

## تداعيات فيروس كورونا (كوفيد19) على عقد النقل الجويّ

### Implications of Corona virus (Covid19) on air transport contract

سناء مرامرية

استاذة محاضرة ب جامعة أم البواقي

البريد الإلكتروني

mme.ouhab@gmail.com

تاريخ الارسال: 2020/06/27 تاريخ القبول: 2021/01/14 تاريخ النشر: .....

#### الملخص:

لقد أدى الانتشار الواسع والمفاجأ لفيروس كورونا (كوفيد19) إلى الإيقاف الكلي للملاحة الجوية عبر العالم، من خلال إغلاق المجالات الجوية للدول وكذا المطارات والقواعد الجوية، على نحو أثر بشكل كبير على قطاع النقل الجويّ من الناحيتين الاقتصادية من خلال تكبيد الناقلين الجويين خسائر فادحة، والقانونية من خلال عدم إمكانية تنفيذهم لالتزاماتهم التعاقدية في الآجال المتفق عليها، مما يعرضهم لتحمل المسؤولية العقدية، هذه الأخيرة يمكن لهم دفعها بصفة كلية أو جزئية من خلال التمسك بأنّ هذا الفيروس شكّل قوّة قاهرة حالت دون إمكانية تنفيذهم لالتزاماتهم التعاقدية، أو ظرفاً طارئاً أدى إلى الإخلال بتوازن عقود النقل الجويّ، وذلك تبعاً للخلاف الفقهيّ الحاصل حول التكييف القانوني لفيروس كورونا (كوفيد19)

#### الكلمات المفتاحية

عقد النقل الجويّ، فيروس، كورونا (كوفيد19)، المسؤولية العقدية.

#### Abstract:

The widespread and sudden spread of Corona virus (Covid19) has led to the complete cessation of air navigation throughout the world, through the closure of the airspace of countries as well as airports and air bases, in a manner that greatly affected the air transport sector in economic terms by inflicting heavy losses on air carriers, and legal By not being able to fulfill their contractual obligations within the agreed deadlines, which exposes them to assume contractual responsibility, the latter can pay them in whole or in part by adhering to the fact that this virus has been a force majeure that has prevented them from being able to fulfill their contractual obligations, or to a temporary condition. Air transport contracts, depending on the jurisprudential dispute over the legal adaptation of the Corona virus (Covid19).

**Keywords:** Air Transport Contract, Virus, Corona (Covid 19), Contractual Liability.

\*المؤلف المرسل: سناء مرامرية

## مقدمة:

تعتبر الأوبئة والأمراض من أكثر الأخطار التي تهدد الحياة البشرية بمختلف مناحيها، فكان آخرها من حيث الظهور وأكثرها تأثيرا خلال القرن الحالي فيروس كورونا (كوفيد19)، والذي أصبح حديث الساعة عبر العالم والشغل الشاغل للناس، حيث أحدث هذا الأخير اضطرابات واضحة وجلية على مختلف المجالات، كما أثار العديد من الإشكالات ذات الأبعاد القانونية والاقتصادية والتي تجدد النقاش على المستوى الدولي بخصوصها على بعض المعاملات التجارية والعقود والالتزامات المالية والضريبية، من بينها تلك الأزمات المالية التي لحقت مختلف القطاعات الاقتصادية عبر العالم، وكذا إشكالات عدم قدرة الأشخاص على تنفيذ التزاماتهم القانونية في الآجال المحددة لذلك، وكان قطاع النقل الجوي من بين أكثر القطاعات تأثرا بهذا الفيروس اقتصاديا وقانونيا على حدّ سواء، فمنذ انتهاء الحرب العالمية الثانية لم يشهد هذا القطاع اضطرابات كتلك التي ألحقها به فيروس كورونا (كوفيد19)، وهو ما تمّ دراسته في هذا البحث، انطلاقا من عرض مختلف هذه الآثار على عقد النقل الجوي، ووصولاً إلى تحديد التكييف القانوني لهذا الفيروس وأثره على المسؤولية العقدية للنقل الجوي، مروراً عبر تحديد مفهوم عقد النقل الجوي والالتزامات التي يربتها على عاتق أطرافه.

ويكتسي موضوع الدراسة أهمية بالغة يستمدّها من أهمية متغيّراته المدروسة، على اعتبار أنّ عقود النقل الجوي تمثل أحد أكثر العقود انتشارا عبر العالم، كما أنّ فيروس كورونا (كوفيد19) يمثل أكبر أزمة أصابت مختلف القطاعات الاقتصادية، لذا فإنّ الجمع بينهما من الأهمية بمكان.

فلما كان تأثير فيروس كورونا (كوفيد19) قد أصاب معظم القطاعات الاقتصادية، فإنّ الإشكال المثار مفاده: كيف أثر فيروس كورونا (كوفيد19) على عقد النقل الجوي من الناحية القانونية والاقتصادية؟ فقصّد معالجة هذا الإشكال تمّ التطرّق إلى العناصر التالية:

**المبحث الأول: علاقة جائحة كورونا (كوفيد19) بالالتزامات التعاقدية في عقد النقل الجوي.**

**المبحث الثاني: التكييف القانوني لفيروس كورونا (كوفيد19) وأثره على توقيع المسؤولية العقدية للنقل الجوي.**

**المبحث الأول: علاقة جائحة كورونا (كوفيد19) بالالتزامات التعاقدية في عقد النقل الجوي.**

ينبني كلّ التزام تعاقدي على مبدأ قانوني مكرّس في معظم التشريعات الحديثة، مفاده أنّ العقد هو شريعة المتعاقدين، وهو ما نصّت عليه المادة 06 من القانون المدني الجزائري<sup>1</sup>، والتي جاء فيها: "العقد شريعة المتعاقدين، لا يجوز نقضه ولا تعديله إلاّ باتفاق الطرفين، أو للأسباب التي يقرّها القانون"، وهو ما يترتّب عنه تحميل المسؤولية العقدية للطرف المخلّ بالتزاماته التعاقدية، ومما لا شكّ فيه أنّ الأمراض والأوبئة تمثل أحد الأسباب التي تؤثر بشكل مباشر على مختلف الالتزامات القانونية على

<sup>1</sup> الأمر رقم 75-58، المؤرّخ في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمّن القانون المدني الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر سنة 1975، المعدّل والمتمّم.

اختلاف مصادرها تعاقدية كانت أو غير تعاقدية، ولعلّ أبرز مثال عن ذلك ما أصاب العالم جزاء الانتشار الواسع لفيروس كورونا المستجد (كوفيد 19)،<sup>1</sup> فعلى غرار باقي القطاعات الاقتصادية فقد كان له الأثر البالغ على قطاع النقل الجويّ على الصّاعدين الدّوليّ والدّاخلّي، ومنه التّأثير على العقود المبرمة في هذا القطاع، ويقصد بعقد النّقل الجويّ حسب نصّ المادّة 131 من القانون رقم 98-06 المتعلّق بالطيران المدني<sup>2</sup> : "ينبغي أن يتمّ أيّ نقل جويّ عموميّ طبقاً لعقد يلتزم بموجبه النّاقّل بواسطة الطّائرة بنقل أشخاص مسجّلين، بأمّعتهم أو بدونها، بمقابل من محطة جوية إلى أخرى." وذلك إذا ما تعلّق بنقل الأشخاص، أمّا إذا تعلّق بنقل البضائع فقد عرّفته المادّة 138 من القانون 98-06<sup>3</sup> بأنّه: "يفضي كلّ نقل جويّ للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم النّاقّل الجويّ بموجبه بأن ينقل بواسطة الطّائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر، البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني."

فقد التّفصيل في ذلك تمّ التّطرّق إلى العناصر التّالية:

#### المطلب الأول: أسباب تأثر عقود النّقل الجويّ بتداعيات فيروس كورونا (كوفيد19):

يرجع التّأثر المباشر لقطاع النّقل الجويّ في العالم كلّه عموماً وفي الجزائر على وجه الخصوص، إلى عدّة أسباب منها ما تعلّق بالقرارات المتخذة من قبل السّلطات الوصية، ومنها أسباب قانونية واقتصادية أخرى، يمكن إجمالها فيما يلي:

أ- **غلق المطارات وشلّ حركة النّقل الجويّ بصفة شبه كاملة:** لقد شهد العالم في الفترة الممتدة بين مارس وماي 2020 تحركات غير مسبوقه من السّلطات الوصية في معظم دول العالم، تهدف إلى إصدار نصوص تشريعية وتنظيمية تقضي بالإغلاق الكليّ للمطارات والقواعد الجوية، وإغلاق المجال الجويّ، ومن بينها الجزائر، حيث نصّت المادّة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 20-69<sup>4</sup>، والتي جاء فيها: "تعلّق نشاطات الأشخاص الآتي ذكرها خلال الفترة المذكورة في المادّة 2 أعلاه:

- الخدمات الجوية للنّقل العمومي للمسافرين على الشبّكة الداخليّة..."

<sup>1</sup> Difinition of Corona virus Covid-19, <https://www.who.int/ar/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>, 03/09/2020, 16:37.

<sup>2</sup> قانون رقم 98-06، مؤرّخ في 27 يونيو سنة 1998، يحدّد القواعد العامّة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 48، الصادر بتاريخ 28 يونيو سنة 1998، المعدّل والمنتّم.

<sup>3</sup> المصدر نفسه.

<sup>4</sup> مرسوم تنفيذي رقم 20-69، مؤرّخ في 21 مارس سنة 2020، يتعلّق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد 19) ومكافحته، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، الصادر بتاريخ 21 مارس 2020. الملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-145 المتضمن تعديل نظام الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد 19) ومكافحته، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 34، الصادرة بتاريخ 7 يونيو 2020.

ذلك ما تسبب في عدم إمكانية تنفيذ الناقلين الجويين لالتزاماتهم التعاقدية داخلياً ودولياً، وهو ما يعرضهم للتعويض على أساس المسؤولية العقدية.

ب- عدم شمول الأوبئة والأمراض ضمن الأخطار المؤمن منها: لقد ألزم المشرع الجزائري الناقلين الجويين بتأمين الطائرات المستعملة في عملية النقل، وذلك من خلال نص المادة 129 من قانون الطيران المدني الجزائري<sup>1</sup>، والتي نصت: "يلزم مالكو ومستغلو الخدمات الجوية الخاصة بإبرام عقد تأمين يغطي مجمل المخاطر."، الملاحظ على الخطر المؤمن منه أنه لا يشمل الأوبئة والأمراض وإنما يقتصر على أخطار الحوادث الجوية والتي قد تسبب أضراراً للغير توجب تحميل الناقل للمسؤولية التقصيرية<sup>2</sup>، لذلك فإن تأثير فيروس كورونا على قطاع النقل الجوي كان بليغاً، فالناقل الجوي يتحمل المسؤولية الكاملة عن عدم وفائه بالتزاماته التعاقدية، دون أن يكون له درؤها عن طريق التأمين.

### المطلب الثاني: الآثار القانونية والاقتصادية لفيروس كورونا (كوفيد19) على الناقلين الجويين:

تبعاً للأسباب السابق بيانها، فقد ألحق فيروس كورونا (كوفيد19) أضراراً بالغة بقطاع النقل الجوي، وبالتحديد بالنسبة للناقلين الجويين على وجه خاص، حيث تراوحت هذه الأضرار بين القانونية من خلال تحملهم لتبعات عدم الوفاء بالتزاماتهم التعاقدية في عقود النقل الجوي، والتي من أبرزها الالتزام بنقل محل العقد في الزمان والمكان المحددين<sup>3</sup> والالتزام بضمان سلامة الركاب وأمتعتهم أو البضائع المنقولة<sup>4</sup> وكذا الالتزام بتسليم واستلام البضائع المراد نقلها<sup>5</sup>، وأضرار اقتصادية تتمثل في خسائر مالية فادحة، وهو ما تم التفصيل فيه على النحو التالي:

أ- الأضرار القانونية لفيروس كورونا (كوفيد19) على الناقلين الجويين: فقد تسبب فيروس كورونا (كوفيد19) في شل كلي لحركة البضائع والأشخاص عبر العالم، مما نجم عنه عدم إمكانية قيام الناقلين الجويين بنقل الركاب والبضائع ضمن الأجال القانونية المتعاقد عليه، وبالتالي فإن المسؤولية العقدية للناقل الجوي تقوم في هذه الحالة عن التأخير في إتمام عملية النقل، شريطة أن يكون ميعاد النقل محددًا

<sup>1</sup> قانون رقم 06-98، المصدر السابق.

<sup>2</sup> براهيم بن داود، وسيلة عياد، التأمين الجوي والإعفاء من مسؤولية تحطم الطائرات، مجلة حوليات جامعة بشار، العدد 06 (عدد خاص بالملتقى الدولي حول أنظمة التأمين)، الجزائر، 2009، ص 20.

<sup>3</sup> قانون رقم 06-98، المصدر السابق.

<sup>4</sup> ليلي سلطاني، حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الأول، العدد 02، الجزائر، 2015، ص 49.

<sup>5</sup> بوبكر حموني، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، 2013-2014، ص 17، 22.

تحديداً نافيًا للجهالة في العقد،<sup>1</sup> وقد نصت على ذلك المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري<sup>2</sup>، والتي نصت: "الناقل الجويّ مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجويّ للأشخاص والأمتعة والشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به".

فركن الخطأ في هذه الحالة يتمثل في التأخير في إتمام عملية النقل ضمن الأجل المتفق عليه في العقد. إلا أنّ المسؤولية العقدية للناقل لا تقوم بمجرد التأخير، وإنما إذا سبب هذا التأخير ضرراً للطرف الآخر في العقد على اختلاف مركزه القانوني،<sup>3</sup> ويكون تقدير الضرر الحاصل خاضعاً للقواعد العامة في القانون المدني الجزائري<sup>4</sup>، مع وجوب إثبات المتضرر أنّ الضرر الذي لحقه كان جزاء هذا التأخير.

ففي هذه الحالة تقع على عاتق الناقل الجويّ مسؤولية تعويض هذه الأضرار بما يتناسب مع حجم الضرر، على أساس العقد المبرم بينه وبين المضرور، وهو ما أكدت عليه المادة 124 من القانون المدني الجزائري<sup>5</sup>.

ب- الأضرار الاقتصادية لفيروس كورونا (كوفيد19) على الناقلين الجويين: تعرّض قطاع النقل الجويّ عبر العالم سنة 2020 لخسائر اقتصادية فادحة، كان السبب الرئيسيّ فيها هو الانتشار غير المسبوق وغير المتوقع لفيروس كورونا (كوفيد19)، حيث أعلن منظمة الطيران المدنيّ الدوليّ (إيكافو) أنّ العدد الإجماليّ للركاب عبر العالم سيتراجع بحلول شهر سبتمبر من سنة 2020 بـ 1.2 مليار راكب مقارنة بعددهم في الظروف العادية،<sup>6</sup> في حين أعلن الإتحاد الدوليّ للنقل الجويّ (إياتا) عن تراجع إيرادات شركات الطيران بحلول أواخر هذه السنة إلى 250 مليار دولار،<sup>7</sup> أي بنسبة تراجع تساوي 44% مقارنة بإيراداتها لسنة 2019، أما على الصعيد الداخلي فقد أعلن شركة الخطوط الجوية الجزائرية أوائل شهر جوان من سنة 2020 أنّ خسائرها بسبب توقف نشاط النقل الجويّ الرّاجع إلى انتشار فيروس كورونا والذي أجبرها على إلغاء 17 ألف رحلة جوية، قد قدرت إلى غاية أوائل شهر جوان بـ 38 مليار دينار جزائري، أي ما يعادل 316 مليون دولار، وأنها تتوقع أن تبلغ خسائرها لذات الأسباب بنهاية سنة 2020 مبلغ 89 مليار دينار جزائري.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> حياة بن عيسى، مسؤولية الناقل الجويّ عن التأخير في نقل الركاب، مجلة الفكر القانوني والسياسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الأغواط، العدد 02، الجزائر، ديسمبر 2017، ص 189.

<sup>2</sup> قانون رقم 98-06، المصدر السابق.

<sup>3</sup> زبيدة ساكري، جيلالي عجة، مسؤولية الناقل الجويّ عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة بسكرة، المجلد 12، العدد 22، الجزائر، أبريل 2020، ص 425.

<sup>4</sup> الأمر رقم 75-58، المصدر السابق.

<sup>5</sup> المصدر نفسه.

<sup>6</sup> الموقع الرسمي ل منظمة الطيران المدنيّ الدوليّ، بتاريخ 20 جوان 2020، على الساعة: 13:55.

<sup>7</sup> الموقع الرسمي للاتحاد الدوليّ للنقل الجويّ، بتاريخ 20 جوان 2020، على الساعة 14:08.

<sup>8</sup> الموقع الرسمي لوكالة الأنباء الجزائرية، بتاريخ 20 جوان 2020، على الساعة: 13:55.

## المبحث الثاني: التكييف القانوني لفيروس كورونا (كوفيد 19) وأثره على توقيع المسؤولية العقدية للنّاقِل الجوّي.

إنّ عدم وفاء النّاقِل الجوّي بالالتزامات القانونيّة الملقاة على عاتقه نتيجة لإبرامه عقد النّقل الجوّي للأشخاص أو البضائع على حدّ سواء، بسبب الانتشار الواسع والمفاجئ لفيروس كورونا (كوفيد 19)، يعرّضه إلى تحمّل تبعات توقيع المسؤولية العقدية لكونه عقدا ملزما لجانبين، والتي يمكن له دفعها متى تمسك بأنّ فيروس كورونا (كوفيد 19) يعدّ سببا أجنبيّا لا دخل للنّاقِل الجوّي في حدوثه، أدّى إلى استحالة تنفيذه للالتزامات التّعاقديّة، حيث اختلف فقهاء القانون وشراحه حول التّكييف القانوني لهذا الفيروس، بين من اعتبره ظرفا طارئا، وبين من صنّفه كقوة قاهرة يستحيل تنفيذ الالتزام بسببها، وهو ما تمّ التّفصيل فيه، مع بيان اختلاف أثر كلّ تكييف قانوني على توقيع المسؤولية العقدية للنّاقِل الجوّي، وذلك على النحو التالي:

### 1- التّكييف القانوني لفيروس كورونا (كوفيد 19) كظرف طارئ وأثره على توقيع المسؤولية العقدية للنّاقِل الجوّي:

لقد نصّ المشرّع الجزائري من خلال نصّ المادّة 107 من القانون المدني الجزائري<sup>1</sup> على اعتبار الحوادث العامّة والاستثنائية سببا قانونيا لتخفيض التزامات المدين، حيث جاء فيها: "يجب تنفيذ العقد طبقا لما اشتمل عليه وبحسن نية".

ولا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب، بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون، والعرف، والعدالة، بحسب طبيعة الالتزام.

غير أنّه إذا طرأت حوادث استثنائية عامّة لم يكن توقّعها وترتب على حدوثها أنّ تنفيذ الالتزام التّعاقدي، وإن لم يكن مستحيلا، صار مرهقا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للقاضي تبعا للظروف وبعد مراعاة لمصلحة الطرفين أن يردّ الالتزام المرهق إلى الحدّ المعقول، ويقع باطلا كلّ اتّفاق على خلاف ذلك".

فالأصل أنّ الالتزامات التّعاقديّة تنفّذ وفقا لما اتّفق عليه المتعاقدان في العقد، واستثناء يمكن للقاضي التّدخل لتعديل التزامات أحد طرفيه، إذا تبين له أنّ التزامات هذا الأخير أصبحت مرهقا له بسبب حدوث ظرف استثنائي عامّ غير متوقّع حدوثه، أدّى إلى اختلال التّوازن العقديّ أثناء مرحلة التنفيذ، وهو ما اصطلح عليه فقهاء بنظرية الظروف الطارئة.

حيث اعتبر جانب من فقهاء القانون أنّ فيروس كورونا يعدّ من قبيل الظروف الطارئة، وأرجعوا ذلك إلى انطباق شروط تطبيق هذه النظرية على هذا الفيروس، والتي تتمثل فيما يلي:

أ- أن يكون الظرف استثنائيا: قصد اعتباره ظرفا طارئا موجبا لتدخّل القاضي لتعديل الالتزامات التّعاقديّة، يجب أن يتّسم بصفة الاستثنائية، بحيث لا يكفي أن يكون مجرد تغيير في الظروف الاقتصادية

<sup>1</sup> الأمر رقم 75-58، المصدر السابق.

التي سينفذ فيها العقد، عن تلك التي أبرم خلالها، ويقصد بالاستثنائية أن يكون الحادث نادر الوقوع، وغير مألوف.<sup>1</sup>

فإسقاط هذا الشرط على فيروس كورونا يتبين أن هذا الأخير يتصف بالطابع الاستثنائي وغير المألوف، فهو لا يمثل مجرد تغيير في الظروف الاقتصادية المحيطة بالعقد، بل تعد إلى إحداث تغييرات جذرية في نمط الحياة البشرية بمختلف مناحيها الاجتماعية والاقتصادية.

ب- أن يكون الظرف غير متوقع: فيعدّ لزاما لتطبيق نظرية الظروف الطارئة، أن يكون الظرف غير متوقع الحدوث من قبل أحد المتعاقدين أو كلاهما عند إبرام العقد، فلو كان الظرف الطارئ متوقع الحدوث من قبل المدين عند إبرام العقد ومع ذلك أقدم على التعاقد، كان من غير الجائز له أن يطلب تخفيف الضرر الذي لحقه جزاءه عند التنفيذ.<sup>2</sup>

وينطبق هذا الشرط على الالتزامات التعاقدية المبرمة قبل ظهور فيروس كورونا، كون أن هذا الأخير لم يكن من الممكن توقع حدوثه من قبل المتعاقدين، لذلك يمكن تصنيفه ضمن الظروف غير المتوقعة.

ج- أن يكون الظرف عاما: يقصد بصفة العمومية كشرط لتطبيق نظرية الظروف الطارئة أن لا يكون الظرف متعلقا بشخص واحد بعينه كأن يفلس التاجر المدين مثلا، وإنما يجب لاعتباره ظرفا طارئا أن يمسّ بفتنة معينة من الأشخاص على الأقل.<sup>3</sup>

د- أن يكون الظرف مرهقا للمدين: يعدّ شرط إرهاق المدين كأثر لحدوث الظرف الطارئ شرطا أساسيا لإعمال نظرية الظروف الطارئة، يستحيل بغيابه تطبيقها، فعلى المدين إثبات أن الظرف محلّ الاعتبار قد أدى فعلا إلى إرهاقه وإتقال كاهله، جزاء الالتزامات التعاقدية التي التزم بتنفيذها، على نحو أخلّ فعلا بالتوازن المالي للعقد، كما يتعيّن عليه أن يثبت أيضا الزابطة السببية بين الظرف الطارئ والإرهاق الذي لحق نمته المالية، كما يشترط لتطبيق نظرية الظروف الطارئة أن يصبح الالتزام التعاقدية بسبب هذا الظرف مرهقا للمنتزم لا مستحيل التنفيذ.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الأول مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1960، ص 643.

<sup>2</sup> محمد بوكماش، نظرية الظروف الطارئة وعلاقتها بالجوائح، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 05، العدد 01، الجزائر، جانفي 2012، ص 326.

<sup>3</sup> يوسف بوشاشي، نظرية الظروف الطارئة بين استقرار المعاملات واحترام التوقعات، مجلة حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 31، الجزائر، جوان 2017، ص 120.

<sup>4</sup> سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، في الالتزامات، المجلد الأول، نظرية العقد والارادة المنفردة، مطبعة السلام مصر، ط 4، 1987، ص 513.

عدنان إبراهيم السرحان، شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2008، ص 257.

حيث جعل هذا الشرط تطبيق نظرة الظروف الطارئة على فيروس كورونا (كوفيد19) غير ممكن في نظر بعض الفقهاء، لأنه جعل الالتزامات التعاقدية مستحيلة التنفيذ ولم يكتف بجعلها مرهقة للمدين فحسب. أما بالنسبة لنطاق تطبيق نظرية الظروف الطارئة، فيشمل كل من العقود المستمرة التنفيذ وكذا العقود الفورية آجلة التنفيذ باستثناء الاحتمالية منها، على الرغم من اختلاف الآراء الفقهية حول هذه الأخيرة، بين من يجيز تطبيق نظرية الظروف الطارئة عليها، وبين القائل بعدم جواز ذلك،<sup>1</sup> وبالتالي فإن عقد النقل الجوي يكون مشمولاً ضمن نطاق هذه النظرية في حالتين: فأما الحالة الأولى فيكون فيها تنفيذ العقد مستمراً ومجزئاً على عدة مراحل، وأما الحالة الثانية فيكون بموجبها عقد النقل الجوي آجل التنفيذ على الرغم من كونه عقداً فورياً.

وتأسيساً على رأي الجانب الفقهي القائل باعتبار فيروس كورونا (كوفيد 19) ظرفاً طارئاً، فإن الناقل الجوي المتأثر التزامه بهذا الظرف يجوز له اللجوء إلى القضاء لطلب تخفيف التزامه التعاقدية، على نحو يعيد لعقد النقل الجوي توازنه، وذلك بإتباع القواعد العامة المتعلقة بإجراءات التقاضي المدني، على أن يكون للقاضي السلطة التقديرية الواسعة في تقدير مدى توفر شروط تطبيق نظرية الظروف الطارئة، على عقد النقل الجوي محل الاعتبار، وكذا بالنسبة لحجم التخفيف في الالتزامات التعاقدية.

## 2- التكييف القانوني لفيروس كورونا (كوفيد19) كقوة قاهرة وأثره على توقيع المسؤولية العقدية للناقل الجوي:

يرى جانب من فقهاء القانون وشراحه أن فيروس كورونا (كوفيد 19) يعتبر قوة قاهرة، تحول بين المدين وبين تنفيذ التزاماته،<sup>2</sup> حيث نادت فرنسا بهذا الرأي وأيدته وذلك في تصريح لوزير الاقتصاد الفرنسي بتاريخ 28 فيفري 2020،<sup>3</sup> وقد نصّ المشرع الجزائري على القوة القاهرة من خلال نصّ المادة 307 من القانون المدني الجزائري<sup>4</sup>، والتي جاء فيها: "ينقضي الالتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء أصبح مستحيلاً عليه لسبب أجنبي عن إرادته".

حيث اعتبر المشرع الجزائري أن إثبات المدين لوجود سبب أجنبي خارج عن نطاق إرادته، يستحيل تنفيذ الالتزام بوجوده، سبباً لانقضاء العقد، وهو ما اصطلح عليه فقهاء القانون بالقوة القاهرة، والتي عرفها المشرع الجزائري من خلال نصّ المادة 05 من قانون المحروقات الجزائري لسنة 2005<sup>5</sup>، والتي جاء

1 سليمان مرقس، المرجع السابق، ص 514.

عبد القادر أقصاصي، نظرية الظروف الطارئة وأثرها على تنفيذ الالتزام التعاقدية، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 02، العدد 02، جامعة أدرار، الجزائر، ديسمبر 2018، ص ص 137-138.

<sup>2</sup> Yves blouin, *Coronavirus et force majeure dans les contrats questions et réponses*, federation des industries mecanique (www.fim.net), lyon, France, 13/03/2020, p3.

<sup>3</sup> <https://www.economie.gouv.fr//>, le 03/09/2020, 16 :09.

<sup>4</sup> الأمر رقم 75-58، المصدر السابق.

<sup>5</sup> قانون رقم 05-07، مؤرخ في 28 أبريل سنة 2005، يتعلّق بالمحروقات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 50، الصادر بتاريخ 19 يوليو سنة 2005، المعدل والمتمم.



فيها: "...القوة القاهرة: كل حدث مثبت، غير متوقع، لا يمكن مقاومته، وخارج عن إرادة الطرف الذي يثيره، والذي يجعل تنفيذ هذا الأخير لأحد التزاماته أو العديد منها آنيًا أو نهائيًا، غير ممكن."

يتبين مما سبق أن المشرع الجزائري عرّف القوة القاهرة انطلاقًا من شروطها القانونية، وهي:

أ- إثبات وجود القوة القاهرة من قبل المدين: يتعين على المدين المتمسك بوجود سبب أجنبي خارج عن نطاق إرادته، يحول دون إمكانية تنفيذه لالتزاماته، أن يثبت وجود هذا السبب أمام القضاء، وذلك بكافة وسائل الإثبات باعتبار أن القوة القاهرة واقعة مادية.<sup>1</sup>

فعلى المدين الذي يريد الاحتجاج بفيروس كورونا (كوفيد19) كقوة القاهرة، يستحيل معها تنفيذ التزاماته، أن يثبت ذلك في مكان وزمان تنفيذ العقد، بأي وسيلة كانت، كأن يستند في ذلك إلى نصوص قانونية أو تنظيمية متعلقة بإجراءات الحجر المنزلي بسبب هذا الفيروس، أو بالتقارير الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، التي تتعلق بانتشار الفيروس في مكان وزمان تنفيذه لالتزاماته التعاقدية.

ب- أن تكون القوة القاهرة خارجة عن إرادة المدين: لكي يكون للمدين الحق في طلب إعفائه من التزاماته لوجود قوة القاهرة يستحيل تنفيذه بوجودها، يجب أن تكون هذه القوة القاهرة خارجة عن نطاق إرادته، فلا يكون له أي يد في وقوعها سواء عن قصد أو عن غير قصد منه، ويستوي لتحقيق هذا الشرط أن تكون هذه القوة القاهرة بفعل الدائن أو غيره، أو لسبب طبيعي.<sup>2</sup>

ويتوفر هذا الشرط تمامًا بالنسبة لفيروس كورونا (كوفيد19)، لكونه خارجًا تمامًا عن إرادة الأشخاص، ولا يتصور تسبب المدين في حدوثه بأي شكل من الأشكال.

ج- أن تكون القوة القاهرة غير متوقعة: فالقوة القاهرة الموجبة لانقضاء التزام المدين يجب أن تكون غير متوقعة الحدث، وذلك من حيث زمن وقوعها، وليس من حيث توقع القوة القاهرة في حد ذاتها.<sup>3</sup>

وهو ما ينطبق على عدم إمكانية التنبؤ بزمن انتشار فيروس كورونا (كوفيد19) من قبل المدين وقت إبرام عقد النقل الجوي، مما يمكنه من التمسك بها للتحرر من التزاماته التعاقدية، شريطة توفر باقي شروط تطبيق نظرية القوة القاهرة.

د- أن تكون القوة القاهرة مستحيلة الدفع من قبل المدين: حفاظًا على استقرار المعاملات القانونية، اشترط المشرع الجزائري أن تكون القوة القاهرة المحتج بها قبل الدائن غير ممكن دفعها من طرف المدين، فلو أمكنه دفعها وعلى الرغم من توفر الشروط السابقة، فلا يجوز له أن يطلب من القاضي براءة ذمته من الالتزامات الملقاة على عاتقه.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> يوسف حوري، القوة القاهرة كسبب لنفي مسؤولية منتج الدواء البشري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد 04، العدد 01، جوان 2015، ص 295.

<sup>2</sup> فيصل عمار، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، مارس 2018، ص 273.

<sup>3</sup> أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1983، ص 337.

<sup>4</sup> فيصل عمار، المرجع السابق، ص 272.

كذلك الأمر بالنسبة لفيروس كورونا (كوفيد19)، فعدم توفر لقاح ضده يجعله غير قابل للدفع من قبل المدين، مما يجعل التزامه قابلاً للانقضاء.

هـ - أن تؤدي القوة القاهرة إلى استحالة تنفيذ الالتزام: قصد تطبيق نظرية القوة القاهرة، وجب أن تجعل هذه الأخيرة الالتزام مستحيل التنفيذ، سواء أكانت الاستحالة مقتصرة على زمن التنفيذ أو استحالة دائمة، فلو اقتصر أثر السبب الأجنبي على مجرد إقبال كاهل المدين فقط، فلا يمكن تبعا لذلك أن يتذرع بها للمتلص من التزامه تجاه المدين.<sup>1</sup>

فبالنسبة لفيروس كورونا (كوفيد19)، فإن أثره على الالتزامات التعاقدية يختلف حسب طبيعة كل عقد، فبيما يتعلق بعقد النقل الجوي، فإن أثر هذا الفيروس على الحركة الدولية والداخلية يتجلى في شلها حضرها بصفة كلية، مما يجعل التزام الناقل الجوي مستحيل التنفيذ، مما يتيح له اللجوء إلى القضاء لطلب انقضاء التزامه، تأسيسا على وجود قوة القاهرة، يستحيل بسببها تنفيذه لالتزامه بالنقل في المواعيد المحددة لذلك، بإتباع الشروط الإجرائية المنصوص عليها في القواعد العامة للتقاضي.

3- التكييف القانوني المقترح لفيروس كورونا (كوفيد19) وأثره على الالتزامات التعاقدية للناقل البحري:

يرجح بأن فيروس كورونا (كوفيد19)، يكيّف قانونا بالنسبة لعقد النقل الجوي بأنه ظرف طارئ تطوّر بصفة تدريجية عبر العالم ليصبح قوة القاهرة، وذلك على اعتبار أن تأثير هذا الفيروس والمتمثل في إيقاف حركة الملاحة الجوية الداخلية والدولية عبر العالم جاء بصفة تدريجية وجزئية، انطلاقا من التقليل من حركة النقل الجوي، وصولا إلى وقفها بصفة كلية، كما أنّ هذا الوقف لم يكن متزامنا في جميع المناطق عبر العالم بل اختلف زمنه من دولة إلى أخرى، وهو ما يجب أخذه بعين الاعتبار من قبل القضاء عند بثه في النزاعات المتعلقة بالالتزامات التعاقدية للناقلين الجويين، وذلك من حيث زمان ومكان إبرام عقد النقل الجوي، قصد معرفة ما إذا كان يمثل ظرفا طارئا فيخفف التزام الناقل الجوي تبعا لذلك على نحو يعيد التوازن المالي للعقد، أو إذا كان يشكل قوة القاهرة يكون معها التزام الناقل الجوي مستحيلا، فيحكم القضاء بانقضائه.

كما تجدر الإشارة إلى أنّ فيروس كورونا (كوفيد19)، لا يمثل في حد ذاته ظرفا طارئا أو قوة القاهرة بالنسبة لعقد النقل الجوي، وإنما الآثار المترتبة عنه من شل جزئي وكلي لحركة الملاحة الجوية، وغلق المطارات هو ما يمثل ذلك.

<sup>1</sup> بشير دالي، سلطة القاضي في تحقيق التوازن العقدي في إطار نظرية الظروف الطارئة، مجلة القانون، العدد 06، الجزائر، جوان 2016، ص 140.

## خاتمة:

يستخلص في نهاية هذا البحث أنّ عقد النقل الجويّ هو اتفاق بين شخص يسمّى الناقل وبين شخص آخر، يتولّى بمقتضاه الأول نقل الطرف الثاني أو شخص آخر أو بضائع تخصّه، تحت إشرافه ومسؤوليته من مطار إلى آخر وفقا للأوضاع المنصوص عليها قانونا، باستعمال الطائرة دون غيرها من وسائل النقل، مع التزام الطرف الثاني بدفع الثمن المتفق عليه في العقد، والذي يختصّ بكونه عقد إذعان رضائيّ يبرم بعوض، ويرتّب التزامات متقابلة على عاتق طرفيه، هذه الالتزامات تأثرت بشكل كبير بسبب الانتشار الواسع لفيروس كورونا (كوفيد19) عبر العالم، خصوصا ما تعلق منها بالناقل الجويّ، ممّا ألحق ضررا بالغا بهذا الأخير اقتصاديا نتيجة الخسائر المالية التي لحقته، وكذا عدم اشتغال الأخطار الجوية المؤمن منها على الأوبئة والأمراض، وقانونيا من خلال عدم قدرته على تنفيذ التزاماته التعاقدية في آجالها، ممّا يحمله المسؤولية العقدية عن ذلك، ويرجع السبب في هذا التأثير إلى الشلّ الكليّ لحركة الملاحة الجوية عبر العالم، على الصّاعدين الداخليّ والدوليّ بسبب هذا الفيروس، هذا الأخير كان تكييفه القانونيّ محلّ خلاف فقهيّ بين فقهاء القانون إذا ما كان يشكّل قوّة قاهرة يستحيل تنفيذ التزامات الناقل الجويّ بسببها، أم أنّه يمثّل ظرفا طارئا، يدعو إلى تدخّل القاضي لتخفيف التزامات الناقل الجويّ بسببه وإعادة التوازن العقديّ لعقد النقل الجويّ.

وبناء على ما تمّ التوصل إليه من نتائج تمّ اقتراح التوصيات التالية:

- ضرورة إدراج الأخطار الناجمة عن الأمراض والأوبئة ضمن الأخطار المؤمن منها في عقود التأمين الجويّ.

- ضرورة تحقّق القاضي من زمان ومكان إبرام عقد النقل الجويّ ومقارنتها بالتحديثات الرسمية لانتشار فيروس كورونا (كوفيد19)، قصد الحكم بتخفيف الالتزامات التعاقدية للناقل الجويّ تطبيقا لنظرّة الظروف الطارئة، أو الحكم بانقضائها كليّا على أساس وجود قوّة قاهرة تحول دون القدرة على تنفيذها في الآجال المحددة.

## المراجع والمصادر

## أولا / قائمة المصادر:

- 1- الأمر رقم 58-75، المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر سنة 1975، المعدل والمتمم.
- 2- قانون رقم 06-98، مؤرخ في 27 يونيو سنة 1998، يحدّد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 48، الصادر بتاريخ 28 يونيو سنة 1998، المعدل والمتمم.
- 3- قانون رقم 07-05، مؤرخ في 28 أبريل سنة 2005، يتعلّق بالمحروقات، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 50، الصادر بتاريخ 19 يوليو سنة 2005، المعدل والمتمم.
- 4- مرسوم تنفيذي رقم 20-69، مؤرخ في 21 مارس سنة 2020، يتعلّق بتدابير الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا (كوفيد 19) ومكافحته، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، الصادر بتاريخ 21 مارس 2020. الملغى

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-145 المتضمن تعديل نظام الوقاية من انتشار وباء فيروس كورونا ( كوفيد 19 ) ومكافحته، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 34، الصادرة بتاريخ 7 يونيو 2020.

### ثانيا /قائمة المراجع:

#### أ- الكتب بالعربية:

- 1- أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1983.
- 2- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، في الالتزامات، المجلد الأول، نظرية العقد والارادة المنفردة، مطبعة السلام مصر، ط 4، 1987.
- 3- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الأول مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، 1960.
- 4- عدنان إبراهيم السرحان، شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2008.

#### ب-الرسائل الجامعية:

- 1- بويكر حموني، طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، 2013-2014.

#### د-المقالات في المجلات:

- 1- براهيم بن داود، وسيلة عياد، التأمين الجوي والإعفاء من مسؤولية تحطم الطائرات، مجلة حوليات جامعة بشار، العدد 06 (عدد خاص بالملتقى الدولي حول أنظمة التأمين)، الجزائر، 2009.
- 2- بشير دالي، سلطة القاضي في تحقيق التوازن العقدي في إطار نظرية الظروف الطارئة، مجلة القانون، العدد 06، الجزائر، جوان 2016.
- 3- حياة بن عيسى، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل الركاب، مجلة الفكر القانوني والسياسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الأغواط، المجلد 01، العدد 02، الجزائر، ديسمبر 2017.
- 4- زبيدة ساكري، جيلالي عجة، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إيصال المسافرين وأمتعتهم في التشريع الجزائري، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة بسكرة، المجلد 12، العدد 22، الجزائر، أبريل 2020.
- 5- عبد القادر أقصاصي، نظرية الظروف الطارئة وأثرها على تنفيذ الالتزام التعاقدية، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 02، العدد 02، جامعة أدرار، الجزائر، ديسمبر 2018.
- 6- ليلي سلطاني، حقوق راكب الطائرة في مواجهة الناقل الجوي العمومي على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الأول، العدد 02، الجزائر، 2015.
- 7- فيصل عمار، تطبيق القوة القاهرة على النقل البحري كحالة من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد 01، الجزائر، مارس 2018،
- 8- محمد كماش، نظرية الظروف الطارئة وعلاقتها بالجوائح، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 05، العدد 01، الجزائر، جانفي 2012.
- 9- يوسف بوشاشي، نظرية الظروف الطارئة بين استقرار المعاملات واحترام التوقعات، مجلة حوليات جامعة الجزائر1، العدد 31، الجزائر، جوان 2017.
- 10- يوسف حوري، القوة القاهرة كسبب لنفي مسؤولية منتج الدواء البشري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المجلد 04، العدد 01، الجزائر، جوان 2015.

#### هـ- المقالات الأجنبية:

1- Yves blouin, **Coronavirus et force majeure dans les contrats questions et réponses**, federation des industries mecanique (www.fim.net), Lyon, France, 13/03/2020.

و-المقالات على مواقع الانترنت:

- 1- الموقع الرسمي لمنظمة الطيران المدني الدولي، بتاريخ 20 جوان 2020، على الساعة: 13:55.
- 2- الموقع الرسمي للاتحاد الدولي للنقل الجوي، بتاريخ 20 جوان 2020، على الساعة 14:08.
- 3- الموقع الرسمي لوكالة الأنباء الجزائرية، بتاريخ 20 جوان 2020، على الساعة: 13:55.

4- <https://www.economie.gouv.fr/>, le 03/09/2020, 16 :09.

5-<https://www.who.int/ar/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses>, 03/09/2020, 16:37.