾، فلا يكفي أن يكون الحادث غير متوقع من جانب الناقل فحسب، بل يكون كذلك من جانب أكثر الناقلين الجويين تبصراً. وأن يكون عدم التوقع مطلقاً لا نسبياً⁽³⁾. أما فيما يتعلق بوقت شروط عدم توقع في عملية النقل الجوي، فإنه يتم تقدير عدم إمكانية التوقع بفترة ابرام العقد فمتى كان الحادث غير ممكن التوقع وقت التعاقد، كان هذا كافياً حتى لو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ وذلك فيما يتعلق بالمسؤولية العقدية، أما في المسؤولية التقصيرية فيكون عدم إمكان التوقع وقت وقوع الحادث ذاته⁽⁴⁾.

إذا أقدم الناقل الجوي على التعاقد مع علمه بأحتمال وقوع أحداث تعيق تنفيذ التزاماته في المستقبل فلا يجوز له الاحتجاج بالقوة القاهرة، إذن إن تصرفه على هذا النحو يعد تصرفاً مقترن بسوء النية وهو بذلك يعد مرتكباً لخطأ يوجب حرمانه من التمسك بأنعدام مسؤوليته نتيجة قيام القوة القاهرة⁽⁵⁾.

2- عدم إمكان دفع الواقعة:

ويقصد بعدم إمكان دفع استحالة الدفع. إذ لا يكفي في الواقعة المدعي بها حتى تعد قوة القاهرة أن تكون مستحيلة التوقع، بل يجب كذلك أن تكون مستحيلة الدفع⁽⁶⁾.

فإذا أمكن دفع الحادث حتى لو استحال توقعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً⁽⁷⁾. إذ قد يكون الحادث غير ممكن التوقع. ولكن يمكن مقاومته أو تجنبه وهذا يعني أن شرط عدم إمكان الدفع مستقل تمام عن الشرط الأول وهو عدم إمكان التوقع. لذلك لا يعتبر قوة القاهرة الحادث الذي يستحيل توقعه وفي إمكان درؤه⁽⁸⁾.

وكذلك يجب أن يكون الحادث من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، وأن يكون استحالة مطلقة⁽⁹⁾. إلا إذا كان الناقل يستطيع تنفيذ التزامه رغم وجود القوة القاهرة فلا يصح التمسك بها وفي ذلك قضت محكمة التمييز الأردنية. أن تعطل الموتور الطائرة العائد للشركة المتعاقدة وحده لا يشكل قوة القاهرة تحل الشركة من تنفيذ العقد، إذ يمكن العمل بغير الموتور المعطل أي لا يستحيل التنفيذ⁽¹⁰⁾. أما مجرد صعوبة التنفيذ فلا تعد قبيل الاستحالة، وتكمن العلة في انعدام مسؤولية الناقل الجوي في حالة ثبوت تحقق شروط عدم إمكانية التوقع في أن هذا الشرط يمس مباشرة بالإرادة ويؤثر فيها تأثيراً كبيراً على نحو سلبي بحيث تنعدم معه قدرة الإنسان على التصرف بإرادة الإنسان تمثل محور شرط عدم القدرة على الدفع، إذ تنعدم القدرة على التصرف في مواجهة القوة القاهرة أن

1 - المستشار إبراهيم سيد احمد - النقل الجوي - المكتبة الجامعي الحديث. الطبعة الأولى - مصر . سنة. 2001. ص (101).

2 - د. عيسى غسان راضي. مصدر سابق. ص (151-152).

3 - د. عبدالستار التليلي. مصدر سابق. ص (103).

4 - د. عبدالرزاق السنهوري. مصدر سابق. ص (878).

5 - تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (229).

6 - د. عيسى غسان راضي. مصدر سابق. ص (152).

7 - د. عبدالرزاق السنهوري. مصدر سابق. ص (879).

8 - د. عبدالستار التليلي. مصدر سابق. ص (105).

9 - د. عبدالرزاق السنهوري. نفس المصدر. ص (879).

10 - القرار التمييزي رقم (1978/52) المنشور في مجلة نقابة المحامين. لسنة 1978. ص (715).



إسباغ وصف القوة القاهرة على الحدث يشترط أن يستعصي على الناقل الجوي توقعه وإذن لا يكون بإمكانه دفع وقوعه⁽¹⁾.

3- القوة القاهرة تكون خارجية:

أي أن يكون الحادث خارجياً ولا يد الناقل الجوي في حدوثه. ويرى بعض الفقه من بينهم الفقه النمساوي (أكبر) أول فقه نادى بوجوب توافر شرط الخارجي في القوة القاهرة بالنسبة للحوادث النقل⁽²⁾. إنه لا يكفي توافر هذين الشرطين لعد السابقين الواقعة قوة القاهرة، وإنما يشترط لذلك شرط الثالث وهو ان تكون الواقعة أجنبية عن نشاط الناقل الجوي ومنشأته، ويقصد به أن الحادث قادم من خارج دائرة نشاط الناقل وخارج دائرة مشروعة⁽³⁾. فإذا كانت الوقائع أتت من نشاط الناقل الجوي أو منشأته، فإنها تفقد شرط الخارجية، وهذا يعني تحمل الناقل الجوي تبعاتها، ولا يمكن إعفاءه من المسؤولية، لأنها لا يمكن قبولها كسبب أجنبي⁽⁴⁾.

غير أن القضاء الحديث يميل إلى عدم الاكتفاء بشرطي عدم امكانية التوقع وعدم امكانية درء أو تجنب ما وقع بل يستوجب توافر شرط الخارجية لكي تكون هناك قوة القاهرة⁽⁵⁾.

ولقد أثير حول هذا الشرط كثير من الجدل بالنسبة لمخاطر الجو وهل يلزم توافره في القوة القاهرة كوسيلة يدفع بها الناقل مسؤوليته، ففي السنوات الأولى من بداية نشاط الطيران التجاري. قررت محكمة استئناف جرينوجل أنه لا يمكن إلحاق مخاطر الظروف الجوية بالسبب الذي يستحيل على الناقل توقعه أو دفعه⁽⁶⁾. رغم وجهة هذا الرأي الرأي لا يمكن تحميل الناقل الجوي المسؤولية بسبب أجنبي خارج إرادته. إذ أن مخاطر الطيران الناتجة عن العوامل الطبيعية تعتبر خارجة عن مجال نشاط الناقل⁽⁷⁾.

وصفوة القول أن الحادث الذي يمثل قوة القاهرة هو الحادث الذي لا يكون متصلاً لخطأ ينسب إلى الناقل، وأنه يكون غير ممكن التوقع ومستحيل الدفع و خارجاً عن دائرة نشاط الناقل.

ثالثاً: صور القوة القاهرة:

أن القوة القاهرة قد تسبب استحالة دائمة في التنفيذ عقد النقل الجوي، فهي القوة التي بطبيعتها غير قابلة للزوال في المستقبل إلى الوقت التنفيذ عقد النقل ويستحيل معها تنفيذ الالتزام العقدي⁽⁸⁾. وبذلك يتوقف الرحلة الجوية ويفسخ العقد.

وقد يكون لها اثر مؤقت يوقف الناقل الرحلة الجوية لحين زوال العائق المؤقت لانه في حالة استحالة مؤقتة تكون القوة القاهرة مؤقتة وتزول بعد فترة من الزمن قبل انقضاء موعد التنفيذ عقد النقل الجوي ولا تؤدي الى انفساخ العقد بل يتوقف فترة من الزمن لحين زوال الحدث الموصوف بالقوة القاهرة⁽⁹⁾.

هناك نوعان من القوة القاهرة: القوة القاهرة الطبيعية وهي حوادث الطبيعة لا تدخل لإرادة البشر فيها، أما النوع الثاني هي القوة القاهرة غير الطبيعية وهي الحوادث ترجع اسبابها إلى فعل الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة⁽¹⁰⁾.

المطلب الثاني

العوامل التي يؤدي إلى وقف الرحلات الجوية

1- القوة القاهرة غير الطبيعية: هناك عدة الحالات التي تترتب على قيام القوة القاهرة توقف رحلة الجوية منها (الحرب والاضطرابات - الاضراب - فعل الأمير (قرارات السلطة العامة)).

1 - تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (230).

2 - د. عبدالستار التليبي. مصدر سابق. ص (108).

3 - د. ابراهيم سيد احمد. مصدر سابق. ص (102).

4 - د. عيسى غسان راضي. مصدر سابق. ص (153).

5 - د. ثروت انيس الاسيوطي. مصدر سابق. الحاشية (2). ص (478).

6 - د. فاروق احمد زاهير. مصدر سابق. ص (417).

7 - د. ابراهيم سيد احمد. مصدر سابق. ص (102).

8 - تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (232).

9- عبدالهادي فهد على الجفين. اثر القوة القاهرة على العقد في نطاق المسؤولية والرابطة العقدية ودور الارادة في تعديل الأثر المترتب عليها (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير غير منشور. جامعة الكويت. سنة 1999. ص (6).

10 - تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (232).



* الحرب والاضطرابات: الحرب هو نزاع مسلح كالنزاع مسلح بين الدول أو الحرب الأهلية بين مواطني الدولة الواحدة. يقصد بالحرب ملاحقة الطائرات المدنية جوا وبحرا وارضاً من قبل الدولة المتحاربة أو من قبل اطراف الحرب الأهلية⁽¹⁾.

أن مبدأ حظر استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية يشكل قاعدة عامة ومطلقة من قواعد القانون الدولي العام، ومن ثم فإن هذا المبدأ يلزم جميع أعضاء الجماعة الدولية. حيث تنص الفقرة (1) من المادة (3) من اتفاقية شيكاغو 1944 على أنه (الدول المتعاقدة تعترف بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وفي حالة اعتراض الطائرة يجب ألا تتعرض هذه الطائرة والأشخاص الموجودين على متنها للخطر) ويتبين من ذلك بأن الطبيعة العامة والمطلقة لهذا المبدأ تفرض على كل الدول الالتزام به في كل وقت و في أية حالة وليس فقط في حالة الاعتراض. وعلى ذلك فإن هذا المبدأ يلزم كل الدول سواء أكانت في حالة حرب أو النزاع المسلح⁽²⁾.

ويتبين من ذلك أنه يمكن ضمان سلامة الملاحة الجوية المدنية طبقاً لأحكام اتفاقية شيكاغو والملاحق المرفقة بها في حالة الحرب أو النزاع المسلح أم لا، لأن المادة (89) من هذه الاتفاقية التي تنص على أنه (في حالة الحرب، لا يؤثر أحكام هذه الاتفاقية على حرية التصرف لأية دولة متعاقدة معينة، سواء كانت محاربة أم محايدة. بذلك يطبق هذا المبدأ أيضاً في الحالة التي تعلن فيها أية دولة متعاقدة حالة الطوارئ الوطنية وتخطر المجلس بهذه الحالة).

في الواقع، إن نص هذه المادة ليس إلا إقراراً في إطار اتفاقية شيكاغو لمبدأ مقبول عموماً في الممارسات الدولية في حالة الحرب، إذ يكون للأطراف المحاربة الحق في وقف تنفيذ التزاماتها بالاتفاقية من أجل المصلحة الوطنية أو المقتضيات العسكرية⁽³⁾. إذ توفر في النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية سمات القوة القاهرة من حيث عدم التوقع أو التلافي. ويشمل مصطلح المنازعات المسلحة الحروب بين الدول والحروب الأهلية وحالات العصيان المدني والاضطرابات الداخلية التي قد تشمل مرافق الدولة وتعوق حسن سير العمل بالمطارات مما يترتب عليه سوء الخدمات أو وقفها أو وقف الرحلات الجوية⁽⁴⁾.

يستطيع مستغل الطائرة أن يدفع المسؤولية عنه بإثباته بأن الضرر جاء نتيجة نزاع مسلح أو اضطرابات أمنية وذلك وفق المادة (5) من اتفاقية روما 1952 التي تنص على أنه (لا يلتزم الشخص الذي يعتبر مسؤولاً بالتطبيق لأحكام هذه الاتفاقية بتعويض الضرر الذي جاء نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو الاضطرابات المدنية). لكن المستغل لا يستفيد من هذا الدفع إذا كان يعلم مسبقاً بوجود هذه النزاعات المسلحة أو الاضطرابات المدنية أو أنها محتمل الوقوع. فتعقد المسؤولية كاملة في مواجهته⁽⁵⁾.

* الإضراب:

يسعى الناقل دائماً للبحث عن الأسباب التي تدفع مسؤوليته ومن بينها الإضراب الذي قد يحول دون تنفيذ التزامه بنقل المسافرين⁽⁶⁾. وفي هذا الصدد أن أوامر النقابات الداعية إلى إضراب، يمكن اعتبارها سبباً أجنبياً من شأنه أن أن يدرأ عن الناقل الجوي مسؤوليته، لأن أوامر النقابات تساوي فعل الأمير، نظراً لأنها أصبحت اليوم منظمات مهنية على المستوى الدولي تتمتع بسلطات على جانب كبير من أهمية. إذا كان الإضراب تضامناً مع نقابات أخرى ولم يكن في وسع الناقل توقعه و عدم إمكان دفعه. والسؤال الذي يثور هنا هو هل يعتبر من ضمن قوة القاهرة إضراب العمال الذين أوقفوا العمل بالرغم من إرادة الناقل وما يترتب على ذلك من تعطل نقل المسافرين وأوقفت الرحلات الجوية؟

1 - د. ثروت انيس الاسيوطي. مصدر سابق. ص (473).

2 - د. محمد عبدالرحمان الدسوقي. حماية الطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في ضوء قواعد القانون الدولي العام. الطبعة الأولى. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت، سنة 2012. ص (78-79).

3 - د. محمد عبدالرحمان الدسوقي. مصدر سابق. ص (206-207).

4 - د. وهيب بن ناصر. المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري. دار الجامعة الجديدة. اسكندرية. اسكندرية. سنة 2014. ص (246).

5 - د. وهيب بن ناصر. نفس المصدر. ص (245-246).

6 - إبراهيم سيد احمد. النقل الجوي - المكتبة الجامعية الحديث. الطبعة الأولى - مصر. سنة 2001. ص (104).



أجابت محكمة السين الفرنسية المدنية على ذلك وقررت (أن الناقل الذي يعتمد عمالاً لتنفيذ التزاماته يتحمل تبعه أعمال هؤلاء العمال غير أنه يمكن اعتبار أن العمل الجماعي للعمال يؤلف في بعض الحالات قوة قاهرة تفوق إرادته، بحيث لا يستطيع توقعها ولا درأها⁽¹⁾).

أن الإضراب المفاجيء و غير المعلن لتابعي الناقل الجوي و الذي لا يرجع إلى موقفه و يتخذ شكل إضراب العام أو الاضطرابات أمنية يعتبر بمثابة القوة القاهرة التي تعفى الناقل الجوي من المسؤولية وقف الرحلة الجوية⁽²⁾.

وصفوة القول أن الاضراب لكي يمثل قوة قاهرة يجب أن تتوافر فيه الشروط التالية⁽³⁾.

- 1- أن يكون الاضراب عاما، أي ينخرط فيه كل العمال و الموظفين أو الاغلبية منهم وأن يمتد إلى كل صنوف العمال من نفس المهنة أو العمل و في نفس الجهة، بشكل يجعل تعويضهم بغيرهم أمراً مستحيلاً.
- 2- أن يكون الاضراب مفاجئاً و غير متوقع، بحيث لا يكون في امكانية الناقل اتخاذ الاجراءات اللازمة لدفعها.
- 3- أن لا يكون الاضراب نتيجة خطأ الناقل الذي يؤدي إلى تجريد الفعل من صفة القوة القاهرة.

* فعل أمير (قرارات السلطة العامة):

إن مفهوم (فعل الامير) التقليدي يطلق على تدخل أية سلطة عامة في وقت تنفيذ العقد، فيؤدي تدخلها إلى عدم تنفيذه، بحيث يتمتع على الناقل تنفيذ عقد النقل، وحيث يجب تنفيذ أوامر السلطة واطاعتها، يعتبر عدم تنفيذ الناقل الجوي للالتزامه من قبيل السبب الاجنبي، أن هذا المانع المتمثل في أوامر السلطة العامة تتوافر فيه شروط عدم امكانية التوقع و عدم القدرة على درء ما وقع ولا يهم بعد ذلك طبيعة هذا المانع من الوجهة القانونية سواء كان المانع قانوناً أو مرسوماً أو أمراً إدارياً واجب التنفيذ⁽⁴⁾.

فإذا لم يقم الناقل بنقل البضاعة أو الأشخاص بموجب العقد المبرم بينه وبين الشخص طالب النقل بسبب عدم موافقة سلطة الطيران المدني على منحه التصريح لشحن البضاعة أو نقل الأشخاص على متن الطائرة الاجنبية، فإن تنفيذ التزامه يصبح مستحيلاً و يعتبر العقد مفسوخاً بحكم القانون. لأن التزامه انقضى بقوة قاهرة⁽⁵⁾.

تنص المادة (5) فقرة (5) من اتفاقية روما على أنه (إذا كان هذا الشخص قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطات العامة). وفق هذه النص لمستغل الطائرة أن يدفع المسؤولية عنه إذا حرم من استعمال طائرته بأمر صادر من السلطة العامة، حيث لا يمكن تصور نشأة المسؤولية أصلاً في هذه الحالة لأن تنزع من يده الطائرة. وتصبح الدولة هي المستغل الحقيقي لها⁽⁶⁾. ويتعذر على الناقل تنفيذ عقد النقل وبالتالي تتوقف الرحلة الجوية.

يكون فعل الأمير مسقطاً لمسؤولية الناقل الجوي إذا كان الأمر صادر من السلطة الشرعية، أما إذا صدر الأمر من السلطة غير شرعية فليس هذا ما يسمى بفعل الأمير. وعليه ليستكمل الأمر الصادر من السلطة غير الشرعية

1 - د. عبدالستار التليلي. مصدر سابق. ص (112).

2 - د. ابو زيد رضوان. مصدر سابق. ص (336).

3 - د. ابراهيم سيد احمد. مصدر سابق. ص (104). د. عبدالستار التليلي. مصدر سابق. ص (112).

4 - د. عبدالستار التليلي. مصدر سابق. ص (110).

5 - د. محمد خليل ابو شاور. حالات اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الاردنية. رسالة رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق جامعة الشرق الاوسط العليا. سنة 2013. ص (88). نقلاً عن تارا سعيد عبدالله الدباغ. و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق.

6 - د. وهيبه بن ناصر. مصدر سابق. ص (246). و د. محمد فريد العريني. القانون الجوي. مصدر سابق. ص (375).



شروط السبب الاجنبي يجب أيضاً أن تتوافر على شروط عدم إمكان التوقع، وإذا كان الأمر يمكن التخلص من تنفيذه بطريقة ما فلا يعتبر قوة قاهرة⁽¹⁾.

أما عن فعل الغير، فيتحقق مثلاً لو أطلق شخص النار على الطائرة مما تسبب في وقف الرحلة الجوية⁽²⁾.

ويشترط لاعفاء الناقل الجوي من المسؤولية بسبب فعل الغير أن يكون مرتكبه أجنبياً عن الناقل، أي لا يرتبط وإياه بأية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل الجوي. ولذلك لا يعتبر من الغير قائد الطائرة والمضيفون ومن في حكمهم من مستخدمي وعمال الناقل الذين يعملون على خدمة الطائرة على الأرض⁽³⁾. بينما يعتبر من الغير ضباط برج المراقبة والعمال التابعون لإدارة المطار أو الحكومة مثل موظفي الجمارك⁽⁴⁾.

ولا يشترط أن يكون هذا الغير معروفاً على وجه التحديد لدى الناقل⁽⁵⁾. ويجب أن يؤدي فعله الخاطئ إلى وقف الرحلة الجوية.

2- الحالات أو الصور التي تمثل القوة القاهرة الطبيعية: وهي حوادث من صنع الطبيعة لا دخل لإرادة البشر فيها. ومنها (العواصف والفيضانات والأعاصير والزلازل والبراكين وانخفاض الحرارة أو ارتفاعها بشكل كبير أو الوباء)⁽⁶⁾.

احتدم الجدل بالنسبة إلى عوامل الطبيعة ومخاطر الجو وهل تعتبر حقاً عنصراً خارجياً يلزم توافره في القوة القاهرة؟

ذهب رأي إلى أن طبقات الجو تكون المحيط الطبيعي الذي تحلق فيه الطائرة، فلا يتوافر عناصر الخارجية بالنسبة إلى العوامل الطبيعية، ولا تعتبر هذه قوة قاهرة في النقل الجوي⁽⁷⁾.

ففي السنوات الأولى من بداية نشاط الطيران التجاري، قررت محكمة استئناف جرينوبل في حكم لها سنة 1925 جاء فيه (أن الجو هو الطريق الذي تسلكه الطائرة، ومن ثم لا يمكن إلحاق مخاطر الجو بالسبب الأجنبي الذي يستحيل على الناقل توقعه أو دفعه)⁽⁸⁾.

وقد نسيت المحكمة أن أحداً لم يفكر في انكار صفة الخارجية على عوامل الطبيعة في طرق النقل الأخرى. في النقل بالسكك الحديدية، قد تخترق القاطرة مناطق جبلية.

وهنا يثور سؤال لماذا يعتبر الانهيار المفاجيء للثلوج والعاصفة القوية المفاجئة قوة قاهرة. وفي النقل البحري حيث أن البحر هو المحيط الذي تتحرك فيه الباطنة، فلم لا يكون الأمر كذلك في النقل بالطائرة⁽⁹⁾؟

ويرى ريين (RHYNE) أن الناقل الجوي لا يكون مسئولاً عن الحوادث الناشئة عن (فعل الله والقوة العظمى غير المنظورة التي لا يمكن توقعها أو دفعها أو تجنبها). وهذا يعني إخراج الأخطار الجوية من نطاق الأسباب

- 1 - د. عبدالستار التليبي. مصدر سابق. ص (111).
- 2 - د. عبدالفضيل محمد احمد. مصدر سابق. ص (301).
- 3 - د. ابو زيد رضوان. مصدر سابق. ص (337-338).
- 4 - د. عبدالفضيل محمد احمد. مصدر سابق. ص (301).
- 5 - د. فاروق احمد زاهر. تحديد المسؤولية الناقل الجوي الدولي. مصدر سابق. ص (420).
- 6 - جدي نسمة. القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري. رسالة لنيل المدرسة العليا للفضاء دفعة 2007-2008. ص (61). نقلاً عن تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (232).
- 7 - د. ثروت انيس الاسيوطي. مصدر سابق. ص (485).
- 8 - د. فاروق احمد زاهر. مصدر سابق. ص (417).
- 9 - د. ثروت انيس الاسيوطي. نفس مصدر. ص (486).



القانونية للاعفاء ليجعل منها ذريعة مطلقة للاعفاء مؤسسة على افتراض رضا المسافرين بتحميل لمسؤولية الحوادث التي تسببها هذه الأخطار⁽¹⁾.

نحن نعتقد أن القصد من ذلك هو توفير المزيد من الحماية لشركات النقل الجوي ولاسيما في أول العهد بالطيران ، لكن مع تطور صناعة الطيران ، تلاشت فكرة قبول المخاطر هذه الأساس، ولم يعد يجدي نفعا التدرع بها من جانب شركات النقل للاعفاء من المسؤولية .

قد يتشكك البعض في شرط عدم إمكانية توقع المخاطر في النقل الجوي. ذلك لأن الطائرة تتحرك في محيط تحف به أخطار خاصة يقع على الناقل واجب توقعها والاحتياط لها خاصة بعد تقدم علم الأرصاد الجوية بحيث أصبح في إمكان التنبؤ بحالة الطقس لعدة أيام قادمة أو أسابيع قادمة.

و بذلك يرتكب الناقل الجوي خطأ جسيماً إذا سمح للطائرة بالإقلاع بالرغم من سوء أحوال الجوية⁽²⁾. إلا أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به كاملاً لأنه حتى مع التقدم العلمي المذهل في علم الأرصاد الجوي، فإن التنبؤ بحالة الجو قد لا يصدق في جميع الأحوال، وهناك دوماً احتمال حدوث تغير مفاجيء في حالة الجو⁽³⁾.

وفيما يتعلق بتقدير توافر شرط عدم إمكانية تلافي مخاطر الظروف الجوية، فإنه على ضوء ما وصل إليه الطيران من تطور تكنولوجي، فإذا كانت الطائرة في الماضي غير قادرة على مغالبة عوامل الطبيعة فإنها في أيامنا الحاضر قد وصلت إلى درجة عالية من التطور والتقدم، حيث زودت الطائرات الحديثة بأجهزة متطورة لقياس الضغط الجوي وتنبيه الطيار إلى تغير مفاجيء في حالة الجو. ولهذا لا يجوز الحكم بتوافر القوة القاهرة إلا إذا كانت إمكانيات الطيران وقت وقوع الحادث لا تسمح بمقاومة التغير المفاجيء في حالة الجو⁽⁴⁾.

في الواقع العلمي إن التطور التكنولوجي المستمر للطائرات يتضاءل أثر مخاطر الجو، ولا سيما أن خريطة الطقس لخط سير الرحلة أصبحت معروفة مسبقاً، فضلاً عن أن الأجهزة الحديثة المزود بها الطائرات تمكنها من تفادي أخطار مفاجئة. لذلك نرى في هذا الصدد أن عوامل الطبيعة التي تؤدي إلى وقف الرحلات الجوية وإعفاء الناقل من المسؤولية بسبب توافر شرط السبب الأجنبي أمر غير مقنع أما شرط القوة القاهرة فهو ضرورة في جميع الأحوال.

أما فيما يخص الأوبئة والأمراض التي تؤدي إلى وقف الرحلات الجوية فهي من أكثر الأخطار والتي تهدد الحياة البشرية بمختلف مناحيها، فكان آخرها هو انتشار جائحة فيروس كورونا (كوفيد19) الذي أصبح حديث الساعة عبر العالم بسبب سرعة انتشاره ومخاطره على صحة الإنسان وعلى حركة التجارة والتنقل منها عرقلة حركة الطائرات وتوقف الرحلات الجوية أو الغائها حيث كان قطاع النقل الجوي من بين أكثر القطاعات تأثراً بهذا الفيروس اقتصادياً وقانونياً على حد سواء.

يقوم كل التزام تعاقدي على مبدأ قانوني مكرس في معظم التشريعات الحديثة، مفاده أن العقد هو شريعة المتعاقدين، وهو ما يترتب عنه تحميل المسؤولية العقدية للطرف المخل بالتزاماته التعاقدية، ومما لا شك فيه أن جائحة كورونا تمثل أحد الأسباب التي تؤثر بشكل مباشر على مختلف الالتزامات القانونية سواء أكانت تعاقدية أو غير تعاقدية⁽⁵⁾.

1 - فاروق احمد زاهر. مصدر سابق. ص(44).

2 - د. فاروق احمد زاهر. نفس مصدر. ص (417).

3 - د. ثروت انيس الاسيوطي. نفس مصدر. ص (487).

4 - د. ثروت انيس الاسيوطي. نفس مصدر. ص (418).

5 - سناء مرامرية. تداعيات فيروس كورونا (كوفيد19) على عقد النقل الجوي. بحث منشور في مجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية. المجلد 58 العدد 2 لسنة 2021. ص (627).



أمام هذا الواقع المرير ما كان على الدول العالم إلا سرعة الاستجابة والتحرك لمواجهة هذه الجائحة من خلال اتخاذ سلسلة من القرارات والتدابير الصارمة، تهدف إلى إعطاء الأولوية لحق الجميع في التمتع بصحة جيدة منها رعاية الأشخاص الأكثر عرضة للخطر والوصول إلى أكبر درجة من السلامة العامة، وقد وصل الأمر إلى إعلان الحظر الكامل أو الجزئي في بعض الدول من التجوال في الأماكن المزدحمة والأسواق ومنع التجمعات في بعضها الآخر ومنع التزاور والمناسبات الاجتماعية وغلق أماكن اللهو والاستجمام، وذلك للحد من سرعة ومدى انتشار المرض⁽¹⁾.

أن جائحة فيروس كورونا ليست غريبة عن القضاء فقد سبقتها أوبئة والأمراض سببت الكثير من الإشكالات بأبعادها القانونية والصحية والاجتماعية، لكن هذه الجائحة لها آثار جانبية خطيرة وترتب عليها عزل دول عن دول آخر تماماً، وكذلك عزلت المدن داخل الدولة الواحدة. فشرركات الطيران المدنية والتجارية أصبحت موقوفة بشكل شبه كامل، وبذلك عجزت عن تنفيذ سلسلة طويلة ومعقدة من العقود النقل الجوي².

وبذلك ألحق فيروس كورونا (كوفيد19) أضراراً بالغة بقطاع النقل الجوي وبالتحديد بالنسبة للناقلين الجويين على وجه خاص، من خلال تحملهم لتبعات عدم الوفاء بالتزاماتهم التعاقدية في عقود النقل الجوي، والتي من أبرزها عدم الالتزام بتنفيذ العقد في الزمان والمكان المحددين. فقد تسبب الجائحة في شل كلي لحركة النقل الجوي للأشخاص عبر العالم، مما نجم عنه عدم إمكانية الناقلين الجويين لنقل المسافرين ضمن الأجل القانونية المتعاقد عليه، وبالتالي فإن المسؤولية العقدية للناقل الجوي تقوم في هذه الحالة عن التأخير في إتمام عملية النقل. حيث إن عدم وفاء الناقل الجوي للأشخاص بسبب الانتشار الواسع والمفاجيء لفيروس كورونا يعرضه إلى تحمل تبعات توقيع المسؤولية العقدية لكون عقد النقل الجوي عقداً ملزماً لجانبين، والتي يمكن له دفع مسؤوليته إلا في حالة تمسك بأن فيروس كورونا يعد سبباً أجنبياً لا دخل للناقل الجوي في حدوثه⁽³⁾.

هنا يثور السؤال هل يمكن اعتبار فيروس كورونا قوة القاهرة أم لا؟

للجواب عن هذا السؤال يجب توافر شروط القوة القاهرة في هذه الجائحة لاعتبارها قوة القاهرة ومن هذا الشرط:

1- شرط عدم إمكانية توقع الجائحة:

بداية يشترط أن تكون الجائحة غير متوقعة، فلو التزمت الشركة ما بنقل المسافرين إلى الصين قبل العلم بتفشي فيروس كورونا، فعدم التوقع قائم لأن العبرة هو عدم توقعها عند إبرام العقد لا في فترة التنفيذ، وبذلك ومن أجل أن يدفع بالقوة القاهرة كسبب للإعفاء من المسؤولية، عليه أن يثبت عند إبرام العقد أنه لم يكن يتوقع أن الحادث ممكنة الوقوع⁽⁴⁾، علماً أن معيار عدم التوقع هنا هو معيار موضوعي وليس معياراً ذاتياً، أي أن معيار التوقع يقاس بمعيار الرجل العادي وهو معيار الذي يأخذ به الفقه والقضاء⁽⁵⁾. فعدم إمكان التوقع يقدر بطريقة مطلقة وليست نسبية، فلا يأخذ في اعتبار الظروف الشخصية للناقل الجوي، وإنما يتم الأخذ بالظروف الخارجية و العامة فلو تم إبرام العقد بعد تفشي جائحة كورونا إلا أن مكان وصول الرحلة من بلد لم ينتشر فيه الوباء، فإن الشركة لها أن تحتج بعدم التوقع عندما تقوم السلطات الإدارية في مكان تنفيذ العقد أي مكان وصول الرحلة بمنع

1 - د. محمود المغربي و د. بلال صنديد. التكيف القانوني للجائحة (الكورونا) على ضوء الثوابت الدستورية والدولية والمبادئ القانونية المستقرة بين صلاية المسلمات و مرونة الاعتبارات ،دراسة مقارنة. بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية. السنة الثامنة. ملحق خاص العدد 6 سنة 2020. ص (27-28).

2 - د. ياسر عبدالحميد الإفتيحات. جائحة فيروس كورونا وأثرها على تنفيذ الالتزامات العقدية. مجلة كلية القانون الكويتية العالمية. السنة الثامنة. ملحق خاص العدد 6 سنة 2020. ص (770-771).

3 - سناء مرامية. مصدر سابق. ص (631).

4 - د. ياسر عبدالحميد الإفتيحات. مصدر سابق. ص (787).

5 - تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. مصدر سابق. ص (229).



السفر مؤقتاً، أن عدم التوقع بمناسبة الجائحة يعد سبباً لإعفاء من المسؤولية. لكن لو توقع حصول ذلك فلا يعفي من المسؤولية حيث إن ذلك لا يعتبر قوة القاهرة⁽¹⁾.

2- عدم القدرة على دفع الجائحة:

ينظر إلى هذا الأمر من زاويتين: الأولى عدم القدرة على منع نشوء القوة المعترية قوة القاهرة والثانية عدم التمكن من التصدي للآثار المترتبة عنها فيلزم التفرقة مابين الاستحالة والصعوبة، فالمدن بالتزامات تعاقدية لايعفى من المسؤولية في اللحظة التي يصعب عليه تنفيذ الالتزام أي عندما يصبح التنفيذ بوضع أكثر كلفة له، بل يجب أن تتحقق استحالة مطلقة لايمكن التغلب عليها⁽²⁾. فبالنسبة لفيروس كورونا (كوفيد19)، فإن أثره على الالتزامات التعاقدية يختلف حسب طبيعة كل عقد ففيما يتعلق بعقد النقل الجوي فإن أثر هذا الفيروس على الحركة الدولية والداخلية يتجلى في شلها حصراً بصفة كلية، مما يجعل التزام الناقل الجوي مستحيل التنفيذ، مما يتيح له اللجوء إلى القضاء لطلب انقضاء التزامه، تأسيساً على وجود قوة القاهرة يستحيل بسببها تنفيذه لالتزامه بالنقل في المواعيد المحددة ذلك⁽³⁾.

3- أن تكون الجائحة خارجة عن الإرادة الناقل:

في حالة طلب الناقل الجوي إعفائه من التزاماته لوجود قوة القاهرة، وجب أن تكون هذه القوة القاهرة خارجة عن نطاق إرادته، فلا يكون له أي يد في وقوعها سواء عن قصد أو عن غير قصد منه، ويستوي لتحقيق هذا الشرط أن تكون هذه القوة القاهرة لسبب طبيعي. ويتوفر هذا الشرط تماماً بالنسبة لفيروس كورونا (كوفيد19) لكونه خارجاً تماماً عن إرادة الأشخاص، ولا يتصور تسبب الناقل في حدوثه بأي شكل من الأشكال⁽⁴⁾.

وما سبق يمكن وصف فيروس كورونا (كوفيد19) بالقوة القاهرة، لكونه حادثاً عاماً شمل كافة دول العالم ولايمكن توقعه أو درء نتائجه، لذلك من الممكن للأفراد المتضررين والأنشطة التجارية والخدمية التي تضررت ضرراً مباشراً أن تتمسك بتوافر معيار القوة القاهرة كمبرر للحصول على التعويض ولفسخ العقود من تلقاء نفسها⁽⁵⁾. بسبب خصوصيات الوباء والتدابير الاحترازية المشددة التي تتخذها الدولة لمنع تفشيه.

بالنظر إلى أن الدول بحد ذاتها أصبحت معنية بالظروف الاستثنائية الناتجة عن وباء كورونا، وأنها قررت إعلان حالة الطوارئ واتخاذ إجراءات رادعة لحماية الصحة العامة. فإنها بدأت تصدر شهادات تضمن ابراء الأطراف من مسؤولياتهم العقدية التي يستحيل الوفاء بها بسبب فيروس كورونا باعتبارها ظرفاً طارئاً وقوة القاهرة لا يمكن دفعها. في هذا المجال أكدت هيئة تنمية التجارة الدولية الصينية أنها ستمنح شهادات القوة القاهرة للشركات الدولية التي تكافح من أجل التأقلم من تأثيرات فيروس كورونا. كما دفعت الجائحة الدول إلى المبادرة لطلب الاجتهاد القانوني وتبني حلول عملية حيث أعلن وزير الاقتصاد والمالية الفرنسي برونو لومير (Bruno Le Maire) 2020/2/28 بعد اجتماع مع الشركاء الاقتصاديين أن فيروس كورونا يعد قوة القاهرة⁽⁶⁾.

في هذا الإطار ناقش مجلس القضاء العراقي الأعلى في جلسته (7) بتاريخ 2020/3/15 الإجراءات الاستثنائية الواجب اتخاذها لتقليل مخاطر فيروس كورونا. حيث عم بتاريخ 2020/3/8 على كافة المحاكم باتخاذ إجراءات قانونية بحق من يخالف (توصيات لجنة خلية الأزمة) بخصوص الإجراءات المتخذة للحد من انتشار فايروس كورونا، وبذلك أقر القضاء الأعلى العراقي بأن جائحة كورونا (كوفيد 19) تعد قوة القاهرة⁽⁷⁾. كما

1 - د. ياسر عبد الحميد الإفتيحات. نفس المصدر. ص (787).

2 - د. ياسر عبد الحميد الإفتيحات. مصدر سابق. ص (788).

3 - سناء مرامية. مصدر سابق. ص (635).

4 - سناء مرامية. نفس المصدر. ص (634).

5 - عبيد ابو حماله. (شروط القوة القاهرة) هل ينطبق على فيروس كورونا. مقال منشور في

<https://w.w.w.alkhaleej.ae.30/3/2020>.

6 - سميرة حصايم. الآثار القانونية لفيروس كورونا المستجد على تنفيذ العقود الدولية. بحث منشور في مجلة ابحاث قانونية قانونية وسياسية. المجلد 5 العدد (1) تاريخ نشر 2020/9/30. ص (17).

7 - د. فتحي على فتحي. كورونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة. مقال منشور في



كما أن القرار القضائي (2104/هيئة الاستئناف/2020) التي صدر من محكمة التمييز الاتحادية. في 7/22/2020 أقر بذلك ايضا ، حيث جاء في القرار بأن (أن انقطاع الدوام الرسمي نتيجة حظر التجوال بسبب مواجهة جائحة انتشار وباء كورونا يعتبر قوة القاهرة ومن أثارها انقطاع مدد الطعن القانونية.....) وهذا دليل واضح بأن القضاء العراقي يعتبر جائحة فيروس كورونا قوة القاهرة⁽¹⁾.

برغم من حذر المحاكم الفرنسية على اختلاف درجاتها خلال السنوات العشر الأخيرة بشأن اسقاط توصيف القوة القاهرة بخاصة على المعطيات المثارة أمامها مثل حكم الصادر عام 2004 بشأن فيروس (سارس sars) والحكم الصادر عام 2006 بشأن جائحة انتشار فيروس التهاب الدماغ الياباني، والحكم الصادر عام 2009 على فيروس (chikungunya) والحكم الصادر عام 2014 بشأن فيروس (H1N1) والحكم الصادر في عام 2016 بشأن فيروس إيبولا (Ebola). هناك اتجاه قانوني يذهب بأن إعلان منظمة الصحة العالمية بأن (فيروس كورونا) هو جائحة عالمية يعني من الناحية القانونية أن هذه الجائحة تدخل تحت بند القوة القاهرة لها تأثير مباشر على عدم القدرة على تنفيذ الالتزامات التعاقدية لأن الجائحة بذاتها أمر خارج عن الإرادة ولا يمكن توقعه أو دفعه أو حتى تلافي آثاره⁽²⁾.

في هذا الاتجاه أصدرت محكمة استئناف كولمار (colmar) في 12 مارس 2020 حكماً يعتبر جائحة كورونا في مصاف القوة القاهرة بسبب سرعة انتشار الفيروس وعدم وجود علاج له⁽³⁾.

و نحن بدورنا نؤيد الاتجاه الذي يرجح بأن فيروس كورونا (كوفيد19) يكتيف قانوناً بالنسبة لعقد النقل الجوي بأنه قوة القاهرة وذلك على اعتبار أن تأثير هذا الفيروس والمتمثل في إيقاف حركة الملاحة الجوية الداخلية و الدولية عبر العالم جاء بصفة تدريجية وجزئية، وبدء من التقليل من حركة النقل الجوي ووصولاً إلى وقفها بصفة كلية، كما أن هذا الوقف لم يكن مترامناً في جميع المناطق عبر العالم بل اختلف زمنه من دولة إلى أخرى⁽⁴⁾.

الخاتمة

أهم الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات:-

- 1- إن موعد الرحلة والغاية منها مخطط من قبل المسافرين مسبقاً وتتوقف على بدء الرحلة في موعدها المحدد. لكن عندما يتم وقف الرحلة من قبل الناقل الجوي أو من قبل سلطات الدولة، فإن ذلك قد يلحق أضراراً مادية ومعنوية بالمشافر لأن وقف الرحلات الجوية قد يؤدي إلى عدم اجراء الرحلة أصلاً.
- 2- إن عقد النقل الجوي عقد ملزم للجانبين، إذا انقضت التزام أحد طرفيه بسبب استحالة تنفيذه انقضت التزام المقابل له. من البديهي إذا استحال على المدين في العقد الملزم للجانبين تنفيذ التزامه يجب أن يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأ عن سبب أجنبي لا بد له فيه.
- 3- إن القرارات الإدارية التي تصدرها سلطة عامة بوقف رحلات الجوية تعتبر من قبل القوة القاهرة. لذلك نرى أن وقف الرحلات الجوية تعتبر من إحدى تطبيقات القوة القاهرة أو حالة من حالات السبب الأجنبي وهذه الحالة يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا وبالتالي يعفى من الضمان.
- 4- ان هناك اتجاه قانوني يذهب إلى أن إعلان منظمة الصحة العالمية بأن (فيروس كورونا) هي جائحة عالمية يدخلنا من الناحية القانونية تحت بند القوة القاهرة التي لها تأثير مباشر على عدم القدرة على تنفيذ الالتزامات العقدية. فجائحة كورونا أمر خارج عن الإرادة، ولا يمكن توقعها أو دفعها أو حتى تلافي آثارها كاملة.
- 5- أن كلتا حالتين وقف الرحلات الجوية وإلغاء الرحلة يعني عدم إيصال المشافر إلى المكان المقصود بينما حالة التأخير تعني أن الرحلة المقررة مسبقاً تتم إلا أنها تؤدي إلى عدم وصول المشافر في الوقت المحدد إلى الجهة المقصودة. وهي الفترة التأخير الذي يسأل الناقل عنها، وهي الفترة التي يكون فيها المشافر تحت إمرة

<https://w.w.w.uo.mosul.edu.iq>

1 - الموقع الالكتروني (2/8/2021). <https://w.w.w.hjc.iq>

2 - د. محمود المغربي و د. بلال حنديد. مصدر سابق. ص (81).

3 - سميرة حصايم. مصدر سابق. ص (18).

4 - سناء مرامية. مصدر سابق. ص (635).



الناقل والتي تمتد من حين مغادرة المسافرين القاعة المعدة لتجميع المسافرين بمطار المغادرة حتى لحظة خروجه من سيطرة الناقل الجوي ودخوله مبنى مطار الوصول.

6- تبين لنا أن كلاً من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 قد سكتنا تنظيم أحكام وقف الرحلات الجوية وأحكام إلغاء الرحلة الجوية.

7- لمعرفة حكم وقف وإلغاء الرحلات الجوية ينبغي علينا أن نرجع إلى القوانين الداخلية، وبهذا الصدد يختلف موقف القوانين الداخلية في تنظيم أحكام إلغاء الرحلة الجوية، حيث أننا نجد بعض المشرعين قد نظموا مسألة إلغاء الرحلة الجوية دون وقف الرحلات الجوية كما هو الحال في تنظيم الأوروبي وكذلك في اللائحة التنفيذية لحماية حقوق العملاء السعودية. ومع ذلك فهناك من التشريعات ما لم تتطرق إلى مسألة وقف الرحلات الجوية أو إلغائها. مثل القانون العراقي والمصري.

8- إن العوامل التي يؤدي إلى وقف الرحلات الجوية هي نفس العوامل الذي يعتبر بمثابة القوة القاهرة كحالة الحرب أو الإضراب العام أو أوامر سلطة عامة أو حالة انتشار وباء مثل حالة تفشي جائحة فيروس كورونا (كوفيد19).

التوصيات:

1- نوصي بأن أحكام مسؤولية الناقل الجوي في حالة وقف الرحلات الجوية وإلغائها. اضافتها إلى اتفاقيتي مونتريال 1999 و وارسو 1929 لمواجهة التطورات التي حدثت في مجال الطيران المدني خاصة بعد انتشار جائحة فيروس كورونا.

2- نوصي المشرع العراقي بأن ينظم حالة وقف الرحلات الجوية وإلغائها بنشرية داخلية على غرار المشرع السعودي والتنظيم الأوروبي.

3- ندعو المشرع القوانين محل المقارنة بتحديد فترة الزمنية التي يسأل الناقل عنها بفترة ما بين حجز المسافرين مقدماً في الرحلة المقررة وبين وقت الوصول إلى المطار المقصود في حالتي وقف الرحلات الجوية وإلغائها.

المصادر والمراجع

1- المحامي حسن محيو. قانون الطيران الملاحة الجوية- النقل الجوي- الحوادث الجوي على ضوء التشريعين الدولي واللبناني. طبعة ثانية. 1992

2- دكتور سعيد حسين علي. عقود قانون التجارة الدولية. عقد النقل الجوي - عقد النقل البحري - خطاب الضمان - الاعتمادات المتتدية. دراسة مقارنة. الطبعة الاولى. المركز القومي للإصدارات القانونية. القاهرة. سنة 2017.

3- محمود محمد خليل ابو شاور. حالات اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الاردنية. رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا. سنة 2013.

4- د. ياسر عبدالحميد الإفتيحات. جائحة فيروس كورونا وأثرها على تنفيذ الالتزامات العقدية. بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية. السنة الثامنة- محلق خاص- العدد 6- يونيو 2020 .

5- د. محمود المغربي. و د. بلال حديد- التكيف القانوني للجائحة (الكورونا) على الضوء الثابت الدستورية والدولية والمبادئ القانونية المستقرة - بين صلاية المسلمات ومرونة الاعتبارات - دراسة مقارنة. منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية- محلق خاص - العدد (6). يونيو 2020.

6- تارا سعيد عبدالله الدباغ و د. هوزان عبدالمحسن عبدالله. اثر القوة القاهرة في اعفاء الناقل الجوي (للأشخاص) من المسؤولية العقدية. بحث مشترك نشر مجلة قةلاى زانست العلمية.مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية. اربيل. كردستان العراق. المجلد (5) عدد (3) صيف (2020).

7- د. عارف بن صالح العلي. مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين (دراسة مقارنة) بحث منشور في مجلة العدل فصلية العلمية محكمة تعني بشؤون الفقه والقضاء. تصدر عن وزارة العدل بالمملكة العربية السعودية العدد (45) محرم 1431 هـ.



- 8- د. ناصر خليل جلال. الحماية العقدية للمستهلك في قطاع الطيران المدني من رفض الراكب وإلغاء الرحلات والتأخيرها – دراسة مقارنة – بحث منشور في وقائع بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية الجزء الثاني. دبي سنة 2012.
- 9- د. فائز نعيم رضوان. قانون الطيران التجاري. طبعة 1990
- 10- د. مصطفى البنداري. قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة. كلية الدراسات العليا والبحث العلمي- جامعة شارق. الإمارات. سنة 2006
- 11- ديارى مسعود خليل الاسعدي. مسؤولية الناقل الجوي العقدي عن الإلغاء الرحلة في نقل المسافرين. رسالة الماجستير مقدمة إلى كلية القانون والسياحة في جامعة صلاح الدين. أربيل. وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الخاص. غير المنشور. سنة 2013
- 12- عبدالستار التليلي. شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي و الأسباب القانونية لدرئها. بدون مكان النشر وبدون تاريخ النشر
- 13- ابو زيد رضوان. القانون الجوي قانون الطيران التجاري. دار الفكر العربي. سنة 1983
- 14- د. محمود مختار بربري. قانون الطيران وقت السلم. دار الفكر العربي للطبع والنشر. القاهرة. سنة 1985.
- 15- سميرة حصايم. الآثار القانونية لفيروس كورونا المستجد على تنفيذ العقود الدولية. بحث منشور في مجلة ابحاث القانونية والسياسية. المجلد (5) العدد (1) تاريخ نشر 2020/9/30
- 16- د. ثروت انيس الاسيوطي. المسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن. الطبعة الأولى. المطبعة العالمية. القاهرة. سنة 1960.
- 17- د. عبدالرزاق احمد السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني الجديد سابق. مجلد الثاني. الطبعة الثالثة. دار النهضة. مصر سنة 2011
- 18- المستشار عز الدين الدناصوري والمستشار دكتور عبدالحمد الشواري – المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء. الناشر منشأة المعارف – الاسكندرية. سنة 2004.
- 19- المستشار ابراهيم سيد احمد – النقل الجوي – المكتبة الجامعي الحديث. الطبعة الأولى – مصر . سنة 2001.
- 20- د. عيسى غسان ربيضي. مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم . الطبعة الأولى. دار الثقافة لنشر والتوزيع . عمان . سنة 2008
- 21- د. فاروق احمد زاهير. القانون الجوي قانون الطيران التجاري. دار النهضة العربية. القاهرة. سنة 2005.
- 22- عبدالهادي فهد على الجفين. اثر القوة القاهرة على العقد في نطاق المسؤولية والرابطة العقدية ودور الارادة في تعديل الأثر المترتب عليها (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير غير منشور. جامعة الكويت. سنة 1999.
- 23- د. محمد عبدالرحمان الدسوقي. حماية الطيران المدني من الانشطة العسكرية للدول في ضوء قواعد القانون الدولي العام. الطبعة الاولى. منشورات الحلبي الحقوقية. بيروت، سنة 2012.
- 24- د. وهيبه بن ناصر. مصدر سابق. ص (246). و د. محمد فريد العربي. القانون الجوي. مصدر سابق 25-
- 25- د. عبدالفضيل محمد احمد. القانون الجوي الخاص. دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع منصورة. سنة 2014.
- 26- جدى نسمة. القوة القاهرة في القانون المدني الجزائري. رسالة لنيل المدرسة العليا للفضاء دفعة 2007-2008.
- 27- سناء مرامرية. تداعيات فيروس كورونا (كوفيد19) على عقد النقل الجوي. بحث منشور في مجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية. المجلد 58 العدد 2 لسنة 2021.
- 28- د. محمود المغربي و د. بلال صنديد. التكيف القانوني للجائحة (الكورونا) على ضوء الثوابت الدستورية والدولية والمبادئ القانونية المستقرة بين صلاية المسلمات و مرونة الاعتبارات ،دراسة مقارنة. بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية. السنة الثامنة. ملحق خاص العدد 6 سنة 2020.
- 29- عبير ابو حماله. (شروط القوة القاهرة) هل ينطبق على فيروس كورونا. مقال منشور في
- 30- <https://w.w.w.alkhaleej.ae.30/3/2020>
- 31- د. فتحي على فتحي. كورونا بين الظروف الطارئة والقوة الراهنة. مقال منشور في
- 32- <https://w.w.w.uo mosal. Edu.iq>



مجلة الفنون والآداب وعلوم الانسانيات والاعمال

Journal of Arts, Literature, Humanities and Social Sciences

www.jalhss.com

Volume (76) February 2022

العدد (76) فبراير 2022



- 33- الموقع الالكتروني (2/8/2021). <https://w.w.w.hjc.iq>
- 34- عماد سلامة و د. احمد بصراوي و د. ابوبكر جيب الله و محمد العثمان. بحث بعنوان فيروس كورونا: القوة القاهرة والظروف الطارئة من منظور النظام السعودي والشريعة الاسلامية. <https://w.w.w.tamimi.com-11/7/2021P.m.10:50>
- 35- د. محم فيروس كورونا: القوة القاهرة والظروف الطارئة من منظور النظام السعودي والشريعة الاسلامية. <https://w.w.w.tamimi.com.13/612.21> 10:50AM.