

**مسؤولية شركات الشحن الجوي المدنية في ظل جائحة كورونا
(دراسة مقارنة)**

**The Responsibility of Civil Air Cargo Companies in light
of the Corona Pandemic (A Comparative Study)**

إعداد

زهراء حكمت السعدي

إشراف

الدكتورة تمارا يعقوب ناصر الدين

قُدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير
في القانون الخاص

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة الشرق الأوسط

حزيران، 2022

تفويض

أنا زهراء حكمت السعدي، أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكتبات، أو المنظمات، أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم: زهراء حكمت السعدي.

التاريخ: 2022 / 06 / 12.

التوقيع: زهراء حكمت السعدي

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة والموسومة بـ: مسؤولية شركات الشحن الجوي المدنية في ظل جائحة

كورونا (دراسة مقارنة).

للباحثة: زهراء حكمت جعفر السعدي

وأجيزت بتاريخ: 2022 / 06 / 12.

أعضاء لجنة المناقشة

التوقيع	جهة العمل	الصفة	الاسم
	جامعة الشرق الأوسط	مشرفاً	د. تمارا يعقوب ناصر الدين ✓
	جامعة الشرق الأوسط	عضواً من داخل الجامعة ورئيساً	أ. د. محمد ابراهيم أبو الهيجاء
	جامعة الشرق الأوسط	عضواً من داخل الجامعة	د. محمد عبدالمجيد الذنبيات
	جامعة فيلادلفيا	عضواً من خارج الجامعة	أ. د. قيس عنيزان الشرايري ✓

شكر وتقدير

الشكر لله عز وجل والحمد له حمداً مباركاً من عمق الفؤاد حتى عرشه المقدس، إليه يُنسب الفضل لمثته عليّ بالصبر والقدرة على انجاز هذا العمل، فإنني أحمدته وأشكره حمداً طيباً مباركاً يليق برحمته وكرمه على اتمام هذه الدراسة.

وأُتقدم بالشكر والتقدير إلى الدكتورة تمارا ناصر الدين لتكرمها بالإشراف على رسالتي، ورفدي بالملاحظات القيمة التي وجّهت رسالتي للمسار الصحيح.

كما وأُتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذه الرسالة، وعلى كل ملاحظة وإرشاد سيقومون بتقديمه لإثراء الرسالة وتقويمها.

الباحثة

زهراء حكمت السعدي

الإهداء

إلى ... مَنْ دعا إلى الحنفية السمحاء وبين الشريعة الغراء نبينا الاكرم محمد (صل عليه وعلى اله
وصحبه وسلم)

إلى من قرن الله تعالى رضاه برضاهم، أصحاب الفضل في تحقيق أحلامي

أمي وأبي

والى اخوتي

وإلى ذلك الرائع الذي رافقني في رحلة الطموح والأمل وأشعل شموع التضحية حباً وكراماً فكان نعم
السند إلى نبض قلبي زوجي المحامي عبد الله العاني

الباحثة

زهراء حكمت السعدي

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
العنوان.....	أ.....
تفويض.....	ب.....
قرار لجنة المناقشة.....	ج.....
شكر وتقدير.....	د.....
الاهداء.....	ه.....
فهرس المحتويات.....	و.....
الملخص باللغة العربية.....	ح.....
الملخص باللغة الإنجليزية.....	ط.....

الفصل الأول: خلفية الدراسة وأهميتها

أولاً: المقدمة.....	2.....
ثانياً: مشكلة الدراسة.....	5.....
رابعاً: هدف الدراسة.....	5.....
خامساً: أهمية الدراسة.....	6.....
سادساً: مصطلحات الدراسة.....	6.....
سابعاً: حدود الدراسة.....	8.....
ثامناً: محددات الدراسة.....	9.....
تاسعاً: الدراسات السابقة.....	9.....
عاشراً: منهج البحث.....	11.....

الفصل الثاني: الطبيعة القانونية لمسؤولية شركات الشحن الجوي

المبحث الأول: ماهية شركات الشحن الجوي والآثار المترتبة على عقد النقل.....	16.....
المطلب الأول: ماهية شركات الشحن الجوي.....	16.....
المطلب الثاني: التزامات شركة الشحن الجوي والمرسل الناشئة عن عقد نقل البضائع....	21.....
المبحث الثاني: نطاق مسؤولية شركات الشحن الجوي.....	34.....
المطلب الأول: مسؤولية شركات الشحن الجوي عن تلف أو هلاك البضاعة.....	34.....
المطلب الثاني: مسؤولية شركات الشحن الجوي عن التأخير في نقل البضائع.....	42.....

الفصل الثالث: ماهية جائحة كورونا وتأثيرها على مسؤولية شركات الشحن الجوي

- المبحث الأول: جائحة كورونا واثرها على قطاع النقل الجوي.....50
- المبحث الثاني: مدى اعتبار جائحة كورونا سبباً يعفي شركات الشحن الجوي من المسؤولية ... 61
- المطلب الأول: جائحة كورونا قوة قاهرة.....64
- المطلب الثاني: جائحة كورونا ظرف طارئ.....71

الفصل الرابع: الخاتمة، النتائج والتوصيات

- أولاً: الخاتمة.....80
- ثانياً: النتائج.....81
- ثالثاً: التوصيات.....81
- قائمة المراجع.....83

مسؤولية شركات الشحن الجوي المدنية في ظل جائحة كورونا (دراسة مقارنة)

إعداد: زهراء حكمت السعدي

إشراف: الدكتورة تمارا يعقوب ناصر الدين

الملخص

إن جائحة كورونا، وما أدت إليه الإجراءات الاحترازية المتخذة في مواجهتها، أثرت وبشكل واضح ومباشر على مختلف القطاعات، والتي كان في مقدمتها قطاع النقل الجوي، فكان بديهياً امتداد هذه الآثار على الالتزامات التعاقدية لشركات الشحن الجوي العاملة ضمن هذا القطاع، وقبل بيان هذا الأثر تناولت الدراسة الطبيعة القانونية لمسؤولية شركات الشحن الجوي عن طريق بيان الآثار المترتبة على عقد النقل ونطاق مسؤولية هذه الشركات وفق القوانين الأردنية والعراقية والمصرية والاتفاقيات الدولية، ومن بعدها بيان ماهية جائحة كورونا وآثارها على قطاع النقل الجوي ومن ثم أثرها على مسؤولية شركات الشحن الجوي، ومدى اعتبارها سبباً يعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية بتصنيفها إما كقوة قاهرة أو ظرف طارئ، فتوصلت الدراسة إلى ان اعتبار جائحة كورونا قوة قاهرة، تعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية هي مسألة موضوعية تعود إلى طبيعة الأثر المترتب ووقت إبرام العقد، أي أن هذه الجائحة إذا كان أثرها مستحيل الدفع فهي قوة قاهرة وإذا كان هذا الأثر يرهق تنفيذ الالتزام فهي ظرف طارئ.

وأوصت الدراسة بضرورة وضع تشريع خاص ينظم تأثيرات جائحة كورونا على الالتزامات التعاقدية باعتبار ان هذا الوباء ممتد إلى الآن ومن غير المعروف متى سينتهي ويتم السيطرة على آثاره.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية، شركات الشحن الجوي، جائحة كورونا.

**The Responsibility of Civil Air Cargo Companies in light of the
Corona pandemic
(A Comparative Study)**

Prepared by: Zahraa Hekmat Jaafar

Supervised by: Dr. Tamara Yacoub Nasereddin

Abstract

The Corona pandemic, and what the precautionary measures taken in confronting it led to, have clearly and directly affected various sectors, foremost of which was the air transport sector. The study of the legal nature of the responsibility of air cargo companies by stating the implications of the transport contract and the scope of the responsibility of these companies in accordance with Jordanian, Iraqi and Egyptian laws and international conventions, and then a statement of the nature of the Corona pandemic and its effects on the air transport sector, and then its impact on the responsibility of air freight companies, and the extent to which it is considered a reason It exempts the air cargo company from liability by classifying it as either a force majeure or an emergency circumstance, so the study concluded that considering the Corona pandemic a force majeure, the air freight company is exempted from liability is an objective issue that goes back to the nature of the consequences and the time of the conclusion of the contract, that is, this pandemic if its impact is impossible Payment is a force majeure, and if this effect burdens the implementation of the obligation, it is an emergency circumstance.

The study recommended the necessity of developing special legislation regulating the effects of the Corona pandemic on contractual obligations, given that this epidemic is extended until now and it is not known when it will end and its effects will be controlled.

Keywords: Civil Liability , Air Freight Companies, Corona Pandemic.

الفصل الأول
خلفية الدراسة وأهميتها

الفصل الأول

خلفية الدراسة وأهميتها

أولاً: المقدمة

شهد عصرنا الحالي ظهور احد الأوبئة الفتاكة وهو وباء فيروس كورونا (Covid-19)، ذلك الوباء الذي اجتاح العالم، وانتشر بسرعة كبيرة وعلى أوسع نطاق، مما دفع أغلب الدول إلى اتخاذ جملة من الإجراءات الوقائية للحد من تفشيه، وتمثلت هذه الإجراءات بفرض حظر التجول ومنع السفر والتنقل فيما بين الدول واغلاق العديد من المرافق الحيوية ذات الأهمية الاقتصادية، ومنها مرفق النقل الجوي بكافة انشطته ومنها نشاط الشحن الجوي الذي يعد من الوسائل المهمة في التنمية الاقتصادية في شتى أنحاء العالم، حيث انه يلعب دوراً هاماً في تنمية حركة تداول السلع والبضائع بين مختلف دول العالم، بالرغم من ارتفاع أسعاره مقارنة مع غيره من وسائل شحن البضائع أي البرية والبحرية، حيث يتم اللجوء إلى هذا النوع من الشحن لنقل بضائع ذات طبيعة معينة كتلك القابلة للتلف بسرعة وذات الصلاحية القصيرة والتي يستلزم توصيلها بسرعة أكبر كالأدوية والفواكه والخضار، وذلك عن طريق شركات مهمتها شحن البضائع وتوصيلها للنقطة المتفق عليها وفق عقد النقل الجوي الخاص بنقل البضائع.

وقد سعت هيئات الطيران المدني منذ ظهور النقل الجوي بصيغتها التجارية إلى صياغة وتأسيس الاتفاقيات والمنظمات والاتحادات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي لتطوير موضوعات النقل الجوي وتعديل احكام المسؤولية بشكل يواكب تطور موضوعات النقل الجوي⁽¹⁾.

(1) ينظر: العريني، محمد فريد (2003). القانون الجوي (النقل الجوي الدولي والداخلي). الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص5.

وكان لا بد لهيئة الطيران الدولي التوافق للخروج باتفاقيات دولية من أهمها اتفاقية وارسو وشيكاغو وختاماً اتفاقية مونتريال لعام 1999⁽¹⁾.

هذا وتعد مسؤولية شركات الشحن الجوي من موضوعات القانون الجوي ذات الأهمية. لان موضوعات القانون الجوي دائمة التطور، وسريعة التكوين خاصة، فيما يتعلق بعقد النقل الجوي⁽²⁾، فالشحن الجوي هو العملية التي يتم فيها نقل البضائع من بلد إلى آخر بواسطة الطائرات⁽³⁾، أي انها تتمثل بالعملية الخاصة بنقل البضائع من وجهة ما الى أي وجهة اخرى وفق الشروط والاحكام المتفق عليها باستخدام وسيلة نقل جوي، لتشمل آلية وضع البضائع وتغليفها وترتيبها وتوصيلها بالشكل الذي نقلت عليه الى الجهة المتفق عليها .

وعقد النقل الجوي يرتب بذمة شركة الشحن الجوي التزاما بشحن البضاعة ونقلها في الميعاد المتفق عليه والمحافظة عليها، وتُسأل الشركة في حالة اخلالها بالمحافظة على البضاعة أو التأخير في نقلها، فشرركات الشحن الجوي بالأصل هي شركات نقل، لكون أغلبها يملك اسطولا خاصاً من الطائرات، ولذلك انطبقت عليها صفة الناقل الجوي للبضائع. وتقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض بمعنى ان الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود الخطأ في جانب الناقل بل يلتزم فقط بأثبات تخلفه عن التزام فرضه العقد عليه⁽⁴⁾، ولا يعفى الناقل من المسؤولية الا في حالة اثباته

(1) ينظر: فطان، مصطفى (2006). مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها. ط1، (د. م)، ص5.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص11-16.

(3) متاح على موقع:

https://farship.net/en/%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%AD%D9%86_%D8%A7%D9%84%D8

[/AC%D9%88%D9%8A](https://farship.net/en/%D8%A7%D9%84%D8%B4%D8%AD%D9%86_%D8%A7%D9%84%D8) , تمت الزيارة بتاريخ 2022/6/15.

(4) شقلم، ملك (2016). ناقل البضائع بين المسؤولية والضرر. ط1، الاسكندرية: مكتبة دار الوفاء، ص 196.

بأنه اتخذ كل الاحتياطات الضرورية هو وتابعيه لتجنب وقوع الضرر، أو استحالة عليهم اتخاذها لقوة قاهرة لا يد لهم فيها، أو ان شاحن البضاعة أي المضرور قد تسبب بأحداث الضرر.

وما أحدثته جائحة كورونا من اضطرابات واضحة على قطاع الطيران، فتأخرت رحلات والغيت أخرى نتيجة الإجراءات الوقائية التي اتخذت للحد من تفشي الفيروس، مما أدى إلى عرقلة تنفيذ الالتزامات التعاقدية للشاحنين الجويين أو استحالة تنفيذها.

وأثار هذا الاضطراب جدلاً بين فقهاء القانون حول مدى اعتبار الإجراءات المتخذة بمواجهة الجائحة قوة قاهرة تعفي شركات الشحن الجوي من المسؤولية، الأمر الذي يستلزم دراسة أثر جائحة كورونا على مسؤولية هذه الشركات وبيان التكييف القانوني لها، لذا تناولت الباحثة في هذه الدراسة الطبيعة القانونية لمسؤولية شركات الشحن الجوي من خلال بيان ماهية هذه الشركات والالتزامات الناشئة عن عقد النقل الجوي، ومن ثم نطاق مسؤوليتها عن تلف أو هلاك البضائع وعن التأخير في نقلها، ثم اتجهت الباحثة في الفصل الثالث إلى تسليط الضوء على جائحة كورونا وتأثيرها على مسؤولية شركات الشحن الجوي من خلال بيان ماهية الجائحة وتداعياتها على قطاع النقل الجوي و شركات الشحن الجوي العاملة ضمن هذا القطاع، وعالجت الباحثة بعد ذلك التكييف القانوني لجائحة كورونا بتصنيفها اما كقوة قاهرة أو كظرف طارئ ومدى اعتبارها سبباً يعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية.

ثانياً: مشكلة الدراسة

أدت إجراءات اغلاق المطارات والقيود على السفر للحد من انتشار جائحة كورونا والتي فرضتها معظم دول العالم، إلى تراجع شركات الشحن الجوي عن اداء التزاماتها التعاقدية فيما يتعلق بشحن وتسليم البضاعة في الوقت المحدد والمتفق عليه، فأثار هذا التراجع مشكلة تمثلت في تحديد الآثار القانونية لجائحة كورونا على مسؤولية شركات الشحن الجوي.

ثالثاً: اسئلة الدراسة

- ما هو نطاق مسؤولية شركات الشحن الجوي المدنية؟
- ما هو تأثير جائحة كورونا على قطاع النقل الجوي وشركات الشحن الجوي؟
- ما هو أثر جائحة كورونا على المسؤولية العقدية لشركات الشحن الجوي؟
- هل بالإمكان تطبيق أي من نظيرتي القوة القاهرة والظروف الطارئة على الآثار المترتبة على تفشي جائحة كورونا؟
- ما مدى اعتبار جائحة كورونا سبباً معفياً للمسؤولية؟
- هل تدخل جائحة كورونا ضمن أسباب اعفاء شركات الشحن الجوي من المسؤولية وفقاً لما قرره اتفاقيتي وارسو لعام 1929 ومونتريال لعام 1999؟

رابعاً: هدف الدراسة

إن هدف هذه الدراسة هو بيان الطبيعة القانونية لمسؤولية شركات الشحن الجوي المدنية والوقوف على تأثيرات جائحة كورونا على هذه المسؤولية، وذلك من خلال التعرف على ماهية جائحة كورونا وتأثيراتها على قطاع النقل الجوي، وما مدى انطباق كل من نظيرتي القوة القاهرة والظروف الطارئة

على اثار هذه الجائحة، ومدى اعتبارها سبباً يعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية، ومن خلال ذلك التوصل إلى جملة من النتائج والتوصيات تعالج الغاية المرجوة من هذه الدراسة.

خامساً: أهمية الدراسة

يكتسب موضوع مسؤولية شركات الشحن الجوي المدنية في ظل جائحة كورونا أهمية بالغة، لأن قطاع الشحن الجوي للبضائع يلعب دوراً هاماً في دعم اقتصاديات العالم، باعتباره قطاع خدمي وحيوي، وما مر على العالم من ازمة عنيفة بظهور جائحة فيروس كورونا وما خلفته من إجراءات وقائية وضعتها شتى دول العالم تمثلت في فرض الحجر الصحي واغلاق المطارات وشل حركة تنقل السلع والبضائع فيما بين الدول، وبالتالي تأثر الشركات العاملة بمجال الشحن الجوي، فأهمية موضوعنا هذا تتركز من جهة باقتصاد البلدان وتنميتها الاقتصادية وتأثير الجائحة عليه، ومن جهة أخرى يرتبط بسلامة الامن التعاقدية فيما بين الاشخاص، حيث أن شركات الشحن الجوي هي المسؤولة عن شحن وتسليم البضاعة سالمة وبدون تلف إلى الناقل وفي الوقت المحدد والمنفق عليه، وقرارات حكومات الدول بإغلاق الحدود الجوية بالرغم من نتائجها الايجابية في الحد من تفشي الوباء إلا أن له نتائج سلبية تتمثل خاصة في عرقلة أو تعطيل الوفاء بالالتزامات التعاقدية فيما بين الاشخاص والمتعلقة بشحن ونقل البضائع وتوصيلها إلى النقطة المنفق عليها وفي الوقت المحدد، ويؤدي هذا التعطيل إلى نشوب نزاعات بين المتعاقدين.

سادساً: مصطلحات الدراسة

المسؤولية المدنية: هي التعويض الذي يترتب عليه القانون عن الفعل الذي سبب الضرر اي الالتزام بالتعويض وايضا يقصد بها الفعل الضار الذي يترتب عليه القانون الالتزام بالتعويض ويمكن القول

هي المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، وان اركان المسؤولية بشكل عام هي (الضرر والخطأ والسبب)⁽¹⁾.

شركات الشحن الجوي: (أو شركات نقل البضائع) هي شركات طيران متخصصة في نقل البضائع. بعض هذه الشركات عبارة عن أقسام أو شركات تابعة لشركة طيران أكبر⁽²⁾.

الشاحن: الجهة المتعاقدة مع الناقل الجوي مباشرة او مع وكيل الشحن الجوي لنقل البضائع جواً⁽³⁾.

وكيل الشحن الجوي: الشخص المسجل شركة او مؤسسة مرخصة من الهيئة لممارسة تقديم خدمات وكيل شحن جوي⁽⁴⁾.

الطائرة: اي آلة في استطاعتها ان تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء، غير ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح الارض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والطائرات الشراعية ذات الاجنحة الثابتة وما إلى ذلك⁽⁵⁾.

الناقل الجوي: الشخص المعنوي الذي يعمل في النقل الجوي وحصل على ترخيص لنقل الركاب او البريد او البضائع ويشمل ذلك الناقلين الوطنيين ومؤسسات النقل الجوي الدولية⁽⁶⁾.

1) خوالدة، احمد مفلح (2019). شروط الاعفاء من المسؤولية العقدية دراسة مقارنة . عمان: دار الثقافة للتوزيع والنشر، ص212.

2) الموسوعة الحرة. تمت الزيارة بتاريخ 2021/8/2، متاح على موقع: <https://ar.wikipedia.org/wiki>

3) المادة (2) فقرة (أ) من تعليمات ترخيص وكلاء الشحن الجوي الاردني لسنة 2018.

4) المادة (2) فقرة (أ) من تعليمات ترخيص وكلاء الشحن الجوي الاردني لسنة 2018.

5) المادة (1) قانون الطيران المدني العراق رقم (148) لسنة 1974.

6) المادة (2) فقرة (أ) من تعليمات ترخيص وكلاء الشحن الجوي الاردني لسنة 2018.

الشحن: هو عملية تحميل البضائع لغرض وضعها على ظهر واسطة النقل، أو وضع البضائع في المكان المناسب في واسطة النقل بقصد نقلها إلى مكان الوصول بواسطة تلك واسطة النقل، أي كان نوعها (1).

جائحة كورونا: فيروسات كورونا فصيلة واسعة الانتشار معروفة بأنها تسبب أمراضاً تتراوح من نزلات البرد الشائعة إلى الاعتلالات الأشد وطأة مثل متلازمة الشرق الأوسط التنفسية (MERS) ومتلازمة الالتهاب الرئوي الحاد الوخيم (السارس) (2).

سابعاً: حدود الدراسة

الحدود الزمانية:- ستكون الدراسة في اطار احكام القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 وتعديلاته، و قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 ، وقانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966، وتعليمات ترخيص وكلاء الشحن الجوي الاردني لسنة 2018 وقانون نقل الركاب والبضائع الاردني لسنة 1936، والقانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951، وقانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983، وقانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974، والقانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948، وقانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999، وقانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة 1981، واتفاقية وارسو 1929 واتفاقية مونتريال 1999 واتفاقية شيكاغو 1944.

الحدود المكانية: القانون المدني الأردني وقانون التجارة الأردني وقانون الطيران المدني الأردني وقانون نقل الركاب والبضائع الاردني وتعليمات ترخيص وكلاء الشحن الجوي الاردني والقانون

(1) موسى، طالب حسن (1973). العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد. ط1، بغداد: دار الحرية للطباعة، ص41.

(2) منظمة الصحة العالمية.

المدني العراقي وقانون النقل العراقي وقانون الطيران المدني العراقي والقانون المدني المصري وقانون التجارة المصري وقانون الطيران المدني المصري واتفاقية ارسو واتفاقية مونتريال واتفاقية شيكاغو.

ثامناً: محددات الدراسة

لا يوجد ما يحد من نشر هذه الدراسة وتعميمها.

تاسعاً: الدراسات السابقة

1- دراسة لعروسي، أميمة (2020). تأثير جائحة كورونا على مسؤولية الناقل الجوي، مجلة منازعات الأعمال، المغرب.

أشارت الباحثة في هذه الدراسة إلى تأثير جائحة فيروس كورونا على المسؤولية العقدية للناقل الجوي، من خلال بيان ما سببته الجائحة من تقييد لأغلب مرافق الحياة ومن ضمنها حركة النقل والمسافرين من خلال ما فرضته الدول من إجراءات وقائية للحد من انتشار الوباء والحفاظ على حياة مواطنيها، مما أدى إلى تأثر الالتزامات التعاقدية المتعلقة بنقل الأشخاص والبضائع وعدم الوفاء بها، وأشارت الدراسة بشكل أساسي إلى مدى اعتبار جائحة كورونا سبب معفي للمسؤولية من خلال اعتبارها اما ظرفاً طارئاً أو قوة قاهرة. أما هذه الدراسة فقد بينت أثر الجائحة على مسؤولية الشركات المختصة بشحن البضائع جواً من خلال بيان تأثير الجائحة على قطاع الطيران وتأثر الشحن الجوي بسبب قرارات الاغلاق وتقييد السفر التي فرضتها الدول، والتي أدت على عدم وفاء شركات الشحن بالالتزامات التعاقدية الملقاة على عاتقها وفق عقد نقل البضائع وجاءت هذه الدراسة بشكل مقارن بين القانون الأردني والعراقي والمصري والاتفاقيات الدولية.

2- دراسة العبيدان، هاشم (2020). شركات النقل الجوي التجاري الدولي وتعويض المسافرين بعد انتشار فيروس كورونا (نظرية الجوائح في مونتريال 1999)، مجلة جيل الابحاث القانونية المعمقة، لبنان.

عالج الباحث أولاً في دراسته مسؤولية شركات النقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، بحجة الإجراءات الاحترازية والوقائية التي فرضتها حكومات الدول للحد من تفشي الوباء والتي وصلت إلى حد إلغاء الرحلات، ومسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين من العدوى ثانياً، وذلك وفق الكيفية التي وضعتها اتفاقية مونتريال 1999 لقيام مسؤولية الناقل الجوي ونفيها عن سلامة المسافرين جواً. اما هذه الدراسة فقد سعت إلى بيان تأثير جائحة كورونا على الالتزامات التعاقدية لشركات الشحن الجوي ومدى كون الجائحة سبباً يعفيها من المسؤولية عند اخلالها بالتزامها التعاقدية وفق عقد النقل عند تفشي الوباء وفق القوانين والاتفاقيات.

3- دراسة فوزية، لامسي (2021). أثر جائحة فيروس كورونا كوفيد - (19) على النقل الجوي في الدول العربية ، مجلة دفاتر بوادكس، مستغانم.

اوردت هذه الدراسة تأثير جائحة كورونا على قطاع حيوي يمتاز بأهمية اقتصادية كبيرة وهو قطاع النقل الجوي، بسبب ما اتخذته الدول من إجراءات احترازية للحد من تفشي الوباء تمثلت بأغلاق الحدود بين دول العالم، مما أدى إلى شل حركة السفر جواً وبالتالي خسارة معظم شركات الطيران، وقد القت الباحثة في هذه الدراسة الضوء على تداعيات جائحة كورونا وتأثيرها اقتصادياً على قطاع الطيران وبيان اهم الإجراءات التي اتخذت من قبل الدول العربية في تعاملها مع الجائحة، وتقييم الجهود التي بذلتها حكومات الدول العربية في التخفيف من خسائر شركات الطيران.

ويبرز الاختلاف بين دراسة هذه الباحثة وهذه الدراسة من حيث انها تناولت تأثير جائحة كورونا على النقل الجوي في الدول العربية حصراً والخسارة الاقتصادية التي ألقت بضلالها على هذا القطاع،

بينما تناولت الدراسة هذه البحث في التزامات شركات الشحن الجوي وأثر جائحة كورونا على الإخلال بتنفيذها عن طريق البحث بمدى انطباق أي من نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة على جائحة كورونا لكي تعتبر سبباً يعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية.

عاشراً: منهج البحث

اقتضت هذه الدراسة الجمع بين المنهج التحليلي والمقارن، عن طريق استعراض النصوص القانونية في الأردن ومقارنتها مع القانون المدني العراقي وقانون النقل والقوانين المصرية ذات العلاقة والاتفاقيات الدولية.

الفصل الثاني

الطبيعة القانونية لمسؤولية شركات الشحن الجوي

الفصل الثاني

الطبيعة القانونية لمسؤولية شركات الشحن الجوي

بداية يمكن القول ان ظهور فكرة الشحن الجوي كان اعقاب الحرب العالمية الثانية، والذي استدعت الحاجة اليه عند نقل المعدات والتجهيزات الحربية عبر الطائرات، وبعد ذلك اخذت هذه الفكرة شركات الطيران حول العالم وبدأت بإدخالها عبر الاساطيل التي خصصتها للتجارة، والتي لا زالت تعمل بها إلى يومنا الحالي، وظهرت بعد ذلك شركات يختص مجالها في الشحن الجوي، كما تم انشاء المنظمة الدولية للنقل الجوي (الآياتا) بهدف وضع قوانين وانظمة ورسم خريطة لإجراءات شركات الطيران والتي من ضمنها إجراءات الشحن الجوي وانظمته، والتي اصدرت كتاب خصصته لهذه الغاية واطلقت عليه اسم (أنظمة وإجراءات الشحن الجوي).و الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) هو اتحاد تجاري لشركات الطيران في العالم، تتألف من 290 شركة طيران ، تمثل بشكل رئيسي شركات النقل الكبرى ، والتي تمثل 117 دولة ، تمثل شركات الطيران الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي ما يقرب من 82% من إجمالي حركة النقل الجوي المتوفرة على أميال الميل، يدعم اتحاد النقل الجوي الدولي نشاط شركات الطيران ويساعد في صياغة سياسة ومعايير الصناعة، يقع مقرها الرئيسي في مونتريال ، كيبك ، كندا ولها مكاتب تنفيذية في جنيف ، سويسرا(1).

وتتبلور أهمية الشحن الجوي على المستويين الدولي والداخلي من خلال ما يترك من تأثيرات على الصعيد الاقتصادي، واستلزمت تلك الأهمية وجود نظام قانوني يحكم المؤسسات العاملة ضمن هذا المجال، ومن أهمها شركات الشحن الجوي، فلا بد من خضوع هذه الشركات لنظام قانوني موحد يحكم نشاطها وعلاقاتها التعاقدية. لذا فقد اتجهت الجهود إلى وضع قواعد قانونية تحكم نشاط الطائرة

(1) متاح على موقع: <https://mimirbook.com/ar/13116598d5d> , تمت الزيارة بتاريخ 2022/6/15.

والملاحة الجوية بشكل عام، وأسفر ذلك عن وضع العديد من الاتفاقيات أو المعاهدات الدولية التي نظمت الملاحة الجوية ومختلف الأنشطة التي تقوم بها الطائرة⁽¹⁾، والتي استنبطت التشريعات الداخلية احكامها منها.

وهذه الاحكام تحتم على أطراف العلاقة التعاقدية في عقد النقل الجوي بأن يوفوا بالالتزام وفق هذا العقد. والالتزام حالة قانونية يرتبط بمقتضاها شخص معين بنقل حق عيني أو بالقيام بعمل أو بالامتناع عن عمل⁽²⁾.

وتعتبر مسؤولية شركات الشحن الجوي من موضوعات القانون الجوي ذات الأهمية، لان عقد النقل الجوي هو الرابط بين الناقل وشاحن البضاعة وعند اخلال شركة الشحن الجوي بالتزامها وفق هذا العقد سيؤدي إلى نشوء مسؤولية عقدية تقع على عاتقها، فشركات الشحن الجوي هي بالأصل شركات نقل، فهي تقوم بعملية شحن البضائع على متن الطائرة ونقلها إلى الوجهة المحددة لكونها تملك في الغالب اسطولا من الطائرات خاصاً بها، وعلى أساس هذا التداخل الوظيفي ترى الباحثة بأن شركات الشحن الجوي تنطبق عليها صفة الناقل الجوي للبضائع، وبالتالي انطباق أساس مسؤولية الناقل الجوي للبضائع عليها، فهي في الحقيقة كما ذكر شركات نقل تختص بنقل البضائع جواً من مكان قيامها وصولاً إلى النقطة المحددة والمتفق عليها.

وبما ان شركات الشحن الجوي باعتبارها ناقلاً جويًا مرتبطة مع مرسل البضاعة بعقد نقل جوي فلا بد من بيان ماهية هذه الشركات والآثار التي نشأت عن عقد النقل الجوي على اطرافه ونطاق

(1) جاسم، فاروق ابراهيم (2017). ط1 ، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 5.

(2) السنهوري، عبد الرزاق احمد (1964). الوسيط في شرح القانون المدني "الجزء الاول- نظرية الالتزام بوجه عام". دار احياء التراث: بيروت، ص112.

مسؤولية هذه الشركات عند اخلالها بالتزامها الذي نشأ عن هذا العقد عن طريق تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، خُصص المبحث الأول لماهية شركات الشحن الجوي والآثار المترتبة على عقد النقل، والمبحث الثاني لنطاق مسؤولية شركات الشحن الجوي.

المبحث الأول

ماهية شركات الشحن الجوي والآثار المترتبة على عقد النقل

ترتبط شركات الشحن الجوي مع شاحن البضاعة بوثيقة شحن (تثبت عقد النقل الجوي) وتنشأ نتيجة لذلك الارتباط جملة من الالتزامات تقع على عاتق الطرفين.

ويأتي عقد نقل البضائع كثاني أنواع عقود النقل الجوي بعد عقد نقل الأشخاص، وهو عقد يشترط لتكوينه توافر الأركان الموضوعية العامة لتكوين العقد من رضا المتعاقدين على المسائل الجوهرية فيها، ومحل العقد وسببه، وكل خصائصه وطبيعته⁽¹⁾، فهو عقد ملزم للجانبين أي من عقود المعاوضة، وينشأ عنه التزامات تقع على عاتق كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه.

وعليه سيتم التطرق في هذا المبحث إلى ماهية شركات الشحن الجوي من خلال المطلب الأول، والبحث من خلال المطلب الثاني في التزامات شركات الشحن الجوي والمرسل الناشئة عن عقد نقل البضائع.

المطلب الأول

ماهية شركات الشحن الجوي

تعتبر شركات الشحن الجوي من أهم العوامل اللازمة لاستمرار توريد الشحن الجوي. وأن سلاسل إمدادات الشحن الجوي، هي عملية نقل الشحنات من المنشأ إلى الوجهة النهائية، وغالباً ما تكون

(1) الفياض، ماجد بن زيد (2021). عقد النقل الجوي "مفهومه، طبيعته القانونية"، مجلة كلية الشريعة والقانون بنفها الأشراف -دقهلية، ج4، (23)، 2594-2622.

معددة وتخضع لمجموعة من المقتضيات التنظيمية، خاصة عندما تشمل الحركات الدولية والنقل الجوي⁽¹⁾.

وهذا النوع من الشركات كما ذكر انفا تملك احيانا اسطولا من الطائرات مثل شركة (DHL) وشركة (FedEx) و (Aramex) فهي تشحن وتنقل البضائع في ان واحد، أو من الممكن ان تكون هذه شركات شحن تابعة لشركة طيران. فقد قامت شركات النقل الجوي باستحداث أقسام متخصصة فيها للشحن الجوي أو أنشأت شركات جديدة متخصصة للشحن الجوي⁽²⁾.

ويتم اللجوء إلى الشحن الجوي عن طريق هذه الشركات لتوصيل البضائع التي تحتاج السرعة في التوريد كاللحوم والفواكه وأحياناً اللقاحات التي تحتاج سرعة في نقلها عبر برادات خاصة، وغالباً البضائع التي تتصف بخفة وزنها وقيمتها العالية، كما تمتلك شركات الشحن الجوي في العادة مستودعات كبيرة لخرن البضائع إلى حين شحنها على متن الطائرة وتسليمها في الموعد المحدد، ويُفضل ان يكون موقع هذه المستودعات بالقرب من المطار لتسهيل عملية نقل البضاعة.

ونظراً لأهمية الدور الذي يقوم به الشحن الجوي، فقد عملت الكثير من شركات الطيران بتطوير طائرات الشحن الجوي ووسعت حجم استيعابها بالإضافة إلى تزويدها أبواباً كبيرة الحجم تسمح بتحميل البضائع الطويلة أو الكبيرة على متنها. وزادت من صلابة أرضياتها وجهازها بكرات صلابة للتدحرج ونقاطاً عديدة لتثبيت الشحنات بأنواعها كما زودت بعضها بروافع على امتداد هيكل الطائرة لتحريك الأوزان المختلفة وصنعت بعضها بلا شبابيك⁽³⁾.

(1) الايكاو ، منظمة الجمارك العالمية. الشحن الجوي على المستوى العالمي، ص4.

(2) تعريف الشحن. تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/3، متاح على موقع: <https://obourlogistics.com>

(3) تعريف عمليات الشحن. تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/2، متاح على موقع:

<https://asphalt-eg.com/blogsingle?id=1>

وبازدياد الطلب على الشحن الجوي تزداد الحاجة إلى شركات الشحن فهي توفر خدمات ذات أهمية بالغة، وتشمل هذه الخدمات نقل البضائع سواء كانت على الصعيد المحلي أو الدولي، بالإضافة إلى تنظيم المعاملات الجمركية. فإن منظمة الجمارك العالمية، بوصفها منظمة حكومية دولية تركز على المسائل الجمركية، وتشارك بنشاط في تبسيط وتنسيق وتوحيد الإجراءات الجمركية، وكذلك في وضع وتنفيذ برامج الأمن والامتثال من أجل تسهيل وتأمين سلسلة إمدادات التجارة الدولية وتعزيز التنمية الاقتصادية⁽¹⁾.

ولابد من الإشارة إلى وجود شركات شحن محلية تتعاقد مع شركات الطيران بالنيابة عن الشاحن لتوصيل بضائعه، لأنها لا تملك اسطول طائرات خاص بها، ولا يمكن إغفال الدور المهم الذي تقوم به هذه الشركات في عملية نقل البضائع جواً، فهي تقدم الخدمات الآتية⁽²⁾:

1- مساعدة الراسل في تعبئة وتغليف البضاعة وتجميعها في كراتين أو صناديق أو بالات أو أوعية.

2- مساعدة مرسل البضاعة في نقلها من المخازن أو المصنع إلى شركات الطيران وبالعكس.

3- مساعدة المرسل والمرسل اليه في اكمال إجراءات تخليص البضائع واكمال المستندات اللازمة لشحنها.

وسبقت الإشارة إلى ان عقد النقل الجوي، سواء اكان نقل اشخاص ام اشياء يعد عقداً رضائياً، لا يشترط لانعقاده شكلاً محدداً الا ان الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية تطلبت بوجوب تحرير

(1) الايكاو، منظمة الجمارك العالمية، مرجع سابق.

(2) ابراهيم، الزبير البشير (2017). المسؤولية المدنية للناقل الجوي، (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة النيلين، السودان، ص26.

وثائق معينة بقصد تأمين سلامة الرحلة الجوية⁽¹⁾. فهذه الوثيقة و بحسب ما عرفتھا منظمة الايكاو هي: وثيقة يعدها الشاحن أو من ينوب عنه تثبت وجود عقد بين الشاحن ومشغل/مشغلي الطائرات لنقل البضائع على خطوط المشغل/المشغلين الجويين⁽²⁾.

أي ان شركة الشحن الجوي قبل شحنها للبضائع يجب عليها ملء هذه الوثيقة بكافة المعلومات اللازمة وبشكل دقيق وواضح، لان مجرد التوقيع على هذه الوثيقة من قبل شركة الشحن وشاحن البضاعة فإنها تصبح نافذة، فهي وثيقة ملزمة للأطراف قانونياً.

فأشارت المادة (5) من اتفاقية وارسو إلى ضرورة تحرير هذه الوثيقة في حالة نقل البضائع وأطلقت عليها (خطاب النقل الجوي)، بينما اتفاقية مونتريال 1999 أطلقت على الوثيقة هذه في المادة (4) تسمية (وثيقة الشحن الجوي) ، وأشارت أيضاً إلى ضرورة انشاء هذه الوثيقة، وتبنت الاحكام ذاتها في اتفاقية وارسو⁽³⁾.

فيمكننا القول بأن وثيقة الشحن الجوي للبضائع تعتبر بمثابة عقد لا يقبل التفاوض فيما بين الشاحن والناقل والمرسل اليه، تصدر عن شركة الشحن الجوي الناقل الدولية، وتكون هذه الوثيقة

مصاحبة للبضاعة المشحونة، وأشارت الى تحرير هذه الوثيقة المادة (5) من قانون نقل الركاب والبضائع في الجو الاردني والتي جاء فيها: (1- يحق لكل ناقل بضاعة ان يطلب من المرسل ان ينظم ويسلم اليه وثيقة تدعى (وثيقة الشحن الجوي) ولكل مرسل ان يطلب من الناقل قبول هذه الوثيقة . 2- ان عدم وجود هذه الوثيقة او وجود مخالفة فيها او فقدانها لا يؤثر على وجود عقد النقل

(1) جاسم، فاروق ابراهيم، مرجع سابق، ص189.

(2) الايكاو، منظمة الجمارك العالمية، مرجع سابق، ص 17.

(3) فنصت المادة 4 من اتفاقية مونتريال الى : (في حالة نقل البضائع يتعين تسليم وثيقة شحن جوي).

او على مشروعية ذلك العقد الذي يجب ان يكون خاضعا لإحكام هذا القانون على ان تراعى في ذلك احكام المادة التاسعة⁽¹⁾.

ووضعت اتفاقية مونتريال 1999 وصفاً لهذه الوثيقة في المادة (7) عن طريق تحريرها من ثلاث نسخ اصلية، حيث قضت بأنه:

1- يقوم المرسل بتحرير وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ أصلية.
 2- تمهر النسخة الأولى بعبارة: «للناقل» ويوقع عليها المرسل. وتمهر النسخة الثانية بعبارة: «للمرسل إليه» ويوقع عليها كل من المرسل والناقل، ويوقع الناقل على النسخة الثالثة ويسلمها إلى المرسل بعد قبول البضائع.

3- يجوز أن يكون توقيع الناقل وتوقيع المرسل مطبوعين أو أن يستعاض عنهما بخاتم.
 4- إذا قام الناقل بتحرير وثيقة الشحن بناء على طلب المرسل، فيعتبر الناقل متصرفاً نيابة عن المرسل، ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك.

وأشارت الاتفاقية أيضاً على البيانات التي يتضمنها سند الشحن الجوي من خلال نص المادة (5):

أ- بيان نقطتي المغادرة والمقصد النهائي.
 ب- بيان نقطة واحدة على الأقل من نقاط التوقف إذا كانت نقطتا المغادرة و المقصد النهائي واقعيتين في اقليم دولة واحدة طرف وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف أو نقاط توقف متفق عليها واقعة في اقليم دولة أخرى.
 ج- بيان وزن الارسالية.

(1) قانون نقل الركاب والبضائع لسنة 1936.

اما في حالة تعدد الطرود التي يتولى الناقل نقلها فللناقل الحق في مطالبة المرسل بتحرير وثائق شحن منفصلة، أي وثيقة شحن خاصة بكل طرد، وهذا ما قرره المادة (7) من اتفاقية وارسو والمادة (8) من اتفاقية مونتريال⁽¹⁾.

وأجازت الفقرة (2) من المادة (4) من اتفاقية مونتريال الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بتنظيم إيصال يتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب، وهذا الإيصال ينظمه الناقل ويسلمه إلى المرسل بناء على طلب الأخير⁽²⁾.

وأجازت أيضاً الفقرة (ب) من المادة (8) من ذات الاتفاقية بأن المرسل يستطيع أن يطالب الناقل (شركة الشحن الجوي) بأن يسلمه إيصالات منفصلة بالبضائع إذا كانت الطرود متعددة وعدم تحرير وثيقة شحن منفصلة لكل طرد.

وتلاحظ الباحثة مما ذكر بأن أهمية تحرير وثيقة الشحن الجوي تكمن في كونها دليل قانوني يثبت استلام البضاعة من قبل الناقل (شركة الشحن الجوي)، وما تحتويه من معلومات مفصلة عن البضاعة، تساعد على تتبعها.

(1) البارودي، علي، والعريني، محمد فريد، والفقي، محمد (2001). القانون البحري والجوي. (د.ط)، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 559-560 .

(2) جاسم، فاروق ابراهيم، مرجع سابق، ص 196.

المطلب الثاني

التزامات شركة الشحن الجوي والمرسل الناشئة عن عقد نقل البضائع

ينعقد عقد نقل البضائع بمجرد حصول الرضا، أي يجب ان ترتبط الارادتين على وجه يثبت أثرها في المعقود عليه⁽¹⁾، وعقد النقل هو من العقود الرضائية ولا خلاف على ذلك، وعليه فإن البضائع المتفق على نقلها بواسطة الجو وعلى متن الطائرة تخضع للقواعد القانونية الداخلية والدولية، وبخلاف ذلك فإن لشركة الشحن الجوي بوصفها ناقلاً جويًا الحق في رفض نقل البضاعة المخالفة لبنود العقد أو المخالفة لأنظمة وقوانين الدول التي تتجه إليها الطائرة، وهذا الحق مُقرر للناقل في اتفاقية مونتريال 1999 وبموجب المادة (27) من الاتفاقية⁽²⁾.

وان عقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من عقود النقل الأخرى (كعقد النقل البري والبحري) إلا في وسيلة التنفيذ، فعرفه شراح القانون بأنه: الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمّى الناقل الجوي في مواجه شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع امتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد⁽³⁾، وعُرف أيضاً بأنه: مجموعة القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية (أوضاعها، وأغراضها)، واستخدام الطائرات المدنية والعلاقات القانونية التي تنشأ عن ذلك⁽⁴⁾.

(1) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري حمد (2002). مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات). ط1، عمان: دار الثقافة، ص28.

(2) حيث نصت المادة (27) على انه: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من رفض ابرام أي عقد للنقل، أو من التنازل عن أي أسباب دفاع متاحة بموجب الاتفاقية، أو من وضع شروط لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية".

(3) رضوان، ابو زيد (1982). القانون الجوي، القاهرة، (د. ط)، ص 24.

(4) حمد الله، محمد حمد الله (2016). القانون الجوي "الافكار والقواعد الاساسية، عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص وللبضائع". ط1، الرياض: مكتبة القانون والاقتصاد، ص10.

وبما ان الاختلاف بين عقود النقل يكمن في وسيلة التنفيذ فقد حددت المادة (68) من قانون التجارة الأردني المقصود بعقد النقل بشكل عام بأنه: "قصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موضع إلى آخر" (1).

اما المشرع العراقي فقد أشار في المادة (5) من قانون النقل المقصود بعقد النقل على انه: "اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى اخر لقاء اجر معين" (2).

وسلك المشرع المصري مسلك المشرع الأردني في تعريف عقد النقل ضمن نصوص مواد القانون التجاري وذلك في نص المادة (208) والتي جاء فيها: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجرة" (3)، على عكس المشرع العراقي الذي حدد تعريف عقد النقل بوجه عام ضمن نصوص مواد قانون النقل، وعلى الرغم من ذلك يلاحظ ان كل من المشرع الأردني والمشرع العراقي والمشرع المصري قد ركز على نقل شخص أو شيء من مكان إلى اخر، وهذا هو الهيكل الاساسي الذي يستند عليه عقد النقل.

وان عقد نقل الأمتعة والبضائع يندرج في العقود التبادلية، ويتم بين طرفين، الناقل الجوي من جهة والشاحن أو مرسل الأمتعة والبضاعة من جهة أخرى (4)، فيلتزم المرسل بتسليم البضاعة التي بحيازته إلى الناقل الجوي (شركة الشحن)، وتسليم البضاعة لا يعد شرطاً كي ينعقد العقد وانما أحد آثاره، فبهذا التسليم تبدأ عملية التنفيذ. كما يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل، وفي هذه أثراً عنها، وفي هذه الحالة يبدأ تنفيذ عقد النقل وتنتقل حيازة البضاعة إلى الناقل فيكون مسؤولاً عنها، وتبدأ مرحلة

1) المادة (68) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

2) المادة (5) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

3) المادة (208) من قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999.

4) حمد الله، حمد الله محمد، مرجع سابق، ص178.

أخرى هي مرحلة الناقل، حيث يلتزم الناقل باستلام البضائع ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في جهة الوصول (1).

ولبيان ما تحتويه هذا الالتزامات سنتناول الباحثة أولاً التزامات شركة الشحن الجوي (الناقل) ثم التزامات المرسل.

الفرع الاول: التزامات شركة الشحن الجوي

ان مهمة شركة الشحن الجوي بشكل اساسي هي القيام بنقل البضاعة من مكان قيامها إلى مكان وصولها عن طريق الجو وبالطائرة. ويتطلب إنجاز هذه المهمة من الناقل الجوي عدة أعمال يقوم بها من استلام البضاعة في مكان القيام ثم نقلها على متن الطائرة وأخيراً تسليمها في مكان الوصول (2)، وان اي اخلال من قبل شركة الشحن الجوي في الالتزامات المفروضة عليها سيؤدي إلى تأكيد حقوق المتعاقد معها عندما يقع الضرر ويكون محققاً، لأن الخطأ مفترضاً من جانبها، وهذه الالتزامات تم استنباطها من اتفاقية مونتريال 1999، وقواعد القانون والأردني والعراقي والمصري.

وهذه الالتزامات كالتالي:

1- التزام شركة الشحن الجوي بتسلم البضاعة

على الناقل الجوي ان يلتزم باستلام البضاعة من المرسل كي يتمكن من تنفيذ التزامه الذي يتجسد بنقل البضاعة. ويقصد بالتسليم نقل حيازة البضاعة إلى الناقل مع احتفاظ المرسل بوضع يده عليها (3).

(1) قايد، محمد بهجت (2015). الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي". ط7، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 61 وما بعدها.

(2) رضوان، ابو زيد (1983). قانون الطيران التجاري. دار الفكر العربي، القاهرة، ص283.

(3) جاسم، فاروق ابراهيم، مرجع سابق، ص202.

اي ان البضاعة محل النقل ستكون تحت السيطرة المادية لشركة الشحن الجوي، فبمجرد إبرام عقد النقل ستلتزم الشركة بتسلم البضاعة من المرسل وتقوم بشحنها على متن الطائرة وحرصها أيضاً بالطريقة الافضل والتي لا تؤثر على توازنها، كما ان تسليم البضاعة يجب ان يكون في محل شركة الشحن الا في حالة كان الاتفاق بالتسليم في محل اخر، حيث بالإمكان ان يتم تسليم البضاعة في محطة القيام، ويجوز أيضاً اتمام التسليم في مكاتب شركة الشحن التي تكون وسط المدينة، وبعدها تقوم الشركة بنقلها إلى المطار وشحنها على متن الطائرة.

2- الالتزام بشحن البضاعة والمحافظة عليها

والمقصود بشحن البضاعة رصها على متن الطائرة التي ستنقلها إلى مطار الوصول. ويقع الالتزام بشحن البضاعة على متن الطائرة على الناقل الجوي، لان عملية الشحن تمس امن وسلامة الطائرة⁽¹⁾، على خلاف انواع النقل الاخرى كالنقل البحري والبري، الذي تتولى فيه عملية شحن البضاعة جهات أخرى غير الناقل، وبما ان شركة الشحن التي بالأساس هي (الناقل الجوي للبضائع كما اشير سابقاً) هي التي تتولى شحن البضاعة، فأنها تعد المسؤولة عن كل ضرر يصيب البضاعة اثناء مرحلة الشحن والتغليف.

واشارت المادة (41) من قانون الطيران المدني الاردني الى مسؤولية الناقل في المحافظة على سلامة البضاعة المشحونة والتي جاء فيها: (ج -لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن القاء البضائع المشحونة اثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة ان يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر)⁽²⁾.

(1) العريني، محمد فريد، مرجع سابق ، ص80.

(2) قانون الطيران المدني الاردني لسنة 2007.

وان المادة (18) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 عالجت هذا النوع من الالتزام حيث نظمت الجزاء المترتب عن الضرر الذي يصيب البضاعة اثناء عملية النقل وسواء أكان هذا الضرر ناتج عن تلف أو تعيب أو ضياع البضاعة، وبمقتضى ذلك فإن شركة الشحن الجوي تلتزم بالمحافظة على البضاعة وتقوم بإيصالها سالمة إلى نقطة الوصول.

ويثور تساؤل متى تبدأ مسؤولية شركة الشحن بالمحافظة على البضائع؟ واجابت اتفاقية مونتريال في الفقرة الاخيرة من المادة (1/18) على ذلك بقولها: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعيبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي"⁽¹⁾، حيث في مثل هذه العقود يكون التزام الناقل خاضعاً إلى قواعد المسؤولية العامة، والتي تقضي بأنه ناتج من التزام تعاقدي يقع على عاتقه، والذي يمثل ببذل العناية المعتادة اثناء الطريق (اي من مكان القيام إلى مكان الوصول)⁽²⁾.

3- الالتزام بنقل البضاعة

يعد الالتزام بنقل البضاعة الالتزام الاساس للناقل في عقد نقل البضائع، وينبغي تنفيذه في المواعيد المحددة وبمراعاة مبدأ حسن النية⁽³⁾، فيلتزم الناقل بتوصيل الشيء في الميعاد المتفق عليه والا ففي ميعاد معقول تحدده ظروف النقل⁽⁴⁾، فعلى شركة الشحن باعتبارها ناقلاً جويّاً للبضائع احترام بنود العقد واحكامه والتي من اهمها احترام ما ورد في العقد من مواعيد.

(1) المادة (1/18) من اتفاقية مونتريال لسنة 1999.

(2) شقلمب، ملك، مرجع سابق، ص 192.

(3) رضوان، ابو زيد، مرجع سابق، ص 271.

(4) مادة (32) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

إلا ان شروط الأياتا الخاصة بنقل البضائع تقضي بأن " مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد نقل البضائع ولا يوجد-في مواجهة الناقل- أي ميعاد محدد لنقل أو تسليم البضاعة"⁽¹⁾. وهذا الشرط لا يمكن الأخذ به على الاطلاق، لأنه يعني الناقل الجوي من المسؤولية فيما لو تأخر في نقل البضاعة.

ويلاحظ ان اتفاقية وارسو على الرغم من انها أشارت إلى وجوب ان يكون خطاب النقل الجوي متضمناً على ميعاد النقل وذلك وفق المادة (8) الا انها تركت تحديد هذا الميعاد وفقاً للتعاملات الجارية بين طرفا العقد.

4- التزام شركة الشحن الجوي بتسليم البضاعة

على الناقل أن يعلم المرسل إليه حالاً بعد وصول البضاعة⁽²⁾. وهذا ما اقرت به المادة (13) من اتفاقية وارسو. ويتحقق تسليم البضاعة إذا ما مكن الناقل المرسل اليه من استلامها بأن يصير قادراً على ممارسة الحراسة المادية على البضاعة⁽³⁾، ويكون التسليم في مطار الوصول المحدد في خطاب النقل الجوي ما لم ينص على خلاف ذلك في عقد النقل⁽⁴⁾، ونصت على ذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999 بقولها : "على الناقل ان يخطر المرسل اليه بمجرد وصول البضائع، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك"⁽⁵⁾.

(1) المادة السادسة فقرة 3- أ من شروط الاياتا.

(2) المادة (74) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

(3) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 81.

(4) رضوان، ابو زيد، مرجع سابق، ص 286.

(5) المادة (13/2) من اتفاقية مونتريال 1999.

وللمرسل اليه الحق في ان يطالب الناقل الجوي بأن يسلمه البضاعة فنصت على ذلك الحق المادة (13/1) من نفس الاتفاقية، والفقرة الثالثة من هذه المادة أيضاً أشارت إلى الجزاء المترتب على مخالفة الناقل الجوي للالتزام.

فجاء بها "إذا أقر الناقل بضياح البضائع، أو إذا لم تكن البضائع قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام على التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه، يحق للمرسل إليه بأن يطالب الناقل بالحقوق الناشئة عن عقد النقل" (1).

الفرع الثاني: التزامات المرسل.

عند الانتهاء من توقيع العقد بين شركة الشحن الجوي ومرسل البضاعة، فإن على المرسل ان يباشر تنفيذ التزامه وفق ذلك التعاقد، اي يجب عليه ان يُمكن شركة الشحن من تنفيذ التزامها، فيلتزم بتسليم البضاعة المراد نقلها إلى شركة الشحن الجوي وفق الشروط المتفق عليها، كي يتيسر للشركة نقلها وإيصالها في الموعد المحدد أو عند أقرب فرصة ممكنة في حالة عدم الاتفاق على ميعاد محدد. وليبيان تلك الالتزامات بشيء من التفصيل قسمتها الباحثة كالاتي:

1- الالتزام بدفع أجرة النقل (2):

ان من أهم الالتزامات الواقعة على عاتق المرسل هو دفع الاجرة للناقل (شركة الشحن)، فالأجرة هي المقابل الذي تستحقه شركة الشحن الجوي لقاء تنفيذ التزامها وفق عقد النقل. فعقد النقل لا يعدو أن يكون من العقود الرضائية، والأصل العام أن يتم تحديد الأجرة مسبقاً بين طرفي العقد، وقد يتم الاتفاق على دفع الأجرة عند إبرام العقد ويلزم المرسل بدفعها، وقد يتم الاتفاق على دفع الأجرة من

(1) المادة (13/3) من اتفاقية مونتريال 1999.

(2) ياملكي، أكرم (1998). القانون الجوي. ط1، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص128.

قبل المرسل إليه⁽¹⁾، وتشمل الأجرة بالإضافة إلى معناها الاعتيادي كل المصاريف الضرورية لإجراء النقل دفع قسط التأمين ورسوم الخزن والأرضية والرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم التي يجب دفعها⁽²⁾.

وأشار المشرع الأردني إلى اجرة النقل في المادة (75) من قانون التجارة الأردني والتي نصت على انه: "لناقل امتياز على الأشياء المنقولة لاستيفاء بدل النقل وتفرعاته وله أيضاً الحق في حبسها"⁽³⁾، أما المادة (60) من قانون النقل العراقي فنصت على ذلك بقولها: "يلتزم المرسل بدفع اجرة النقل وغيرها من المصروفات المستحقة للناقل ما لم يجر الاتفاق على ان يتحملها المرسل اليه وفي هذه الحالة يكون المرسل والمرسل اليه مسؤولين عن دفعها بالتضامن"⁽⁴⁾، ونصت على ذلك أيضاً المادة (235) من قانون التجارة المصري بقولها: "يلتزم المرسل بدفع اجرة النقل وغيرها من المصاريف المستحقة للناقل ما لم يتفق على ان يتحملها المرسل إليه"⁽⁵⁾.

وتلاحظ الباحثة بأن المشرع الاردني استخدم عبارة (بدل النقل) اشارة الى دفع الاجرة على عكس المشرعين العراقي والمصري فقد جاءت اشارتهما صريحة بدفع اجرة النقل.

2- التزام المرسل بتسليم البضاعة إلى شركة الشحن الجوي وبيان طبيعة هذه البضاعة:

(1) محيو، حسن (1983). محاضرات في قانون الطيران. ط1، بيروت: دار المستشار للطباعة والنشر، ص214.

(2) البهجي، ايناس محمد (محرر). (2013). القانون الجوي الدولي. القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية، ص62.

(3) قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

(4) قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

(5) قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999.

بمقتضى ذلك يلتزم المرسل بتسليم الناقل البضائع (محل الالتزام) لتمكينه من تنفيذ التزامه، علماً بأن عقد النقل لا يتوقف على شرط تسليم البضاعة⁽¹⁾، بل يجب ان تكون بيانات خطاب النقل الجوي صادقة وكاملة عن البضاعة⁽²⁾، واتفق كل من المشرع الأردني والعراقي والمصري على هذا المبدأ فنلاحظ إشارة المشرع الأردني على تسليم الشيء محل النقل في المادة (71/1) من قانون التجارة والتي نصت على انه: "إذا كان المنقول أشياءً، وجب على المرسل أن يعين بوضوح للناقل عنوان الشخص المرسل إليه ومكان التسليم وعدد الطرود ووزنها ومحتوياتها ومهلة التسليم والطريق التي يلزم اتباعها"⁽³⁾، وإشارة المشرع العراقي من خلال نص المادة (59/2) من قانون النقل العراقي بقولها: "على المرسل ان يسلم الناقل في محله الشيء والوثائق الضرورية لتنفيذ النقل الا إذا اتفق على محل آخر"⁽⁴⁾، اما قانون التجارة المصري فقد نص على تسليم الشيء في الفقرة 1 من المادة (223): "على المرسل ان يسلم الناقل الشيء والوثائق اللازمة لتنفيذ النقل ويكون المرسل مسؤولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عدم مطابقتها للحقيقة..." كما نص على محل التسليم في الفقرة 3 من نفس المادة والتي جاء فيها: "يكون تسليم الشيء محل النقل في محل الناقل المعين بعقد النقل ما لم يتفق على غير ذلك"⁽⁵⁾.

فالمرسل ملزم بأن يسلم البضاعة التي بحوزته إلى شركة الشحن الجوي في الوقت المحدد والمتفق عليه كي تتمكن الشركة من انجاز وانهاء الإجراءات اللازمة كافة وفي الوقت المناسب قبل بدأ الرحلة

(1) سامي، فوزي محمد (2002). شرح القانون التجاري- الجزء الاول.- ط1، عمان: دار الثقافة، ص243. والمادة (70) من قانون التجارة الأردني.

(2) رضوان، ابو زيد، مرجع سابق، ص286.

(3) المادة (71/1) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

(4) المادة (59/2) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

(5) المادة (223) من قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999.

واقلاع الطائرة. ولا بد من ان تكون البضاعة محكمة الربط والتغليف⁽¹⁾، كي يتسنى لشركة الشحن نقلها دون اصابتها ضرر أو تلف ودون ان تتلف غيرها من البضائع على متن الطائرة.

وأشار المشرع الأردني إلى البيانات التي تقدم من قبل المرسل إلى الناقل في قانون التجارة في المادة (71) والتي نصت على ان: "إذا كان المنقول اشياء ، وجب على المرسل ان يعين بوضوح للناقل عنوان الشخص المرسل اليه ومكان التسليم وعدد الطرود ووزنها ومحتوياتها ومهلة التسليم والطريق التي يلزم اتباعها، وإذا وجد في الطرود اشياء ثمينة وجب عليه ان يعلم الناقل بوجودها وقيمتها"⁽²⁾، اما المشرع العراقي فقد أشار للبيانات التي يقدمها المرسل للناقل (شركة الشحن الجوي) في المادة (59/1) من قانون النقل العراقي فنصت على ان: (على المرسل ان يقدم للناقل بيانات بنوع الشيء محل النقل وقيمه ووزنه وحجمه وكيفية حزمه وعدد الطرود المثبتة واسم المرسل اليه وعنوانه والمكان المطلوب ارسال الشيء اليه وايه بيانات أخرى يطلبها الناقل لتعيين ذاتية الشيء)⁽³⁾، وعلى الرغم من تشابه نص القانونين حول نوع البيانات التي يقدمها المرسل إلى شركة الشحن الجوي لكن نلاحظ إشارة المشرع الأردني إلى التزام المرسل بأعلام الناقل بوجود الاشياء الثمينة وقيمتها، بينما أشار المشرع العراقي إلى ذاتية الشيء بشكل عام.

(1) رضوان، ابو زيد، مرجع سابق، ص 288.

(2) المادة (71) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

(3) المادة (59/1) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة (1983).

ونشير اخيراً إلى ان تسليم البضاعة لا يعد شرطاً لانعقاد عقد نقل البضائع الجوي⁽¹⁾. فكما رأينا من قبل فإن العقد رضائي، وان الالتزام بالتسليم ضروري لتمكين الناقل من اداء التزامه الاساسي المتمثل في نقل البضاعة⁽²⁾.

(1) العريني، محمد فريد، ودويدار، هاني محمد (1995). قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية. بيروت: دار النهضة العربية، ص 159.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 82.

3- الالتزام بصحة بيانات البضاعة التي تُقدم لشركة الشحن الجوي:

اشارت المادة (11) من قانون نقل الركاب والبضائع الاردني لسنة 1936 الى هذا الالتزام من خلال الاشارة الى وثيقة الشحن الجوي من خلال اعتبار البيانات الواردة في هذه الوثيقة بينة على صحة المعلومات⁽¹⁾ , ونظمت اتفاقية مونتريال لعام 1999 في المواد (1،2،3) التزام مرسل البضاعة عن صحة ما يقدمه من بيانات وقرارات إلى شركة الشحن الجوي، سواء قدمها بنفسه أو بواسطة وكيل من قبله بشأن البضاعة المراد ارسالها، ونظمت أيضاً مسؤوليته بالتعويض عما يصيب (الناقل) شركة الشحن الجوي من ضرر في حالة كون البيانات والقرارات المقدمة غير صحيحة أو تعاني من نقص، وأيضاً مسؤوليته بتعويض الغير الذي يكون مسؤولاً من الناقل.

(1) فقد اشارت المادة في الفقرة (2) من هذه المادة الى: (تعتبر البيانات الواردة في وثيقة الشحن الجوي المتعلقة بوزن البضائع ومقاييسها وحزمها وكذلك البيانات المتعلقة بعدد الطرود مقدمة بينة على هذه المعلومات. أما البيانات المتعلقة بمقدار البضاعة وحجمها وصفتها فلا تكون بينة على الناقل إلا بقدر ما تكون قد دقتت من قبله بحضور المرسل مؤيدة بشرح على وثيقة الشحن الجوي أو كانت البيانات تتعلق بصفة البضاعة الظاهرة).

المبحث الثاني نطاق مسؤولية شركات الشحن الجوي

سبقت الإشارة إلى ان عقد نقل البضائع الجوي يرتب بذمة شركة الشحن (التي اشير اليها سابقاً بأنها ناقل جوي للبضائع) التزاماً بنقل البضائع والمحافظة عليها. ولما كانت المسؤولية المدنية بوجه عام تمثل الجزاء المترتب على إخلال الشخص بالالتزامات المفروضة عليه سواء أكانت هذه الالتزامات عقدية ام التزامات قانونية (1)، فتسأل شركة الشحن وتلزم بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضائع عند توفر أركان المسؤولية. فتتعقد المسؤولية بقوة القانون، كما أنها مسؤولية محدودة، ولا يستفيد الناقل من المسؤولية المحدودة إلا في حالات محددة وبشروط معينة (2).

فيتجلى أساس هذه المسؤولية في جزاء الإخلال بالتزام تعاقدي أو غير تعاقدي بعد توفر أركان المسؤولية المدنية كارتكاب الخطأ ووقوع الضرر والعلاقة السببية بينهما (3)، وهذا بالتحديد ما نظمته وذهبت لمعالجته اتفاقية وارسو بعد ما اخذت بمختلف الاتجاهات القانونية التي اتجهت بعض الدول إلى اتباعها في تشريعاتها الوطنية بخصوص مسؤولية الناقل الجوي للبضائع (شركات الشحن)، وتسليط الضوء على الاساس القانوني الذي تقوم عليه تلك المسؤولية.

وان تعدد الاتفاقيات الخاصة بالنقل الجوي والبروتوكولات التي تحكمه على المستوى الدولي أدى إلى اثاره التنازع فيما بين الدول، وذلك لعدم التطابق بين الدول المصدقة على الاتفاقية الاصلية وتلك المصدقة على البروتوكولات. مما دفع بالمجتمع الدولي إلى توقيع اتفاقية دولية جديدة خاصة بتوحيد

(1) جاسم، فاروق ابراهيم، مرجع سابق، ص215.

(2) حمد الله، حمد الله محمد، مرجع سابق، ص 201.

(3) محمد، بن عمار، و عبد الباسط، بن طيفور (2020). مسؤولية الناقل الجوي "دراسة على ضوء اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، 6، (1)، 110-131.

بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999، سعت إلى تحديث نظام وارسو الخاص بمسؤولية الناقل الجوي الدولي (اولا) وجعلت من خلال مسؤولية الناقل ذو طبيعة مزدوجة (ثانياً) ⁽¹⁾، فأن اتفاقية مونتريال 1999 جاءت معدلة وناسخة ومكملة لاتفاقية وارسو.

وتجدر الإشارة إلى ان القضاء الأردني اخضع احكام مسؤولية الناقل الجوي إلى اتفاقية وارسو 1929، ف جاء في قرار محكمة التمييز الموقرة : "يستفاد من نص المادة 2/79 من قانون التجارة رقم 12 لسنة 1966 وتعديلاته والمادة 122/أ من قانون الطيران المدني رقم 50 لسنة 1985 ، أن اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها هي الواجبة التطبيق على عقد النقل الجوي موضوع الدعوى"⁽²⁾ ، وأشار المشرع العراقي أيضاً إلى تطبيق احكام اتفاقية وارسو بشكل صريح في نص المادة (126) من قانون النقل العراقي والتي جاء فيها: "تطبق على نقل الشخص والشيء والامتعة بطريق الجو، حتى لو كان النقل داخليا، احكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو بتاريخ 12 تشرين الأول 1929 والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين 105 و106 و107 لسنة 1973 أو اية اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون"⁽³⁾.

اما المشرع المصري فقد اخضع احكام النقل الجوي الدولي إلى اتفاقية وارسو وتعديلاتها والاتفاقيات المكملة لها، واخضع النقل الجوي الداخلي الى أحكام قانون التجارة، ونص على ذلك في المادة (123) من قانون الطيران المدني لسنة 1981 والتي جاء فيها: "تسرى على النقل الجوي الدولي أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 اكتوبر 1929 والتي انضمت إليها الدولة والاتفاقيات الاخرى المعدلة والمكملة لها. وتسري على النقل الجوي

(1) عبد الرحيم، مزعاش (2017). مسؤولية الناقل الجوي، (اطروحة دكتوراه غير منشورة)، جامعة الجزائر، ص60.

(2) محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم 2003/3773 (هيئة خماسية) تاريخ 2004/2/18.

(3) قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

الداخلي أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من قانون التجارة الصادر بالقانون رقم 17 لسنة 1999" (1).

أي ان كل من القانونين العراقي والأردني قد اخضعا احكام النقل الجوي الدولي أو الداخلي إلى اتفاقية وارسو وتعديلاتها، بينما القانون المصري فقد اخضع النقل الدولي فقط إلى احكام هذه الاتفاقية والاتفاقيات الاخرى التي انضمت مصر اليها، ووفقاً لمنظور الباحثة فإن كل من المشرع الاردني والعراقي قد فعل حسناً بتحديد احكام النقل الجوي باتفاقية وارسو وتعديلاتها.

وللإحاطة بنطاق مسؤولية شركات الشحن الجوي وشروط تحققها سيقسم هذا المبحث إلى

مطلبين:

المطلب الأول: مسؤولية شركات الشحن الجوي عن تلف أو هلاك البضاعة.

المطلب الثاني: مسؤولية شركات الشحن الجوي عن التأخير بنقل البضاعة.

المطلب الأول

مسؤولية شركات الشحن الجوي عن تلف أو هلاك البضاعة

ان أحد الاتفاقيات التي كانت سبابة في وضع توحيد قواعد النقل الجوي والتي انبثقت منها قواعد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع (شركات الشحن الجوي) هي اتفاقية وارسو لعام 1929. والتي سعت إلى ايجاد نظام دولي يحقق التوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين كما جاءت متأثرة بالأنظمة القانونية الكبرى (2).

(1) قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981.

(2) نعيمة، مكاي (2018). مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد خاص، 239-226.

والنظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو لم يأخذ بالأساس الموضوعي للمسؤولية هذه، كي لا يتقل كاهل الناقل الجوي بمسؤولية ستحقق بالتأكيد بمجرد وقوع الضرر، وفي هذه الحالة لا يجدي نذره بعدم ارتكابه للخطأ أو ان الخطأ كان بفعل الغير أو بالقوة القاهرة، بل انه اراد ترك منافذ يفلت منها الناقل من كل المسؤولية، خصوصاً ان الصناعة الجوية آنذاك كانت في بداية نشأتها محاطة بعدة مخاطر بل لا زالت إلى الان محفوفة بالمخاطر التي لم يتوصل العلم لاحتوائها بالكامل على الرغم من تقدمه. وأن فرض مثل هذا الأساس آنذاك، يشكل عرقلة للملاحة الجوية بدل تطويرها وتحسينها مع ضمان استمراريتها ونموها؛ في المقابل رفض تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ التقصيري الواجب الاثبات، لما فيه من إهدار لمصالح المتضررين إذا ما عجزوا عن إثبات خطأ الناقل الجوي⁽¹⁾.

واشارة المشرع الاردني الى مسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب البضائع كانت واضحة ضمن نص المادة 18 من قانون نقل الركاب والبضائع والتي اشارت الى : (الناقل مسؤول عن أي ضرر يقع على الأمتعة أو البضاعة المضمونة أو فقدها أو لحوق ضرر بها إذا وقع الحادث الذي سبب هذا الضرر أثناء نقلها في الجو)⁽²⁾.

اما اتفاقية وارسو لعام 1929 فقد جمعت احكام بين المسؤولية المتعلقة بنقل الامتعة وتلك المتعلقة بنقل البضائع. فنصت الفقرة (1/18) منها على انه " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة هلاك أو ضياع أو تلف الامتعة المسجلة أو البضائع إذا وقعت الحادثة التي تولد عنها الضرر

(1) فضيل، عائشة (2014). مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع. ط1، (د، ن)، الدار البيضاء (المغرب)، ص138.

(2) قانون نقل الركاب والبضائع الاردني لسنة 1936.

خلال النقل الجوي" (1). وعلى ضوء هذا النص تكون اتفاقية وارسو قد اقتصرت التزاماً بضمان سلامة البضاعة على عاتق الناقل الجوي (2). وهو التزام ببذل عناية يكون فيه خطأ الناقل الجوي مفترضاً، فيتعين عليه إذا ما ثبت الضرر ان يقيم الدليل على انه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (3).

ولقد ورد في الحكم رقم (58) لسنة 2015م الصادر من محكمة التمييز الأردنية بتاريخ 2015/12/13 بأنه: "يعتبر الناقل الجوي المسؤول عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضاعة إذا كانت الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت اثناء النقل الجوي وفقاً لأحكام المادة 18 من اتفاقية وارسو..." (4).

اما اتفاقية مونتريال 1999 فأشارت إلى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع (شركات الشحن الجوي) في المادة (18) حيث نصت على:

- 1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي الحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي.
- 2- غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا اثبت وبقدر ما يثبت أن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها قد نتج عن سبب أو أكثر من الأسباب التالية:

أ- وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.

ب- سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

(1) المادة (1/18) من اتفاقية وارسو لعام 1929.

(2) العريني، محمد فريد، مرجع سابق، ص 112.

(3) العريني، محمد فريد، و دويدار، هاني محمد، مرجع سابق، ص 170.

(4) انظر: الحكم رقم (58) لسنة 2015 م الصادر من محكمة التمييز الأردنية بتاريخ 2015/12/13.

ج- عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح.

د- إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.

وقد أشار المشرع الأردني إلى مسؤولية الناقل في هلاك البضاعة أو تلفها في نص المادة (72/1) من قانون التجارة الأردني والتي جاء فيها: "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الاشياء وعن تعيبها أو نقصانها فيما عدا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة أو عن عيب قديم في المنقول أو عن خطأ المرسل"⁽¹⁾, وأشار ايضاً اليها في نص المادة (18) من قانون نقل الركاب والبضائع لسنة 1936.

أما المشرع المصري فقد نص على مسؤولية الناقل في هلاك البضاعة في الفقرة الأولى من المادة (240) من قانون التجارة والتي نصت على: "يسأل الناقل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً أو جزئياً وعن تلفه وعن التأخير في تسليمه"⁽²⁾, اي ان المشرع المصري قد جمع مسؤولية الناقل في الهلاك والتأخير في نص واحد. وكذلك المشرع العراقي جمع الهلاك والتأخير في نص واحد وفق المادة 46 من قانون النقل العراقي والتي جاء فيها: "يضمن الناقل سلامة الشيء اثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له ان ينفى مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه الا بأثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه"⁽³⁾.

(1) المادة (72/1) من قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

(2) المادة (240/1) من قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999.

(3) المادة (46) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

ويتبين من خلال نصوص كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال انه لا بد من توافر ثلاثة شروط كي تتعدد مسؤولية شركات الشحن الجوي التي هي في الاساس ناقل جوي، اي ان يكون هناك ضرر قد وقع بالفعل وكان هذا الضرر ناتجاً عن حادثة وهذه الحادثة قد وقعت اثناء النقل الجوي، ولا بد من الاحاطة بهذه الشروط بشيء من التفصيل.

شروط انعقاد المسؤولية:

1- الضرر: يشترط لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي ان ينشأ عن الحدث أو الواقعة ضرر يلحق بالبضائع أو الامتعة موضوع النقل، فإذا انتفى الضرر فلا مسؤولية على الناقل الجوي⁽¹⁾، وللضرر الذي يمكن أن يلحق بالبضائع صور ثلاث، هي الهلاك والضياع والتلف، ولا يكفي وقوع الضرر بالامتعة أو بالبضائع لكي تتعدد مسؤولية الناقل، ولكن يلزم أن يكون الضرر ناتجاً عن حادثة أثناء عملية النقل الجوي⁽²⁾، والتلف يقصد به العيب الذي يلحق الأمتعة والبضائع أثناء النقل من أمثلة ذلك الكسر أو التعفن⁽³⁾، اما بالنسبة للهلاك فيكون في العادة ناتج عن كارثة جوية. اما الضياع فهو عدم تمكن الناقل من اعادة الشيء لاختفائه من دون ان يترك أثراً، ولا يشترط التحقق من مآل الشيء وهل هلك ام ما زال موجوداً، كأن يسلم الناقل الامتعة المسجلة إلى غير صاحبها ويختفي المستلم من دون ان يُعثَر له على أثر⁽⁴⁾.

(1) جاسم، فاروق ابراهيم، مرجع سابق، ص 234.

(2) حمد الله، حمد الله محمد، مرجع سابق، ص 202.

(3) الجدار، سعيد (2000). عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد. (د. ط)، الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ص92.

(4) الاسيوطي، ثروت انيس (1966). قانون الطيران المدني. (د. ط)، القاهرة: دار النهضة العربية، ص288.

أي وفقاً لاتفاقية وارسو تكون شركة الشحن الجوي مسؤولة عن المحافظة على البضاعة التي بحوزتها بحيث تكون ضامنة لسلامة البضاعة، بحيث تكون مسؤولة في حالة هلاك البضاعة أو تلفها وسواء كان هذا الهلاك كلياً أو جزئياً، وكذلك في حالة إذا كان الضرر الذي اصاب البضاعة قد أثر على قيمتها أو استعمالها فإن شركة الشحن تكون مسؤولة عن تعويض الاضرار التي نجمت عن هذه الحالة، اما ما حددته اتفاقية مونتريال 1999 بالنسبة لصور الضرر فانه لا يختلف كثيراً عن تلك الصور التي حددتها اتفاقية وارسو، حيث وصفت مونتريال صور الضرر بالضرر والتلف والتعيب، وفق المادة (17/2).

2- الحدث: تطلبت كل من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال في الضرر الذي يصيب البضاعة ان يكون ناشئ عن واقعة أو حدث وبذلك تتحقق مسؤولية الناقل الجوي، واستخدمت اتفاقية وارسو مصطلح الحادثة أو الواقعة *evenement* عند الحديث عن المسؤولية بخصوص نقل البضائع والأمتعة، في حين انها كانت قد استخدمت مصطلح الحادث *accident* فيما يخص المسؤولية عن نقل الركاب.

غير ان الاتفاقيتين المذكورتين لم تعرفا المقصود بالحدث أو الواقعة، ولذا ذهب الفقه إلى تفسيرها بأنها تشمل جميع الأسباب الممكنة للضرر سواء اكانت متعلقة بالنقل أو غير متعلقة بها⁽¹⁾، وعلى هذا عُد مصطلح الحدث أكثر شمولاً كمعنى من مصطلح الحادث. فيكفي لتحقق مسؤولية الناقل ان تدبل الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى محمولة في الطائرة نفسها، أو تلف الاقمشة بسبب انسكاب زيوت أو مواد دسمة عليها، أو ينفق الحيوان نتيجة عدوى تسربت اليه من حيوان

(1) الفضلي، هشام (2005). مسؤولية الناقل الجوي. ط1، الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص24.

آخر⁽¹⁾، أو انهيار جزء من مباني المطار مما أدى إلى تلف البضاعة جراء ذلك⁽²⁾، وكل ذلك دون وقوع حادثة جوية، وقد تبنت محكمة التمييز الأردنية هذا الاتجاه وقضت بأنه "وحيث توصلت محكمة الموضوع أن الشركة المميزة كناقل (لشحنة تحاميل الريفانين) قامت بتخزين البضاعة في مستودعاتها في مطار (هوارى بومدين) بتاريخ وصول الشحنة في 2001/6/18 وفي ظرف درجة حرارة 40 درجة مئوية مما أدى إلى تلف الشحنة، وخلافاً لما ورد بوثيقة الشحن لوجوب حفظ البضاعة في مكان مبرد، وتوصلت إلى ان تلف الشحنة كان أثناء حراسة الناقل وفقاً لنص المادة 18 من اتفاقية وارسو، فيكون قرارها واقعا في محله⁽³⁾ .

3- وقوع الحدث اثناء فترة النقل الجوي

قضت الفقرة 1 من المادة (18) من قانون نقل الركاب والبضائع الاردني على انه: (الناقل مسؤول عن أي ضرر يقع على الأمتعة أو البضاعة المضمونة أو فقدها أو لحوق ضرر بها إذا وقع الحادث الذي سبب هذا الضرر أثناء نقلها في الجو)⁽⁴⁾، ووفقاً لما قضت به المادة 18 من اتفاقية وارسو في الفقرة (1و2) فإن الناقل الجوي للبضائع (شركة الشحن) يكون مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالبضاعة والذي نجم عن حادثة وقعت خلال فترة النقل الجوي، ووفقاً لهذه الاتفاقية يقصد بعبارة خلال النقل الجوي. اي ان النقل الجوي يشمل المدة التي تكون فيها البضائع في حراسة الناقل سواء

(1) الاسيوطي، ثروت انيس، مرجع سابق، ص288-289.

(2) الفقي، عاطف محمد (2007). تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999. ط1، الاسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص124.

(3) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2006/1816)، هيئة خماسية، تاريخ 2007/3/7، منشورات مركز عدالة.

(4) قانون نقل الركاب والبضائع الاردني لسنة 1936.

كان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار (أي حالة الهبوط الاضطراري) (1).

ويُفهم من ذلك ان فترة النقل الجوي وفقاً للاتفاقية هذه هي الفترة التي تكون خلالها البضاعة في حوزة شركة الشحن الجوي وحراستها والتي تبدأ عند استلام شركة الشحن البضاعة من المرسل إلى حين تسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول، وقد حددت اتفاقية مونتريال 1999 هذه المدة في المادتين (17/2) و (18/3) وميزت بين البضائع والامتعة.

فيسأل الناقل، عن الضرر بالبضاعة التي في حراسته بقصد نقلها حتى ولو وقع الضرر في مخازن الناقل في مكان بعيد عن المطار، أو أن يقع الضرر والبضاعة في مخازنه بمطار القيام قبل شحنها على الطائرة (2)، حيث إذا تم إنزال البضاعة من الطائرة وتم وضعها في مخازن تابعة للناقل أو لأشخاص آخرين، فإن ذلك لا يعد تسليمها لها، ويبقى الناقل معداً حارساً لها وبالتالي مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بها (3).

ولا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن القاء البضائع المشحونة اثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة ان يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر (4).

وترى الباحثة من كل ما تقدم بأن اتفاقية وارسو أرادت إطلاق مسؤولية الناقل الجوي (شركة الشحن الجوي) عن ضياع البضاعة أو هلاكها، وتطلبت وجود السبب الذي يوجب التعويض هو

(1) البهجي، ايناس محمد، مرجع سابق، ص 65.

(2) حمد الله، حمد الله محمد، مرجع سابق، ص 204.

(3) البهجي، ايناس محمد، مرجع سابق، ص 65.

(4) الفقرة ج من المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007.

عبارة عن واقعة أو حدث، اي ان يكون السبب الذي أدى إلى الاضرار بالبضاعة عائد لشركة الشحن الجوي أو أحد تابعيها خلال وجود البضاعة أو الشحنة في حوزتها.

المطلب الثاني

مسؤولية شركات الشحن الجوي عن التأخير في نقل البضائع

ان عنصر كسب الوقت في النقل الجوي من اهم العناصر التي ينفرد بها، فالناقل الجوي يقع على عاتقه التزام بالنقل وفقاً للموعد المحدد، أي ان شركة الشحن الجوي تلتزم بتوصيل البضاعة إلى المرسل اليه في الميعاد المحدد، وتقوم مسؤوليتها إذا اخلت بتنفيذ هذا الالتزام على النحو الذي يلحق الضرر بشاحن أو مرسل البضاعة، وهذا الالتزام وفقاً للقانون الأردني والقانون العراقي والمصري هو التزاماً بتحقيق نتيجة فبمجرد عدم تحقق النتيجة التي تتمثل في توصيل

البضاعة إلى نقطة الوصول في الموعد الذي تم الاتفاق عليه فإن مسؤولية شركة الشحن الجوي تتعقد، الا في حالة اقامة الدليل على ان ذلك يعود إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادتها فيه.

وأشارت اتفاقية وارسو 1929 إلى التأخير في المادة 19 حيث نصت على ان " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، وكذلك نص المادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999 والتي جاء فيها " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الامتعة أو البضائع بطريق الجو، غير ان الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا ثبت انه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو انه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

واشار المشرع الاردني الى التأخير في نقل البضاعة من خلال نص المادة 19 من قانون نقل الركاب والبضائع الاردني والتي جاء فيها: (الناقل مسؤول عن أي ضرر ينشأ عن التأخير الذي يحصل في نقل الركاب أو البضاعة أو الأمتعة بالجو)⁽¹⁾.

اما موقف المشرع العراقي من التأخير في نقل البضاعة فقد كان واضحاً في نص المادة (38/1) من قانون النقل العراقي والتي جاء فيها: "يعتبر تأخيراً في تسليم الشيء إذا لم يتم في الموعد المحدد، وعند عدم تحديد موعد فمن تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل التي يقوم بها الناقل الحريص في الظروف ذاتها"⁽²⁾.

ويتضح بحسب ما تقدم، لكي تتعقد مسؤولية شركات الشحن الجوي عن التأخير في نقل البضائع توافر ثلاثة شروط:

أولاً: أن يكون هناك تأخير (أي وقوع التأخير في النقل)⁽³⁾.

ينبغي لمساءلة شركة الشحن الجوي عن التأخير في نقل البضائع ان يكون التأخير قد تحقق بالفعل. ولكن ما هو المعيار المعتمد في تحديد فكرة التأخير؟ ينبغي التمييز بين حالتين هما حالة الاتفاق على ميعاد لتنفيذ النقل، ففي هذه الحالة يعد التأخير متحققاً بمجرد تقويت هذا الميعاد، اي عدم تنفيذ النقل في ميعاده المحدد⁽⁴⁾، وحالة عدم الاتفاق على ميعاد لتنفيذ النقل فيعد تأخيراً إذا لم ينفذ الناقل النقل في ميعاد معقول، اي الميعاد المتوقع للرحلة نفسها في مثل الظروف الجوية

(1) قانون نقل الركاب والبضائع الاردني لسنة 1936.

(2) المادة (38/1) من قانون النقل العراقي (80) لسنة 1983.

(3) البهجي، ايناس، مرجع سابق، ص66.

(4) جاسم، فاروق ابراهيم، مرجع سابق، ص237.

المحيطة⁽¹⁾، ولكن جرت العادة لدى الناقلين الجويين بأن لا يلتزموا بمواعيد نقل محددة بدقة، وسبب ذلك أن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل أو تابعوه من السيطرة عليها، فهي تعتمد بشكل خاص على الظروف الجوية وعلى الامكانيات المادية للطائرة لجهة سعتها ومقدار حمولتها⁽²⁾.

وبناء على ما تقدم فإن (الاتحاد الدولي للنقل الجوي-IATA) اكد في المادة (6) على ان مواعيد الوصول والرحيل التي حددها الناقل الجوي سواء في عقد النقل أو اي وثيقة أخرى، فأنها لا تعد أحد اجزاء عقد النقل الجوي، بل انها مؤشر تقريبي للوقت الذي من الممكن استغراقه في عملية النقل، ويستلزم الإشارة إلى ان الناقل الجوي هو ليس حراً في تنفيذ الالتزام المتعلق بالنقل متى ما أراد، وانما يمكن الاستفادة من ذلك بتنفيذ النقل واثامه في ميعاد معقول، اي ان مسؤولية شركات الشحن الجوي عن التأخير في نقل البضائع لا تتعد الا في حالة حصول تجاوز غير اعتيادي للموعد المتفق عليه.

ثانياً: حدوث التأخير في مدة زمنية معينة⁽³⁾.

يعتبر التأخير بشكل عام سبباً لانعقاد المسؤولية لكن طبقاً للمادة (19) من اتفاقية وارسو ينبغي ان يكون التأخير قد وقع في مدة زمنية معينة كي تتم مسائلة الناقل الجوي، ولكن هذه المدة كيف يتم تعيينها؟ فذهبت بعض آراء الفقه إلى ان التأخير المقصود في اتفاقية وارسو والذي يسأل عنه الناقل الجوي هو التأخير الذي يكون حدوثه اثناء تواجد الطائرة في الجو. أي المدة ما بين اقلاع الطائرة

(1) ينظر: الاسيوطي، ثروت انيس، مرجع سابق، ص313.

(2) البهجي، ايناس، مرجع سابق، ص 67.

(3) جاسم، فاروق ابراهيم، مرجع سابق، ص238.

من مطار القيام حتى هبوطها في مطار الوصول، ومن ثم فإن التأخير الذي يحصل قبل أو بعد عملية النقل لا يسأل عنه الناقل⁽¹⁾.

وقد عاب البعض من الفقه على هذا التفسير بأنه لا يتفق صراحة مع نص المادة (19) من اتفاقية وارسو التي تتحدث عن التأخير في النقل وليس في الطيران⁽²⁾، بالمقابل فقد ذهبت بعض آراء الفقه إلى ان مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير يتم انعقادها ليس فقط بالنسبة للتأخير الذي يقع في نفس مدة النقل، بل انها تتعدد عن كل تأخير يكون حدوثه في مجموع عملية النقل.

فضلا عن ان معظم حالات التأخير يتحقق وجودها قبل اقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول⁽³⁾.

ثالثاً: ان يؤدي التأخير إلى ضرر

يشترط لتحقق مسؤولية شركة الشحن الجوي عن التأخير في نقل البضاعة حدوث ضرر يصيب مرسلها. اي ليس مجرد حصول هذا التأخير، بل يجب ان يكون للتأخير هذا أثر، إلا ان اتفاقية وارسو وبعدها اتفاقية مونتريال، لم تحدد طبيعة الضرر الذي يستوجب التعويض عنه، ومن ثم ينبغي الرجوع إلى القانون الوطني لمحكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص⁽⁴⁾، وتصنيف الضرر هذا إلى مادي أو معنوي كذلك يخضع إلى سلطة قاضي الموضوع، هذا من ناحية. من ناحية ثانية فان الحد الاقصى المنصوص عليه في هذه الاتفاقيات مقرر فقط للضرر المادي، وليس هناك ما يمنع

(1) الفقي، عاطف، مرجع سابق، ص 134.

(2) الاسيوطي، ثروت انيس، مرجع سابق، ص 311.

(3) الفقي، عاطف، مرجع سابق، ص 135.

(4) ربيضي، عيسى غسان (2008). مسؤولية الناقل الجوي الدولي عند الضرر الواقع على الاشخاص وامتعنهم. عمان: دار الثقافة، ص 115.

القاضي الوطني من الرجوع إلى قانونه الخاص لدفع تعويضات تفوق هذه الحدود عن الاضرار المعنوية، ان ثبت وقوعها، وتمت المطالبة بها، وكان قانونه الوطني يعرض عن مثل هذه الاضرار⁽¹⁾.

واخيراً ترى الباحثة بان الضرر الناشئ عن التأخير يتمثل اما بحرمان الشخص الحصول على كسب أو حرمانه من فرصة قد تعود عليه بنفع مادي أو معنوي، وكما تم ذكره بأن هناك شركات شحن محلية تتعاقد مع الناقل الجوي وتقوم مسؤوليتها بقيام مسؤوليته، ولها الحق في الرجوع على الناقل اذا ضمننت تعويض المرسل او المرسل اليه نتيجة خطأ الناقل.

(1) دويدن، محمود موسى (2019). "مسؤولية الناقل عن سلامة البضائع في القانون الجوي الدولي: مقارنة مع القانون القطري"، مجلة القانون والاعمال، (44)، ص14.

الفصل الثالث

ماهية جائحة كورونا وتأثيرها على مسؤولية شركات
الشحن الجوي

الفصل الثالث

ماهية جائحة كورونا وتأثيرها على مسؤولية شركات الشحن الجوي

في اواخر عام 2019 وتحديداً شهر ديسمبر وفي مدينة ووهان الواقعة وسط دولة الصين تم الإعلان عن أولى إصابات وباء فيروس كورونا المستجد كوفيد-19، وارتفع لاحقاً عدد الاصابات بالوباء وانتشر عبر الدول، فتم تصنيفه وبحسب توجيه منظمة الصحة العالمية كوباء عالمي، ولا ريب ان ذلك يستدعي تدخل حكومات الدول باتخاذ التدابير اللازمة للحد من انتشار هذا الفيروس، حيث اوصت الدول باتخاذ بعض الإجراءات التي تمثلت في الحد من السفر والانتقال الدولي وغلق الحدود و السعي لتطبيق التباعد الاجتماعي، فأدى ذلك إلى ادخال العالم بحالة استنفار، ومما لاشك فيه أن هذا الوباء اثر وبشكل مباشر على مجالات الحياة كافة، فتلك الجائحة التي باغتت البشرية بكل اطيافها ولم يكن هناك استعداداً لصدّها والتقليل من خطورتها على مختلف المجالات وخصوصاً المجال الصحي، ومن هذا المنطلق وفي ظل اعلان حالة الطوارئ وفرض التدابير الصحية المتمثلة بالحجر الصحي فقد ترتبت جُملة من الآثار على مختلف المراكز القانونية. وقد توسع الاهتمام العالمي بفيروس كورونا المستجد يوماً بعد آخر وبات النقاش من الناحية القانونية سواء محلياً أو دولياً حول تأثيره السلبي المباشر على تنفيذ الالتزامات التعاقدية الوطنية والدولية⁽¹⁾.

فالأوبئة الصحية واقعة مادية صرفة، تكون لها آثار سلبية واضحة يمكن رصد ملامحها على العلاقات القانونية بوجه عام والعلاقات التعاقدية على وجه الخصوص، حيث تتصدع هذه

(1) بريق، رحمة، ودلاج، محمد لخضر (2020). تأثير جائحة كورونا على تنفيذ الالتزامات التعاقدية وعلى التجارة الإلكترونية، مجلة الحقوق والعلوم الانسانية، (دون مجلد)، (3)، 68-77.

الروابط نتيجة ركود أو شلل يصيب بعض القطاعات الاستثمارية، ما يجعل من المستحيل (أو على الأقل من الصعب) تنفيذ بعض الالتزامات أو يؤخر تنفيذها (1).

وأن للعقد في حدود موضوعه قوة نفاذ مساوية لقوة القانون، وهذا ما يعرف في فقه القانون بقاعدة العقد شريعة المتعاقدين، ويراد بهذه القاعدة ان المتعاقدين أن ما اتفق عليه طرفا العقد بإرادتهما ملزم لهما ويترتب على ذلك بأنه ليس لأي من طرفي العقد الرجوع عن العقد أو تعديله أو إلغائه أو وقف سريانه إلا باتفاق الطرفين أو بنص القانون (2).

وعلى ضوء هذا التأثير كان لا بد من طرح المستجدات في الساحة القانونية فيما يخص هذا الموضوع، بغية الوقوف على الوضع القانوني لهذه الجائحة، فقسمت الباحثة هذا الفصل إلى مبحثين، تناولت في المبحث الأول جائحة كورونا واثرها على قطاع النقل الجوي، وخصصت المبحث الثاني لبيان لمدى اعتبار جائحة كورونا سبباً يعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية.

(1) عليان، رياض (محرر). (2020). الكورونا بين القوة القاهرة والظروف الطارئة ومدى تأثيرها على عقود العمل الفردية. عمان: معهد القضاء الاعلى، ص6.

(2) انظر: البكري، عبد الباقي، والبشير، زهير طه (بدون سنة طبع). المدخل لدراسة القانون. (د. ط)، بغداد: بيت الحكمة، ص 252.

المبحث الأول

جائحة كورونا واثرها على قطاع النقل الجوي

ان الجائحة "هي وباء ينتشر بين البشر في مساحة كبيرة مثل قارة مثلاً، أو قد تتسع لتضم كافة أرجاء العالم، وقد ظهر عبر التاريخ العديد من الجوائح مثل الجدري والسل، ويعتبر الطاعون الأسود أكثر الجوائح تدميراً، إذ قتل ما يزيد عن 20 مليون شخصاً سنة 1350، ومن الجوائح الحديثة فيروس نقص المناعة المكتسبة والأنفلونزا الإسبانية وجائحة أنفلونزا الخنازير 2009، وفيروس الأنفلونزا أ H1N1 وفيروس كورونا (COVID-19)"⁽¹⁾.

وتعد أزمة جائحة فيروس كورونا المستجد أزمة القرن الحادي والعشرين الكبرى بلا منازع حتى الآن، ملقبة بظلالها بقوة على البشرية جمعاء⁽²⁾، فوضعت هذه الجائحة العالم برمته يواجه احد اصعب التحديات في تاريخنا المعاصر، فأصاب هذا الفيروس المستجد ملايين الناس وأدى إلى وفاة الآلاف، ووفقاً لذلك فإنه من الخطأ وصفه بأنه أزمة صحية فقط، لكونه أزمة القت بظلالها على الانسانية بشكل واسع النطاق ووضعت رفاهية المجتمع واقتصاده على مشارف الانهيار، فهذه الجائحة التي انتشرت سريعاً وعلى نطاق عالمي، وعاشت خراباً ودماراً في الاقتصاد العالمي، فعزلت دولاً بكاملها ووضعت تحت أشد أنواع التدابير الاحترازية وهو العزل الصحي، ودولاً أخرى حُظر فيها التجول، فكان تأثير هذه الجائحة من أكبر التأثيرات على اقتصاديات العالم اجمع. لذلك تتوقع منظمة العمل الدولية فقدان أكثر من 25 مليون شخص في العالم لوظائفهم، إضافة لاحتمالية تعثر كثير

(1) ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/22، متاح على موقع:

(<https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AC%D8%A7%D8%A6%D8%AD%D8%A9>)

(2) المجلس الاقتصادي والاجتماعي (2020). أثر جائحة كورونا في مجالات الصحة والعنف الاسري والاقتصاد في الأردن بحسب النوع الاجتماعي، هيئة الامم المتحدة للمرأة، الأردن.

من الشركات في ظل الإغلاقات، وهذا ما سينعكس بصورة سلبية على الاقتصاد العالمي الذي أصبح مرتبطاً ببعضه إلى حد كبير (1).

ويلعب قطاع النقل الجوي دوراً هاماً في دعم اقتصاديات العالم باعتباره أهم القطاعات الخدمية الحيوية (2)، فيمكن عده عصب الحياة المعاصرة، فيعد قطاع الطيران مصدراً لعدد كبير من فرص العمل في الأنشطة الاقتصادية كقطاع الصناعة. فصناعة الطيران تدعم الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة حوالي 3.6% بما يمثل قيمة 2.7 تريليون دولار، بما يخلق وظائف لأكثر من 65.5 مليون موظف حول العالم، كما أفاد اتحاد النقل الجوي الدولي من أن صناعة الطيران تنمو بمعدل 5% سنوياً، وتشير التقديرات إلى أنها ستساهم بما يعادل 5.7 تريليون دولار في الناتج المحلي الإجمالي العالمي بحلول عام 2036 (3).

وقطاع النقل الجوي مرّ بأزمات عديدة بسبب ما تعرض له الاقتصاد العالمي من ضربات هزته، ولكن جائحة كورونا كانت من أعنف الضربات التي تعرض لها هذا القطاع، فوضعت هذه الازمة شركات الطيران على مشارف الإفلاس.

فتشمل الأنشطة الاقتصادية التي تعزى بصورة مباشرة إلى قطاع الطيران تلك المرتبطة بشركات الطيران والمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وغير ذلك من الأطراف الأخرى العاملة في

(1) نافذ نزال، الاقتصاد العالمي ومآلات الأزمة الراهنة، مقال منشور على موقع الجزيرة، تمت زيارته بتاريخ 11/19/2021، متاح على موقع: <https://www.aljazeera.net/blogs/2020/4/28/%D>

(2) فطيمة، مشتر، وخثير، شين، وعبد الغنى، ضيف (2021). «تأثير جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على قطاع النقل الجوي»، مجلة اقتصاد المال والاعمال، 5، (1)، 241-262.

(3) لاكسي، فوزية (2021). «اثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) الجوي على النقل في الدول العربية»، مجلة دفاتر بوادكس، 1، (1)، 379-400.

المجال⁽¹⁾ ، فهؤلاء الأشخاص يقتصر مجال عملهم في نقل الركاب وتسجيل وصولهم وشحن البضائع وتنظيم مناولة الامتعة وغيرها من الخدمات داخل المطار، وقطاع النقل الجوي باعتباره الوسيلة الأكثر سرعة للتنقل حول دول العالم فكان من أكثر القطاعات التي تضررت بسبب إجراءات الحجر الصحي وحظر التجوال والسفر بين الدول، مما أدى إلى لجوء شركات الطيران إلى تعليق الرحلات الجوية دولياً من أجل الحد من انتشار الوباء، فهذه الجائحة الحقت الضرر بالعديد من القطاعات الاقتصادية والانتاجية والاجتماعية فكبدتها خسائر كبرى.

واختلفت تأثيرات فيروس كورونا عن تأثيرات ما سبقتها من أوبئة، (مثل متلازمة الالتهاب التنفسي الحاد- سارس- ومتلازمة الشرق الاوسط التنفسية وفيروس انفلونزا الخنازير)، فحالات نقشي هذه الأوبئة السابقة وفقاً لاتحاد النقل الجوي بلغت ذروتها بعد حوالي ثلاثة أشهر، وعادت الرحلات بعد ذلك إلى ما كانت عليه من مستوى قبل انتشار المرض وخلال 6 إلى 7 أشهر، لكن هذه المرة فإن الانتعاش وعودة الرحلات لا يأتي بنفس هذه المدة اي بعد 6 أشهر بعد انتهاء الأزمة، لان جائحة كورونا خلفت انعكاسات سلبية في قطاع الطيران على مستوى الطلب، وهذا الانعكاس سيؤدي إلى حجم كبير من الخسائر، بسبب القيود التي تم فرضها على السفر.

حيث ان الإجراءات الاحترازية التي اتخذتها الدول لاحتواء الفيروس والحد من انتشاره والتي كان أبرزها منع السفر وفرض التباعد والتي أدت فيما بعد إلى انعدام الرغبة في السفر حتى بعد قرار الحكومات السماح بالسفر إلى حد ما، فجائحة كورونا وضعت امام شركات الطيران تحديات ليس لها سابقة على مستوى العالم، وكما ذكر سابقاً. فرضت الحكومات في جميع أنحاء العالم عمليات

(1) منظمة الطيران المدني الدولي (2020). إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير مرض فيروس كورونا على قطاع الطيران، النسخة 2، (د. م).

اغلاق بشكل كامل أو جزئي فأغلقت وفرضت قيودا صارمة على السفر وأصدرت رسالة إخطار بشأن السفر لمكافحة الأسفار غير الضرورية⁽¹⁾، فأدى ذلك إلى عدم استطاعة هذه الشركات على نقل الافراد المسافرين ونقل البضائع بحريّة تامة بين البلدان والقارات، وحصيلة ذلك، حدوث انخفاض حاد وكبير في واردات النقل مما نتج عن ذلك مجموعة من التحديات الواسعة على المدى القريب أو البعيد، ابتداءً من الاستغناء عن الموظفين وتخفيض الرواتب، واضطرار عدد كبير من الشركات المعروفة إلى الاغلاق بسبب عدم استطاعتها في المحافظة على السيولة المالية الكافية واللازمة لاستمرار خلال فترة الانقطاع في التشغيل الغير معلومة المدى.

وتأثر النقل الجوي في الدول العربية بالجائحة كما هو الحال في دول العالم الأخرى، فعلى صعيد شركات الطيران في الشرق الأوسط سجلت انخفاضا بلغت نسبته حوالي 45.9 % في عدد الركاب الدوليين في مارس 2020 مقارنة بالشهر المقابل من العام 2019⁽²⁾.

وفي الأردن، اتخذت الحكومة الأردنية إجراءات متنوعة ارتبطت بقطاع النقل منذ منتصف شهر آذار 2020 وحتى انتهاء مدة تقييم هذه المراجعة (نهاية عام 2020) بناءً على تطورات الوضع الوبائي في المملكة⁽³⁾، وفي العراق اصدر مجلس الوزراء العراقي عدة قرارات تعلقت بالسفر من وإلى العراق لمواجهة الفيروس تمثلت في، منع السفر إلى المملكة المتحدة وجنوب افريقيا وأستراليا والدانمارك وهولندا وبلجيكا وايران واليابان ومنع دخول الوافدين من هذه الدول إلى العراق باستثناء

(1) منظمة الطيران المدني الدولي، مرجع سابق.

(2) لاكسي، فوزية، مرجع سابق، 380.

(3) المجلس الاقتصادي والاجتماعي الأردني (2020). تقرير حالة البلاد لعام 2020: النقل، الأردن.

العراقيين الذين سيتم إخضاعهم للحجر الصحي الإجباري لمدة اربعة عشر يوماً في أماكن تخصص لهذا الغرض (1).

فبالنسبة لنقل الركاب جواً، فقد تراوحت الإجراءات بين توقيف الرحلات الجوية بصورة كاملة وذلك ابتداءً من شهر آذار عام 2020 وبين السماح لبعض الرحلات الخاصة بإعادة التوطين لمختلف الجنسيات، ومن هذه الرحلات اعادة الأردنيين الذين بقوا في الخارج وتقطعت بهم السبل، فبدأت الخطوط الجوية الملكية الأردنية بتسيير اولى هذه الرحلات في 5 أيار لعام 2020.

وعند انخفاض نسبة الطلب في جميع ارجاء العالم على الرحلات الجوية، حيث ان إحدى مجموعات صناعة الطيران صرحت بأن انتشار جائحة كورونا قد يمحو من المبيعات ما يصل تقريباً إلى 113 مليار دولار، فتحوّلت بذلك طائرات نقل الركاب إلى طائرات شحن بضائع. في خطوة تهدف إلى تقليص الخسائر الهائلة التي لحقت بشركات الطيران جراء تفشي كورونا في مختلف مناطق العالم وتوجه الحكومات نحو تعليق الرحلات الجوية وامتناع الشعوب عن السفر (2).

وخطوة تحويل طائرات الركاب إلى طائرات شحن بضائع ليس الهدف منها فقط تقليل خسائر شركات الطيران، بل ان انخفاض اعداد المسافرين الكبير جواً أثر على عملية الشحن الجوي، الذي له أهمية بالغة في مواجهة الفيروس عن طريق نقل الامدادات والاجهزة الطبية.

(1) كوفيد-19: مجلس الوزراء يحظر السفر من وإلى عدة دول، ويقرر غلق المطاعم ومراكز التسوق لمدة أسبوعين، تمت الزيارة بتاريخ 2021/10/18. متاح على موقع: <https://gds.gov.iq/ar/covid-19-cabinet-bans-travel-to-and-from-several-countries-orders-closure-of-restaurants-malls-for-two-weeks>.

(2) "كورونا" يحول طائرات الركاب إلى "الشحن" مع تنامي الطلب على البضائع، تمت الزيارة بتاريخ 2021/10/15، متاح على موقع: <https://www.independentarabia.com/node/105596>.

فقد قال ألكساندر دو جونياك المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي: "يعتبر الشحن الجوي شريكاً رئيساً لمواجهة انتشار فيروس كورونا المستجد COVID-19، وعلى الرغم من ذلك فإننا نشهد بعض الامثلة عن فرض بعض المطارات إجراءات مرهقة وبيروقراطية لإصدار تصاريح إدخال وإخراج البضائع، لا سيما شحنات المواد والأجهزة الطبية، وأن هذا التأخير قد يهدد حياة الكثيرين بالخطر، وعلى الحكومات اتخاذ التدابير اللازمة لضمان استمرار سلاسل التمديد العالمي". (1).

وعلى هذا الأساس عملت كل من شركة "يوناييتد"، و "دلتا"، و "امريكان"، على استخدام الطائرات الخاصة بنقل الركاب بغية تعويض النقص الحاصل في ساعات الشحن الجوي المنخفضة على المستوى العالمي والمحلي. فعلى صعيد العالم شهد النقل الجوي للبضائع مشكلة انخفاض في السعة المتاحة حيث أن حوالي نصف عمليات الشحن الجوي للبضائع تتم عادة باستعمال بطون طائرات الرحلات المنتظمة لنقل الركاب ولا سيما الرحلات التي تتم باستخدام الطائرة المتسعة البدن (aircraft Widebody) (2).

وما حصل من تأثيرات على قطاع النقل الجوي وصناعة الطيران وتوقف نقل الركاب نتيجة تفشي الفيروس كان له أثر مباشر على قطاع السياحة الذي هو الآخر يمثل أحد القطاعات المهمة التي تولد الناتج المحلي الاجمالي وتوفر العملة الأجنبية، وتخلق فرص عمل فهذا ما يجعل قطاع السياحة واحداً من اهم العوامل التي تحقق التنمية المستدامة وبالتحديد في عدة دول نامية.

(1) الاتحاد الدولي للنقل الجوي (2020). الشحن الجوي يواجه تحديات كبيرة في ظل انتشار فيروس كورونا وعلى الحكومات اتخاذ التدابير اللازمة، جنيف.

(2) المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) (2020). أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية، (د.م)، ص 9 .

و ترى الباحثة بأن الإجراءات الاحترازية المتخذة بمواجهة هذا الفيروس وان كانت في الاصل تصرف ايجابي من حكومات الدول للمحافظة على ارواح المواطنين، الا انه لا يمكن اغفال ما أدت اليه من نتائج سلبية على مختلف القطاعات وأبرزها قطاع الطيران والذي مر بالعديد من التحديات منذ لحظة تفشي الوباء والى الان لا زال هذا القطاع يعاني.

فقد أصدر الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" البيانات المتعلقة بالأسواق العالمية للشحن الجوي، والتي أظهرت انخفاض مستويات الطلب (المقاسة بطن الشحن لكل كيلومتر) بنسبة 3.3% خلال شهر يناير 2020 قياساً بالفترة ذاتها من العام السابق (1)، أي ان الشحن الجوي شهد انخفاضاً كبيراً في معدلات الطلب، مع بداية تفشي جائحة كورونا، واتخاذ الدول إجراءات احترازية للحد من انتشار الفيروس، تمثلت في القيود التي وضعتها على حركة السفر فيما بين البلدان، حيث ان هذه القيود والإجراءات لم يكن تأثيرها على حركة نقل الركاب فقط، بل كان لتأثيرها امتداد على الشحن الجوي للبضائع حول العالم.

وأكد تقرير الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" أن الآثار السلبية لأزمة فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) بدأت خلال شهر فبراير على طلب الشحن الجوي، حيث انخفضت بشكل كبير عمليات التصنيع في الصين، واحدة من أكبر أسواق الشحن الجوي في العالم، بسبب قرارات إغلاق المعامل على نطاق واسع وفرض قيود السفر (2).

(1) IATA (2020). معدلات الطلب على خدمات الشحن الجوي تشهد انخفاضاً بمقدار 3.3% خلال شهر يناير 2020، خبر صحفي رقم 10.

(2) رغم انخفاضه عالمياً بسبب "كورونا" الشحن الجوي يسجل نمواً بأفريقيا والشرق الأوسط، تمت زيارته بتاريخ 20/11/2021، متاح على موقع:

https://www.masrawy.com/news/news_egypt/details/2020/4/4/1757580

كما انخفضت طلبات التصدير العالمية إلى أدنى مستويات لها في التاريخ، حيث أشار المؤشر العالمي لإدارة المشتريات «PMI» إلى شبه انعدام الطلب من المناطق المتأثرة في الدول التجارية الرئيسية⁽¹⁾، وهو ما انعكس على حركة الشحن الجوي للبضائع على المستوى العالمي⁽²⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أن استمرار تفشي COVID - 19 أدى إلى الضغط على سلاسل التوريد العالمية حيث تسببت القيود المفروضة على الحدود، وإغلاق الشركات، وانقطاع شبكات النقل، في عدم الالتزام بالمواعيد المحددة للتوريد، وقد سجل شهر مارس أعلى مستوى للتأخير في سلاسل التوريد العالمية منذ عام 2004، بسبب اغلاق المصانع الممتد⁽³⁾، وهذا الانخفاض في التصنيع وطلبات التصدير أدى بدوره إلى انخفاض ارباح شركات الشحن الجوي.

ففي زيارة ميدانية لأحد أفرع شركة (DHL) الدولية للشحن الجوي في بغداد، أشار مدير مبيعات الشركة إلى ان ارباح (DHL) تراجعت، بسبب اغلاق المصانع وحظر التجوال عند تفشي الوباء وقيام حكومات الدول بحظر التجول على المواطنين⁽⁴⁾.

وتراجعت إيرادات "أرامكس" خلال الربع الأول من عام 2020 بنسبة 3% لتصل إلى 19,1 مليار درهم، مقارنة مع 23,1 مليار درهم في الفترة نفسها من عام 2019، وانخفض صافي الأرباح

(1) كورونا يهبط بالطلب على الشحن الجوي، تمت زيارته بتاريخ 2021/11/21، متاح على موقع: <https://www.raya.com/2020/04/05>

(2) لاكسي، فوزية، مرجع سابق، ص 379-400.

(3) عبد المنعم، هبة، واسماعيل، محمد (2020). «تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية»، صندوق النقد العربي، (3)، ص4.

(4) تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/12.

خلال الربع الأول بنسبة 38% إلى 4,67 مليون درهم، مقارنة مع 108 ملايين درهم، خلال الربع الأول من عام 2019⁽¹⁾.

وقال ألكساندر دو جونيك، المدير العام والرئيس التنفيذي للاتحاد الدولي للنقل الجوي: "شهد شهر فبراير ازدياداً ملحوظاً في انتشار فيروس كورونا، والذي أثر على معدلات الشحن الجوي، حيث انخفض الطلب المعدل موسمياً على الشحن الجوي بنسبة 9.1%، وكانت شركات النقل في منطقة آسيا والمحيط الهادئ هي الأكثر تضرراً بانخفاض معدل موسمياً بنسبة 15.5%، كما أدى تعطيل سلاسل التوريد العالمية إلى انخفاض الطلب، لكن الاضطراب الكبير في حركة الركاب أدى إلى تخفيضات حادة في سعة الشحن، ويواجه القطاع تحدياً في تلبية الطلب المتبقي مع القدرة الاستيعابية المحدودة"⁽²⁾.

وان تراجع الارباح لم يكن فقط بالنسبة لشركات الشحن الجوي المتخصصة (التي تمتلك اسطول طائرات خاص بها)، بل ان النصيب الاكبر من الخسارة وقع على شركات الشحن التابعة لشركات الطيران، والتي يكون شحن البضائع فيها عن طريق كما ذُكر سابقاً باستعمال بطون طائرات نقل الركاب، فتراجع رحلات الركاب أدى بدوره إلى انخفاض سعة الشحن الجوي، وبالتالي تراجع إيرادات هذه الشركات.

(1) أرباح "أرامكس" الفصلية تتراجع 38% إلى 1.19 مليار درهم، تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/12، متاح على موقع: <https://www.alarabiya.net/aswaq/companies/2020/05/08/%D8%A3%D8%B1%D8%A8%D8%A7%D8%AD%D8%A3%D8%B1%D8%A7%D9%85%D9%83%D8%B3%D8%A7%D9%84%D981%D8%B5%D9%84%D9%8A%D8%A9%D8%AA%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AC%D8%B9-38>

(2) IATA (2020). معدلات الطلب على خدمات الشحن الجوي تشهد انخفاضاً بمقدار 3.3% خلال شهر يناير 2020، مرجع سابق.

وشهدت شركات الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ ارتفاعاً في الطلب على الشحن الجوي بنسبة 2.2% خلال شهر فبراير 2020 بالمقارنة مع الفترة ذاتها من العام الماضي، وانخفض الطلب على الشحن الجوي المعدل موسمياً بواقع 15.5% بالمقارنة مع شهر يناير، ليصل إلى مستويات عام 2014، وذلك بسبب تفشي الفيروس. وإن السعة تقلصت حوالي 17.7% والتي تعد الأقل منذ العام 2013 (1).

وأضاف دو جونيك: "إن شهر فبراير أثبت على الدور المحوري الذي يلعبه قطاع الشحن الجوي في نقل الأدوية والمعدات الطبية، فضلاً عن دعم سلاسل التوريد العالمية، وذلك يجب على الحكومات التدخل السريع وإزالة العوائق التي تعيق عمليات الشحن ضمن الشبكة العالمية للشحن خلال الأزمة وضمان استمراريتها خلال فترة التعافي" (2).

اي ان جائحة كورونا أدت إلى انخفاض سعة الشحن الجوي وبالتالي تأثر ارباح شركات الشحن وتراجع الارباح هذا ادى بدوره الى عرقلة عمل شركات الشحن الجوي ووضعها على مشارف الافلاس فاضطرت بعض الشركات الى تقليص اعداد موظفيها لعدم قدرتها على دفع الرواتب والاجور , وبالتالي فهذه العوامل حالت دون تنفيذ الالتزامات التعاقدية لهذه الشركات و ادت الى تراجع وعرقلة اعمالها.

(1) انخفاض الطلب على خدمات الشحن الجوي في فبراير، تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/8، متاح على موقع:

<https://www.alkhaleej.ae/2020-04-A>

(2) IATA (2020)، معدلات الطلب على خدمات الشحن الجوي تشهد انخفاضاً بمقدار 3.3% خلال شهر يناير 2020، مرجع سابق.

المبحث الثاني

مدى اعتبار جائحة كورونا سبباً يعفي شركات الشحن الجوي من المسؤولية

أثير جدل قانوني بين فقهاء القانون بعد ظهور فيروس كورونا المستجد في الصين وانتشاره في أغلب دول العالم حول مدى أحقية شركات الطيران الذين اضطروا إلى توقيف أنشطتهم تنفيذاً للقرارات الوقائية الصادرة من الحكومات في مختلف دول العالم الاستناد إلى هذه القرارات لتبرير فسخ عقودهم أو تأجيل تنفيذ التزاماتهم في المواعيد المتفق عليها⁽¹⁾، فذهب البعض إلى اعتبار الأوبئة ومنها فيروس كورونا من قبيل القوة القاهرة التي يستحيل معها تنفيذ الالتزامات وبالتالي يجوز لشركات الشحن الجوي التمسك بها لإعفائها من المسؤولية ومن ثم فسخ العقد، في حين تمسك البعض الآخر على تكييف الأوبئة التي تصيب البشرية على أنها ظروف استثنائية عامة مؤقتة لا تجعل تنفيذ الالتزام مستحيل بل تؤدي فقط إلى تأجيله وبالتالي يرى هؤلاء بإمكانية تطبيق نظرية الظروف الطارئة متى توافرت شروطها، وهناك اتجاه ثالث يرى بأن الأسباب التي منعت شركات الطيران من تنفيذ التزاماتها في ظل جائحة كورونا هي الإجراءات الحكومية والتدابير الاحترازية المترتبة على انتشار الجائحة والتي تُكيف على أنها من فعل الغير الذي يعتبر صورة من صور السبب الأجنبي.

فعند انتشار الفيروس في انحاء مختلفة من العالم وبصورة سريعة وبعد اعلان منظمة الصحة العالمية بأن الفيروس سريع التفشي والانتقال وعابر للحدود استوجب الوضع اتخاذ إجراءات وقائية بشكل صارم من قبل جميع الدول تمثلت في اعلان حالة الطوارئ وتعطيل للمرافق العامة جميعها وحظر للتجوال وتوقف السفر والتنقل بين البلدان والقارات لغرض الحد من انتشار الوباء والسيطرة

(1) جناحي، وفاء يعقوب (2021). أثر جائحة كورونا (Covid-19) على المسؤولية العقدية للنقل الجوي عن تأخير رحلات النقل أو إلغاءها "قراءة في قانون تنظيم الطيران المدني البحريني الصادر بالقانون رقم (14) لسنة 2013 والقانون المدني البحريني"، "المجلة الأكاديمية العالمية للدراسات القانونية"، 3، (2)، ص 13-33.

على عدد الحالات، وبما ان الحياة تعطلت في معظم المجالات حول العالم فلا شك ان الالتزامات التعاقدية لم تكن بمنأى عن ذلك سواء أكانت هذه الالتزامات قائمة فيما بين الأفراد أو الشركات. فالأوبئة (مثل فيروس كورونا) كواقع مادي تفرض نفسها وتكون لها آثار سلبية واضحة تمتد اضرارها على العلاقات القانونية بوجه عام وبالأخص العلاقات التعاقدية حيث تنقطع هذه الروابط بسبب ركود القطاعات الاقتصادية (1).

والشلل الكلي الذي اصاب عملية نقل البضائع أدى إلى عدم امكانية قيام شركة الشحن الجوي بتنفيذ التزامها ضمن الأجل القانوني الذي تم التعاقد عليه وبالتالي فإن مسؤولية هذه الشركات تقوم على التأخير في اتمام عملية نقل البضائع في الموعد المتفق عليه، فإن ما يحدث من قوة قاهرة أو حوادث طارئة له تأثير مباشر على الالتزامات فيما بين المتعاقدين، فعند حدوث أمر غير متوقع الحدوث وطارئ فإنه سيجعل تنفيذ الالتزام لأحد الاطراف أمراً يصعب تحقيقه، أو عندما تحصل قوة قاهرة تجعل من تنفيذ الالتزام أمراً مستحيلًا وهنا يكمن التأثير السلبي على تنفيذ الالتزام العقدي، وبذلك فإن المنظور القانوني يعتبر جائحة كورونا أمراً يخرج عن إرادة الاطراف المتعاقدة، لأنه لا يمكن دفعه أو توقعه.

وهنا لا بد من معرفة اثار الجائحة على مسؤولية شركات الشحن الجوي عن طريق تكيف الجائحة قانونياً، ومعرفة عما إذا كانت جائحة كورونا قوة قاهرة ام ظرف طارئ، وستبين الباحثة ذلك وفق مطلبين، المطلب الأول جائحة كورونا قوة قاهرة، والمطلب الثاني جائحة كورونا ظرف طارئ.

(1) احمد، علي شهاب (2020). مدى اعتبار جائحة كورونا قوة قاهرة وأثرها على التزامات الناقل للشيء في عقد النقل ضمن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 النافذ، "مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية"، 9، (خاص)، 202-216.

المطلب الأول جائحة كورونا قوة قاهرة

يعد انتشار الوباء في أي مكان واقعة مادية من شأنها أن ترتب آثار قانونية واضحة فيما يخص تنفيذ الالتزامات وعلى العلاقات التعاقدية على وجه الخصوص⁽¹⁾، فتتأثر هذه العلاقات نتيجة التعطل والركود الذي من الممكن ان يصيب عدد من الأنشطة الاقتصادية والاستثمارية، مما يؤدي إلى صعوبة أو استحالة تنفيذ الالتزامات التعاقدية أو تأخير تنفيذها، وجائحة كورونا التي صنفتها منظمة الصحة العالمية كوباء عالمي، تعد من ابرز حالات السبب الأجنبي الذي يطرأ على الالتزامات التعاقدية فيما بين الأفراد والتي تجعل من الصعب أو المستحيل تنفيذها.

وكما ذكر بأن العقد شريعة المتعاقدين ولا يجوز لأحد اطرافه ان يقوم بإلغائه أو تعديله أو تضمينه الا بموافقة الطرف الاخر أو وفق نص قانوني.

فذهب المشرع الأردني على انه: إذا كان العقد صحيحاً لازماً فلا يجوز لأحد العاقدين الرجوع فيه ولا تعديله ولا فسخه الا بالتراضي أو التقاضي أو بمقتضى نص القانون⁽²⁾، وذهب المشرع العراقي أيضاً بنفس الاتجاه فقال: إذا نفذ العقد كان لازماً ولا يجوز لأحد العاقدين الرجوع عنه ولا تعديله الا بمقتضى نص في القانون أو بالتراضي⁽³⁾، اما المشرع المصري فقد ذهب إلى ان: العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه ولا تعديله الا باتفاق الطرفين، أو الأسباب التي يقررها القانون⁽⁴⁾.

1) الصالح، بواغرة (2020). «انتشار فيروس كورونا سبب أجنبي لدفع المسؤولية "بين تطبيق نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة"»، حوليات جامعة الجزائر، 34، خاص، 315_331.

2) نص المادة (241) من القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976.

3) نص المادة (146/ 1) من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.

4) نص المادة (147/1) من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948.

ووفقاً لذلك نلاحظ ان المشرعين الثلاثة قد اتفقوا على نفس المبدأ، وشددوا على ان العقد إذا كان لازماً لأطرافه، فلا يجوز لأحدهم أو كلاهما التراجع عن تنفيذه أو تعديله أو الغائه، الا وفق القانون أو اتفاق اطرافه أو وفق سلطة القاضي التقديرية للموضوع.

فعندما يطرأ سبب أجنبي خارج عن إرادة المتعاقدين غير متوقع ولا يمكن دفعه مثل جائحة كورونا يحول دون تنفيذ الالتزام أو يجعل هذا التنفيذ مرهقاً، يثور تساؤل هل تعتبر جائحة كورونا من تطبيقات نظرية القوة القاهرة؟ وقبل اجابة هذا السؤال لابد من توضيح ما المقصود بالقوة القاهرة. والتي تعتبر من الأفكار السائدة في جميع فروع القانون فقد ذكرها القانون الخاص بفروعه وكذا القانون العام بفروعه أيضاً⁽¹⁾.

ولا بد من الاشارة الى ان كل من المشرع العراقي والمشرع المصري والمشرع الأردني لم يورد تعريفاً للقوة القاهرة، ولم يعالج هذه المسألة في نص. ولكنه أشار في القانون المدني إلى القوة القاهرة كصورة من صور السبب الأجنبي⁽²⁾، فالمشرع الأردني لم يشير للقوة القاهرة بتعريف وأشار إليها في الحديث عن السبب الأجنبي فنص في المادة (261) من القانون المدني الأردني على انه: (إذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك)⁽³⁾، وكذلك المشرع العراقي نص على ذلك في المادة (211) من القانون المدني، والتي جاء فيها: (إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث مفاجئ

(1) الرومي، عبد الوهاب علي (1994). الاستحالة وأثرها على الالتزام العقدي- دراسة مقارنة في الفقه الإسلامي والقانون المدني-، (د.م)، 363.

(2) عبد الله، هوزان عبد المحسن (2021). «مفهوم القوة القاهرة وآثارها في تنفيذ العقد: دراسة مقارنة في ضوء التعديل رقم 131-2016 للقانون المدني الفرنسي»، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، 34، 2، 505.

(3) المادة (261) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.

أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك⁽¹⁾، والمشرع المصري كذلك أشار إلى القوة القاهرة في المادة (165) بكونها صورة من صور الأجنبي، والتي جاء فيها: إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك⁽²⁾.

بينما عرفت محكمة النقض المصرية بأنها: "القوة القاهرة بالمعنى الوارد في المادة 165 من القانون المدني تكون حرباً أو زلزالاً أو حريقاً، كما قد تكون أمراً إدارياً واجب التنفيذ، بشرط ان يتوافر فيها استحالة التوقع واستحالة الدفع"⁽³⁾.

فالفقه أشار إلى القوة القاهرة في عدة تعاريف بوصفها حالة من حالات السبب الأجنبي. فعرف فقهاء القانون القوة القاهرة "بأنها كل فعل لا شأن لإرادة المدين فيه ولا يمكن توقعه ولا منعه حيث يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً استحالة تُعفي المدين من اية مسؤولية سواء كانت عقدية أم تقصيرية"⁽⁴⁾، ويطلق علماء القانون أحياناً على القوة القاهرة مصطلح الاستحالة⁽⁵⁾، والصحيح تعد الاستحالة أثراً

(1) المادة (211) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.

(2) المادة (165) من القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948.

(3) تعريف وشروط القوة القاهرة في القانون المدني المصري، تمت الزيارة بتاريخ 20/12/2021، متاح على موقع:

<https://lawyeregypt.net/>

(4) سلطان، انور (1987). مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، عمان: منشورات الجامعة الأردنية، ص 536.

(5) يقصد بالاستحالة عدم امكانية الوفاء بالالتزامات لحادث يقع كما إذا هلك المبيع في يد البائع قبل التسليم فأستحال على البائع الوفاء بالتزامه بالتسليم، انظر الجبوري، ياسين محمد (2002). المبسوط في شرح القانون المدني الأردني. ط1، عمان: دار وائل، ص805.

للقوة القاهرة فهما بمثابة السبب والمسبب تربطهما علاقة سببية حيث تعد القوة القاهرة السبب الذي ينتج عنه المسبب وهو استحالة التطبيق (1).

وعُرفت أيضاً على انها. "وقوع حادث لم يكن في الحسبان توقعه ودفعه يترتب عليه أن يستحيل على المدين تنفيذ التزامه" (2)، ويمكن الاستنتاج من تعاريف الفقه الشروط الواجب توافرها في جائحة كورونا لتكييفها بأنها قوة قاهرة، فهي كالاتي:

أولاً: ان تكون غير متوقعة الحدوث

بمعنى ان الواقعة لكي يمكن عدها قوة قاهرة يجب ان تكون غير من المتوقع حدوثها. فإذا أمكن توقع الحدث، لم يكن قوة قاهرة أو حادثاً فجائياً (3)، ولهذا الشرط أهمية بالغة، حيث ان عدم توقع الحدث أو توقعه، بمثابة حد فاصل، بين قدرة الخصم على تحاشي وقوع الحدث من خلال الاستعداد السابق له إذا كان يتوقعه أو عدم قدرة الخصم على ذلك متى لم يكن ممكناً بالنسبة إليه توقع الحدث (4)، كما ان عدم توقع الحادثة أو الواقعة لا يتصور بالنسبة للحوادث التي مسبقاً لم تقع، بل يتم تصوره حتى بالنسبة للحوادث التي وقعت في الماضي غير انه ليس بالمعلوم متى من الممكن وقوعها مرة أخرى.

(1) بني احمد، خالد علي سليمان (2006). «الفرق بين القوة القاهرة والظروف الطارئة: دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية»، المجلة الأردنية في الدراسات الإسلامية، 2، (1)، 16-187.

(2) شريف، محمود سعد الدين (1955). شرح القانون المدني العراقي-نظرية الالتزام- ج1- بغداد: مطبعة العاني، ص315.

(3) السنهوري، عبد الرزاق احمد (1966). الوجيز في شرح القانون المدني ج1 نظرية الالتزام بوجه عام. القاهرة: دار النهضة العربية، ص 354.

(4) العيساوي، صفاء تقي (2005). القوة القاهرة واثرها في عقود التجارة الدولية (دراسة مقارنة). (اطروحة دكتوراه غير منشورة)، جامعة الموصل، الموصل، العراق. ص 32.

فالأوبئة كوباء جائحة كورونا والحروب والزلازل، كلها تعد حوادث فجائية غير متوقعة ومن غير الممكن درء وتلافي نتائجها. وعادةً ما يذهب القضاء إلى اعتماد المعيار الموضوعي (معيار الشخص المعتاد) لتحديد ما إذا كان الأمر الذي وقع ممكن توقعه أو لا يمكن ذلك⁽¹⁾.

ثانياً: ان تكون الواقعة مستحيلة الدفع⁽²⁾.

فيشترط في جائحة كورونا كونها واقعة ان تكون من المستعصي على شركة الشحن الجوي دفعها أو تلافي وقوعها لكي يتم اعتبارها قوة قاهرة، بالإضافة إلى استحالة التغلب على ما خلفته من نتائج بعد وقوعها حتى ولو بُذل جهد كبير. أما إذا أمكن دفع الواقعة، حتى ولو لم تكن متوقعة، فأنها لا توصف بكونها قوة قاهرة⁽³⁾، وبمعنى آخر ان القوة القاهرة يجب ان تكون على درجة من الصعب بل المستحيل تخفي اثارها. بسبب كونها حادثاً لا يمكن مقاومته ولا التغلب عليه، وذلك لكونه يؤدي إلى استحالة مطلقة⁽⁴⁾.

وان المعيار الموضوعي هو المعيار المتبع وليس المعيار الشخصي بهذا الصدد، بحيث من المستحيل تجنب اثاره من الرجل العادي.

(1) الفزاري، حسين (1979). اثر الظروف الطارئة على الالتزام العقدي. (اطروحة دكتوراه غير منشورة)، جامعة القاهرة، القاهرة، مصر.

(2) دنون، ياسر باسم (2008). «القوة القاهرة واثرها في احكام قانون المرافعات المدنية»، مجلة الرافيدين للحقوق، 10، (36)، 89-50.

(3) انظر: السنهوري، عبد الرزاق احمد، (1952). الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الاول- مصادر الالتزام-، القاهرة: دار الجامعة للطباعة والنشر، ص 1952. عبد الرحمن، محمد سعيد (2001)، القوة القاهرة في قانون المرافعات المدنية، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 50.

(4) انظر: الرومي، عبد الوهاب علي، مصدر سابق، ص 338.

ثالثاً: ان تكون الواقعة خارجة عن إرادة المتعاقدين

يطلق على هذا الشرط أيضاً شرط استقلال الحدث عن إرادة المدين (1)، ويتحقق هذا الشرط إذا كانت الحادثة أو الواقعة خارجة عن إرادة المدين، فلا يكون له يد فيها ولا يكون هو المتسبب بحدوثها ولا ناجمة عن إهماله وتقصيره ولا خطأ منه، فإن كان له يد في وقوعها يعتبر مقصراً ويكون ملزماً بالضمان، اي ان شركة الشحن الجوي اتخذت جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادثة أو الواقعة لكن الحادثة في الأصل هي مستحيلة الدفع.

واشترط استقلال المدين يبدو منطقياً وتحقيق العدالة كما انه يتماشى أيضاً مع مبدأ حسن النية فمن غير المنطقي ومن غير العدل ان يسمح للمدين بالاستفادة من عدم تنفيذ العقد إذا كان عدم التنفيذ يعزى إلى خطأه كما ان شرط استقلال الحدث عن إرادة المدين يفضي إلى حماية الدائن من تدخل المدين سيء النية في احداث الضرر بصوة مباشرة أو غير مباشرة (2)، اي وفقاً لهذا الشرط يجب ان يكون الأثر التي خلفته الجائحة مما لا تستطيع شركة الشحن الجوي دفعه، بما معنى وجوب توفر استحالة الدفع في الآثار المترتبة على جائحة كورونا.

وتأكيداً للشروط أعلاه قضت محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية: " ان أعمال القوة القاهرة لا يكون إلا في العقود الملزمة للجانبين، وان تكون غير متوقعة ويصبح معها تنفيذ التزام أحد العاقدين مستحيلاً ولسبب أجنبي لا يد له فيه" (3).

(1) عبد النور، صفاء نقي (2005). القوة القاهرة واثرها على عقود التجارة الدولية، (رسالة دكتوراه غير منشورة)، كلية القانون جامعة الموصل، الموصل، العراق، ص18.

(2) غنام، شريف محمد (2000). اثر تغير الظروف في عقود التجارة الدولية، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 38.

(3) تمييز الأردنية (حقوق) رقم 1281/1999، (هيئة خماسية) بتاريخ 2000/1/1.

وجائحة كورونا التي عُدت سبب أجنبي خارج عن إرادة المتعاقدين أدى إلى استحالة تنفيذ الالتزامات، وكونها سريعة الانتشار، فقد بدأت من الصين وانتشرت خلال أيام حول العالم، ولم يكن بالإمكان توقع حدوثها ولا دفعها، فقد عَد القضاء العراقي انتشارها كقوة قاهرة وفق ما جاء في قرار محكمة التمييز الاتحادية إذ اصدرت الهيئة العامة في محكمة التمييز الاتحادية قرارها المرقم 14/الهيئة العامة / 2020 المتضمن: (... ومن مصاديق القوة القاهرة انتشار وتفشي وباء فايروس كورونا في جميع العالم ومنها العراق وقد اقترن ذلك بعدم وجود لقاح أو دواء مخصص له مما احدث حالة من الرعب والخوف والهلع وقد حتم ذلك على دول العالم ومنها العراق اتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية للحد من انتشاره وواحدة من هذه التدابير فرض الحظر الشامل حيث يعتبر فرض الحظر الشامل وما نتج عنه من ايقاف الدوام الرسمي في العالم نتيجة انتشار فايروس كورونا قوة قاهرة ومن الآثار التي ترتبت عليها وقف المدد القانونية ومنها مدة الطعن في الاحكام والقرارات ومنها الطعن التمييزي)⁽¹⁾.

ووفقاً لمنظور الباحثة فأن شركة الشحن الجوي لا تعفى من المسؤولية إلا إذا كان تنفيذ التزامها مستحيلاً في ظل هذه الجائحة، اما إذا توفرت الامكانية لتنفيذه عن طريق بذل الشركة جهداً أكبر، كأن تقوم بشحن البضاعة على متن طائرة أخرى أو مع شركة أخرى، فلا نكون في هذه الحالة امام تطبيق القوة القاهرة الذي يعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية بانفساخ العقد وانقضاء الالتزام، اي يكون التقدير هنا على معيار موضوعي تملكه محكمة الموضوع.

(1) قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية المرقم 14/الهيئة العامة / 2020.

المطلب الثاني جائحة كورونا ظرف طارئ

تسهم العقود في تنظيم العلاقات بين البشر في شتى المجالات مثل تبادل السلع والمنافع وتنمية الموارد، وتنتقل الأفراد للعمل والعلاج والسياحة والدراسة وغيرها، ورغم ذلك إلا أنه قد تقع حوادث استثنائية تعترض تنفيذ هذه العقود⁽¹⁾، وانتشار الأوبئة كما ذكر سابقاً يعد من الوقائع المادية أو الحوادث الاستثنائية التي تؤدي إلى تعطيل وركود على صعيد الحياة الاقتصادية والاجتماعية، وبالتالي تؤثر على تنفيذ الالتزامات والاتفاقات بين الافراد، فتؤدي إلى اختلال توازن العقود القائمة فيما بينهم، وترتب آثار قانونية على هذه العقود، وتصيب العلاقة التعاقدية بالضرر، وان جائحة كورونا التي صنفت من قبل منظمة الصحة العالمية كوباء عالمي، وهذا الوباء عد حالة من حالات السبب الأجنبي، الذي عندما يطرأ على العقد يصيبه باختلال في التوازن، لا سيما أن هذا السبب هو أمر لم يكن متوقعاً بالنسبة للمتعاقدين عندما قاموا بإبرام العقد، وانما طرأ بشكل مفاجئ اثناء تنفيذهم للعقد.

فالعقد بالنسبة لطرفيه يقوم مقام القانون فهو قانونهما الاتفاقي وتقوم قاعدة العقد شريعة المتعاقدين على الاحترام المتبادل لكل من المتعاقدين لما التزموا به وتؤدي إلى استقرار المعاملات⁽²⁾، وان هذه القاعدة كونها قاعدة عامة فهي ملزمة أيضاً للقاضي فلا يمكنه ان يعدل العقد الا وفق حالة استثنائية نُظمت من قبل المشرع ووضعت ضمن سلطة القاضي وببيده، ليعالج اختلال التوازن الذي طرأ على

(1) سعد، عمر خضر (2020). جائحة كورونا وأثرها على الالتزامات التعاقدية "في ضوء نظريتنا الظروف الطارئة والقوة القاهرة"، مجلة الجامعة الاسلامية للدراسات الشرعية والقانونية، 29، (3)، 1-28.

(2) المومني، زيد كمال (2021). آثار جائحة كورونا على عقود العمل. (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا، عمان، الأردن، ص35.

العقود ويمكن المتعاقدين من تنفيذ التزامهم التعاقدية. فأبتدع مجلس الدولة الفرنسي نظرية الظروف الطارئة والتي استطاع من خلالها معالجة الآثار التي تحدث أثناء تنفيذ العقود بتقرير حق المتعاقد في الحصول على تعويض عن الأضرار التي تصيبه من جراء الظروف الطارئة من أجل تمكينه من الاستمرار في تنفيذ التزاماته للمحافظة على الاستمرار بانتظام واطراد⁽¹⁾.

فعرها فقهاء القانون "بأنها حالة استثنائية تطرأ على العقد بعد إبرامه وقبل تنفيذه وأنه حادث لم يكن متوقفاً من شأنه ان يؤدي إلى اختلال التوازن بين التزامات الطرفين اخلافاً فادحاً اذ يصبح الالتزام الملقى على عاتق المدين مرهقاً ويسبب خسارة فادحة له"⁽²⁾.

والمشرع الأردني قد أوجز هذه النظرية في المادة (205) من القانون المدني رقم (43) لسنة 1976 والتي نصت على انه: (إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدية وإن لم يصبح مستحيلاً، صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للمحكمة تبعاً للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن ترد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول إن اقتضت العدالة ذلك. ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك)، والمشرع العراقي لم يشر إلى مصطلح الظروف الطارئة الا انه عده حادثاً استثنائياً⁽³⁾، فقد أشار إليه في المادة (146) الفقرة (2) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 فقد نصت هذه المادة على انه: (إذا طرأت حوادث استثنائية لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها ان تنفيذ الالتزام التعاقدية وان لم يصبح مستحيلاً صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للمحكمة بعد الموازنة بين

(1) محيي الدين، محمد (2007). نظرية الظروف الطارئة بين القانون المدني والفقهاء الاسلامي، الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ص 185.

(2) الترماني، عبد السلام (1971). نظرية الظروف الطارئة، بيروت: دار الفكر، ص 120.

(3) الجنابي، سماح هادي (2020). «التكييف القانوني لجائحة كورونا واثرها على الالتزامات التعاقدية الدولية»، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، 9، (خاص)، 68-78.

مصلحة الطرفان ان تنقص الالتزام المرهق إلى الحد المعقول ان اقتضت العدالة ذلك، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك)، وكذلك المشرع المصري أشار إلى الظروف الطارئة في نص المادة (147/2) من القانون المدني رقم (131) لسنة 1948 والتي نصت على ان: "ومع ذلك إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها ان تنفيذ الالتزام التعاقدى، وان لم يصبح مستحيلاً، صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة، جاز للقاضي تبعاً للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين ان يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

وعند الملاحظة لنصوص القوانين المذكورة، فإن كل من المشرع الأردني والعراقي والمصري لم يضعوا تعريفاً للظرف الطارئ ولم تتم الإشارة إليه كمصطلح بل أشير إليه كحوادث استثنائية، ان لم يكن في الوسع توقعها وأدت على ارهاق تنفيذ الالتزام، فإن لقاضي الموضوع وفق سلطته التقديرية صلاحية إعادة التوازن العقدي وتخفيف عبء تنفيذه.

ولكي يتم تكيف جائحة كورونا كظرف طارئ يرهق الالتزام فإن هناك شروط أكد القضاء توافرها على ارض الواقع وهي كالتالي:

أولاً: ان يكون الالتزام ناشئاً عن عقد متراخي التنفيذ

فيشترط لتطبيق نظرية الظروف الطارئة ان يتم إبرام عقد مستمر ومتراخي التنفيذ، سواء اكان عقد مدة مثل عقد الايجار، أو من العقود المستمرة أو الفورية التي يكون تنفيذها دوري أو مؤجل مثل عقد التوريد. أما العقود التي يتم تنفيذها فور انعقادها فلا يتصور الاخذ بشأنها بنظرية الظروف الطارئة⁽¹⁾، وعلّة هذا الشرط تكمن في ضرورة وجود مدة زمنية تكون بين إبرام هذا العقد وتنفيذه،

(1) بني حمد، خالد، مرجع سابق، ص9.

وسواء كانت هذه الفترة التي يمكن خلالها وقوع الظرف الاستثنائي قصيرة ام طويلة، فإذا تم انعقاد العقد وتم تنفيذه ثم بعد ذلك وقع الحادث الطارئ بعد القيام بالتنفيذ فلا أثر للحادث الذي وقع، وبالتالي لا مجال لتطبيق هذه النظرية.

وقضت محكمة التمييز الأردنية بهذا الشأن: "يستفاد من احكام المادة 205 من القانون المدني انها لا تطبق إلا عندما يكون الحادث الاستثنائي العام قد طرأ خلال فترة من الزمن تفصل بين إبرام العقد وتنفيذ الالتزام الذي رتبته فإن كان الالتزام قد نفذ فلا مجال للقول بانطباق نظرية الحوادث الاستثنائية، وعليه فلا يطبق حكم المادة المذكورة الا إذا نفذ الالتزام قبل اقامة دعوى المطالبة بالتعويض عن الخسارة التي لحقت بالمتعهد من جراء الظروف الطارئة بتخفيض سعر الدينار" (1).

ثانياً: ان يكون الظرف الطارئ عاماً واستثنائياً وقد طرأ على العقد اثناء تنفيذه.

فلا يعتد بالظرف الذي يختص بالمدين فقط، كأن يكون أفلس أو مرض أو اضطربت أعماله، بل يجب ان نكون امام حادث مكتسب صفة العمومية ووقع في منطقة أو على فئة معينة من الناس وليس بالضرورة وقوعه في جميع المناطق، كما ان تقدير نسبة الخطورة التي يقع أثرها على المتعاقد، تكون بيد قاضي الموضوع فهو الذي يحدد نوع هذه الخطورة ان كانت عادية أو غير عادية. وهذا الظرف الطارئ يتخذ صور عدة فقد يكون عبارة عن أحداث طبيعية، أو أحداث سياسية، أو حتى من فعل السلطة (2)، وهذا الظرف الطارئ الذي اكتسب صفة العمومية يجب ان يكون قد حل على

(1) الحكم رقم 988 لسنة 2001-محكمة تمييز حقوق.

(2) نوافلة، يوسف أحمد (2020). مدى تأثير جائحة كورونا على عقود العمل في سلطنة عُمان والأردن، "مجلة القانون والاعمال"، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة الحسن الاول، عُمان، ص143.

العقد اثناء فترة التنفيذ وليس بعد هذه الفترة أو قبلها، اي اثناء المدة الزمنية التي تكون بين إبرام العقد وبين القيام بتنفيذه.

ثالثاً: يجب ان يجعل الظرف الطارئ التزام المدين مرهقاً⁽¹⁾.

ان من اهم الشروط الواجب توافرها لتطبيق نظرية الظروف الطارئة ان يكون الحادث الطارئ قد أرقق التزام المدين، وأحدث اختلال في التوازن الاقتصادي للعقد. فالحادث الطارئ لا يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، بل مرهقاً فحسب، وهذا هو الفارق بين الحادث الطارئ والقوة القاهرة، فالقوة القاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، ولذلك يترتب عليها انقضاء الالتزام⁽²⁾.

أما الظرف الطارئ فيجعل تنفيذ الالتزام مرهقاً للمدين ولا يؤدي إلى انقضاء الالتزام بل يعيده الحد المعقول، وتنفيذ الالتزام بالنسبة للمدين لا يعتبر مرهقاً لمجرد اصابته بالخسارة بسبب التنفيذ بل ان تكون هذه الخسارة فادحة، والمعيار هنا موضوعي وليس معياراً شخصياً، فينظر فيه إلى الاتفاق ذاته، أي بغض النظر عن ثراء المدين وقدرته المادية على تحمل الخسارة.

رابعاً: ان يكون الحادث الطارئ غير متوقفاً

يعد شرط عدم التوقع شرطاً جوهرياً واجب توافره في الحادث لكي يتم العمل بنظرية الظروف الطارئة. بمعنى أنه يجب ان لا يكون في وسع المدين توقع حدوث مثل هذا الحدث الاستثنائي، ولا يعني هنا أن توقع حدوث الأمر الطارئ مستبعد تماماً وبشكل مطلق إذ لا شيء مستبعد في هذه الحياة وكل شيء جائز الوقوع، وانما يجب أن لا يكون الحدث متوقع فاذا كان المدين يتوقع أو في استطاعته توقع حصول الظرف الطارئ فأن نظرية الظروف الطارئة لا تتحقق وتقاس إمكانية هذه

(1) سوار، محمد وحيد الدين (2003). النظرية العامة للالتزام. ط 15، دمشق: منشورات جامعة دمشق، ص344.

(2) سعد، نبيل ابراهيم (1993). النظرية العامة للالتزام. الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص 290.

بمعيار موضوعي، مثال ذلك إذا أبرم العقد في وقت كانت الظروف الدولية تنذر بوقوع حرب فلا يكفي لتطبيق نظرية الظروف الطارئة أن يدعي مدين أنه لم يكن في وسعه تدفع اندلاع الحرب إذا كانت الحرب قريبة الاحتمال بحيث يمكن للشخص المعتاد توقع اندلاعها في أية لحظة (1).

خامساً: ان يكون الحادث الطارئ خارج عن إرادة طرفا العقد

فأن نظرية الظروف الطارئة لا تثار الا إذا كان الحادث الذي أدى اختلال التوازن في العقد هو عنصر أجنبي ولا يد للمدين أو الإدارة فيه، ففي حالة كان هذا العنصر للمتعاقد أو الإدارة يد في صنعه أو لإرادتهما دخل فيه، فإن نظرية الظروف الطارئة لا تطبق لانتهاء هذا الشرط المهم، فإذا كان المتعاقد هو المتسبب بخطئه أو إهماله في حدوث هذا الظرف فإنه يجب أن يتحمل النتائج المترتبة على ذلك التي نتج عن تلك الظروف قلب اقتصاديات العقد (2).

فإذا توافرت الشروط اعلاه في الآثار المترتبة على الجائحة وجب الاخذ بنظرية الظروف الطارئة، ويصبح بإمكان القاضي ان يقوم برد الالتزام المرهق للمدين إلى حد معقول بعد الموازنة بين مصالح الطرفين المتعاقدان وتبعاً للظروف، فالقاضي يعدل ويحقق التوازن بين طرفي العقد ويوزع الخسارة بينهما ان كان ذلك ممكناً، فتحقيق التوازن هذا يترك لسطة القاضي التقديرية، فهو اما ينقص التزام المدين أو يزيد الالتزام وهذا وفقاً للظروف.

فترى الباحثة بأن جائحة كورونا اذا كانت من قبيل الحوادث العامة والاستثنائية الغير متوقعة فإن ذلك يجعلها ظرفاً طارئاً يرهق تنفيذ التزام شركة الشحن الجوي بنقل البضاعة في الموعد المحدد

(1) الجبوري، ياسين محمد، مرجع سابق، ص 397.

(2) نوافلة، يوسف أحمد، مرجع سابق، ص 144.

وبالتالي من الجائز للشركة ان تطلب تأجيل تنفيذ التزامها بنقل البضاعة أو تزيد من التزام المرسل برفع اجرة نقل البضاعة إذا تطلب ذلك.

ويلاحظ أخيراً ان قاعدة جواز تعديل العقد إذا طرأت ظروف استثنائية عامة تعد قاعدة متصلة بالنظام العام ولذلك لا يجوز للمتعاقدين الاتفاق على استبعادها مقدماً بتضمين العقد شرطاً يمنع القاضي من استعمال سلطة التعديل⁽¹⁾.

ووفقاً لما ورد اعلاه من شروط واجب توافرها في الجائحة لكي تعتبر سببا يعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية فان الباحثة ترى بأن جائحة فيروس كورونا المستجد نظراً لكونه حادث عام واستثنائي وكان من غير الممكن توقعه ولا بالإمكان درء نتائجه ويشمل قطاعات المجتمع على اختلافها، فأن اثاره إذا لم يكن امتدادها إلى الآن لحد القوة القاهرة على شركة الشحن الجوي بحيث تؤدي إلى تمسك الشركة بها كي يعتبر العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه، فقد وضع القانون معياراً اخر، وهو في حالة إذا أدت جائحة كورونا وآثارها إلى إرهاب شركة الشحن في تنفيذ التزامها التعاقدية، جاز لهذا الشركة اللجوء إلى القضاء لطلب تخفيف التزامها إلى حد معقول واعادة التوازن في مصلحة طرفا عقد النقل، وذلك متروك لسلطة قاضي الموضوع والقضية المعروضة امامه.

أي ان جائحة كورونا يمكن تصنيفها كقوة القاهرة تعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية إذا أدت إلى جعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا ولا يمكن معالجة هذا الاثر على العقد ولا يمكن درء هذا الاثر، اما في حال كان هذا الاثر يؤدي إلى إرهاب الشركة في التنفيذ وكان بالإمكان تخفيف عبء الالتزام وتحقيق التوازن العقدي فأن جائحة كورونا من قبيل تطبيقات نظرية الظروف الطارئة، اي المعيار

(1) محيي الدين، محمد، مرجع سابق، ص 276-277.

هنا موضوع يستهدف أثر الجائحة على شركات الشحن الجوي أو النشاط الذي تقوم به ومدى امتداد هذا الأثر.

الفصل الرابع
الخاتمة، النتائج والتوصيات

الفصل الرابع

الخاتمة، النتائج والتوصيات

أولاً: الخاتمة

في ختام هذه الدراسة التي استوضح فيها الطبيعة القانونية لمسؤولية شركات الشحن الجوي من خلال بيان ماهية هذه الشركات والتزاماتها التعاقدية وفق عقد النقل ونطاق مسؤوليتها المترتب عند اخلالها بهذه الالتزامات وحالات إعفاءها من المسؤولية في ظل جائحة كورونا التي كان لها أثر مباشر على العلاقات القانونية والتي حالت دون تنفيذ الالتزامات التعاقدية فجعلت تنفيذها أمراً مستحيلاً وهي بذلك تعتبر قوة قاهرة، أو جعلت التنفيذ مرهقاً للمتعاقدين وهي في هذه الحالة تعتبر من قبيل تطبيقات نظرية الظروف الطارئة، وإن استحالة الوفاء بالالتزامات واكتساب جائحة كورونا صفة القوة القاهرة تعفي شركات الشحن الجوي من مسؤوليتها القائمة عند عدم تنفيذها للالتزامات التعاقدية والتي نجمت عن عقد النقل الجوي للبضائع، على ان تثبت شركة الشحن الجوي توافر شروط القوة القاهرة التي ذكرت سالفاً، لكي يكون الاعفاء قانونياً ومقرر وفق نصوص تشريعية على مستوى داخلي بالنسبة للدول وكذلك بموجب الاتفاقيات ذات الصلة الدولية والخاصة بتنظيم احكام النقل الجوي، واعتبار جائحة كورونا قوة قاهرة تعفي شركة الشحن الجوي من المسؤولية مسألة موضوعية وتقاس وفقاً للواقعة، وكذلك الحال بالنسبة لاعتبارها ظرفاً طارئاً.

وفي نهاية هذه الدراسة المقارنة توصلنا إلى جملة من النتائج والتوصيات والتي سنوجزها كالتالي:

ثانياً: النتائج

- 1- ان شركات الشحن الجوي بالأصل شركات نقل فهي ملزمة بنقل البضائع وتوصيلها عن طريق الجو من مكان قيامها وايصالها إلى الوجهة المطلوبة وبالتالي فهي ناقل جوي للبضائع، وتسري عليها احكام مسؤولية الناقل الجوي وفق القوانين والاتفاقيات الدولية.
- 2- ما اتخذ من إجراءات وقائية بمواجهة جائحة كورونا، وان كانت خطوة ايجابية لابد منها من قبل حكومات الدول للحفاظ على ارواح مواطنيها، إلا أن مردودها السلبي على مختلف القطاعات لا يمكن اغفاله، وفي مقدمة هذه القطاعات هو قطاع النقل الجوي.
- 3- ان الآثار المترتبة على الجائحة يتم قياسها وفق المعايير الموضوعية التي ترتبط في الغالب بالجانب الاقتصادي للعقد، والذي يختل بتأثيرات الجائحة، فيمنح القاضي سلطة لرفع الازهاق عن المدين وذلك بعد ان يطالب الاخير بذلك، وذلك في حالة عدم الحكم بفسخ العقد وفقاً لاستحالة تنفيذه بسبب القوة القاهرة.

ثالثاً: التوصيات

- 1- توصي الباحثة بوضع تشريع خاص يحكم شركات الشحن الجوي وينظم علاقاتها التعاقدية وفق عقد النقل الجوي الخاص بنقل البضائع.
- 2- توصي الباحثة بتشريع نظام قانوني يعالج الاوضاع القانونية في الظروف الاستثنائية (كجائحة كورونا).
- 3- توصي الباحثة بقيام الجهات الحكومية المختصة في الدول بمنح شركات الطيران التي تقاوم ظروف الاغلاق وتحاول التأقلم مع تأثيرات جائحة كورونا شهادات القوة القاهرة فأصدار هذه الشهادة يعتبر مستند موثق لكي تثبت الشركات التأخير أو الغاء الرحلات وذلك اسوة بالصين.
- 4- توصي الباحثة بضرورة قيام القاضي بالتحقق من زمان ومكان إبرام عقد النقل الجوي للبضائع والمقارنة مع اخر تحديثات رسمية لتفشي الفيروس، وذلك بقصد الحكم إما بفسخ العقد تطبيقاً للقوة القاهرة وبالتالي إعفاء شركة الشحن الجوي من المسؤولية أو الحكم بتخفيف الالتزام الملقى على عاتق الشركة وذلك تطبيقاً لنظرية الظروف الطارئة.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب القانونية العامة والمتخصصة

- الاسيوطي، ثروت انيس (1966). قانون الطيران المدني. (د. ط)، دار النهضة العربية، القاهرة.
- البارودي، علي، والعريني، محمد فريد، والفقهي، محمد (2001). القانون البحري والجوي. منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
- البهجي، ايناس محمد (2013). القانون الجوي الدولي. المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة.
- الترمانيني، عبد السلام (1971). نظرية الظروف الطارئة. دار الفكر، بيروت
- جاسم، فاروق ابراهيم (2017). القانون الجوي. منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت.
- الجبوري، ياسين محمد (2002). المبسوط في شرح القانون المدني الأردني. دائر وائل للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان.
- الجبوري، ياسين محمد (2011). الوجيز في شرح القانون المدني الأردني الجزء الأول "مصادر الحقوق الشخصية مصادر الالتزام". دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان.
- الجدار، سعيد (2000). عقد نقل البضائع في القانون التجاري الجديد. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.
- حمد الله، حمد الله محمد (2016). القانون الجوي. مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، الرياض.
- رضي، عيسى غسان (2008). مسؤولية الناقل الجوي الدولي عند الضرر الواقع على الاشخاص وامتعهم. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
- رضوان، ابو زيد (1983). قانون الطيران التجاري. دار الفكر العربي، القاهرة.
- الرومي، عبد الوهاب على (1994). الاستحالة وأثرها على الالتزام العقدي -دراسة مقارنة في الفقه الإسلامي والقانون المدني - . دون ناشر، القاهرة.
- سامي، فوزي محمد (2002). شرح القانون التجاري-الجزء الأول-. دار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان.

السرحان، عدنان إبراهيم و خاطر، نوري حمد (2002). مصادر الحقوق الشخصية (الالتزامات). ط1، عمان: دار الثقافة.

سعد، نبيل ابراهيم (1993). النظرية العامة للالتزام. دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية.

سلطان، انور (1987). مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني. منشورات الجامعة الأردنية، عمان.

السنهوري، عبد الرزاق احمد (1964). الوسيط في شرح القانون المدني "الجزء الأول-نظرية الالتزام بوجه عام". دار احياء التراث، بيروت.

السنهوري، عبد الرزاق احمد (1966). الوجيز في شرح القانون المدني ج1 نظرية الالتزام. القاهرة: دار النهضة العربية، القاهرة.

خوالدة، احمد مفلح (2019). شروط الاعفاء من المسؤولية العقدية دراسة مقارنة . عمان: دار الثقافة للتوزيع والنشر.

سوار، محمد وحيد الدين (2003). النظرية العامة للالتزام. منشورات جامعة دمشق، الطبعة 15، دمشق.

شريف، محمود سعد الدين (1955). شرح القانون المدني العراقي -نظرية الالتزام-ج1-. مطبعة العاني، بغداد.

العريني، محمد فريد (1986). القانون الجوي. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.

العريني، محمد فريد (2003). القانون الجوي (النقل الجوي الدولي والداخلي). الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

العريني، محمد فريد، ودويدار، هاني محمد (1995). قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية. دار النهضة العربية، بيروت.

غنام، شريف محمد (2000). أثر تغير الظروف في عقود التجارة الدولية. دار النهضة العربية، القاهرة.

الفضلي، هشام (2005). مسؤولية الناقل الجوي. دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الاسكندرية.

فضيل، عائشة (2014). مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع. دون ناشر، الطبعة الأولى، الدار البيضاء (المغرب).

الفاقي، عاطف محمد (2007). تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999. دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الاسكندرية.

قايد، محمد بهجت (2015). الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي". دار النهضة العربية، الطبعة السابعة، القاهرة.

قطان، مصطفى (2006). مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها. الطبعة الأولى، (د. م).

محيو، حسن (1983) محاضرات في قانون الطيران. دار المستشار للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، بيروت.

محيي الدين، محمد (2007). نظرية الظروف الطارئة بين القانون المدني والفقہ الاسلامي. دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.

منصور، أمجد محمد (2001). النظرية العامة للالتزامات/مصادر الالتزام. الدار العلمية ودار الثقافة، الطبعة الأولى، عمان.

موسى، طالب حسن (1997). القانون الجوي الدولي. دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان.

موسى، طالب حسن (1973). العقود التجارية في قانون التجارة العراقي الجديد. الطبعة الأولى، بغداد: دار الحرية للطباعة.

ياملكي، أكرم (1998). القانون الجوي. دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان.

ثانياً: الرسائل الجامعية

ابراهيم، الزبير البشير (2017). المسؤولية المدنية للناقل الجوي، (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة النيلين، السودان.

سويح، سهام (2016). عقد النقل الجوي. (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة محمد بوضياف، كلية الحقوق، الجزائر.

عبد الرحيم، مزعاش (2017). مسؤولية الناقل الجوي، (اطروحة دكتوراه غير منشورة)، جامعة الجزائر.

عبد النور، صفاء تقي (2005). القوة القاهرة وأثرها في عقود التجارة الدولية (دراسة مقارنة). (اطروحة دكتوراه غير منشورة)، جامعة الموصل، الموصل، العراق.

الفزاري، حسين (1979). أثر الظروف الطارئة على الالتزام العقدي. (اطروحة دكتوراه غير منشورة)، جامعة القاهرة، القاهرة، مصر.

المومني، زيد كمال (2021). آثار جائحة كورونا على عقود العمل. (رسالة ماجستير غير منشورة)، جامعة الشرق الاوسط للدراسات العليا، عمان، الأردن.

ثالثاً: البحوث العلمية

IATA (2020). معدلات الطلب على خدمات الشحن الجوي تشهد انخفاضاً بمقدار 3.3% خلال شهر يناير 2020، خبر صحفي رقم 10.

الاتحاد الدولي للنقل الجوي (2020). الشحن الجوي يواجه تحديات كبيرة في ظل انتشار فيروس كورونا وعلى الحكومات اتخاذ التدابير اللازمة، جنيف.

احمد، علي شهاب (2020). مدى اعتبار جائحة كورونا قوة القاهرة وأثرها على التزامات الناقل للشيء في عقد النقل ضمن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 النافذ، "مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية"، المجلد التاسع، (العدد خاص).

بريق، رحمة، ودلاج، محمد لخضر (2020). «تأثير جائحة كورونا على تنفيذ الالتزامات التعاقدية وعلى التجارة الإلكترونية»، مجلة الحقوق والعلوم الانسانية، (دون مجلد)، العدد الثالث.

بني حمد، خالد (2006). "الفرق بين القوة القاهرة والظروف الطارئة"، دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقانون الوضعي، المجلة الأردنية للدراسات الاسلامية، العدد السادس.

الجنابي، سماح هادي (2020). "التكييف القانوني لجائحة كورونا وأثرها على الالتزامات التعاقدية الدولية"، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد خاص.

جناحي، وفاء يعقوب (2021). أثر جائحة كورونا (Covid 19) على المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن تأخير رحلات النقل أو إلغاءها "قراءة في قانون تنظيم الطيران المدني البحريني الصادر بالقانون رقم (14) لسنة 2013 والقانون المدني البحريني"، "المجلة الأكاديمية العالمية للدراسات القانونية"، العدد الثاني.

دويدن، محمود موسى (2019). "مسؤولية الناقل عن سلامة البضائع في القانون الجوي الدولي: مقارنة مع القانون القطري"، مجلة القانون والأعمال، العدد 44.

ذنون، ياسر باسم (2008). "القوة القاهرة وأثرها في احكام قانون المرافعات المدنية"، مجلة الرافدين للحقوق، العدد 36 .

سعد، عمر خضر (2020). جائحة كورونا وأثرها على الالتزامات التعاقدية "في ضوء نظريتنا الظروف الطارئة والقوة القاهرة"، مجلة الجامعة الاسلامية للدراسات الشرعية والقانونية، المجلد 29، العدد الثالث.

الصالح، بواغرة (2020). "انتشار فيروس كورونا سبب أجنبي لدفع المسؤولية بين تطبيق نظريتي القوة القاهرة والظروف الطارئة"، حوليات جامعة الجزائر، العدد خاص.

عبد الله، هوزان عبد المحسن (2021). "مفهوم القوة القاهرة وآثارها في تنفيذ العقد: دراسة مقارنة في ضوء التعديل رقم 131 - 2016 للقانون المدني الفرنسي"، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، العدد الثاني.

عبد المنعم، هبة، واسماعيل، محمد (2020). "تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية"، صندوق النقد العربي، العدد الثالث.

عليان، رياض (محرر). (2020). "الكورونا بين القوة القاهرة والظروف الطارئة ومدى تأثيرها على عقود العمل الفردية"، معهد القضاء الاعلى، عمان.

فطيمة، مشتر، وخثير، شين، وعبد الغنى، ضيف (2021). "تأثير جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) على قطاع النقل الجوي"، مجلة اقتصاد المال والأعمال، العدد الأول.

الفياض، ماجد بن زيد (2021). "عقد النقل الجوي (مفهومه، طبيعته القانونية)"، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهننا الأشرف - دقهلية، العدد 23.

لاكسي، فوزية (2021). "أثر جائحة فيروس كورونا (كوفيد -19) على النقل الجوي في الدول العربية"، مجلة دفاتر بوادكس، العدد الأول.

المجلس الاقتصادي والاجتماعي (2020). أثر جائحة كورونا في مجالات الصحة والعنف الاسري والاقتصاد في الأردن بحسب النوع الاجتماعي، هيئة الامم المتحدة للمرأة، الأردن.

المجلس الاقتصادي والاجتماعي الأردني (2020). تقرير حالة البلاد لعام 2020: النقل، الأردن.

المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)(2020). أثر جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية، (د.م).

محمد، بن عمار، وعبد الباسط، بن طيفور(2020). "مسؤولية الناقل الجوي -دراسة على ضوء اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999-"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد السادس، العدد الأول.

منظمة الطيران المدني الدولي (2020). إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير مرض فيروس كورونا على قطاع الطيران، النسخة 2، (د.م).

نعيمة، مكايي (2018). مسؤولية الناقل الجوي للبضائع، "مجلة دفاتر السياسة والقانون"، العدد خاص.

نوافلة، يوسف أحمد (2020). "مدى تأثير جائحة كورونا على عقود العمل في سلطنة عُمان والأردن"، مجلة القانون والأعمال.

رابعاً: القوانين والتعليمات

اتفاقية شيكاغو لعام 1944

اتفاقية مونتريال لعام 1999

اتفاقية وارسو لعام 1929

تعليمات ترخيص وكلاء الشحن الجوي الاردني لسنة 2018

قانون التجارة الأردني رقم (12) لسنة 1966.

قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999.

قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007.

قانون نقل الركاب والبضائع الاردني لسنة 1936.

قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974.

قانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة 1981.

القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.

القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951.

القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948.

قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

خامساً: المصادر الإلكترونية

ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/22، متاح على موقع:

<https://ar.wikipedia.org/wiki/>

الموسوعة الحرة، تمت الزيارة بتاريخ 2021/8/2، متاح على موقع:

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B4%D8%B1%D9%83%D8%A9_%D8%B4%D8%AD%D9%86_%D8%AC%D9%88%D9%8A

نافذ نزال، الاقتصاد العالمي ومآلات الأزمة الراهنة، مقال منشور على موقع الجزيرة، تمت زيارته

بتاريخ 11/192021، متاح على موقع:

<https://www.aljazeera.net/blogs/2020/4/28/%D>

كوفيد-19 مجلس الوزراء يحظر السفر من وإلى عدة دول، ويقرر غلق المطاعم ومراكز التسوق

لمدة أسبوعين، تمت الزيارة بتاريخ 2021/10/18. متاح على موقع:

<https://gds.gov.iq/ar/covid-19-cabinet-bans-travel-to-and-from->

[/several-countries-orders-closure-of-restaurants-malls-for-two-weeks](https://gds.gov.iq/ar/covid-19-cabinet-bans-travel-to-and-from-several-countries-orders-closure-of-restaurants-malls-for-two-weeks)

"كورونا" يحول طائرات الركاب إلى "الشحن" مع تنامي الطلب على البضائع، تمت الزيارة بتاريخ
2021/10/15، متاح على موقع:
[./https://www.independentarabia.com/node/105596](https://www.independentarabia.com/node/105596)

رغم انخفاضه عالمياً بسبب "كورونا". الشحن الجوي يسجل نموًا بأفريقيا والشرق الأوسط، تمت
زيارته بتاريخ 2021/11/20، متاح على موقع:
https://www.masrawy.com/news/news_egypt/details/2020/4/4/17575
.80

كورونا يهبط بالطلب على الشحن الجوي، تمت زيارته بتاريخ 2021/11/21، متاح على موقع:
[.https://www.raya.com/2020/04/05](https://www.raya.com/2020/04/05)

أرباح "أرامكس" الفصلية تتراجع 38% إلى 1.19 مليار درهم، تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/12،
متاح على موقع: <https://www.alarabiya.net/aswaq/companies/>

تعريف الشحن. تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/3، متاح على موقع:
<https://obourlogistics.com>.

الشحن الجوي. تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/3، متاح على موقع:
[/https://farship.net/en/A7%D9](https://farship.net/en/A7%D9)

تعريف عمليات الشحن. تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/2، متاح على موقع: <https://asphalt-eg.com/blogsingle?id=1>

انخفاض الطلب على خدمات الشحن الجوي في فبراير، تمت الزيارة بتاريخ 2021/11/8، متاح
على موقع: <https://www.alkhaleej.ae/2020-04->