

الالتزامات إلى حالة التعادل، حيث أن القوة القاهرة أو الظروف الطارئة تؤثر في الالتزامات. وبعد ان اعلنت منظمة الصحة العالمية فيروس كورونا جائحة عالمية عابرة للحدود، وقيام دول العالم تبعاً بفرض حالة الطوارئ واتخاذ الاجراءات الاحترازية ضد هذا الوباء، اصبحنا امام قوة قاهرة سواء اعلنتها الدول ام لم تعلنها لانطباق شروط وظروف هذه القوة على جائحة كورونا والتأثير السلبي على تنفيذ الالتزامات التعاقدية، لاسيما التزامات الناقل للشيء في عقد النقل ضمن قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣، حيث ان هذه الجائحة ووفق المنظر القانوني تعتبر امراً خارجاً عن ارادة المتعاقدين ولم يكن توقعها اضافة إلى استحالة دفعها في الوقت الحاضر وهي شروط القوة القاهرة، وقسمنا دراستنا في هذا البحث إلى ثلاثة مباحث تناولنا في الأول فيروس كورونا والقوة القاهرة بين النظرية والتطبيق وفي الثاني التزامات الناقل للشيء ضمن قانون النقل العراقي اما الثالث فكان عن مسؤولية الناقل في ظل وجود فيروس كورونا .

الكلمات المفتاحية: جائحة، كورونا، قوة قاهرة ، الناقل، عقد النقل، قانون النقل .

المقدمة

الابئة (مثل فيروس كورونا) كواقع مادي تفرض نفسها وتكون لها اثار سلبية واضحة تمتد اضرارها على العلاقات القانونية بوجه عام وبالأخص العلاقات التعاقدية حيث تنقطع هذه الروابط بسبب ركود القطاعات الاقتصادية .

مدى اعتبار جائحة كورونا قوة قاهرة وأثرها على التزامات الناقل للشيء في عقد النقل ضمن قانون النقل

العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ النافذ

أ.م.د. علي شهاب احمد

أستاذ القانون التجاري المساعد

Alialsabahi1971@gmail.com

كلية القلم الجامعة/قسم القانون

**THE EXTENT TO WHICH
CORONA PANDEMIC IS
CONSIDERED A FORCE
MAJEURE AND ITS IMPACT
ON THE OBLIGATIONS OF
THE CARRIER OF THE THING
IN THE TRANSPORT
CONTRACT WITHIN THE
IRAQI TRANSPORT LAW NO.
(80) OF 1983 IN FORCE**

Assist. Prof. Dr. Ali Shehab
Ahmed

Assistant Professor of Commercial
Law

Al-Qalam University College
Department of Law

الملخص:

من البديهي أن للقوة القاهرة والحوادث الطارئة أثراً مباشراً على الالتزامات التعاقدية، فمن حيث المبدأ أن انعقاد العقد تتعادل فيه الأداءات ولكن ليس بالضرورة تعادلاً مطلقاً حتى يتحقق التوازن الاقتصادي للعقد، وعندما يكون هناك أمر طارئ غير متوقع يجعل من تنفيذ التزامات المدين مرهقاً أو تحدث قوة قاهرة بحيث يصبح من المستحيل تنفيذ الالتزام . هنا تتدخل التشريعات وتضع الطرق القانونية لإعادة

الجانب التطبيقي ودراسة حالات سابقة لتطبيق المفاهيم النظرية على الواقع العملي.

خطة الدراسة: ارتأينا تقسيم الدراسة إلى ما يلي:

المبحث الأول: جائحة كورونا والقوة القاهرة بين النظرية والتطبيق .

المطلب الأول: مفهوم الجائحة والقوة القاهرة وشروطها .والمطلب الثاني: مدى اعتبار فيروس كورونا قوة القاهرة.

المبحث الثاني: التزامات الناقل للشيء في عقد النقل ضمن قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ .

المطلب الأول: التعريف بعقد النقل وأهميته الاقتصادية .والمطلب الثاني:التزامات الناقل للشيء

المبحث الثالث: مسؤولية وحقوق الناقل للشيء في ظل وجود جائحة كورونا كقوة القاهرة .

المطلب الأول: مسؤولية الناقل للشيء في ظل وباء كورونا .والمطلب الثاني:ضمانات وحقوق الناقل للشيء في وجود القوة القاهرة.

المبحث الأول

جائحة كورونا والقوة القاهرة بين النظرية

والتطبيق

بعد ان اعلنت معظم الدول حالة الطوارئ، حتى منظمة الامم المتحدة ومن خلالها منظمة الصحة العالمية باعتبار جائحة كورونا كوفيد ١٩ وباء عالمي بعد اجتياحه للعالم بمختلف مستوياته سواء كانت دول متقدمة أو نامية، حيث اثر هذا الوباء على الالتزامات التعاقدية،

أولاً . اهمية الموضوع: ظهور جائحة كورونا

جعلت الكثير من الدول في العالم تبادر إلى تبني مواقف موحدة باعتبار فيروس كوفيد ١٩ بمثابة قوة القاهرة مثل الولايات المتحدة وجمهورية الصين الشعبية وفرنسا لان الكثير من الشركات التجارية على مستوى العمل المحلي أو الدولي في علاقاتها الاقتصادية ومبادلاتها التجارية والقانونية ستصطدم بالكثير من الاشكاليات المالية والتقنية.

ثانياً . اهداف البحث: نأمل من الدراسة تحقيق الاهداف التالية:

١- مدى اعتبار فيروس كورونا قوة القاهرة وما هي شروط القوة القاهرة.

٢- التعرف على التزامات الناقل في الظروف الاعتيادية في عقد النقل.

٣- تأثير فيروس كورونا على التزامات الناقل وبيان مسؤوليته في ظل القوة القاهرة.

ثالثاً . مشكلة البحث: ضمن سياق العمل تبرز اشكالية بحثنا للإجابة على الأسئلة التالية:

١- ما المقصود بالقوة القاهرة، وهل يتم اعتبار فيروس كورونا قوة القاهرة .

٢- ماهي التزامات الناقل للشيء في الظروف الاعتيادية ومدى تأثير جائحة كورونا على هذه الالتزامات .

٣- هل تنتفي المسؤولية العقدية عن الناقل للشيء بوجود وباء كورونا.

رابعاً . منهج البحث: نظرا لطبيعة الدراسة وتحقيقا لأهدافها استخدمنا المنهج الوصفي التحليلي من خلال التطرق إلى حالات في

يمكن دفعه، مثل الفيضانات والزلازل والحروب^(٣).

ويمكن تصنيف حوادث القوة القاهرة إلى نوعين:

النوع الأول: القوة القاهرة على اساس اصل الحادث: حيث تنشأ هذه القوة اما عن فعل الطبيعة كالفيضانات أو الكوارث الطبيعية الاخرى، أو عن طريق فعل الانسان وهنا لا فرق بين مصدر الفعل، لأنه يمكن ان يكون عنف واقعي مثل الثورات الشعبية، أو عنفاً قانونياً مثل قيام الدولة بنزع ملكية عقار من ملاكه استملاك أو مصادرة اوامر السلطة، وهذه القوة القاهرة في هذه الحالة تسمى بفعل الامير^(٤).

النوع الثاني: القوة القاهرة على اساس موضوع الالتزام: يمكن حصر تطبيق القوة القاهرة في مجال الالتزام بعمل، ومجال الالتزام بالامتناع عن عمل، يضاف ايضاً الالتزام بإعطاء اشياء معينة الذي ينذر بتطبيق القوة القاهرة، ومن خلال قراءتنا للقوة القاهرة اعلاه يتبين لنا ان لها ثلاثة شروط يجب توافرها لسقوط المسؤولية عن المدين^(٥) وهي:

١- عدم امكانية توقع الحادث: وهو معيار موضوعي يجب ان يكون عدم التوقع مطلقاً، بحيث يجب ان يكون غير ممكن التوقع من

وبالتالي اعتبرته قسم من الدول والحكومات قوة القاهرة^(١). وسنتناول في هذا المبحث مطلبين الأول عن مفهوم الجائحة والقوة القاهرة وشروطها والثاني عن مدى اعتبار فيروس كورونا كقوة القاهرة .

المطلب الأول

مفهوم الجائحة والقوة القاهرة وشروطها

قال جمهور الفقهاء أن الاسباب الشرعية المؤثرة في الالتزامات التعاقدية وقوع الجوائح ومفهوم الجائحة عند الفقهاء يعني: الآفات السماوية أو النوازل التي لا يمكن تضمين احد منها مثل البرد والريح العاتية والجليد والحر والصواعق وما يشابه ذلك . وفي الشريعة الاسلامية فإن الاصل الشرعي لمبدأ وضع الجوائح هو ما روي عن نبينا محمد صلى الله عليه وسلم قال (لو بعثت من أخيك ثمرة فأصابته جائحة فلا يحل لك ان تأخذ منه شيئاً بم تأخذ مال اخيك بغير حق) صدق رسول الله^(٢)، وهو ما انطبق على فيروس كورونا .

والقوة القاهرة هي احدى صور السبب الاجنبي الذي ينفي علاقة السببية بين فعل المدين وبين الضرر الذي لحق بالمضروب، وهي كل حادث خارجي عن الشيء لا يمكن للمدين توقعه، ولا

٣ .د.حسن العزاوي، اثر الظروف الطارئة على الالتزام العقدي، اطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، ١٩٧٩م. ص ٥٣٤.

٤ . احمد الفاضل، الكورونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة، مقالة منشورة على الموقع: AI-Arabiya.netlar/politics/2020/3/19

٥ . صبا العفيف، تعريف القوة القاهرة: صورة من صور السبب الاجنبي، مقال على الموقع: ar.facebook.com

١ . دخالد الحميري، القوة القاهرة والظروف الطارئة- اتفاق واختلاف، مقال منشور على الموقع: Aleqt.com/2020/4/9/article-1800996.htm/

٢ . محمد المزين، موقف الفقه الاسلامي من تأثير فيروس كورونا على العقود، مقال منشور على الموقع: theaqd.com/tag/

اغلاق الحدود والحجر المنزلي لمواطنيها، خوفا من انتشار هذا الوباء الذي حصد ارواحا بشرية بألاف في دول متقدمة صحيا واقتصاديا. كما ان هذه العدوى جعلت الوفاء بالالتزامات التعاقدية صعبة أو مستحيلة وادت لنقص السيولة المالية ومشاكل بتوفير الخدمات^(٣).

وهذا ما سيؤدي بدوره إلى نزاعات قد تنشأ بين الاطراف المتعاقدة وخاصة في عقود النقل بسبب الاثار التي خلفها فيروس كورونا ومنها التأخير أو صعوبة التسليم من قبل الناقل للشيء في الاجل المنفق عليها أو تعذر التسليم اصلا.

لقد اعتبرت عدد من الدول فيروس كورونا المستجد بمثابة قوة القاهرة حيث تم وصفها صورة من صور السبب الاجنبي الذي بدوره ينفي علاقة السببية بين الضرر الذي لحق بالمضروب وبين فعل المدين، وباعتبارها حادث خارجي لا يمكن توقعه من قبل المدين^(٤).

وهنا يجب القول ان القوة القاهرة ليست محددة بوقائع بذاتها دون غيرها، فأى واقعة تحققت الشروط عليها وجعلت التنفيذ مستحيلا اعتبرت من حالات القوة القاهرة، لان عدم التنفيذ لا يمكن ردهه لخطأ المدين ولكن بسبب هذا الوباء الذي ضرب العالم عامة والعراق خاصة فهو يعد قوة القاهرة^(٥).

٣. حسين عامر وعبدالرحيم، المسؤولية المدنية التصيرية العقدية، ط٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩م، ص٣٩٣.

٤. السرطاوي علي، السبب الاجنبي واثره على احكام المسؤولية المدنية "دراسة مقارنة"، مقال منشور على الموقع: <https://hdl.handle.net>

٥. عبير ابو شمالة، شرط(القوة القاهرة) هل ينطبق على فيروس كورونا، مقال منشور في جريدة الخليج على الموقع: Alkhaleej.ae/economics/page

جانبا اكثر الناس حيطة وحذرا ولا يكفي ان يكون غير ممكن التوقع من جانب المدين فقط.

٢- استحالة دفع الحادث: يجب لقيام القوة القاهرة ان يستحيل دفع الحادث، ان لا يكفي عدم امكانية توقع الحادث، وهذا يعني ان الحادث يجب ان يقود إلى استحالة تنفيذ الالتزام استحالة مطلقة، ليس بالنسبة للمدين ولكن لأي شخص يمكن ان يكون في موضعه .

٣- ان يكون هذا الحادث خارجيا: فاذا كان من اسباب وقوع الحادث هو المدين أو ساعد على وقوعه، فهنا لا يعد الحادث قوة القاهرة حتى لو حضر الشرطان السابقان اعلاه، وبالتالي لا يعفى من المسؤولية، في القانون المدني العراقي المادة (٤٢٥)^(١) التي جاءت في الباب المعقود لانقضاء الالتزام والتي نصت(ينقضي الالتزام اذا اثبت المدين ان الوفاء به اصبح مستحيلا عليه لسبب اجنبي لا يد له فيه)، واخيرا فالقوة القاهرة من الممكن ان تؤدي إلى الاعفاء من تنفيذ الالتزام نهائيا أو ايقافه حتى زوال الحادث^(٢).

المطلب الثاني

مدى اعتبار فيروس كورونا قوة القاهرة

تعتبر جائحة كورونا كوفيد١٩ المستجد امرا جديدا على دول العالم كافة، ظهرت انعكاساته على مستويات مختلفة اجتماعية واقتصادية وصحية، وبالتالي اتخذت العديد من البلدان اجراءات تكاد تكون متشابهة وموحدة، تمثلت في

١. القانون المدني العراقي، رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١م، المادة (٤٢٥).

٢. عبد الحكيم فودة، اثار الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الاعمال القانونية، الاسكندرية، منشأة المعارف جلال رمزي وشركائه، ١٩٩٩م، ص٢٤.

هذه الدول. وهذه الشهادات تكون معترف بها دولياً وليس محلياً فقط^(٣).

المبحث الثاني

التزامات الناقل للشيء في عقد النقل

ضمن قانون النقل رقم (٨٠) لسنة

١٩٨٣

العقود موثيق ملزمة للأطراف، كما في قوله تعالى "يا ايها الذين امنوا اوفوا بالعقود"^(٤)، والعقود في البيئة التجارية تخضع بصفقتها العقدية لأحكام (الالتزامات التجارية)، والنقل عمل تجاري بحكم القانون، فهو اساساً يقوم على فكرة الحركة والتداول. والنقل عقد يبرم بين الناقل وبين طرف اخر لتحقيق غرض معين، حيث يخضع عقد النقل لقانون محدد خاص وهو قانون رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣^(٥) وهو مستقل عن قانون قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤^(٦).

وعليه نتناول في هذا المبحث مطلبين. الأول عن التعريف بعقد النقل واهميته الاقتصادية والثاني عن التزامات الناقل للشيء.

المطلب الأول

التعريف بعقد النقل واهميته الاقتصادية

يحتل النقل اهمية كبرى داخلياً وخارجياً، فهو يمثل عصب التجارة لأنه يوفر المواد الأولية والسلع والبضائع من مصدر انتاجها إلى اسواق الاستهلاك، وعرفت المادة الخامسة من قانون

في العراق عدت خلية الازمة التي تعتبر هي المرجع في اتخاذ الاجراءات الوقائية والقانونية فيروس كورونا بالقوة القاهرة حيث ساندتها في هذا الرأي الكثير من المهتمين بالشأن القانوني والقضائي، مما له من تأثير على سير عمل المحاكم والتأخر في حسم القضايا وذلك لعدم انتظام عمل القضاة وبالأخص قضاة التحقيق في عملهم للحضر المفروض على الحركة وللحجر المنزلي الوقائي^(١). وهذا يعني ان عدم تواجد القضاة يعود إلى توافر قوة القاهرة وهذا ما دفع مجلس القضاء الاعلى إلى اصدار بيان (٤١) في ٢٠٢٠/٦/٤ والذي جاء فيه "ايقاف سريان المدد القانونية للطعون في الاحكام طيلة فترة تعطيل الدوام الرسمي من تاريخ ٢٠٢٠/٣/١٨، على ان يتم استئناف سريانها من يوم بدء الدوام الرسمي واعتبار فترة تعطيل الدوام الرسمي فترة انقطاع كافة الدعاوي ومن بينها الدعوى الجنائية لحين زوال السبب"^(٢).

ومن جهة اخرى بدأت قسم من الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الامريكية والصين وبريطانيا وكندا بإصدار شهادات "القوة القاهرة" وهذه الشهادات تقضي بإبراء الاطراف من مسؤولياتهم التعاقدية لصعوبة الوفاء بها بسبب نقشي وباء كورونا الذي خرج عن السيطرة في

١. عبد الهادي فهد، اثر القوة القاهرة على العقد في نطاق المسؤولية والرابطة العقدية، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة الكويت، كلية الحقوق، ٢٠١٧م، ص ٦٧.

٢. د. محمد الخضراوي، كورونا والالتزامات التعاقدية، مقال في جريدة الصباح الالكترونية بتاريخ ٢٠٢٠/٣/١٤ على الموقع:

Assabah.ma/453059.html

٣. د. محمد الخضراوي، المصدر نفسه، ص ١.

٤. سورة المائدة، الآية رقم ١.

٥. قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

٦. قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.

والسلف بين الاشخاص سواء كانوا في دولة واحدة أو في عدة دول. عن طريق عقود النقل، وللنقل تأثير مباشر في تبادل الافكار والخبرات. ونظرا لطبيعة النقل واهميته تدخلت الدولة لحماية مصالح جميع الاطراف ووضع قواعد قانونية ملائمة له^(٥).

وانشأت المؤسسات العامة لأمر النقل وقامت بنفسها اخذ دور الناقل واتجه المجتمع الدولي إلى الاهتمام به نتيجة شعوره بالأهمية المتزايدة للنقل وبالأخص اثره المباشر في الجانب الاقتصادي لأنه ذو طابع انتاجي مهمته توفير الخدمات وتصريف الانتاج^(٦).

وفيما يتعلق بالاتفاقيات فقد تم وضع اتفاقية برن ١٨٩٠م لنقل البضائع في السكك الحديدية، بعدها اتفاقية ١٩٣٣ لنقل الاشخاص والامتعة، ثم ادخلت عليها بعض التعديلات عام ١٩٦٩ واصبحت نافذة عام ١٩٧٤^(٧). وفي اطار النقل الجوي تم اقرار اتفاقية وارثو عام ١٩٢٩م. لتحديد مسؤولية الناقل الجوي، ثم عدلت هذه الاتفاقية عدة مرات اثمرت عن اتفاقية مونتريال عام ١٩٦٦^(٨). وفي النقل البحري كانت اتفاقية بروكسل سنة ١٩٣٤ لنقل البضائع

النقل^(١) عقد النقل بانه "اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان إلى اخر لقاء اجر معين". علما ان هذا التعريف ضمن احكام النقل عامة هو تعريف شامل لجميع انواع النقل. وعقد النقل عقد رضائي باتفاق الطرفين يكون ملزم للجانبين، مثل سند الشحن أو وثيقة النقل أو تذكرة السفر. وهو عقد معاوضة من خلاله يلزم الناقل بعملية النقل بالاتفاق على موعد محدد لقاء الاجرة التي يلتزم بدفعها المسافرين أو الشاحن^(٢).

وتتمثل صفة الازعان في عقد النقل بتولي النقل من قبل احد الاشخاص المعنوية العامة، كما هو الحال في الخطوط الجوية ومرافق السكك الحديدية، حيث تتولى دائما الاشخاص المعنوية العامة فرض شروط العقد وبنوده وهي ليست خاضعة للمناقشة أو المفاوضة^(٣).

وهنا تتدخل الدولة في حالة تولي النقل من قبل اشخاص القانون الخاص لتضع شروط العقد وتنظم علاقة الاطراف فيه بصورة قانونية ملزمة^(٤). اما الاهمية الاقتصادية له ، فلولا وجود النقل ما ازدهرت التجارة الدولية ولا حتى التجارة الداخلية، ولم يكن بالمستطاع تلبية حاجات كثير من الدول من المواد الأولية، حيث تقوم التجارة بالأصل على تبادل المنتجات

٥ . د. محسن شفيق، العقود التجارية، الاوراق التجارية، التجارية، الافلاس، ١٩٧٢، ص ٦٦.

٦ . د. اسامة عبدالعزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤م، ص ٤٨.

٧ . انظر جريدة الوقائع العراقية الرسمية ، العدد ٢٤٢٥، عام ١٩٧٥.

٨ . فيصل عذب جاسم ، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الاشخاص، رسالة ماجستير، ١٩٨٣، كلية القانون والسياسة ، جامعة بغداد، ص ٥١.

١ . المادة (٥) ، قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

٢ . د. باسم محمد صالح، القانون الجاري- القسم الأول(النظرية العامة-التاجر-العقود التجارية-العمليات المصرفية-القطاع الاشتراكي). شركة العاتك لصناعة الكتاب، بيروت، بدون سنة نشر، ص ١٧٧.

٣ . د. باسم محمد صالح، المصدر نفسه ، ص ١٧٧.

٤ . انظر المادة الأولى ، والفقرة الثانية من المادة الثانية، الثانية، قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

بعدها اتفاقية هامبورغ سنة ١٩٧٨م^(١). ثم اقرت اتفاقية بروكسل لنقل الاشخاص بحريا سنة ١٩٦١.

المطلب الثاني

التزامات الناقل للشيء

بموجب قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ فإن الناقل تترتب التزامات بذمته تتمثل بما يلي بصورة موجزة:

١- **تسلم الشيء**: استلام الاشياء (البضائع والمواد) محل العقد هو اول التزام يقع على الناقل، ولكن بإمكان الناقل رفض التسلم اذا كانت الاشياء مخالفة لما هو متفق بينهما. وعليه التأكد من صلاحيتها للنقل وبخلافه يعتبر مسؤولا عن الاضرار المترتبة نتيجة سوء حالتها وقت التسليم^(٢).

٢- **شحن الشيء**: شحن الشيء يجب ان يتم بطريقة تضمن عدم تضرره أو تضرر واسطة النقل ووضعه في المكان المناسب في هذه الواسطة ولا يتم الحاق الضرر بالغير على وجه العموم وبعبارة يعد الناقل مسؤولا. ان هو عملية مادية تستلزم تهيئة اجهزة مناسبة لتنفيذه^(٣).

٣- **نقل الشيء**: يتوجب على الناقل القيام بنقل الشيء على ضوء الاتفاق بينهما، ومراعاة الوقت

اللازم للنقل والوسائط المستعملة فيه والطريق المتفق عليه. فمن حيث الوقت فان الناقل يرتبط بميعاد متفق في العقد أو ميعاد معقول تحدد ظروف النقل. فاذا حدث تأخير فالناقل يسأل ويلزم بالتعويض بموجب قواعد واحكام المسؤولية العقدية^(٤).

٤- **المحافظة على الشيء**: على الناقل المحافظة على الشيء عندما يكون تحت سيطرته حتى يتم ايصاله إلى جهة الوصول ويجب على الناقل بذل العناية اللازمة لضمان سلامة الشيء و تطلب عناية الرجل المعتاد. والناقل غير ملزم بأي تدبير غير معتاد في النقل^(٥).

٥- **تفريغ الشيء**: يتمثل التفريغ بإخراج الشيء من واسطة النقل تمهيدا لغرض تسليمه وهذه العملية في حد ذاتها هي جزء من عملية النقل بصورة عامة ولكنها تختلف عملية التسليم التي بها ينتهي عقد النقل وهو يتحمل مصاريف التفريغ مالم يتفق على غير ذلك^(٦).

٦- **تسليم الشيء**: يبقى الناقل مسؤولا عن الشيء قانونا إلى ان يتم تسليمه إلى المرسل اليه، وعملية التسليم تتم بصورتين، الصورة الأولى فعلية وهي تسليم البضاعة أو الاشياء إلى المرسل اليه وفي المحل المتفق عليه. اما الصورة الثانية وهي الحكمية فتتمثل بعدم حضور

٤ . انظر الفقرة الأولى والثانية من المادة ٢٩ من قانون قانون النقل.

٥ . د. اكرم ياملكي، د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، ١٩٨٢، ص ١٧٨.

٦ . د. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، التجارية، ١٩٨٣، ص ٥.

١ . د. احمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤م، ص ١٤.

٢ . انظر الفقرة الأولى من المادة ٣٨ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

٣ . انظر الفقرة الثانية من المادة ٣٠ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

المرسل اليه^(٣)، ونحن بصد تأثير القوة القاهرة المتمثلة بوباء فيروس كورونا على مسؤولية الناقل في المبحث والذي نقسمه إلى مطلبين: الأول نتناول فيه نفي مسؤولية الناقل للشيء في وباء كورونا. اما الثاني فهو عن حقوق الناقل في نقل الشيء في ظل وباء كورونا.

المطلب الأول

مسؤولية الناقل للشيء في ظل وباء

كورونا

لا يجوز للناقل ان ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء فيحل العقد أو تلفه أو التأخير في التسليم الا اذا كان هناك قوة القاهرة. وبيننا في بداية البحث ان القوة القاهرة هي "الحادث الذي لا يمكن توقعه أو دفعه، وليس للناقل دخل في حدوثه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا فيه"^(٤). وتبين لنا ان الاجراءات التي اتخذتها خلية الازمة في العراق هي اجراءات تتخذ في ظل قوة القاهرة وبالتالي يمكن اعتبار وباء كورونا هو قوة القاهرة لأنه عطل عمل المؤسسات الحكومية بكل انواعها واغلب الدوائر الخدمية ومنها العقود التجارية وبرزها عقود النقل التي وفي ضوء ما ورد يمكن تحديد مسؤولية الناقل في نقل الاشياء إلى ثلاث حالات هي الهلاك، التلف، والتأخير

٣. اسماء احمد الرشيد ، اسباب اعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في القانون الاماراتي وقواعد روتردام، بحث منشور، مجلة الشارقة للعلوم القانونية، العدد ١٦، المجلد ١٢، ٢٠١٩، ص ٣.

٤. محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه والقضاء في شرح قانون التجارة الجديد- المجلد الثاني(الالتزامات- العقود التجارية-عمليات البنوك) دار محمود للنشر والتوزيع، القاهرة، باب الخلق ١٩٩٨، ص ٥٧٨.

المرسل اليه رغم اشعاره أو حضوره وامتناعه عن دفع الاجرة والمصروفات المستحقة عليه، حينها يطلب الناقل اخطار المرسل ويطلب تعليماته، فاذا لم تصل التعليمات خلال فترة مناسبة، فان الناقل يطلب من القضاء تثبيت حالة الشيء والاذن له بوضعه تحت اشراف حارس قضائي لحساب المرسل وعلى مسؤوليته وهو وسيلة لضمان حقوق الناقل وتخلصه من المسؤولية^(١)، وقد اجاز القانون للقضاء بيع الشيء بالطريقة التي يراها مناسبة وايداع ثمنه في صندوق المحكمة في الحالات التالية: الحالة الأولى . اذا كان الشيء معرض للهلاك أو التلف . اما الحالة الثانية . اذا كان هذا الشيء معرض لهبوط القيمة . والحالة الثالثة . اذا كانت محافظة الشيء تحتاج مصروفات باهضة^(٢).

المبحث الثالث

مسؤولية وحقوق الناقل في ظل وجود

فيروس كورونا كقوة القاهرة

تعد مسؤولية الناقل في مواجهة المرسل مسؤولية عقدية، اذ ان عقد النقل يلقي على الناقل التزاما بضمان وصول الشيء المراد نقله سليم إلى المرسل اليه، وهو التزام لتحقيق غاية، ولا تنتفي هذه المسؤولية عن الناقل، الا اذا اثبت هو ان التلف أو الهلاك أو التأخير ناشئ عن قوة القاهرة أو عيب ذاتي أو خطأ المرسل أو

١. انظر: الفقرة (٤) من المادة (٥٥) قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

٢. انظر: الفقرة (٥) من المادة ٥٥ من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

الناقل عن العوار الذي يوجد في الشيء حينما يكون مثبتا في مستندات النقل من قبل الناقل^(٣).

٣- التأخير: والتأخير يعني وصول البضاعة بعد الوقت الذي كان يجب وصولها فيه. حيث يسأل الناقل عن التأخير. "يعتبر تأخيرا في تسليم الشيء اذا لم يتم في الموعد المحدد وعند عدم تحديد موعد فمن انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل التي يقوم بها الناقل الحريص في الظروف ذاتها"^(٤).

ولما كانت مسؤولية الناقل تمتد بحكم القانون من حيث تسلمه للشيء و إلى حين تسليمه، وهذه المسؤولية تنتقي عن الناقل حين تسليم الشيء إلى المرسل اليه أو من ينوب عنه، ولا تقع المسؤولية على الناقل اذا تم نقل الشيء بحراسة المرسل أو المرسل اليه الا اذا ثبت وجود غش أو خطأ جسيم من الناقل أو تابعيه^(٥). ومسؤولية الناقل مسؤولية عقدية بنيت على تحقيق غاية أو نتيجة فاذا تخلف عنها تحققت المسؤولية عليه . وعليه بذل العناية المطلوبة اللازمة للمحافظة على الاشياء فترة النقل^(٦).

والناقل يعفى من المسؤولية اذا كان الضرر من هلاك أو تلف أو تأخير نتيجة وجود ظرف اجنبي لا علاقة للناقل به. وما يهمنا في بحثنا هو تأثير القوة القاهرة على مسؤولية الناقل للشيء والمتمثلة بوباء كورونا ، أذن بوجود وباء كورونا المستجد كوفيد -١٩ فأن الناقل يعفى من

وتبدأ هذه المسؤولية من وقت تسلم الناقل للشيء وأكديد بعد فحصه وخلوه من العيوب الظاهرة أو المخفية، وتنتهي بتسليمه إلى المرسل اليه وفق احكام القانون^(١).

وإذا كان الشيء صالحا للنقل من جميع الوجوه ، تبدأ مسؤولية الناقل من هنا.

١- الهلاك: هلاك البضاعة يسأل عنها الناقل والمقصود بهلاك البضاعة زوالها أو تدميرها ولا يتم العثور عليها وهنا يمكن ان نقول ان البضاعة تعتبر هالكة اذا لم تصل إلى المرسل اليه في الوقت المحدد. وقد يكون هلاكا جزئيا أو هلاكا كلياً، فالهلاك الجزئي هو ما يتعلق ببعض البضاعة دون الاخرى كأن تكون البضاعة ناقصة الوزن أو من حيث الطرود. أو قد يكون الهلاك كلي والذي يتعلق بالبضاعة كلها كما لو غرقت أو احترقت . وقد يكون الهلاك حكما "يعتبر الشيء في حكم الهالك اذا لم يقم الناقل بتسليمه إلى المرسل اليه أو اخطاره الحضور لتسلمه خلال خمسة واربعين يوما من انقضاء موعد التسليم"^(٢).

٢- التلف: المقصود بالتلف هو وصول البضاعة كاملة من حيث الوزن أو غيرها من الامور الاخرى ولكنها معيبة أو بها عوار معين، مثل لو وصلت الخضار أو الفاكهة في حالة عطب أو وجد كسر في بضاعة ما، كذلك قد يشمل العيب جزء من البضاعة أو كلها ولا يسأل

٣ . انظر إلى حكم محكمة التمييز/٣، ٤٨٣/١٩٧٠، النشرة القضائية، العدد الثاني ١٩٧١ .

٤ . انظر المادة (٣٦) من قانون النقل النافذ .

٥ . انظر المادة(٤٧) من قانون النقل النافذ .

٦ . د. باسم محمد صالح، مصدر سابق، ص١٧٧ .

١ . صفاء تقي عبد النور العيساوي، القوة القاهرة واثرا في عقود التجارة الدولية، اطروحة دكتوراه، جامعة الموصل، ٢٠١٥م.ص٢٠.

٢ . انظر الفقرة ٣ من المادة (٣٦) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ .

الناقل من القطاع الخاص اي ناقل حر ويعكسه فان الاجرة تخضع لتعريفه محددة في المؤسسات الحكومية العامة^(٤). المرسل هو الملتزم بدفع الاجرة اساسا ويتم الوفاء بها عند تسليم البضاعة إلى المرسل اليه، ولكن قد يتم الاتفاق بين اطراف العقد ان يكون المرسل اليه هو من يلتزم بدفع الاجرة.

وحق الناقل بالأجرة يسقط بالكامل أو بجزء منه في الحالات التالية^(٥):

- ١- اذا هلك الشيء بقوة القاهرة .
 - ٢- اذا حالت القوة القاهرة دون مباشرة النقل.
 - ٣- اذا باشر النقل ولكن القوة القاهرة حالت دون الاستمرار فيه فللناقل اجرة ما تم من النقل.
- ونرى انه من العدالة ان يتحمل الناقل والمرسل اي نتائج بسبب القوة القاهرة، واجاز المشرع للنقل بالمطالبة بمصروفات الشحن والتفريغ والمصروفات الضرورية الاخرى^(٦).
- وتعقيبا على ما ورد فان الناقل لا يستحق الاجرة اذا حالت القوة القاهرة في البدء بتنفيذ النقل، لان انقضاء التزام الناقل بنقل الشيء بترتيب عليه انقضاء التزام المرسل بدفع الاجرة. والمرسل الحق في استرداد الاجرة اذا كان قد دفعها مقدما^(٧).

المسؤولية لان هذا الوفاء هو حادث خارجي له من الاهمية ما اشغلت كل العالم والدول المتقدمة والنامية والمتخلفة على حد سواء واستحالة دفعه في وقت مبكر يستلزم له اجراءات وقائية تأخذ وقتا طويلا، وهو ايضا لم يكن لاحد التكهن به. ولم يكن بوسع الرجل الحريص العادي التكهن به أو التغلب عليه^(١)، ولا يعتبر حسب هذا المفهوم قوة القاهرة انفجار اطار واسطة النقل أو احتراقها، وايضا لا يعتبر قوة القاهرة كل حادث يرجع إلى وفاة تابعي النقل فجأة^(٢).

المطلب الثاني

ضمانات حقوق الناقل للشيء في وجود القوة القاهرة

يعد الناقل عصب عقد النقل، ولهذا الامر فهو بما عليه من مسؤولية كبيرة في نقل الشيء، فيتمتع ايضا بحقوق وضمانات هي اساسية في صلب العقد الذي يربطه بالمرسل والمرسل اليه. اهم هذه الحقوق والضمانات هو دفع الاجرة للناقل وضمان استحقاقها بمقتضى عقد النقل الذي هو معاوضة بينه وبين المرسل فهي المقابل لعملية النقل التي بموجبها يلتزم الناقل بالتنفيذ لمصلحة المرسل، والاتفاق في العقد هو الذي يحدد مقدار الاجرة وموعد ومكان الوفاء بها^(٣). والمعروف ان مقدار الاجرة لا يخضع لنقاش أو تفاوض بين الاطراف الا اذا كان

٤ .د. عادل عبد الحميد، عقد النقل البحري للبضائع، متاح للبضائع، متاح على الموقع: www.startimes.com

٥ . انظر المواد (٤٠)، (٤١) بقدراتها من قانون النقل العراقي.

٦ . انظر المادة (٤٢) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

٧ . د. عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للتزامات - القسم الأول - مصادر الالتزام - ١٩٨٩ - ص ٢٥٦.

١ . د. عبد الحي حجازي، العقود التجارية، جمهورية مصر العربية، القاهرة، ١٩٥٤م، ص ٢٠٢.

٢ . د. باسم محمد صالح، مصدر سابق، ص ١٧٨.

٣ . د. عبد المجيد اسماعيل، عقود الاشغال الدولية والتحكيم فيها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٣م، ص ٢٤٠.

الخاتمة

في نهاية البحث فإنه لا يبقى الا ان نشير إلى ان اتخاذ كافة دول العالم اجراءاتها القانونية والادارية والصحية هو اعلان رسمي باعتبار فيروس كورونا كوفيد-19 بمثابة قوة القاهرة وحتى لو اختلفت مستويات هذا الاعلان بين الدول. فان هذا الامر يستلزم بالمقابل من الحكومات والفقهاء والقانون اتخاذ اجراءات تؤدي إلى تحقيق التوازن في الالتزامات التعاقدية بحيث تضمن حقوق الجميع ولاسيما المدين وبالأخص الناقل في عقد النقل. وفي ضوء ما تقدم ومن خلال دراسة هذا البحث فقد توصلنا إلى عدد من النتائج والتوصيات وكالاتي:

أولاً. النتائج:

١- بعد تعريف القوة القاهرة باعتبارها احدي صور السبب الاجنبي الذي ينفي علاقة السببية بين فعل المدين وبين الضرر الذي لحق بالمضرور فان جائحة كورونا ينطبق عليها وصف القوة القاهرة لما تنطبق على هذه الجائحة من شروط القوة القاهرة.

٢- بالنظر إلى ان الكثير من الدول اصبحت معنية بالظروف الطارئة والقوة القاهرة، واتخاذها اجراءات حالة الطوارئ، فان هذه الدول بدأت بالأخذ على عاتقها وخاصة الدول ذات الاقتصاديات الكبيرة بإصدار شهادات تبين ابراء الاطراف من مسؤولياتهم التعاقدية التي يصعب الوفاء بها بسبب جائحة كورونا باعتبارها قوة القاهرة لا يمكن دفعها.

اما اذا حالت القوة القاهرة مواصلة النقل، فهنا لا يستحق الناقل الا اجرة ما تم من النقل لان الناقل نفذ الالتزام جزئيا فيستحق اجرة تعادل ما تم من الالتزام.

وبما ان وباء فيروس كورونا المستجد كوفيد 19 قد اعتبر قوة القاهرة نتيجة لما اتخذته اغلب دول العالم من اجراءات وقائية ارتبطت بحضر التجوال واثر على حركة النقل داخليا وخارجيا مع التفاوت في نوعية حضر التجوال سواء كان شاملا في بعض المناطق أو المحافظات أو جزئيا لمناطق اخرى وايضا لمناطق بعضها دون الاخرى فهذا كله اثر على التزامات الناقل وبالتالي تعفى مسؤوليته في حال وجود هذه القوة القاهرة ومن خلال تطبيق حضر التجوال ومنع سير مركبات النقل الا ما استثنى من قوت الشعب اليومي لديمومة الحياة^(١).

١ . عبير ابو شمالة، مصدر سابق، ص ١.

٢- اصطدام شركات النقل الدولية والمحلية في التزاماتها التعاقدية بالإجراءات القانونية والصحية وقطع خطوط المواصلات بين الدول وفي الدولة الواحدة يتطلب استصدار شهادات القوة القاهرة لمساعدة هذه الشركات في عبء التزاماتها العقدية أو التحلل منها من خلال تدخل المحاكم المختصة في هذا الجانب.

٣- الاستناد على مبدأ التفاوض بين الاطراف في عقد النقل وخاصة التزامات الناقل مع المرسل أو المرسل اليه حسب الاتفاق بينهم في العقد وخاصة منذ اعلان منظمة الصحة العالمية ان جائحة كورونا وباء عالمي تنطبق عليه شروط القوة القاهرة ونحن نرى ان تتحمل كل الاطراف مسؤولياته العقدية بوجود القوة القاهرة ولا تتعدد المسؤولية تجاه الناقل وحده.

٣- الاجراءات التي اتخذتها خلية الازمة في العراق هي اجراءات تتخذ في ظل وجود قوة قاهرة مما يعطي معنى اعتبار هذا الفيروس بمثابة قوة قاهرة. لأنه عطل عمل المؤسسات الحكومية وغير الحكومية واتخذت اجراءات قانونية بفرض الحضر الشامل والجزئي في اماكن واوقات معينة وبالتالي توقف الكثير من الالتزامات من ضمنها الالتزامات التعاقدية.

٤- تمتد مسؤولية الناقل بحكم القانون من حيث تسلمه للشيء إلى حين تسليمه وتتفي المسؤولية عندما يسلم الشيء إلى المرسل اليه أو من ينوب عنه.

٥- مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية بنيت على تحقيق غاية أو نتيجة، فاذا تخلف عنها تحققت المسؤولية عليه ويجب ان يبذل العناية المطلوبة واللازمة للمحافظة على الاشياء فترة النقل.

٦- الناقل يعفى من المسؤولية اذا كان الضرر من هلاك أو تلف أو تأخير نتيجة وجود سبب اجنبي لا علاقة للناقل به وبما ان القوة القاهرة هي احدى صور السبب الاجنبي وحيث اننا توصلنا إلى ان اجراءات خلية الازمة في العراق هي بمثابة صورة للقوة القاهرة فان فيروس كورونا هو سبب اجنبي لا علاقة للناقل فيه.

ثانيا. التوصيات:

١- ان تحقيق التوازن الاقتصادي في العقود وخاصة عقد النقل بالنسبة للناقل يقتضي المقاربة بين مبدأ القوة الملزمة للعقد ومقتضيات مبدأ حسن النية في تنفيذ الالتزامات العقدية التي يبديها الناقل، للتوصل إلى نتيجة ترضي اطراف العقد.

المصادر

القران الكريم.

اولا. الكتب:

- ١- د. احمد محمد حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٢- د. اسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٣- د. اكرم يا ملكي، د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، بغداد، ١٩٨٢.
- ٤- د. باسم محمد صالح، القانون التجاري-القسم الأول(النظرية العامة-التاجر-العقود التجارية-العمليات المصرفية-القطاع الاشتراكي)، شركة العاتك لصناعة الكتاب، بيروت، بدون سنة نشر.
- ٥- د.حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية العقدية، ط٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩.
- ٦- د. عبد الحكيم فودة، اثار الظروف الطارئة والقوة القاهرة على الاعمال القانونية، الاسكندرية، منشأة المعارف، جلال رمزي وشركاه، ١٩٩٩.
- ٧- د. عبد الحي حجازي، العقود التجارية، القاهرة، جمهورية مصر العربية، ١٩٥٤.
- ٨- د.عبد الودود يحيى، الموجز في النظرية العامة للالتزامات-القسم الأول،مصادر الالتزامات، القاهرة، ١٩٨٩.
- ٩- د. علي البارودي، العقود وعمليات البنوك التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣.
- ١٠- د. محسن شفيق، العقود التجارية- الاوراق التجارية-الافلاس-دار النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٧٢.
- ١١- د.محمد عبد المجيد اسماعيل،عقود الاشغال الدولية والتحكيم فيها،منشورات الحلبي الحقوقية،بيروت، ٢٠٠٣.
- ١٢-محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه والقضاء في شرح قانون التجارة الجديد - المجلد الثاني(الالتزامات-

العقود التجارية- عمليات البنوك)، دار محمود للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٨م.

ثانيا. الأطاريح والرسائل:

- ١- حسن العزاوي، اثر الظروف الطارئة على الالتزام العقدي، اطروحة دكتوراه، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة بغداد، ١٩٧٩.
- ٢- صفاء تقي عبد النور العيساوي، القوة القاهرة واثرها في عقود التجارة الدولية، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الموصل، ٢٠٠٥م.
- ٣- عبد الهادي فهد، اثر القوة القاهرة على العقد في نطاق المسؤولية والرابطة العقدية- دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة الكويت، ٢٠١٧.
- ٤- فيصل عذب جاسم، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الاشخاص، رسالة ماجستير، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة بغداد، ١٩٨٣.

ثالثا. الدوريات:

- ١-اسماء احمد الرشيد، اسباب اعفاء الناقل الجوي للبضائع من المسؤولية في القانون الاماراتي وقواعد روتردام، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، العدد ١٦، المجلد ١٢، ٢٠١٩.
- ٢- جريدة الوقائع العراقية العدد ٢٤٢٥-١٩٧٥.

رابعا. القوانين:

- ١- القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
- ٢- القانون التجاري رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.
- ٣- قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.

خامسا. مواقع الانترنت:

- ١- احمد الفاضل، الكورونا بين الظروف الطارئة والقوة القاهرة، مقال منشور على الموقع:
Al-Arabiya.net lar/politics/2020/3/19
- ٢- السرطاوي علي، السبب الاجنبي واثره على احكام المسؤولية المدنية" دراسة مقارنة" مقال منشور على الموقع:

<https://hdl.handle.net/26.500//888/13999>

ABSTRACT:

It is evident that force majeure and emergency accidents have a direct impact on contractual obligations. In principle, the contract is held in which the performance is equal, but not necessarily absolute, until the economic balance of the contract is achieved, and when there is an unexpected emergency that makes the implementation of the debtor's obligations burdensome or force majeure occurs So that it becomes impossible to implement the obligation. Here, legislation intervenes and establishes legal ways to return obligations to a state of parity, as force majeure or emergency circumstances affect obligations. And after the World Health Organization announced the Corona Virus, a global cross-border pandemic. The countries of the world, respectively, by imposing a state of emergency and taking precautionary measures against this epidemic, we have become before a force majeure whether or not the states declared it because the conditions and conditions of this force apply to the Corona pandemic and the negative impact on the implementation of contractual obligations, especially the carrier's obligations to the thing in the transport contract within the Iraqi transport law No. (80) for the year 1983, as this pandemic, according to the legal perspective, is considered something outside the control of the contractors and was not expected in addition to the impossibility of paying it at the present time, which are conditions of force

- ٣- د. خالد الحميري، القوة القاهرة والظروف الطارئة- اتفاق واختلاف، مقال منشور على الموقع: aleqt.com/2020/4/9/article-1800996.html
- ٤- صبا العفيف، تعريف القوة القاهرة: صورة من صور السبب الاجنبي، مقال على الموقع: [Ar-ar- facebook.com](https://www.facebook.com)
- ٥- د. عادل عبد الحميد، عقد النقل البحري للبضائع، مقال على الموقع: www.startimes-com/
- ٦- عبير ابو شمالة، شرط "القوة القاهرة" هل ينطبق على فيروس كورونا، مقال منشور في جريدة الخليج الالكترونية على الموقع: Alkhaleej.ac/economics/page//fe
- ٧- د. محمد الخضراوي، كورونا والالتزامات التعاقدية، مقال في جريدة الصباح الالكترونية بتاريخ ٢٠٢٠/٣/١٤ على الموقع: Assabah.ma/453059.html
- ٨ . محمد المزين، موقف الفقه الاسلامي من تأثير فيروس كورونا على العقود، مقال منشور على الموقع Theaqd.com/tag

majeure. We divided our study in this research into three topics, we dealt in the first with the Corona virus and the force majeure between theory and practice, and in the second, the obligations of the carrier of the thing within the Iraqi transport law, while the third was on the responsibility of the carrier in the presence of the corona virus.

Key words: regulation, corona, force majeure, carrier, transport contract, transport law.

