مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: نحو إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في ظل جائحة كورونا 2019 (دراسة مقارنة بين القانون الإماراتي والقانون الفرنسي)
اسم الكاتب: عماد الدين عبدالحي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8584
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 02:52 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 20، العدد 2
ذو القعدة 1444 هـ / يونيو2023م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

https//:doi.org/10.36394/jls.v20.i2.8

نحو إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في ظل جائحة كورونا 2019: دراسة مقارنة بين القانون الإماراتي والقانون الفرنسي

عماد الدين عبدالحي[1]

تاريخ الاستلام: 15-03-2021 **تاريخ القبول: 20-04-2021**

ملخص البحث:

منذ أن أعلنت منظمة الصحة العالمية أن فيروس كورونا 2019 يشكل جائحة عالمية، بادرت العديد من الدول إلى إصدار تشريعات وسياسات هدفت من خلالها إلى مجابهة هذه الجائحة، فكان من أهم هذه التشريعات والسياسات تقيد حركة التجارة الداخلية والأهم تقييد حركة التجارة الخارجية بل ذهبت هذه الدول تدريجياً إلى تعليق عمليات النقل الدولي للبضائع، مما انعكس سلباً على النقل البحري للبضائع إذ تم تعليق تنفيذ العقود التي أبرمت قبل قيام الجائحة نتيجة الظروف التي فرضتها الجائحة، الأمر الذي جعل من تنفيذ الالتزامات العقدية مستحيلاً. ونتج عن هذه الاستحالة أبعاد قانونية واقتصادية جعلت وستجعل الناقلين البحريين يلجؤون إلى إثارة نظرية القوة القاهرة كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية وفق المادة 275 من قانون التجارة البحرية الإماراتي لسنة 1981 وأيضاً بموجب الاتفاقية الدولية الناظمة لأحكام نقل البضائع بحراً، مما حدى بنا البحث عن إمكانية إعفاء الناقل البحري من المسؤولية استناداً إلى أن جائحة كورونا تشكل قوة قاهرة.

الكلمات الدالة: الناقل البحري، القوة القاهرة، جائحة كورونا، المسؤولية العقدية، حالات الإعفاء من المسؤولية.

(1) كلية القانون - جامعة الشارقة (الشارقة - الإمارات العربية المتحدة)

ihay@sharjah.ac.ae

المقدمة:

لا يخفى على أحد أن جائحة كورونا (كوفيد 19) قد أثرت على حياتنا اليومية تأثيراً مفصلياً، فقيام العديد من الدول بإغلاق أو تقييد الحركة عبر حدودها البرية والبحرية والجوية وكذلك المبادرة وعلى وجه السرعة إلى اتخاذ إجراءات وتدابير احترازية صارمة في كافة القطاعات الخدمية والاقتصادية ومنها قطاع النقل الذي يعد شريان الاقتصاد في أي دولة من دول العالم، جعلت الدول والأفراد في العالم في حيرة من أمرهم إلى درجة جعلتهم سجناء في بيوتهم ومن ثم توقف حركة النقل بشكل تام في البداية ومن ثم انفراجات بسيطة أو شبه كلية ووعود وتهديدات بالعودة إلى الإغلاق التام في بعض الدول تبعاً لسرعة انتشار الفيروس. فأمام هذه الظاهرة التي تم اعتبارها على أنها وباءً عالمياً من قبل منظمة الصحة العالمية في الربع الأول من العام 2020، والتي هددت ومازالت تهدد الاقتصاد العالمي بشكل خطير حيث تسببت بانخفاض كبير في حركة النقل سواء الأشخاص وسواء البضائع فظهرت عواقبها المحتملة بالفعل وبالتالي مقارنتها بعواقب الأزمة الكبرى لعام 1929. وتشير الإحصائيات إلى أن الخسائر الناجمة عن تفشي فيروس كورونا قاربت 50 مليار دولار من تاريخ الإعلان أن الفيروس يشكل جائحة، وإذا ما استمر انتشاره سيكون الاقتصاد العالمي معرض لخسارة فادحة تقدر بأكثر من 2 ترليون دولار[1]، وأنه حتى تاريخه التفاؤل في القضاء على الفيروس ما زال في أدنى الحدود نظراً لعدم اكتشاف لقاح حتى الآن.

إشكالية الدراسة:

فمنذ إعلان منظمة الصحة العالمية أن جائحة كورونا (COVID19) جائحة عالمية أن قامت أغلب الدول بإصدار العديد من السياسات والإجراءات والقرارات وبعض الدول تشريعات خاصة بذلك بهدف الحد من إنتشار هذا الوباء ومجابهته، من بينها تقييد لحركة التجارة الوطنية والدولية وتعليق أغلب الأنشطة المدنية والتجارية، الأمر الّذي ألقى تبعات قانونية على تنفيذ العقود المبرمة في ظل ظروف سابقة تختلف كليًا عن الظروف الراهنة ما جعل تنفيذ الإلتزامات التعاقدية مستحيلاً، وكون هذه الإستحالة ذات جوانب قانونية موضوعية وإجرائية مهمة جعلت وستجعل العديد من شركات النقل البحري أمر اللجوء إلى إثارة نظرية القوة القاهرة كحالة إبراء قانوني من المسؤولية أو على الأقل إنقاص جزء من التزاماتهم، وبالتالي السؤال الذي يطرح وسيطرح يتمثل بإمكانية إثارة نظرية القوة القاهرة المنصوص عليها في القواعد العامة وكذلك في القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم (2) لسنة 1981 وتحديداً في المادة (275/1) وهكذا في

(1) مكتب محمد بن عفيف للمحاماة، الآثار القانونية لفيروس كورونا Covid-19، منشور على الموقع الالكتروني https://www.afiflaw.com ، تاريخ الزيارة 25/10/2020.

الاتفاقيات الدولية كقواعد هامبورغ 1978 وقواعد روتردام 2008 وتطبيقها على جائحة (CO-VID19) لإعفاء المدين – الناقل البحري من المسؤولية[1]. مع التنويه **إلى أن** دولة الإمارات العربية المتحدة وفرنسا من أوائل الدول التي تنبهت إلى الآثار المحتملة لجائحة كورونا وذلك عندما بادرتا إلى تكليف الجهات المعنية في الدولة بوضع السياسات والإجراءات الخاصة بهذه الجائحة ومن ثم إصدار القرارات الخاصة بذلك، ناهيكم على أن القضاء في كلا البلدين قد تصدى لهذه الأزمة من خلال إصدار أحكام قضائية أعطت تكييفاً قانونياً لها. وهو ما سنبحث عنه من خلال بيان إمكانية إسقاط نظرية القوة القاهرة المنصوص عليها في القواعد العامة على جائحة كورونا **(المبحث الأول)**، ومن ثم البحث عن آثار هذه الجائحة كقوة قاهرة على الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري **(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول: إسقاط نظرية القوة القاهرة على جائحة كورونا.

ومن المؤكد أن القوة القاهرة تعد من أحد الأسباب العامة للإبراء من المسؤولية في كافة التشريعات الوطنية والدولية[2]؛ وهو ما تؤكده المادة (273) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي لسنة 1985 حين نصت "ينقضي الحق إذا أثبت الشخص أن 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 يقضي القانون أو الاتفاق بغير ذلك". وهو ما قررته المادة (275/1) من قانون التجارة البحرية الإماراتي حين قضت "يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع ..... ما لم يثبت أن هذا الهلاك أو التلف ناشئ عن أحد الأسباب الآتية: ج- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، د. مخاطر البحر ...، ه- القضاء والقدر، و- حوادث الحرب، ز- أعمال الأعداء العموميين، ح- كل إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة ...، ط-قيود الحجر الصحي، ي- كل إضراب عن العمل أو توقف عنه ...، ك- الفتنة والإضطرابات الأهلية". هذه الحالات هي تقريباً ذات الحالات التي نصت عليها المادة 17/3/أ-ومن قواعد روتردام. مع الإشارة إلى أن القانون التجاري البحري الإماراتي وقواعد روتردام لم يعرفا القوة القاهرة رغم إقرارهما الصريح بأن الحالات التي تعد بمثابة القوة القاهرة هي إحدى أسباب إعفاء أو إبراء الناقل البحري من المسؤولية، وهذا ما يدفع بإتجاه الإحالة إلى الفقه الذي اعتبر أن القوة القاهرة هي "كل أمر خارج عن إرادة

(1) من الجدير بالذكر أن قواعد هامبورغ لم تأت على مصطلح القوة القاهرة وإنما نصت على بعض الحالات التي تعتبر بمثابة القوة القاهرة مثل الحريق (المادة 5/4)، وكذلك فعلت قواعد روتردام بيد أنها كانت أكثر تفصيلاً حين عددت المادة 17 منها الحالات التي تعد بمثابة القوة القاهرة وهي تقريباً ذات الحالات التي نصت عليها المادة 275 من قانون التجارة البحرية الإماراتي.

(2) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009/2010، ص 196.

الإنسان لايمكن توقعه ولا يمكن التغلب عليه"[1]، وأيضاً إلى القضاء حيث استقر قضاء المحكمة الاتحادية العليا وكذلك قضاء محكمة تمييز دبي على أن "المفهوم القانون للقوة القاهرة والتي إذا ما طرأت على البنود الملزمة للجانبين في العقد تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وفقاً للفقرة (1) من المادة (273) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي، وعلى ما ورد في المذكرة الإيضاحية لهذا القانون بأن القوة القاهرة هي الآفة السماوية التي يترتب على حدوثها انقضاء الالتزام المقابل وانفساخ العقد نفسه"[2]. وعليه، يُقصد بالقوة القاهرة كل أمر خارج عن إرادة الإنسان، لا يمكن توقعه، ولا يمكن التغلب عليه؛ وحتى يعتد بالقوة القاهرة كسبب من أسباب الإبراء من المسؤولية يجب أن تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، أما إذا نتج عنها صعوبة في التنفيذ أو زيادة في التكاليف أو أكثر إرهاقاً فلا يعتبر ذلك من قبيل القوة القاهرة[3]. وفي ذات الاتجاه ذهب الفقه الفرنسي حين قال عن القوة القاهرة بأنها حادث خارجي يحدث فجأة فلا يكون بمقدور المدين – الناقل توقعه ولا درئه[4]. وعليه، يكون من الضروري مناقشة مدى القول بتوافر شروط ومؤيدات القوة القاهرة في جائحة كورونا لإبراء الناقل البحري من المسؤولية وفق المطالب الثلاثة التالية.

المطلب الأول: حدث خارج عن إرادة المدين – الناقل البحري.

يُفهم من هذا الشرط ألا يكون لإرادة الناقل البحري أي دخل في نشوء الظرف أو الحدث، بمعنى لم يكن لسلوكه الإيجابي أو السلبي أي دور في وقوعه. ولا يقصد بإرادة الناقل تعمد وقوع القوة القاهرة وإنما يُكتفى أن يتوجه سلوكه إلى نشوئها سواء أكان هذا السلوك عن قصد أو غير قصد. وعليه، حتى يعتد بأن الحدث أو الظرف يشكل قوة قاهرة لا بد وأن يكون حدثاً خارجياً عن النشاط المعتاد للناقل لا يد له فيه مع انعدام وقوع أي خطأ من جانبه[5].

(1) عماد الدين عبدالحي وأحمد السيد لبيب، شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى، مكتبة جامعة الشارقة، 2015، ص 342؛ نفين بدر الدين سطاس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة، كمجهز، كناقل للبضائع، الطبعة الأولى، دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص 114.

(2) المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 119 لسنة 19 القضائية، تاريخ 14/2/1999، المبادئ القانونية الصادرة عن المحكمة، أبو ظبي، ص 163؛ مجكمة تمييز دبي، في الطعن رقم 238/2012 طعن عقاري، تاريخ 10/2/2013

(3) عبدالرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، دار النشر للجامعات العربية، 1952، بند رقم 586؛ محكمة نقض أبو ظبي، 14 أبريل 2010، السنة 4ق، مرجع سابق.

(4) René Rodière, Traité générale de droit maritime – affrètement et transport -, Tome 2, Dalloz, Paris, 1968, p. 271.

(5) Fetze Kamdem, La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique, les cahiers de droit, volume 41, n° 4, Université

ويتم تقدير مدى توافر شروط القوة القاهرة من قبل قاضي الموضوع وفقاً لمعيار موضوعي. بيد أنه لا بد من التأكيد بأنه لا يكفي من الناقل مجرد الإدعاء بحدوث القوة القاهرة، كما لا يكفي أن يثبت أن يسميها بالقول أن عاصفة بحرية أو رياحاً أو غير ذلك قد واجهت السفينة أثناء رحلتها البحرية، وإنما يقع عليه أن يثبت توافر شروط ومقومات القوة القاهرة كأن يثبت درجة العاصفة البحرية أو الزلازال وسرعة الرياح وغير ذلك، ويكون لمحكمة الموضوع السلطة التقديرية الكاملة في التحقق من هذه التفاصيل المهمة من أجل إقرار مدى تحقق القوة القاهرة ومن عدمها[1]. وفي هذا الصدد، يجدر التنويه إلى أن العواصف البحرية لا تشكل قوة قاهرة ما لم تكن غير مألفوفة أو غير متوقعة[2]، وعليه يمكن القول بأنها غير مألفوفة أو غير متوقعة عندما تكون ذات طابع استثنائي، أي غير معتاد على نمطه أو غير متوقع الحدوث في مثل هذه الظروف استناداً إلى أن السفينة معدة ومجهزة وقادرة على القيام بالرحلة البحرية المقررة لها؛ ومن ثم قادرة على مواجهة الأخطار البحرية التي يمكن أن تعترضها أثناء سلوكها الخط البحري المعتاد لهذه الرحلة. وعليه، يتوجب على الناقل الذي يدفع بحالة القوة القاهرة لإبرائه من المسؤولية أن يثبت بداية أن سفينته صالحة للملاحة البحرية وهو التزام جوهري يقع على عاتقه عند بدء وأثناء الرحلة البحرية وحتى نهايتها[3]، ومن ثم الدفع بأن العاصفة أو الزلازل أو الحدث الذي اعترض السفينة تتوافر فيه شروط ومقومات القوة القاهرة. ويستطيع إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات ومنها دفتر اليومية الذي تسجل فيه كافة الوقوعات اليومية للسفينة ومنها الحوادث البحرية غير المألوفة أو الاستثنائية[4].

---

de Laval, 2000, p. 725.

(1) محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 2011/415 طعن عقاري تاريخ 23/12/2012؛ محكمة النقض السورية، الغرفة المدنية الأولى، قرار رقم 1221/1866 تاريخ 8/6/1983، نقلاً عن بدر الدين سطاس، النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة – كمجهز – كناقل للبضائع، الطبعة الأولى، دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص 114.

(2) المحكمة العليا الجزائرية، القرار رقم 735657 تاريخ 2/6/1991، نقلًا عن إيمان خلادي ومراد بسعيد، مدى اعتبار جائحة كوفيد 19 قوة قاهرة لإبراء الناقل البحري من المسؤولية، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 34/ عدد خاص: القانون وجائحة كوفيد 19، ص 295-282.

(3) يذكر أن قانون التجارة البحرية الإماراتي قد قصر التزام الناقل البحري على جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل بدء الرحلة وعند قيامها ولم يمد ذلك حتى نهاية الرحلة، وذلك على عكس قواعد روتردام التي جعلت التزام الناقل من بدء الرحلة حتى نهايتها، وهو توجه نتفق معه. للمزيد راجع عماد الدين عبدالحي، التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام 2008، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 32، العدد الأول، 2016، ص، 117.

(4) عماد الدين عبدالحي وأحمد السيد لبيب، شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، مكتبة جامعة الشارقة، الطبعة الأولى، 2015، ص 37.

وبنـاءً علـى مـا سـبق، لا يعتبـر مـن قبيـل القـوة القاهـرة الظواهـر الطبيعيـة التـي تطـرأ بانتظـام وبإمـكان الناقـل البحـري أن يتوقعهـا وأن يتفـادى نتائجهـا. فمثـلاً الأمطـار التـي تحـدث بانتظـام فـي فصـل الشـتاء فـي بعـض الـدول لا تعـد مـن القـوة القاهـرة، أمـا لوحدثـت فـي فصـل الصيـف فـي دول أخـرى مثـل دولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة فتعـد مـن قبيـل القـوة القاهـرة، وكذلـك الأمـر بالنسـبة لتجمـد ميـاه الميناء لا يعتبـر مـن القـوة القاهـرة التـي تعفـي الناقـل البحـري مـن المسـؤولية عـن التأخيـر فـي وصـول البضائـع فـي الميعـاد المحـدد فـي عقـد النقـل. وبالمقابـل، تعـد الحـروب وحظـر التجـارة وقيـود الحجـر الصحـي الاستثنائية والحرائـق وغيرهـا ممـا نصـت عليهـا المـادة 275 مـن القانـون التجـاري البحـري الإماراتـي مـن قبيـل القـوة القاهـرة، مـا لـم تكـن هـذه الحـوادث ترجـع إلـى فعـل الناقـل أو لخطـأ ارتكبـه فـي معـرض الرحلـة البحريـة[1]. وعليـه، يتبيـن أن هـذه الجائحـة هـي حـدث خـارج عـن إرادة الناقـل وبالتالـي لا يـد للناقـل فيـه.

المطلب الثاني: استحالة التوقع من المدين – الناقل البحري.

حتـى يعـد الحـدث أو الظـرف قـوة قاهـرة يشـترط عـدم إمكانيـة التوقـع[2]، بمعنـى لا يكفـي أن يكـون الأمـر خـارج عـن إرادة الإنسـان - وفـي هـذه الحالـة الناقـل - وإنمـا لا بـد أن يكـون مـن غيـر الممكـن التوقـع، إذ يتوجـب علـى الناقـل أن يكـون يقظـاً ويتوقـع كافـة الظـروف التـي يمكـن أن تحيـط بعمليـة النقـل، وإلا اعتبـر مقصـراً فـي تنفيـذ الالتزامـات التـي ألقاهـا عقـد النقـل علـى عاتقـه، وعليـه يسـتدعي الأمـر قيـام مسـؤوليته عـن كل ضـرر كان بإمكانـه توقعـه. وفـي هـذا الصـدد تجـب الإشـارة إلـى عمليـة التوقـع تقـدر علـى أسـاس معيـار موضوعـي فـلا يكـون التقديـر بحسـب مقـدرة الناقـل بـل بحسـب مقـدرة غيـره مـن الناقليـن إذا مـا وجـدوا فـي نفـس الظـروف التـي أحاطـت بالناقـل نفسـه، كمـا أن هـذا التقديـر هـو تقديـر موضوعـي تختـص بـه محكمـة الموضـوع[3]. وعليـه أن اعتبـار أن الواقعـة أو الحـدث حدثـاً خارجيـاً بيـد أنـه كان بالإمـكان توقعـه ينفـي عنـه صفـة القـوة القاهـرة[4]. وعليـه، وبرأينـا أن العاصفـة البحريـة تنـدرج فـي نطـاق الظـروف العاديـة إذا مـا وقعـت فـي فصـل الشـتاء، ومـن ثـم انتفـاء شـرط عـدم إمكانيـة التوقـع.

بيـد أنـه قـد يتبـادر إلـى الذهـن أن عـدم التوقـع لا يتصـور إلا بالنسـبة للوقائـع أو الحـوادث التـي لـم يسـبق وقوعهـا، ولكـن إذا سـلمنا بهـذا المفهـوم لخرجـت وقائـع وحـوادث كثيـرة ومتعـددة مـن دائـرة القـوة القاهـرة مثـل الـزلازل والحـروب باعتبـار أن كل واحـدة منهـا قـد سـبق وقوعـه

(1) محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 169 لسنة 2007 مدني، تاريخ 12/11/2007، مجموعة الأحكام والمبادئ القانونية الصادرة عن المحكمة، الجزء الثاني، 2007، ص 1276.

(2) سمير تناغو، نظرية الالتزام، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1975، ص 308.

(3) محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 2012/238 طعن عقاري، تاريخ 10/2/2013.

(4) Alexis Lemaire, La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises, mémoire en droit, septembre, 2007, p. 34.

وربما بشكل متكرر في مكان ما أو في بلد ما، وعليه فإن المعنى السليم بل الصحيح من عدم إمكانية التوقع أن الواقعة أو الحدث وبالرغم من أنه قد سبق وقوعه في وقت أو أوقات سابقة إلا أنه لم يكن بالإمكان أو الاستطاعة توقع حدوثه أو تحقق وقوعه مرة أخرى مهما كانت شدة الحيطة التي كانت لدى شخص المدين. فالمعيار الذي تم البناء عليه هو معيار موضوعي لا شخصي، وهو ما أكدته العديد من الأحكام القضائية[1]. وتطبيقاً لما سلف، نرى أن جائحة كورونا حدث استحال على الناقل توقعه أدى إلى عدم الإمكانية من تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه.

المطلب الثالث: استحالة الدفع من المدين – الناقل البحري.

لا يكفي أن يكون الحادث أو الظرف المدعى به من قبل المدين الناقل بأنه قوة قاهرة مستحيلة التوقع، بل لا بد ألا يكون بمقدور هذا المدين دفعه أو التغلب على آثاره، وعليه يكون المقصود من استحالة الدفع أنه وبالرغم من أن الناقل قد اتخذ كل العناية والحيطة والحذر وما رافق ذلك من تدابير من أجل تفادي الضرر إلا أن هذا الأخير قد وقع لا محالة[2]. كما أنه لا يكفي أن تكون الاستحالة نسبية أو أن يصبح تنفيذ المدين الناقل لالتزاماته أمراً أكثر صعوبة أو حتى أكثر إرهاقاً له، بل لا بد أن تصبح الاستحالة مؤكدة ومطلقة على تنفيذ المدين الناقل لالتزاماته الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع.

إن ما يؤيد عدم إمكانية الدفع أو التغلب على الجائحة أن جميع دول العالم بما فيها دولة الإمارات العربية المتحدة قد قررت تعليق وحتى إيقاف العديد من الأنشطة ومن بينها تقيد حركة التجارة ومنها عمليات النقل البحري بين الدول إلا في حدود ضيقة اقتصرت على السلع الغذائية والأدوية، مما وضع الناقل أمام استحالة الدفع واستحالة في تنفيذ العقد المبرم مع الطرف الآخر في ظل ظروف سابقة تختلف اختلافاً كلياً عن الظروف الراهنة، الأمر الذي يُظهر للعلن أن مجموعة الشروط الواجب توافرها في الحدث أو الواقعة أو الظرف من أجل إضفاء عليه صفة القوة القاهرة متوفرة، مما يدفع إلى القول بأن جائحة كورونا 2019 تشكل قوة قاهرة بالمعنى القانوني والعملي للكلمة فقهاً وقضاءً. وبالمقابل، وفي الحالات التي لا يترتب عليها استحالة في تنفيذ الالتزام العقدي وإنما يكون التنفيذ ممكناً لكنه مرهقاً، فلا تنطبق نظرية القوة القاهرة وإنما تنطبق نظرية الظروف الطارئة

(1) محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 2011/415 طعن عقاري، تاريخ 23/12/2012، مرجع سابق، ص 4؛ المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 119 لسنة 19 ق، تاريخ 14/3/1999، مجموعة الأحكام والمبادئ للمحكمة الاتحادية العليا، المنشورات الحقوقية صادر، 1999، ص 163؛ محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 169 لسنة 2007 مدني، تاريخ 12/11/2007، مجموعة الأحكام والمبادئ لمحكمة تمييز دبي، الجزء الثاني،2007، ص 1276.

(2) المرجع السابق.

نظراً لأن تنفيذ الالتزام لم يصبح مستحيلاً[1]، وهو ما ذهب إليه القرار الصادر عن وزارة الموارد البشرية والتوطين رقم (270) لسنة 2020 بشأن استقرار العمالة بمنشآت القطاع الخاص خلال فترة تطبيق الإجراءات الاحترازية للحد من انتشار فيروس كورونا المستجد والذي تضمن في ثناياه (المواد 1 – 9) والتي من وجهة هي أقرب إلى نظرية الظروف الاستثنائية منه إلى نظرية القوة القاهرة لأنها أعطت الطرفين حق النظر في إعادة التوازن إلى العقد وليس إنهاء العقد كلياً.

وفي فرنسا ومنذ اعتبار جائحة كورونا وباءً عالمياً اتخذت وزارة الصحة سلسلة من الإجراءات تمثل أولها بصدور القانون رقم 290/2020 تاريخ 23 مارس 2020 (قانون الصحة الخاص بكوفيد 19)[2] والأمر رقم 315-2020 المؤرخ 25 مارس 2020 المتعلق بالظروف المالية لتسوية عقود السفر والإقامة السياحية[3] حيث كرس مفهوم القوة القاهرة، والأمر رقم 316-2020 المؤرخ 25 مارس 2020 بشأن أحكام قانون الطوارئ الصحي فيما يتعلق بتنفيذ عقود إمداد المياه والغاز والكهرباء التي تم إبرامها من قبل مشغلي المباني المهنية والتجارية والتي تعطل تنفيذها بسبب الوباء[4]، والأمر رقم 317-2020 المؤرخ 25 مارس 2020، والذي يهدف إلى دفع المساعدة المالية للأفراد والكيانات القانونية بموجب القانون الخاص الذي يمارس نشاطًا اقتصاديًا يتأثر بشكل خاص بالنتائج الاقتصادية[5]،

(1) استقرت أحكام محكمة تمييز دبي في الطعن رقم 2009/346 مدني على أن "وقوع حوادث استثنائية بعد العقد وقبل تمام تنفيذه مما يصبح تنفيذ الالتزام مرهقاً لا مستحيلاً للمدين بما يهدد بخسارة فادحة جاز للقاضي رد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول حسبما يبين له من ظروف الدعوى ووقائعها".

(2) Loi n° 2020/290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid 19, JORF n° 0072 du mars 2020, texte n° 2, sur https://www.legifrance.gouv.fr/

(3) Ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 relative aux conditions financières de résolution de certains contrats de voyages touristiques et de séjours en cas de circonstances exceptionnelles et inévitables ou de force majeure, JORF n°0074 du 26 mars 2020, texte n° 35. https://www.legifrance.gouv.fr

(4) Ordonnance n° 2020-316 du 25 mars 2020 relative au paiement des loyers, des factures d'eau, de gaz et d'électricité afférents aux locaux professionnels des entreprises dont l'activité est affectée par la propagation de l'épidémie de covid-19, sur https://www.legifrance.gouv.fr/

(5) Ordonnance n° 2020-317 du 25 mars 2020 portant création d'un fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie de covid-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation, sur https://www.legifrance.gouv.fr/

وتدابير الاحتواء لتنظيم تنفيذ العقود الأكثر تأثرًا بالأزمة الصحية، فإن وباء Covid-19 أثار اهتمامًا متجددًا بمفهوم القوة القاهرة، وذلك حين أعلنت وزارة الاقتصاد مع بداية الجائحة في مؤتمر صحفي أن "الدولة تعتبر أن الفيروس قوة قاهرة". وتطبيقاً لذلك، لن يتم تطبيق غرامات التأخير على جميع المشتريات الحكومية. ونود القول أن هذا البيان الصادر في مجال العقود العامة، أعيد تأكيده بالفعل، من خلال النصوص التي اعتمدتها الحكومة بشكل عاجل في مسائل العقود الخاصة، مما أطلق حملة من النقاشات حول نطاق الالتزامات التعاقدية للجهات الاقتصادية في ظل كوفيد 19. وفي التقنين المدني الفرنسي ومنذ الإصلاحات التشريعية عام 2016، يعد من قبيل القوة القاهرة "عندما يكون هناك حدث خارج عن سيطرة المدين، لا يمكن توقعه بشكل معقول عند إبرام العقد، لا يمكن تجنب آثاره باتخاذ التدابير المناسبة، ويمنع تنفيذ المدين لالتزامه".

وفي شروط ومقومات القوة القاهرة، وحتى يعتد بأي ظرف أو حدث يجب أن يعدم قدرة الناقل البحري على تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد كلياً أو جزئياً، الأمر الذي يجعل تنفيذ الالتزام محل العقد مستحيلاً، ويتوجب على الناقل إثبات الاستحالة وله بذلك اللجوء إلى كل طرق الإثبات[1]. وبرأينا، أن الجائحة بحد ذاتها تشكل حدثاً طارئاً، لا يمكن لأحد مهما كانت نباهته أن يتوقع مثل هذا الحدث، كما لا يمكن التغلب عليه بداية، بل تم التهويل لهذا الحدث لدرجة أعتقد الكثير منا أن الأمر مبالغ فيه ولن يكون ذا أثر على الحياة اليومية وبالتحديد على الالتزامات التعاقدية، إلا أن الواقع قد فاجأ الجميع وتغير الموقف تماماً لدرجة أن كل الدلائل تشير إلى استثنائية هذا الظرف وعدم إمكانية توقع جسامة آثاره حتى بعد ظهوره.

وبناءً على ما تقدم، يتبين أن قيام دول العالم كافة بإصدار قرارات وسياسات لمجابهة جائحة كورونا والحد من انتشارها، كما أن عدم التوصل إلى أي لقاح مضاد يجعل من هذه الجائحة حدثاً طارئاً خارج عن الإرادة ولم يكن بالإمكان توقعه ولا حتى التغلب عليه، مما أدى إلى استحالة مطلقة في تنفيذ الالتزام بالنقل وهو الالتزام الجوهري في هذا العقد، ومن ثم انطباق نظرية القوة القاهرة على الجائحة وذلك لمعالجة الآثار الناشئة عنها، لا سيما تلك المتعلقة بإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن تنفيذ التزاماته التعاقدية في الميعاد المتفق عليه في العقد.

(1) Georges Assonnitis, Réglementation internationales dans le cadre de la CNUCED, Graduate Institute Publications, Genève, 1991, p. 12.

المبحث الثاني: الآثار الناجمة عن تكييف جائحة كورونا كقوة قاهرة.

إذا ما تم تكييف جائحة كورونا 2019 على أنها قوة قاهرة فإن ذلك يستتبع البحث عن الآثار التي تنتج عن جراء هذا التكييف والتي من أهمها انعدام رابطة السببية بين فعل الناقل والضرر (المطلب الأول)، ومن ثم البحث عن سبيل لتسوية المنازعة التي قد تنشأ بين أطراف عملية النقل قبل اللجوء إلى القضاء (المطلب الثاني)، وأخيراً المطالبة بفسخ العقد (المطلب الثالث).

المطلب الأول: انعدام رابطة السببية بين فعل الناقل والضرر.

إذا ما تأكد لدى قاضي الموضوع أن القوة القاهرة كانت هي السبب الوحيد في وقوع الضرر فإن العلاقة السببية تنعدم، وعندها تنتفي إمكانية الإدعاء بالمسؤولية العقدية، ومن ثم إبراء المدين-الناقل من تنفيذ الإلتزام أو على الأقل وقف تنفيذه حتى يزول الحدث أو الظرف الطارئ[1]. وبناء على ذلك، نستطيع الجزم بأن القوة القاهرة تعد صورة من صور السبب الأجنبي الذي يقضي بالإبراء من المسؤولية، إذ تقطع علاقة السببية بين فعل الناقل والضرر الذي لحق بالشاحن، ويقع عبء إثبات القوة القاهرة على عاتق الناقل وذلك من خلال إثبات أن الضرر لم يكن راجعاً إلى فعله ولم يكن باستطاعته توقعه ولا حتى التغلب عليه. وعليه، يمكن القول بأن وقوع القوة القاهرة لا يعني بأي حال من الأحول إبراء الناقل البحري من المسؤولية، بل يجب عليه أن يثبت أنه بذل كل العناية اللازمة أو اتخذ كل التدابير اللازمة لدفع القوة القاهرة إلا أن الضرر قد وقع لا محالة، ففي هذه الحالة يتبرأ من المسؤولية.

وفي هذا المقام، نشير إلى أن نجاح الناقل البحري في إثبات أن هلاك أو تلف البضاعة أو التأخر في إيصالها إلى ميناء الوصول كان نتيجة قوة قاهرة طرأت بعد أن بدأ الناقل بتنفيذ عقد النقل البحري، كأن يثبت تعرض السفينة لعاصفة بحرية بعد بدء رحلتها البحرية محل تنفيذ العقد المبرم بين الشاحن والناقل أو فرض قيود الحجر الصحي في الدولة أو في ميناء المقصد؛ ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية إلا أن الشاحن يبقى ملتزماً بدفع أجرة النقل ولا يجوز له أن يتنصل من دفع الأجرة مقابل ترك البضاعة للناقل، نظراً لأن الناقل قد اتخذ كل الإجراءات اللازمة لتنفيذ عقد النقل، مما يعطيه الحق باستحقاق الأجرة كاملة. أما إذا حدثت القوة القاهرة قبل بدء تنفيذ عقد النقل البحري ومنعت تنفيذ العقد بشكل كلي؛ ففي هذه الحالة يُعفى الناقل البحري من المسؤولية عن عدم التنفيذ، كما يعفى الشاحن بدوره من دفع الأجرة، وهذا ما قضت به المادة (275) من قانون التجارة

(1) محمد دمانة، المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010، ص 63

البحرية الإماراتي، وكل من المادة (4/2) من معاهدة بروكسل لسنة 1924 [1]، والمادة (5) من قواعد هامبورغ لسنة 1078 [2]، والمادة (17/3) من قواعد روتردام لسنة 2008 [3].

ومن الجدير بالذكر إلى أن قواعد روتردام لسنة 2008 وباعتبارها أحدث قواعد خاصة بالنقل البحري قد كرست حالة الحجر الصحي كصورة من صور الإبراء من المسؤولية التي يمكن للناقل إثارتها، حيث اعتبرت هذه القواعد أن القيود التي تفرضها الحكومة والتي من شأنها تمنع دخول البضائع إلى الدولة بهدف تحقيق السلامة العامة؛ فهي إجراءات تعيق تنفيذ عقد النقل البحري نظراً لأنها تؤدي إلى عرقلة انسياب البضائع من ميناء إلى ميناء آخر، أو من دولة إلى دولة أخرى؛ ففي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية بشرط ألا يكون للناقل أو من يمثله يد في فرض تلك القيود[4].

المطلب الثاني: التسوية الودية بين طرفي العقد.

إن الدفع بالقوة القاهرة قد لا يكون الحل الأمثل في عقود النقل البحري إذ يمكن لطرفي العقد الشاحن والناقل فتح باب التفاوض بينهما من أجل الوصول إلى تسوية ترضي الطرفين بغرض إتمام تنفيذ العقد في وقت لاحق يبدأ مع زوال الحدث أو الظرف الطارئ دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء، وعليه سيتم الوصول إلى تسوية ودية ترضي الطرفين بعيداً عن إجراءات التقاضي الطويلة والمعقدة بعض الشيء المعمول بها لدى المحاكم؛ فالتسوية الودية ستمكن أطراف العلاقة التعاقدية إما التوصل إلى اتفاق رضائي بفسخ العقد وبالتالي انقضاء الالتزامات لهذه الأطراف بشكل يخفف من الأضرار التي لحقت بهم، أو

(1) معاهدة بروكسل الموقعة في 25/8/1924 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، دخلت حيز التنفيذ سنة 1931، وصادقت دولة الإمارات العربية المتحدة عليها بتاريخ .....، مع التنويه إلى أن دولة الإمارات العربية المتحدة قد نقلت عنها أغلب أحكام قانون التجارة البحرية لسنة 1981، ويبلغ عدد الدول المصادقة على هذه المعاهدة 48 دولة معظمها من الدول الغربية والمتقدمة في صناعة النقل البحري. هذه المعاهدة راعت مصالح الدول المتقدمة على حساب الدول النامية.

(2) قواعد هامبورغ لسنة 1978 بشأن نقل البضائع بحراً، ودخلت حيز التنفيذ في 1/9/1992، والتي حلت محل معاهدة بروكسل لسنة 1924، ويبلغ عدد الدول المصادقة عليها 32 دولة، ولم تصادق دولة الإمارات العربية المتحدة عليها رغم أنها أدخلت بعض من أحكامها في قانون التجارة البحرية الإماراتي لسنة 1981. هذه القواعد جاءت في مجملها لصالح الدول النامية.

(3) قواعد روتردام لسنة 2008 المتعلقة بعقود النقل الكلي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئيا، وكانت المقصود منها أن تحل محل قواعد هامبورغ إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ حيث انضمت إليها ثلاث دول فقط في حين أن المطلوب هو 20 دولة، وهي أحدث اتفاقية دولية في النقل البحري وجاءت لتوازن بين مصالح الدول النامية ومصالح الدول المتقدمة.

(4) Philippe Delebeque, Règles de Rotterdam, Règles de la Hay, Règles de Hambourg, Forces et faiblesses respectives,

إعادة التفاوض ومن ثم الاتفاق على عقد يتم تنفيذه في وقت لاحق تنتفي فيه الاستحالة المطلقة للتنفيذ، أو أن يتم الاتفاق على الإبقاء على العقد المبرم سابقاً مع إرجاء تنفيذه إلى حين زوال القوة القاهرة.

وإذا ما افترضنا أن الأطراف المتعاقدة لم تتمكن من الاتفاق على التسوية الودية سواء بسبب عدم الاتفاق على حل معين يرضي كل واحد منهم أو بسبب إصرار الشاحن على المطالبة بالتعويض اعتقاداً منه أن هذا الحل هو الأسهل عليه والأقل ضرراً وذلك من خلال اللجوء إلى القضاء لمطالبة الناقل البحري بالتعويض نتيجة عدم تنفيذ التزامه بالنقل في الميعاد المحدد في عقد النقل، ففي هذه الفرضية ما على الناقل إلا أن يثبت توافر شروط القوة القاهرة استناداً إلى المادة (275) من قانون التجارة البحرية الإماراتي وبالتحديد الفقرات التي سبق الإشارة إليها في معرض هذا البحث والتي تشكل قوة قاهرة تبرأ الناقل من المسؤولية، وبالتالي التحلل من هذه المسؤولية.

المطلب الثالث: المطالبة بفسخ العقد:

إذا لم يفلح أطراف العقد في التوصل إلى تسوية ودية فلم يبقى أمامهم سوى اللجوء إلى القضاء للمطالبة بفسخ العقد، مع التنويه إلى أن القضاء الإماراتي لم يصدر حتى تاريخه أية أحكام في النقل البحري وإنما جاءت الأحكام في قضايا الإيجار والنقل الجوي وفق التفصيل :

أولاً- القضاء الإماراتي ونظرية القوة القاهرة:

- **حكم للدائرة الابتدائية بدبي بتاريخ 17/6/2020 في الدعوى رقم (02/04579/2020) إيجارات، حيث** تمثلت وقائع الدعوى أنه وبتاريخ 29/4/2020 قام المدعي/المستأجر بإرسال بريد الكتروني إلى المدعى عليها/ المؤجر يعلن فيه رغبته بفسخ عقد الإيجار (20/12/2019 – 19/12/2020) بسبب عدم مقدرته المالية على سداد القيمة الإيجارية وذلك لعدم تلقيه أي راتب شهري من جهة عمله منذ شهر نوفمبر 2019 وعدم وجود أي مصدر دخل لديه، كما يطلب استرجاع قيمة الشيكات وقيمة التأمين، إلا أن المدعى عليها رفضت وطالبت المدعي بسداد غرامة ثلاثة أشهر. وقد استند المدعي في دعواه بأنه لن يستطيع بعد اليوم الاستمرار بشغل العين المؤجرة في ظل الظروف الصعبة التي يمر بها نتيجة عدم حصوله على وظيفة عمل أخرى في ظل الأوضاع الصحية الصعبة بسبب انتشار فيروس كورونا. وبعد المداولة حكمت اللجنة **بفسخ عقد الإيجار سند الدعوى وإلزام المدعى عليه برد الأجرة أو الشيكات المحررة عنها** من تاريخ صيرورة هذا الحكم نهائياً معللة حكمها بأن المدعي الذي فقد وظيفته مصدر رزقه يعد

عذراً طارئاً يبيح طلب فسخ العلاقة الإيجارية. وعليه، نرى أن المحكمة قد اعتبرت أن فقدان الوظيفة وعدم تمكن المدعي من إيجاد مصدر رزق جديد **بسبب جائحة كورونا يعد من القوة القاهرة.**

- **حكم للدائرة الابتدائية بدبي تاريخ 18/5/2020** حيث **أعفى المدعية من الأجرة** خلال فترة حظر ممارسة النشاط الصادر من السلطات العامة في إمارة دبي اعتباراً من تاريخ 15/3/2020 وحتى تاريخ صدور تصريح بممارسة النشاط. **كما ألزم المدعى عليها برد الشيك المتعلق بالفترة الإيجارية خلال فترة حظر ممارسة النشاط**. وقد عللت المحكمة حكمها بالآتي: "إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدي وإن لم يصبح مستحيلاً صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للقاضي تبعاً للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول إن اقتضت العدالة ذلك ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك (م 249 قانون المعاملات المدنية)، ومن المقرر وفق ما تقضي به هذه المادة أنه يشترط لإجابة المدين إلى طلب رد التزامه بسبب وقوع حوادث استثنائية عامه إلى الحد الذي يجعل تنفيذ الالتزام غير مرهق له أن تكون هذه الحوادث عامه ينصرف أثرها إلى عدد كبير من الناس وغير متوقعه الحصول وقت التعاقد وكان تقدير عمومية الحادث وتقدير توقعه وقت التعاقد ومدى إرهاق الالتزام للمدين نتيجة لذلك مما يدخل في سلطة قاضي الموضوع ما دام قد أقام قضاءه على أسباب سائغة تكفي لحمله فله رد الالتزام المرهق إلى الحد المقبول بتاريخ 2012-03-20 في الطعن رقم 2011 / 374 طعن تجاري. كما ان المقرر فقها ان الحوادث الاستثنائية العامة كل حادث عام لاحق على تكوين العقد، وغير متوقع الحصول أثناء التعاقد، ينجم عنه اختلاف بين المنافع المتولدة عن عقد يتراخى تنفيذه إلى أجل أو آجال، بحيث يصبح تنفيذ المدين لالتزامه كما أوجبه العقد يرهقه إرهاقاً شديداً، ويهدده بخسارة فادحة تخرج عن الحد المألوف في خسارة التجار، وذلك كخروج سلعة تعهد المدين بتوريدها من التسعيرة، وارتفاع سعرها ارتفاعا فاحشا غير مألوف ولا متوقع (د عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، المجلد الأول، ص 911، وما بعدها)". هذا الحكم استأنف أمام اللجنة الاستئنافية السادسة/ دبي دعوى رقم (03/53802/2020 – تجاري لسنة 2020 إيجارات) والتي قضت بندب خبير للانتقال إلى العين المؤجرة لمعاينتها من حيث بدء العلاقة الإيجارية وتجديدها وكذلك من حيث النشاط والترخيص.

- **محكمة الاستئناف الأولى بدبي، دعوى 03/20942/2020 تاريخ 28/9/2020:** حيث قضت المحكمة بخصم على المستحقات الإيجارية للمستأجر خلال الفترة من

23/3/2020 حتى 3/6/2020 باعتبار فترة الغلق الإداري ضمن خطة الدولة لمجابهة أزمة كورونا لانتفاء الانتفاع خلال تلك الفترة لسبب خارج عن إرادة المستأجر.

- **محكمة الاستئناف السادسة بدبي، دعوى (03/21085/2020) تاريخ 15/9/2020:** إذ أيدت محكمة الاستئناف حكم محكمة أول درجة بقولها أن الظروف الاستثنائية المنصوص عليها في القانون تستوجب إزالة الإرهاق بعمل توازن بين الطرفين المتعاقدين وأن الحكم قد راعى ذلك التوازن بأن قضى بفسخ العلاقة الإيجارية وحمل المستأجر جزء من الإيجار رغم توقف النشاط، سيما أن المؤجر لم يثبت الضرر الذي أصابها وأن ذلك الضرر يفوق ذلك التوازن، وأنها استردت المأجور الأمر الذي يمكنها من إعادة تأجيره.

- **محكمة أبو ظبي العمالية – ابتدائي تاريخ 30/8/2020 في الدعوى رقم 209 لسنة 2020 عمالي حكومة جزئي، وفي الدعوى رقم 195 لسنة 2020 عمالي حكومة جزئي:** إذ اعتبرت المحكمة أن الفصل الذي تلقته إحدى مضيفات شركة طيران الاتحاد من الشركة نفسها لا يعد فصلاً تعسفياً لأنه جاء نتيجة انتشار فيروس كورونا وصدور قرار سيادي من الدولة بوقف رحلات الطيران؛ ومن ثم توقف الشركة تماماً عن العمل ومن ثم إعادة هيكلة موظفيها تجنباً للانهيار الاقتصادي ولمواجهة القوة القاهرة والخسائر الكبيرة التي تعرضت لها شركة الاتحاد، الأمر يعد ظرفاً طارئاً يحول بين المدعى عليها وبين تنفيذ أي التزام صار مستحيلاً. وبناءً على ما سبق، نرى أن الحكم قد استند إلى نظرية القوة القاهرة وبالتالي إعطاء المبرر لفسخ العقد.

- **محكمة أبو ظبي العمالية – ابتدائي 30/8/2020:** لقد قضت المحكمة للمدعي- المضيفة الجوية لدى شركة طيران الاتحاد المدعى عليها باستحقاق التعويض عن الضرر الذي لحق بها نتيجة الفصل التعسفي، بالإضافة إلى تحمل نفقات عودتها إلى الجهة التي استقدمتها وغير ذلك من المصاريف مبررة حكمها بأن الظروف الاستثنائية ألا وهي جائحة كورونا هي التي دفعت شركة الاتحاد إلى فصل المضيفة الجوية. وعليه، نرى أن المستند القانوني للحكم هو تطبيق نظرية القوة القاهرة التي نتج عنها فسخ العقد.

ويبدو أن القضاء الإماراتي بدرجته الأولى والثانية يتجه إلى تطبيق نظرية القوة القاهرة على جائحة كورونا وبالتالي إعفاء المدين من تنفيذ التزاماته من خلال فسخ العقد، وكان سنده القانوني كل من نص المادة 781/1 من قانون المعاملات المدنية التي تقضي "إذا فات الانتفاع بالشيء المؤجر كله سقطت الأجرة عن المستأجر من وقت فوات المنفعة"، وأيضاً نص المادة 782/1 من قانون المعاملات المدنية التي تنص "إذا صدر عن السلطات المختصة ما يمنع الانتفاع الكلي بالشيء المؤجر دون سبب من المستأجر تنفسخ الإجارة

وتسقط الأجرة من وقت المنع"، وأخيراً نص المادة 273 من ذات القانون "في العقود الملزمة لجانبين **إذا طرأت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً** معه الالتزام المقابل له انفسخ العقد من تلقاء نفسه – وإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابل الجزء المستحيل وينطبق هذا الحكم على الاستحالة الوقتية في العقود المستمرة ...".

ثانياً- القضاء الفرنسي ونظرية القوة القاهرة.

لقد تعامل القضاء الفرنسي مباشرة مع Covid-19 وذلك عندما عرض الموضوع على محكمة الاستئناف في كولمار بتاريخ 12 مارس 2020 [1] حيث جاء قرار المحكمة في المنطقة الأكثر تأثرًا بالأزمة الصحية الحالية. وتتلخص وقائع القرار بعدم حضور شخص أجنبي اسمه/ فيكتور محتجز إداريًا جلسة المحاكمة أمام محكمة الاستئناف والذي ظهرت عليه أعراض الفيروس، وأنه في لحظة اكتشاف المرض به كان على اتصال بالأشخاص القائمين على الإشراف على مركز الاحتجاز في لقاء دام لمدة ساعة، وإن الأشخاص القائمين على مركز الاحتجاز كانوا محلاً للعزل الصحي لمدة 14 يوماً. ومن ثم فإن وجود هذا الشخص بشكل متزامن مع شخص آخر وكذلك مع الشخص المقصود في مركز الاحتجاز من أجل تحرير الاستئناف المقدم منه يؤكد أن الشخص فيكتور عرضة أيضاً لأن يكون قد اختلط بالأجنبي والمحتمل أن يكون مصاباً بالفيروس. ومن ثم فإن هذه الظروف الاستثنائية التي أدت إلى غياب السيد فيكتور عن حضور جلسة اليوم تتوافر فيها خصائص القوة القاهرة استناداً إلى أنها ظروف خارجة عن الإرادة، لا يمكن توقعها، لا يمكن التغلب عليها عند النظر إلى المدة الزمنية التي يتوجب مراعاتها للفصل في الدعوى. وفي ضوء أن هذه المدة لا يمكن التأكد من غياب خطورة انتقال العدوى ولا يمكن تأمين قوة مرافقة لنقل السيد فيكتور لحضور الجلسة. ولما كانت الإدارة العامة قد أشارت إلى أنه لا يوجد لديها التقنيات المادية التي تمكنها من سماع السيد فيكتور عبر دارة تلفزيونية مرئية (Video Conference) وأن هذا الحل غير ممكن بالنسبة لهذه الجلسة. وعليه، نرى أن القاضي اعتمد بشكل خاص على استحالة مرافقة الشخص في ظل ظروف تقضي على خطر انتقال العدوى، وبالتالي توافر القوة القاهرة.

هذا القرار صدر في بداية وباء كورونا وعلى الرغم من أن جوهره يتعامل مع المسائل الإجرائية، علاوة على أن سياقه خاص بقانون الأجانب، يصعب ، في رأينا ، أن يتحول إلى مجال الالتزامات التعاقدية. ومع ذلك، ونظراً لطابعها الرمزي، بالإضافة إلى الإشارة الصريحة إلى المادة 1218 من القانون المدني الفرنسي وما قدمته الحكومة من

(1) Colmar, 12 mars 2020, n° 20/01098, sur le site https ://www.actanceavocats.com/actualites/actualite-jurisprudentielle-/covid-19-et-force-majeur

نصوص تهدف إلى معالجة عواقب الأزمة على أداء بعض الالتزامات التعاقدية، ربما تبشر المستقبل بتطبيق القوة القاهرة في سياق وباء Covid-19 على عقود النقل ومنها عقد النقل البحري

الخاتمة: لقد خلصت الدراسة إلى النتائج والتوصيات التالية:

أولاً- النتائج:

1. أن جائحة كورونا قد خلفت آثاراً متعددة على مجمل الالتزامات التعاقدية نظراً لأن هذا الوباء العالمي قد جعل من الوفاء بهذه الالتزامات مستحيلاً أو مرهقاً في بعض الأحوال، وعليه تعد جائحة كورونا قوة قاهرة في الحالة التي تجعل تنفيذ الالتزام بالنقل مستحيلاً، وظرفاً طارئاً في الحالة التي تجعل تنفيذ الالتزام ممكناً إلا أنه أكثر صعوبة وأكثر إرهاقاً.

2. وإذا ما اكتسبت الجائحة وصف القوة القاهرة فإنها تعفي الناقل البحري من المسؤولية عن عدم تنفيذ الالتزامات التعاقدية الناشئة عن عقد النقل البحري طبقاً للمادة (275) من قانون التجارة البحرية الإماراتي، وللمادة (4/2) من معاهدة بروكسل، وللمادة (5) من قواعد هامبورغ، وللمادة (17/3) من قواعد روتردام، بشرط أن يثبت الناقل توافر شروط القوة القاهرة.

3. لقد شهدت محاكم دولة الإمارات العربية المتحدة كما في فرنسا استصدار بعض الأحكام القضائية التي تعتبر جائحة كورونا قوة قاهرة والتي نتج عنها فسخ العقود وحتى المطالبة بالتعويضات أو الإعفاء من الالتزامات التعاقدية، ونتوقع إصدار أحكام قضائية خاصة في عقود النقل البحري في القريب العاجل بعد أن ظهرت في عقود النقل الجوي.

4. لقد قامت بعض الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية والصين بتقديم خدمة جليلة لشركاتها تمثلت بإصدار ما يعرف "بشهادة القوة القاهرة" من أجل التنصل من الالتزامات التعاقدية في حالة استحالة التنفيذ.

ثانياً- التوصيات:

1. نوصي أن تقوم الدول العربية وعلى غرار بعض الدول الغربية بإصدار "شهادة القوة القاهرة" حتى تخفف من ثقل الجائحة على العقود التي أصبح فيها تنفيذ

الالتزام مستحيلاً، شريطة أن تكون شهادة معترف بها دولياً وليس محلياً فقط[1].

2. كما نوصي المشرع الإماراتي بأن يدخل بنداً على المادة 275/1 ينص فيه صراحة على أن الأوبئة تعد من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل البحري من المسؤولية. ونقترح أن تكون المادة 275/1 على الشكل التالي "يعد من قبيل القوة القاهرة بالنسبة للناقل ..... : الأوبئة التي تؤدي إلى الإغلاق التام للموانئ البحرية".

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع العربية:

تناغو، سمير (1975). نظرية الالتزام. منشأة المعارف.

خلادي، إيمان و بسعيد، مراد (د.ت.). مدى اعتبار جائحة كوفيد 19 قوة قاهرة لإبراؤ الناقل البحري من المسؤولية. حوليات جامعة الجزائر *1*، *34*(عدد خاص)، القانون وجائحة كوفيد 19، ص 295-282.

دمانة، محمد (2010). المسؤولية المدنية للناقل [رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد]. ص 63.

سطاس، بدر الدين (د.ت.). النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة – كمجهز – كناقل للبضائع. دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع.

سطاس، نفين بدر الدين (2017). النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة، كمجهز، كناقل للبضائع. دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع.

السنهوري، عبدالرزاق (1952). الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام . دار النشر للجامعات العربية.

عبدالحي، عماد الدبن و لبيب، أحمد السيد (2015). شرح القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة. مكتبة جامعة الشارقة.

عبدالحي، عماد الدين (2016). التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام 2008. مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، 32(1)، ص117.

العربية (2020). الكورونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة. منشور على الموقع الالكتروني https://www.alarabiya.net/pdfServlet/pdf

مكتب محمد بن عفيف للمحاماة (د.ت.). الآثار القانونية لفيروس كورونا 19-*Covid*، منشور على الموقع الالكتروني https://www.afiflaw.com .

يزيد، دلال (2010/2009). مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي [رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد]. ص 196.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

Assonnitis, G. (1991). Réglementation internationales dans le cadre de la CNUCED. *Graduate Institute Publications*, p. 12.

Delebeque, P. (2020). Règles de Rotterdam, Règles de la Hay, Règles de Hambourg. Forces et

(1) الكورونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة، العربية، 2020، منشور على الموقع الالكتروني https://:www.alarabiya.net/pdf/pdfServlet ، تاريخ الزيارة 25/10/2020.

faiblesses respectives, Colmar, 12 mars 2020, n° 20/01098, sur le site https://www.actanceavocats.com/actualites/actualite-jurisprudentielle-/covid-19-et-force-majeur

Kamdem, F. (2000). La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique. *Les cahiers de droit*, *41*(4), Université de Laval, p. 725. https://doi.org/10.7202/043621ar

Lemaire, A. (2007). *La force majeure en droit du contrat de transport maritime de marchandises* [mémoire en droit]. p. 34.

Loi n° 2020/290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid19, JORF n° 0072 du mars 2020, texte n° 2, sur https://www.legifrance.gouv.fr/.

Ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 relative aux conditions financières de résolution de certains contrats de voyages touristiques et de séjours en cas de circonstances exceptionnelles et inévitables ou de force majeure, JORF n°0074 du 26 mars 2020, texte n° 35. https://www.legifrance.gouv.fr.

Ordonnance n° 2020-316 du 25 mars 2020 relative au paiement des loyers, des factures d'eau, de gaz et d'électricité afférents aux locaux professionnels des entreprises dont l'activité est affectée par la propagation de l'épidémie de covid-19, sur https://www.legifrance.gouv.fr/.

Ordonnance n° 2020-317 du 25 mars 2020 portant création d'un fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie de covid-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation, sur https://www.legifrance.gouv.fr/.

Rodière, R. (1968). Traité générale de droit maritime –affrètement et transport–. *Dalloz*, *2*, p. 271.

Romanized Arabic References: الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

tnāghw smyr (1975). nẓryh al-altzām mnshʾat al-mʻārf

khlādy ʾīmān w bsʻyd mrād (d.t.). mdā aʻtbār jāʾiḥh kwfyd 19 qwh qāhrh lʾibrāʾu al-nāql al-bḥry mn al-msʾūlyh ḥwlyāt jāmʻh al-jzāʾir 134 ،(eadad khāṣ al-qānwn wjāʾiḥh kwfyd 19، ṣ 282-295.

dmānh mḥmd (2010). al-msʾūlyh al-mdnyh llnāql [risala dktwrāh jāmʻh ʾabw bkr blqāyd ṣ 63.

sṭās bdr al-dyn (d.t.). al-nẓām al-qānwny lmsʾūlyh mālk al-sfynh – kmjhz – knāql llbḍāʾiʻ dār al-ʾiʻṣār al-ʻlmy llnshr wa-al-twzyʻ

sṭās nfyn bdr al-dyn (2017). al-nẓām al-qānwny lmsʾūlyh mālk al-sfynh kmjhz knāql llbḍāʾiʻ dār al-ʾiʻṣār al-ʻlmy llnshr wa-al-twzyʻ

al-snhwry ʻbdālrzāq (1952). al-wsyṭ fy shrḥ al-qānwn al-mdny al-jzʾ al-ʾāwl mṣādr al-altzām dār al-nshr lljām'āt al-ʻrbyh

'bdālḥy 'mād al-dbn w lbyb 'aḥmd al-syd (2015). shrḥ al-qānwn al-bḥry fy dwlh al-'imārāt al-'rbyh al-mtḥdh mktbh jām'h al-shārqh

'bdālḥy 'mād al-dyn (2016). al-twāzn fy al-tzāmāt al-nāql al-bḥry nḥw tḥqyq mṣālḥ al-nāqlyn wa-al-shāḥnyn wfq qwā'd rwtrdām 2008. mjlh jām'h dmshq ll'lwm al-aqtṣādyh wa-al-qānwnyh 32(1) ،ṣ

al-'rbyh (2020). al-kwrwnā byn al-ẓrwf al-ṭār'ih wa-al-qwh al-qāhrh mnshwr 'lā al-mwq' al-alktrwny https://www.alarabiya.net/pdfServlet/pdf

mktb mḥmd bn 'fyf llmḥāmāt (d.t.). al-'āthār al-qānwnyh lfyrws kwrwnā 19-Covid ،mnshwr 'lā al-mwq' al-alktrwny https://www.afiflaw.com

yzyd dlāl (2009/2010). ms'ūlyh al-nāql al-jī ll'ashkhāṣ fy al-nql al-jī al-dākhly wa-al-dwly [risala dktwrāh jām'h 'abw bkr blqāyd ṣ 196.

Towards exempting the maritime carrier from liability in light of the COVID-19 pandemic: A comparative study between UAE law and French law

Imad Eldin Abdul Hay (1)

Abstract:

Since the World Health Organization declared that the Covid-19 constitutes a global pandemic, many countries have taken the initiative to issue legislations and policies aimed at confronting this pandemic. One of the most important legislations and policies was the restriction of the movements of internal and international trade. In fact, these countries gradually opted for the suspension of international transport of goods, which negatively affected the maritime transport of goods, as the implementation of contracts concluded before the pandemic outbreak was suspended due to the circumstances imposed by the pandemic, making the implementation of contractual obligations impossible. This impossibility resulted in legal and economic effects that made and will make maritime carriers resort to raising the theory of force majeure as one of the reasons for the exemption from liability in accordance with Article 275 of the UAE Maritime Trade Law of 1981 and the international agreement governing the provisions for the transportation of goods by sea. This prompted us to search for the possibility of exempting the marine carrier from liability based on the fact that the Corona pandemic represents a force majeure. which led us to search for the possibility of exemption The maritime carrier is out of liability based on the coronavirus pandemic being a force majeure.

Keywords: Maritime Carrier, Force Majeure, Corona Pandemic, Contractual Liability, Exemption from Liability Cases.

(1) College of Law - University of Sharjah (Sharjah - U.A.E.)
ihay@sharjah.ac.ae