



مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وطرق الإعفاء منها وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م مقارنة مع قانون

النقل العراقي

الدكتور عمار نوفل كريم آل إرزيج

بحث في القانون الخاص

07803975918

ramymoon85@gmail.com

ملخص

إن اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد ردت طرق دفع المسؤولية إلى سبب عام يسري على كل أنواع النقل، وأسباب خاصة بكل نوع من هذه الأنواع. فأما عن السبب العام لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية فيتمثل في نص المادة (20) التي تسري على جميع أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية، ومفاده إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار الحادثة للركاب والأمتعة والبضائع، فضلاً عن التأخير في النقل إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه. وهذا الإعفاء قد يكون كلياً أو جزئياً بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه. وأما عن الأسباب الخاصة بكل نوع من أنواع النقل الجوي فقد جاءت متعددة ومتنوعة انعكاساً للأسس القانونية للمسؤولية التي أوردتها الاتفاقية التي جاءت متعددة ومتنوعة تبعاً لنوعية النقل وحجم الضرر، وذلك في محاولة من الاتفاقية لتحقيق التوازن المنشود بين مصالح الناقلين الجويين من جهة، ومصالح متلقي خدمة النقل الجوي من جهة أخرى، فضلاً عن محاولة تحقيق التوازن الأكبر بين مصالح الدول المختلفة ذات الفلسفة القانونية المتباينة.

الكلمات الافتتاحية: الراكب المسافر ، الطائرة ، المسؤولية: ، التأخير

The air carrier's liability for delay and methods of exemption from it according to the Montreal Convention 1999 compared to the Iraqi transport law

Dr. Ammar Nofal Karim Al Erzig

Research in private law

07803975918

ramymoon85@gmail.com

Summary

The Montreal Convention of 1999 has reduced the methods of paying responsibility to a general reason that applies to all types of transport, and reasons specific to each of these types. As for the general reason for exempting the air carrier from liability, it is represented in the text of Article (20), which applies to all liability provisions contained in the agreement, which means exempting the carrier from responsibility for damages caused to passengers, luggage, and cargo. This exemption may be complete or partial to the extent that this negligence, error or omission caused the damage or contributed to its occurrence. As for the reasons for each type of air



transport, they were many and varied, reflecting the legal foundations of responsibility mentioned in the agreement, which were multiple and varied depending on the type of transport and the extent of the damage, in an attempt by the agreement to achieve the desired balance between the interests of air carriers on the one hand, and the interests of the recipients of the transport service. On the other hand, there is an attempt to achieve greater balance between the interests of different countries with different legal philosophies.

Keywords: passenger, plane, responsibility: delay

مقدمة

ينشد المسافر (الراكب) السرعة في إنجاز عملية النقل وهذا ما يبرر لجوئه للنقل الجوي ولذلك أكدت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، وذلك بنصها في المادة (19) على أن: ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو.... بطريق الجو)). وهذا النص، كمنافه في اتفاقية وارسو 1929، يلقي على عاتق الناقل الجوي التزاماً بالنقل سواء أكان نقلاً للركاب أم للبضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول عند عدم وجود مثل هذا الاتفاق، وهو التزام ببذل عناية يكون خطأ الناقل فيه مفترضاً ما لم يقيم الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها⁽¹⁾. يتضح مما تقدم، أنه يشترط لتحقيق مسؤولية الناقل عن التأخير ثلاثة شروط سنتناولها في بحثنا هذا في ثلاثة فروع ومن ثم سننتقل إلى طرق الإغفاء من المسؤولية في الفرع الرابع من هذا البحث وكما يلي: أولاً: تحقق التأخير في النقل. ثانياً: حدوث التأخير في مدة زمنية معينة. ثالثاً: أن ينشأ عن التأخير ضرر. رابعاً: طرق الإغفاء من المسؤولية في حال التأخير في النقل.

الفرع الأول: تحقق التأخير في النقل

لما كان التأخير معناه مجاوزة الميعاد، فإنه يفترض حتماً نشوء التزام في ذمة الناقل بتنفيذ النقل في مدة معينة، وهذا مبدأ لا مرأ فيه لأنه لا يمكن التعرف على (التأخير)، باعتباره أول شرط لقيام مسؤولية الناقل الجوي، إلا إذا كانت هناك مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل⁽²⁾.

ورغم وضوح هذا المبدأ، فإن فكرة التأخير في النقل الجوي قد أثارت خلافات حادة في ظل المادة (19) من اتفاقية وارسو 1929، والتي تقابل المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999. ويرجع السبب لهذه الخلافات إلى الغموض الشديد بنص هذه المادة وفقاً لرأي البعض⁽³⁾. ومرد الخلافات الأخيرة أي التفسير والتطبيق، ليس يرجع كما يزعم البعض إلى الغموض الشديد في نص هذه المادة التي تقرر بشكل واضح مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب المسافرين من أضرار التأخير، وإنما يرجع ذلك إلى غياب معيار موضوعي لتحديد فكرة التأخير ومداه وحالاتها. وكذلك يرجع الاختلاف إلى موقف الشروط العامة للإياتا بخصوص نقل المسافرين والتي تذهب إلى إن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل في العقد أو في أية وثائق أخرى لا تعتبر جزءاً من عقد النقل الجوي، ولا يوجد في مواجهة الناقل أي ميعاد محدد للنقل (م 1/10 من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم، والمادة 3/6 من شروط نقل البضاعة)⁽⁴⁾.

(1) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ط1، ص131.

(2) محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2016، ص234.

(3) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص132.

(4) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة 1983، ص312.



وقد ذهب رأي مرجوح إلى أنه إذا اشترط عقد النقل الجوي، تطبيقاً لشروط (الإياتا) عدم التزام الناقل بميعاد محدد للنقل، فإن ذلك يعني عدم مسؤولية الناقل الجوي عن النتائج الضارة للتأخير الذي يحدث إذا ثبت خطأ جسيم يجب نسبته إلى الناقل أو تابعيه أو كان تأخير غير عادي⁽⁵⁾.

في حين انتقد الرأي الراجح⁽⁶⁾. هذا الرأي نظراً للتعارض الواضح مع الحكم الوارد بالاتفاقية الذي يقضي ببطلان كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين بالاتفاقية. هذا فضلاً عن أن ما يذهب إليه الرأي المشار إليه من ضرورة إثبات خطأ الناقل لإمكان مسؤوليته عن التأخير يتناقض حتماً مع طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الذي يعتبر مسؤولاً بقوة القانون عن أضرار التأخير إلا إذا أثبت أنه هو وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات الضرورية لتقادي ذلك أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها⁽⁷⁾. وهو ما ذهبت إليه المحكمة في قضية "Paradis V. Ghana Airways, 2004" إلى أن التأخير الحاصل نتيجة تبديل الطائرة بأخرى أكثر انضباطاً لا يعد تأخيراً يسأل عليه الناقل، مادام أنه بذل قصارى جهده لإيصال الراكب بالسرعة المعقولة، لأن المواعيد المثبتة على تذكرة السفر لا تعني أكثر من الزام الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول⁽⁸⁾.

إلا أن المحكمة في قضية "Oparaji V. Virgin Atl Airways, Ltd. 2006"، قضت بتعويض المدعي تعويضاً عن التأخير لا عن عدم التنفيذ، لأن المدعي لم يعطي الناقل الفرصة الكافية التي تمكنه من تنفيذ التزامه، حيث قام المدعي بشراء تذكرة سفر من شركة طيران أخرى في وقت سابق، لمواجهة مشكلة التأخير، لذلك عندما وقع التأخير في نطاق المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999، طالب المدعي بالتعويض على أساس خرق العقد، فقضت المحكمة على أساس المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 مبينة أن المدعي لا يستطيع من تلقاء نفسه أن يحول مجرد التأخير في التنفيذ إلى عدم تنفيذ للعقد⁽⁹⁾.

بالإضافة إلى أن إعطاء شروط (الإياتا) فاعلية كاملة يعني، بالضرورة، إهدار النص الأمر للمادة (19) من اتفاقية وارسو 1929 والتي تقابل المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 التي قررت بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير. فضلاً عن أن التأخير يمثل تقويتاً للغاية من اختيار الراكب النقل عن طريق الجو، وهي الرغبة في سرعة الانتقال وإيصاله في أقرب موعد ممكن⁽¹⁰⁾.

وهكذا فإن الشروط العامة للمنظمة الدولية للنقل الجوي "IATA" المتعلقة بمواعيد النقل لن يكون لها إلا قيمة محدودة، وإنها، في جميع الأحوال، لا تستطيع أن تمحو مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير. ومن ثم يجب مسائلة الناقل الجوي عن أضرار التأخير عن النقل في الميعاد المتفق عليه أو عن النقل في الميعاد المعقول إذا تضمن عقد النقل شروطاً تعفيه من هذه المسؤولية أو تعفيه من التقيد بميعاد معين⁽¹¹⁾.

ففي قضية "Fangbeng Fuondjing V. American Airlines, Inc. 2011" قام المدعون بشراء تذكرة السفر ذهاباً وإياباً من واشنطن إلى الكامبيرون، من أجل حضور مراسم تأبين متوفي، وكان المفروض بموجب العقد أن تغادر الرحلة الساعة 4:00 مساءً لكن الرحلة لم تغادر حتى الساعة 5:30 مساءً. وبسبب هذا التأخير،

(5) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 133.

(6) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص 100، ص 218.

(7) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2008، ص 133.

(8) Paradis V. Ghana Airways Ltd. No: 04-CIV-6971SHS. F. Supp. 2d 106 (S.D.D.Y. 2004).
<https://www.leagle.com>.

(9) Oparaji V. Virgin Atlantis Airways, Ltd. No:04-CV-1554 FB (E.D.N.Y. Sep. 19, 2006).
<https://casetext.com>.

(10) فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان 2017، ط 1، ص 237-238.

(11) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 134.



فقد المدعين خط السير الطبيعي للرحلة وأمضوا أربعة ليال بدون أن تصل أمتعتهم في غرف الفندق في نيويورك وبروكسل، وفي نهاية المطاف وصلوا إلى الكامبيرون، لكن بعد انتهاء مراسيم الجنازة. فقضت محكمة Fangbeng بتعويض للمدعين عن الضرر الناتج عن التأخير بموجب أحكام المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999⁽¹²⁾.

وهو ما أخذت به المحاكم البحرينية في إحدى القضايا التي طرحت أمامها ما حكمت به محكمة الصغرى المدنية 1 و المختصة بقضايا التعويض المدني في الحكم رقم 2 بتاريخ 2015/3/30، في قضية أقامها مدعين بحرينيين ضد شركة الخطوط الجوية السيريلانكية، حيث كان المدعين متوجهين من مملكة البحرين إلى جمهورية سيريلانكا مستقلين طائرة المدعى عليها بالرحلة رقم (216) لقضاء عطلتهم السنوية، لكنهم فوجئوا بعد وصولهم لمطار كولومبو بعدم وصول أمتعتهم على متن الطائرة التي كانت تقلهم، و عند مراجعة الموظف المختص تبين لهم أن الأغراض لم يتم شحنها على متن التي كانت تقلهم و أخبرهم بأن أمتعتهم الخاصة سوف تصل خلال يومين، و نتيجة لذلك فقد تكبد المدعين أموالاً لشراء أغراض خاصة لهم خلال هذه الفترة حتى وصول الحقائب لهم، الأمر الذي عرض المدعين للضرر المادي و النفسي من جراء انتظارهم لمدة يومين لوصول أغراضهم و ضياع يومين كاملين من عطلتهم، طالب على أثرها المدعين بالتعويض عن الضررين المادي و النفسي، حكمت المحكمة استناداً لأحكام اتفاقية وارسو و كذلك بالرجوع إلى الأحكام القضائية الوطنية السابقة بمسؤولية الناقل عن الضرر المادي و النفسي الناتج عن التأخير و إلزامه بتأدية مبلغ قدره (1800) دينار بحريني عن الضرر الحاصل، منها (200) دينار عن الضرر النفسي⁽¹³⁾.

وكذلك تعرض القضاء اللبناني لمسألة التأخير في النقل في قرارات عديدة، ففي قرارها رقم 8 بتاريخ 2011/1/18 حكمت محكمة استئناف المدينة في جبل لبنان الغرفة الرابعة بتطبيق المادة (19 و 26) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 واستناداً للمادة (22) من نفس الاتفاقية وعدم الاعمال بالمادة رقم (9) من عقد النقل على القضية المطروحة امامها، والتي تتلخص وقائعها في تأخير اقلاع الرحلة الجوية رقم 216 القادمة من لندن إلى بيروت 12 ساعة مما أدى إلى خسارة يوم عمل وتعب جسدي واضطراب نفسي لدى المستأنفات، عليه طالب المستأنفات بتعويضات مالية عن بدل إيواء في فندق بالإضافة إلى عطل وضرر عن خسارة يوم عمل وعن اضرار نفسية وجسدية، وحيث ان موعد الرحلة كان مقرر الساعة (10.50)، وحيث ان المستأنفات اصعدن على متن الطائرة وان قائد الطائرة كان على استعداد للإقلاع، إلا ان برج المراقبة لم يجز له الإقلاع بسبب رداءة الأحوال الجوية ومن ثم الاقفال التام للمطار. وان قائد الطائرة قام بكل ما أمكن وأبقى الطائرة مستعدة للإقلاع على أمل ان يعطى الاذن بالإقلاع عند تحسن الأحوال الجوية إلا انه لم يعط الاذن. حيث ان المستأنفات عدن إلى لبنان على متن طائرة للمستأنف عليها (شركة الطيران) في اليوم التالي بعد 12 ساعة على الموعد المحدد أصلاً لوصولهن (الامر الثابت في ادعاءات المستأنفات والتي لم تعترض عليها الجهة المستأنف عليها شركة الطيران). وان المستأنفات بتن ليلتهن على ارض المطار الذي كان في حالة اقفال تام، وإن شركة الطيران لم تقدم أي دليل على عدم تمكنها من إيواء المسافرين (المستأنفات) في أحد الفنادق القريبة من المطار كما لم تقدم أي دليل على رفض المستأنفات الخروج خارج حرم المطار والذهاب إلى الفندق. وحيث ان التأخير حصل في الليل حيث كان المطار في حالة اقفال تام. وحيث ان شركة الطيران لم تثبت تقديمها التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر عن طريق إيواء المسافرين حسب ما نصت عليه المادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999. كما لم تثبت شركة الطيران استحالة قيامها بتأمين فندق لإيواء المسافرين. الامر الذي يجعلها مسؤولة عن الضرر اللاحق بالمستأنفات بموجب التأخير الحاصل استناداً للمادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999، وإن

(12) Fangbeng Fuondjing V. American Airlines, Inc. 2011 WL 1375606 (D.Md. Apr. 12, 2011).
<https://www.leagle.com>.

(13) قرار محكمة الصغرى المدنية (1) المختصة بقضايا التعويض المدني في الحكم رقم 2 بتاريخ 2015/3/30 منشورات المجلس الأعلى للقضاء البحريني.



كان هذا التأخير المذكور ناجماً عن أمر خارج إرادة المستأنف عليها (شركة الطيران). وحيث ان الناقل يكون مسؤولاً عن " الضرر الناتج عن التأخير " أي عن الضرر المباشر والمتمثل بالتعب الجسدي والاضطراب النفسي الحاصلين نتيجة قضاء الليل في المطار. دون بدل الايواء في الفندق لعدم ذهاب المستأنفات إلى الفندق على نفقتهن الخاصة، إلا ان الناقل ليس مسؤولاً عن الضرر غير المباشر المتمثل بخسارة نهار عمل في بيروت. وحيث انه يقتضي اعمال المادة (22) من اتفاقية مونتريال 1999 التي تنص على الحد الأقصى للتعويض لأجل تحديد قيمة التعويض. وحيث ان المستأنفات يطلبن تحديد التعويض بمبلغ قدره (1500) يورو أو (5000) دولار أمريكي. بينما دفعت الجهة المستأنف عليها (شركة الطيران) بإعفائها مستندة إلى أحكام المادة (9) من عقد النقل والمادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 والتي حلت محل اتفاقية وارسو والتي انضم لها لبنان في العام 2004. وحيث انه لا بد من الإشارة أولاً إلى ان الاحكام الواجبة التطبيق على النزاع الحاضر هي أحكام عقد النقل وأحكام اتفاقية مونتريال 1999 والتي انضم لها لبنان في 2004، وحيث ان المادة (19) من اتفاقية مونتريال تنص على انه (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي نشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، عن ان الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا ثبت أنه اتخذ هو ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو انه استحال عليه او عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير). وحيث ان المادة (26) من الاتفاقية عينها تنص على انه (كل بند يهدف إلى اعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً أو لا غيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عنه بطلان العقد بكامله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية). وحيث انه واستناداً لنص المادة (26) من اتفاقية مونتريال 1999 لا يكون من مجال لتطبيق المادة (9) من أحكام العقد التي اعفت الناقل من كل مسؤولية في حال التأخير، وحيث انه يستنتج من نص المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 والواجبة التطبيق أنه يكون على الناقل في جميع الحالات، أن يسعى إلى تجنب الضرر الحاصل بنتيجة التأخير ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت انه اتخذ كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها.

قررت المحكمة استناداً لكل لما تقدم بمسؤولية الناقل عن التأخير والضرر الذي نشأ عنه استناداً للمواد (19) و(26) وسنداً لأحكام المادة (22) من اتفاقية مونتريال 1999. بتعويض المستأنفات (المسافرات) بمبلغ (900.000) ألف ليرة لبنانية بمعدل (300.000) ألف ليرة لكل من المستأنفات الثلاث يمثل التعويض عن الضرر الذي رافق قضائهن الليل في المطار⁽¹⁴⁾.

الفرع الثاني: حدوث التأخير في مدة زمنية محدودة

لا يكفي حدوث التأخير لاعتبار الناقل الجوي مسؤولاً بالتطبيق لأحكام اتفاقية مونتريال 1999، بل يجب أن يقع هذا التأخير في فترة زمنية معينة.

ولكن التساؤل يثار حول تحديد هذه الفترة التي يجب حدوث التأخير خلالها، وهل هي فترة النقل فقط؟ ام يجب أن يشتمل الحساب على كل تأخير في عملية النقل أياً كان موضعه قبل أو بعد عملية النقل ذاتها؟

اختلف الفقهاء في تحديد هذه الفترة، في ظل المادة (19) من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة لنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999، ((فمنهم من رجّح إن التأخير الذي يجب مسائلة الناقل الجوي عليه هو ذلك التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل فقط، أي الفترة ما بين إقلاع الطائرة من مطار القيام إلى هبوطها في مطار الوصول، ومن ثم لا تسري على التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل، كالتأخير الذي يحدث عند نقل الركاب أو

(14) قرار محكمة استئناف المدينة في جبل لبنان الغرفة الرابعة رقم 8 بتاريخ 2011/1/18، منشورات مجلة العدل / بيروت 2011، مجلد الأول، ص 1889-1891.



البضاعة من مطار الوصول إلى وسط المدينة)) (15).

ويكاد يُجمع الفقه على انتقاد هذا التفسير المضيق للنطاق الزمني للتأخير، لأن منطوقه من شأنه أن يؤدي إلى إهدار كل قيمة عملية لنص المادة (19) وإلى جعل مبدأ المسؤولية عن التأخير ذاته من قبيل اللغو الذي يجب تنزيه المشرع الدولي عنه، ذلك أن قصر فترة النقل الجوي على تلك التي تتواجد فيها الطائرة في الجو يجعل من العسير على المسافرين أو شاحن البضاعة إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة. هذا فضلاً عن إن معظم حالات التأخير يتحقق وجودها قبل اقلاع الطائرة من مطار القيام أو بعد هبوطها في مطار الوصول (16).

وهكذا فإن الرأي الغالب في الفقه يرى أن المادة (19) من الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن التأخير، قد أحالت ضمناً، فيما يتعلق بتحديد معنى فترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير إثناءها إلى المادتين (17) و(18) من الاتفاقية اللتين تعرفان فترة النقل الجوي الذي يسري خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الراكب والالتزام بضمان المحافظة على البضائع.

وترتيباً على ذلك يسأل الناقل الجوي، وفقاً لاتفاقية مونتريال عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب تحت حراسة الناقل، وذلك في المكان الذي تكتنفه مخاطر الطيران، أي منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب، تحت حراسة الناقل أو تابعيه القاعة المعدة لتجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول. وعلى هذا النحو يكون هناك تأخير يوجب مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لاتفاقية مونتريال 1999 في كل الحالات التي ينجم عنها التأخير بالمعنى المتقدم، لعدم تنفيذ عقد النقل أصلاً بإلغاء الرحلة، أو تأجيلها، أو عدم قيام الناقل بحجز المكان اللازم للمسافر أو للبضاعة، أو إلغاء هذا الحجز، أو الرحيل المتأخر، أو إعطاء المسافرين معلومات خاطئة عن ميعاد الرحيل، الأمر الذي كان السبب الرئيسي في التأخير، أو التغيير التجاري لمسار الطائرة، أو عدم الهبوط في المرسى الجوي المقرر في الرحلة أو الهبوط دون داعي في محطة لم تكن مقررة في الرحلة والبقاء فيها بعض الوقت، الأمر الذي كان السبب في هلاك البضاعة (17). أما إذا حدث التأخير في مرحلة أخرى، كأن يكون بسبب الإجراءات الأمنية في جوازات المطار أو بسبب إهمال عمال الناقل في نقل الركاب بالطريق البري من المدينة إلى المطار، فلا يستحق الناقل في هذه الحالة الحماية التي أرادت اتفاقية مونتريال أن توفرها له، وتنشغل مسؤوليته وفقاً لقواعد النقل البري في القانون الوطني الواجب التطبيق، وهذا ما أخذت به المحكمة في حكمها على النزاع المطروح عليها في قضية "Lathigra V. British Airways" 1994 (18).

الفرع الثالث: أن ينشأ عن التأخير ضرر

يشترط لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي ليس مجرد حصول التأخير، وإنما ينبغي أن ينشأ عنه ضرر يصيب الراكب أو المرسل، إلا أن اتفاقية مونتريال 1999، وقبلها اتفاقية وارسو 1929، لم تحدد المقصود بالضرر وطبيعة الضرر الذي يجب التعويض عنه، ومن ثم ينبغي الرجوع إلى القانون الوطني لمحكمة الموضوع التي ينعقد لها الاختصاص. وباستجلاء أحكام القضاء بشأن التأخير، نجد أن الضرر الناشئ عنه يتمثل إما بحرمان الشخص من فرصة ما قد تعود عليه بالنفع المادي أو غير المادي، أو تحرمة من الحصول على كسب ما (19).

ومن ذلك التأخير عدم وصول المسافرين وأمتعته في الميعاد مما فوت عليه فرصة الاشتراك في الحفل الافتتاحي

(15) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، فق 301، ص 314.

(16) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت منشورات الحلبي 2005، فق 348، ص 585.

(17) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 135-136.

(18) Lathigra V. British Airways, 41F, 3d 535 (9th Cir. 1994). Quoting: <https://casetext.com>.

(19) فاروق إبراهيم جاسم، مرجع سابق، ص 239-240.



لمحفل علمي دُعي إليه لاستلام جائزة مالية كبيرة تقديراً لخبراته، وعدم وصول إحدى المشروعات الهندسية المتضمنة للرسومات المتعلقة بإعادة تصميم إحدى المدن في الميعاد المتفق عليه مما أدى إلى استبعاد صاحبها من الاشتراك في المسابقة الدولية التي أُقيمت لهذا الغرض والتي رصد للفائز فيها جوائز مالية. وايضا عدم وصول جثمان مسلم جزائري، توفي في فرنسا، في الميعاد مما فوت على أهله إتباع المراسم الدينية في دفنه⁽²⁰⁾. وهو ما أخذ به القضاء اللبناني في بعض القضايا التي عرضت أمامه في قرار حديث أخذ القاضي المنفرد المدني في بيروت الناظر في الدعاوى المالية في قراره رقم 25 بتاريخ 2015/1/22 في قضية (بول دغفل ورفقائه ضد شركة الخطوط الجوية الفرنسية) وتتلخص وقائعها في رحلة نقل جوية من لبنان إلى المكسيك مروراً بالعاصمة الفرنسية، من أجل حضور مؤتمر نظمته شركة G.B.I لمستخدمي الشركة ومندبيها عقد خلال ربي العام 2014 في المكسيك والذي سيصار خلاله إلى إلقاء ندوات وتوزيع للجوائز وكسب فرص العمل، حيث تعاقد المدعويين فيه (المدعين) مع شركة الخطوط الفرنسية (Air France) المدعى عليها، بغية تأمين الرحلة من مطار رفيق الحريري الدولي في بيروت إلى مطار كانكون في المكسيك مروراً بمطار شارل ديغول في باريس. واقدم الشركة (Air France) على التعاقد مع كل من شركة طيران الشرق الأوسط وشركة طيران المكسيك بهدف تأمين هذه الرحلة المطلوبة منها. حيث طالب المدعين إقامة دعوى ضد شركة الطيران (Air France) وذلك جزاء حصول تأخير في الإقلاع من مطار بيروت ولكنه تبين لدى وصولهم إلى باريس أن الطائرة المتوجهة إلى المكسيك قد أقلعت دونهم، فتوجهوا إلى مكاتب الشركة المدعى عليها (Air France) في المطار وتم ابلاغهم بأنه ستم المحاولة لنقلهم عبر خطوط شركة أخرى في النهار التالي أي بتأخير 24 ساعة عن الوقت المحدد للوصول، فاضطروا إلى امضاء ليلتهم في المطار رغم طلبهم تأمين فندق لهم، مع ما استتبع ذلك من أضرار مادية ومعنوية نتيجة امضاء ليلتهم على الكراسي وعدم تمكنهم من تبديل ملابسهم فضلاً عن تأخرهم في الوصول إلى المكسيك، وعندما وصلوا إلى المكسيك فوجئوا بعدم وصول امتعتهم التي تحتوي على جميع ملابسهم الرسمية ومستندات المؤتمر وجميع حاجاتهم الشخصية، فخسروا فرصة الاشتراك في المؤتمر الذي يعولون عليه لكسب بعض الجوائز، وكذلك ألغى الفندق الحجز نتيجة تأخرهم عن موعد الوصول المحدد ما اضطرهم إلى دفع غرامة وإلغاء الحجز والمبيت في فندق آخر أغلى ثمناً. عليه طالب المدعون بموجب تحميل المدعى عليها مسؤولية الأضرار المادية والمعنوية التي لحقت بهم باعتبارها الناقل الجوي، وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 وكذلك طالبين بالنتيجة تطبيق القانون رقم 2011/154 المتعلق بالأصول الموجزة، وإلزام المدعى عليها بان تدفع لكل مدع منهم مبلغ (20) مليون ليرة لبنانية. إلا أن المدعى عليها شركة النقل (Air France) دفعت بموجب رد الدعوى لانتفاء أي مسؤولية عن التأخير في إيصال المدعين وحقائبهم سنداً للمادة (20) من اتفاقية مونتريال 1999 كون المدعين هم من تباطؤوا بالالتحاق بالرحلة الثانية، فضلاً عن إنها ليست الناقل الجوي الذي قام بتنفيذ الرحلة الأولى التي أدت إلى التأخير بل هي شركة طيران الشرق الأوسط، وإن التأخير لم يتجاوز (10) دقائق، وإن عدم التحاقهم بالرحلة الثانية المتجهة إلى المكسيك سببه التباطؤ الصادر عنهم. وحيث من البين إن المدعين قد تعاقدوا مع المدعى عليها بصفتها ناقلاً جواً لنقلهم من بيروت إلى المكسيك، وانها هي بدورها من تعاقدت مع شركات النقل الأخرى (طيران الشرق الأوسط والطيران المكسيكي) لتأمين الرحلة المطلوبة منها، بحيث تكون بمثابة وسيط نقل أصلي تجاه المدعين م (290/تجارة)، ومسؤوليتها كمسؤولية الناقل تماماً م (291/تجارة) أي هي مسؤولة وحدها تجاه المدعين عن أي ضرر ينشأ عن عملية النقل المتتابعة هذه، إذ يعد هذا النقل واحداً غير متجزئ كونه تم بمقتضى اتفاق واحد مع المدعى عليها التي أخذت على عاتقها امر اختيار الناقلين الجويين، وتكون مسؤولة عن الأخطاء التي يمكن أن تصدر عن هذين الناقلين. عليه قررت المحكمة استناداً إلى المادتين (19 و22) من اتفاقية مونتريال 1999 وعملاً بأحكام المادة 500/مكرر/8 من القانون رقم 2011/154، إعلان مسؤولية المدعى عليها شركة الخطوط الجوية الفرنسية عن الضرر اللاحق بالجهة المدعية نتيجة التأخير الحاصل في وصولهم ووصول

(20) العريني، الفقي، مرجع سابق، فق352، ص587.



حقائبهم وبإلزامها بدفع تعويض مقداره (15) مليون ليرة لبنانية، بمعدل (2500000) ليرة لبنانية لكل مدع. ونحن بدورنا نؤيد رأي المحكمة وقرارها الصائب تجاه شركة النقل المدعى عليها كونها أخضعت هذا النزاع إلى اتفاقية مونتريال 1999 التي وضعت حلاً لمثل هذه المشاكل⁽²¹⁾.

ونرى أن المشرع الإماراتي في قانونه المدني استقر على ضمان الكسب الفائت كعنصر من عناصر الضرر، وقد جرى القضاء الإماراتي قانونه المدني في ذلك، من خلال عدة قرارات صادرة عن المحكمة الاتحادية العليا، ففي الطعن رقم 192 لسنة 2001 القضائية بتاريخ 2001/2/8 حيث أدخل في الكسب الفائت فرصة الكسب التي تشمل ما كان المضرور يأمل في الحصول عليه من وراء تحقق هذه الفرصة، شريطة أن يكون هذا الأمل قائماً على أسباب معقولة من شأنها وفق المجري العادي للأمور ترجيح كسب فوته عليه خطأ المدين (الناقل)، وباعتبار أن الفرصة وإن كانت أمراً محتملاً إلا أن تقويتها ضرر محقق يستوجب التعويض عنه⁽²²⁾.

وكذلك يعتبر من أنواع الضرر الذي يسأل الناقل الجوي عنه التأخير الحاصل في وصول أمتعة الركاب أو عدم وصولها في الوقت المحدد جرّاء التأخير في النقل، حيث قضت محكمة نيويورك بتعويض (المدعي عن الضرر الحاصل له جرّاء التأخير في وصول أمتعته بأقصى حد من التعويض) في النزاع المطروح عليها في قضية "Shah V. Pan American World Airways, 1998"، حيث رأت المحكمة أن تأخر شركة الطيران في إيصال الأمتعة أدى إلى تدمير العطلة الخاصة بأحد السياح، خاصة عند فشل الناقل (شركة الطيران) في تنفيـذ التزامها باسترداد الأمتعة رغم مرور 15 يوماً، حيث يمثل ذلك سوء سلوك متعمد "Willful Misconduct" من قبل الشركة يحرمها من التمسك بالحدود الواردة للتعويض في اتفاقية وارسو⁽²³⁾.

اما عن موقف قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 فقد نصت المادة (126) منه على أنه:

((تطبق على نقل الشخص والشيء والأمتعة بطريق الجو، حتى لو كان النقل داخلياً، أحكام اتفاقية بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 تشرين الأول 1929 والاتفاقيات الملحق بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين 105 و106 و107 لسنة 1973 أو أية اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون)).

يتبين لنا من هذا النص أن المشرع العراقي جعل اتفاقية وارسو لسنة 1929 والاتفاقيات الملحق بها والمعدلة لها هي السارية المفعول على عقود النقل الجوي سواء كان النقل داخلياً أم دولياً. وبالرجوع إلى اتفاقية وارسو 1929 نجد أنها قد أوردت في المادة (19) منها قرينة على مسؤولية الناقل عن التأخير، وأعفت المدعي من عبء إثبات الخطأ.

لكن يجوز للناقل استناداً للمادة (20) من اتفاقية وارسو 1929 أن يقيم الدليل على إنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة) أو (الاحتياطات المعقولة) بموجب اتفاقية مونتريال 1999 لتوخي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها.

لكن السؤال المطروح هنا، هو هل يعد تقديم موعد الرحلة عن الموعد المحدد، تأخيراً، إذا لم يستطع الراكب الوصول في الموعد الجديد، بحيث ترتب على ذلك تأخر الراكب بانتظار الرحلة اللاحقة، وهل يسأل الناقل عن

(21) قرار رقم 25 الصادر عن القاضي المنفرد في بيروت الناظر في الدعاوى المالية بتاريخ 2015/1/22، منشورات مجلة العدل / بيروت 2015، المجلد الأول، ص 1727-1731.

(22) قرار محكمة التمييز الاتحادية العليا، الطعن رقم 192 لسنة 2000 القضائية بتاريخ 2000/2/8، منشورات المحكمة الاتحادية العليا الإماراتية، س 2000/22، ع 1، المبدأ 105، ص 745.

(23) Shah V. Pan American World Airways, 148 F. 3d 84, 93 (2d Cir. 1998). Quoting: <https://casetext.com>.



ذلك وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، أما يعد ذلك عدم تنفيذ لعقد يخضع للقانون لأحكام القانون الداخلي (24)؟

عرضت هذه الفرضية على محكمة التمييز الاتحادية في قضية نقل داخلي تتلخص وقائعها في إن المسافرين وهو رئيس مؤسسة الشهداء توجه إلى مطار البصرة الدولي لركوب الطائرة المتوجهة إلى بغداد وذلك في تمام الساعة الحادية عشر صباحاً بموجب تذكرة السفر المرقمة (5731332) رحلات داخلية ومثبت فيها وقت الإقلاع وهو الحادية عشر صباحاً، لكنه فوجئ بإقلاع الطائرة الساعة التاسعة والرابع أي أقلعت قبل موعدها بحدود ساعة وثلاثة أرباع الساعة دون سابق إنذار.

طلب المدعي دعوى المدعى عليه / إضافة لوظيفته للمرافعة وإلزامه بالتعويض المادي والمعنوي للأضرار التي أصابته والتي قدرها بمبلغ (20) مليون دينار عراقي.

أصدرت محكمة الموضوع بالعدد (944/ب/2007 في 2007/12/29) حكماً حضورياً قضى بإلزام المدعى عليه/إضافة لوظيفته بأن يؤدي للمدعي تعويضاً مادياً قدره مليونان وتسعمائة وأربعون ألف دينار ورد الدعوى بالزيادة وتحميل الطرفين المصاريف النسبية وتحميل كل طرف أتعاب محاماة وكيل الطرف الآخر. ولعدم قناعة المدعى عليه بالحكم فقد طعن به استئنافاً بلائحة وكيله المؤرخة في 2007/12/17 أصدرت محكمة استئناف بغداد/الكرخ بالعدد 48/س/2008 في 2008/2/18 حكماً حضورياً قضى بفسخ الحكم البدائي المستأنف كلياً ورد دعوى المدعي (المستأنف عليه) وتحمله الرسوم والمصاريف وأتعاب المحاماة وكيل المستأنف واعتبارها شاملة لمرحلتى التقاضي.

ولعدم قناعة المستأنف عليه بالحكم فقد طعن به تمييزاً بلائحة وكيله المؤرخة 2008/3/9.

القرار: لدى التدقيق والمداولة وجد أن الطعن التمييزي واقع ضمن المدة القانونية قرر قبوله شكلاً ولدى النظر في الحكم المميز وجد انه صحيح وموافق للقانون وذلك لأن الشروط الواردة في تذكرة السفر للرحلات الداخلية.... قد تضمنت في الشرط (الثالث) إن الأوقات المذكورة في جداول حركة الطائرات وغيرها ليست مضمونة ولا تؤلف جزءاً من العقد ويحق للناقل دون إشعار مسبق ان يستبدل الطائرة ويلغي عند الضرورة الجدول أو أماكن التوقف المبينة لا يتحمل الناقل مسؤولية إيجاد مواصلات بديلة لمتابعة الرحلة وعلى هذا الأساس ففي حالة حصول تغيير في خطوط الرحلات وكذلك حصول تغيير في مواعيد الإقلاع والمغادرة فبمقتضى الشرط المذكور فإن الجهة التي أصدرت تذكرة السفر غير مسؤولة عن التعويض لأنها اشترطت ذلك سلفاً على تذكرة السفر وكان المفروض بمن يحصل على التذكرة الاطلاع على الشروط المدرجة فيها...

لذا قرر تصديق الحكم المميز ورد الطعون التمييزية وتحميل المميز رسم التمييز وصدور القرار بالاتفاق في 15/ربيع الثاني/1429هـ الموافق 21/نيسان/2008 م (25).

ويلاحظ على هذا القرار عدم صواب ما اتجهت إليه محكمة التمييز الاتحادية الموقرة في أعمالها الشرط (3) الوارد في العقد دون قيد أو شرط، دون أن تلاحظ أن أعمال هذا الشرط بالكيفية التي ذهبت إليها، يجعل من التزام الناقل بتنفيذ عقد النقل من حيث ميعاد التنفيذ التزاماً إرادياً محضاً، وهو ما يتنافى مع فكرة الالتزام في ذاته، ويؤدي إلى بطلانه كما أن توجهها هذا يخالف أحكام المادة (50) من قانون النقل العراقي الواردة ضمن القواعد العامة التي تسري على جميع أنواع النقل والتي تنص على أنه: ((يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل من مسؤوليته عن التأخير إذا كان له مبرر وضمن الحد المعقول)).

كما انها خالفت أحكام المادة (23) من اتفاقية وارسو الواجبة التطبيق على القضية موضوع النزاع بموجب

(24) طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لمونتريال 1999، منشورات كلية القانون جامعة ذي قار، ص 67.

(25) قرار منقول من الهيئة الاستئنافية / العدد 335 في بغداد 2008، ت 342، غير منشور.



أحكام المادة (126) من قانون النقل العراقي والتي تنص — أي المادة (23) — على أنه: ((كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه المعاهدة يكون باطلاً وكأنه لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد كله الذي يظل مع ذلك خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية)). فبموجب المادة (23) لا يستطيع الناقل الجوي أن يقرر بموجب شرط في العقد إعفاء نفسه من المسؤولية عن التأخير، وفي حالة وجود مثل هذا الشرط في العقد فغاية ما يمكن إعماله هو اعتبار الناقل ملزماً بتنفيذ عقد النقل في ميعاد معقول، كما إن بعض المحاكم الوطنية قضت ببطلان مثل هذا الشرط لمخالفته المادة (23) من اتفاقية وارسو 1929 والمبادئ العامة في الالتزام⁽²⁶⁾.

لذلك كان على محكمة التمييز الموقرة أن تتعامل مع عقد النقل المتضمن شرط عدم مسؤولية الناقل عن تنفيذ العقد في ميعاد معين، بأنه عقد تم الاتفاق على تنفيذه في ميعاد معقول، ومن ثم تبحث هل كان فعل الناقل بتقديم ميعاد تنفيذ عقد النقل مبرراً، وهل بذل عناية الناقل المعتاد هو وتابعيه لتنفيذ عقد النقل بتوفير واسطة نقل لإيصال الراكب إلى جهة الوصول، وما هو الوقت اللازم للقيام بهذه المهمة، وكان عليها أيضاً أن تكلف الناقل بإثبات أن قيامه بتقديم موعد الرحلة مان له ما يبرره، وأنه بذل عناية الناقل المعتاد هو وتابعيه لإيصال الراكب إلى جهة الوصول دون إبطاء أو إهمال، وعلى هذا الأساس من الوقائع تصدر حكمها بمسؤولية الناقل عن التأخير أو عن عدم التنفيذ، أما ذهابها إلى عدم مسؤولية الناقل مباشرة بحجة أعمال الشرط رقم (3) الوارد في تذكرة السفر فكان غير موفق لمخالفته أحكام القواعد العامة في الالتزام من جهة، ونصوص قانون النقل واتفاقية وارسو من جهة أخرى⁽²⁷⁾.

وبعد أن ناقشنا في هذا المبحث مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير الحاصل في ميعاد النقل وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 مع ما جاء في نصوص قانون النقل العراقي ننقل إلى حالات الإعفاء من هذه المسؤولية التي تقع على عاتق الناقل الجوي.

الفرع الرابع: طرق الإعفاء من المسؤولية في حال التأخير في النقل

إن أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو 1929 هو الخطأ التعاقدى المفترض، ذلك أنها اعتبرت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية تنعقد على رأسه بقوة القانون بمجرد إخلاله بالتزامه (م18، م17)، بيد أنها لم تحمل الناقل الجوي التزاماً بتحقيق نتيجة، بل حملته فقط، التزاماً ببذل العناية. ومن ثم لا يسأل الناقل الجوي إلا إذا ارتكب خطأ، كما يمكنه الفكاك من المسؤولية أو التخفيف منها إذا أثبت أنه قد اتخذ هو وتابعيه كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (م1/20)، أو أن خطأ المضرور هو الذي تسبب في إحداث الضرر أو ساعد في إحداثه (م21) ⁽²⁸⁾.

ونرى أن الاتفاقية لم تحمل المضرور عبء إثبات الخطأ، وإنما نقلت عبء إثباته إلى عاتق الناقل، إذ جعلت خطأ الناقل مفترضاً، أي افترضت أنه لم يبذل القدر اللازم من العناية حتى يقيم الدليل على عكس ذلك. وبالرجوع إلى اتفاقية مونتريال 1999 نجد أن المادة (19) قد نظمت الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في النقل، إذ بيّنت بأنه ((يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو...)). غير إن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلائه التدابير المعقولة اللازمة كافة لتفادي الضرر، أو إنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

ويتضح مما تقدم، إن اتفاقية مونتريال لعام 1999 لم تتطلب أن يقيم الناقل الدليل على أنه وتابعيه ووكلائه قد اتخذوا "التدابير الضرورية" لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها واكتفى بإقامة الدليل على اتخاذ

(26) طارق كاظم عجیل، مرجع سابق، ص 69.

(27) طارق كاظم عجیل، مرجع سابق، ص 69.

(28) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 142.



"التدابير المعقولة"، ومن ثم يكون دفع مسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999، أيسر مما كان عليه الوضع في ظل اتفاقية وارسو 1929⁽²⁹⁾.

ويرى البعض أن اتفاقية مونتريال قد أبقت على الأحكام ذاتها التي كانت تقررها اتفاقية وارسو بشأن مسؤولية الناقل عن التأخير كأصل عام، ولكن جعل المسؤولية فيها مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض وليس مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل، إذ يُعَدُّ الناقل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة أو البضائع، ولا يستطيع التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أحد أمرين هما⁽³⁰⁾:

1- أنه قد اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها (م/19).

ففي قضية " Obuzor V. Sabena Belgium Airways, 1999 " و التي تتلخص وقائعها، في أن أكثر من 200 راكب شهدوا تأخر في رحلتهم من نيويورك إلى لاغوس عبر بروكسل بسبب الضباب، و بعد خمسة ساعات نقلت الحافلات الركاب من المطار إلى بروكسل، ولم يصل الركاب إلى لاغوس إلا بعد خمسة أيام، قدم الناقل للركاب خلالها الإقامة في الفندق و الطعام، حيث قضت المحكمة بعدم مسؤولية الناقل، مبررة ذلك من أنها رأت أن الناقل استغرق جميع التدابير اللازمة لتجنب الأضرار التي قد تصيب الركاب، و لم تجد أي دليل على سوء تصرف متعمد من الناقل⁽³¹⁾.

ويسأل الناقل في حال عدم إثباته لذلك الأمر، وهو ما اخذت به محكمة التمييز الكويتية في قرارها رقم 2002/297 تجاري جلسة 2003/1/11 في القضية التي عرضت امامها، وحكمت بمسؤولية الناقل عن التأخير والضرر الناجم عنه، لأنها لم تقم الدليل على انها (شركة الطيران الكويتية) قد اتخذت التدابير المعقولة لتفادي الضرر الذي وقع على المدعي أو استحال عليها اتخاذها⁽³²⁾.

2- أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه (م/20).

وهو ما أخذ به القضاء الأمريكي، فقد قضت محكمة الولايات المتحدة المحلية في هيوستن في قضية " Igwe " V. Northwest Airlines, Inc. 2007، حيث قضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، مبررة ذلك، أنه كان بسبب فشل الراكب في إنهاء إجراءات السفر في الوقت المحدد⁽³³⁾.

وكذلك ما أخذ به القضاء اللبناني في بعض أحكامه، ففي قرار صادر عن محكمة التمييز المدني الغرفة الثانية و المرقم 2014/59 بتاريخ 2014/6/17، في قضية تأخير حاصل في النقل الجوي مما سبب بضرر للمدعي بخسارة التعاقد مع شركة للإعلانات و بالتالي خسارة الربح المتوقع، طالب المدعي بمسؤولية شركة الطيران عن الضرر الحاصل له و بالتعويض وفقاً للمادة (19) من اتفاقية مونتريال و كذلك للمواد (260 و 261 و 262) من قانون الموجبات و العقود اللبناني، و لأن الضرر الحاصل له و المتمثل بخسارة التعاقد مع شركة الإعلانات و خسارة الربح المتوقع مرتبط بعلاقة مباشرة بالسبب (ألا وهو التأخير في النقل)، إلا أن المحكمة و بعد الاطلاع على أوراق الدعوى و إفادة مدير شركة الإعلانات التي كان المدعي سيتعاقد معها، تبين أن المدعي قد أغلق هاتفه لمدة يومين بعد وصوله إلى لبنان وكان يجدر به لو كان جاداً، أن يتصل بمدير شركة

(29) عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة 2014. فق 315، ص 306.

(30) فاروق إبراهيم جاسم، مرجع سابق، ص 259-260.

(31) Obuzor V. Sabena Belgium Airways, 1999 WL 223162(S.D.N.Y. Apr. 16,1999).Quoting: <https://casetext.com>.

(32) قرار محكمة التمييز الكويتية، رقم 2002/297 تجاري بتاريخ 2003/1/11، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، القسم الخامس، المجلد الأول 2008/11، ص 34-35.

(33) Igwe V. Northwest Airlines, Inc. No H-05-1423, 2007 WL 43811,2 (S.D. Tex. Oct. 17,2007). Quoting: <https://casetext.com>.



الإعلانات فور وصوله إلى لبنان، عليه قررت المحكمة برد كافة الأسباب التمييزية المدلى بها من قبل المميز و إبرام القرار المطعون فيه⁽³⁴⁾.

وقد قضت محكمة التمييز الكويتية — في ظل اتفاقية وارشو، بالطعن رقم 2004/104 تجاري جلسة 2005/1/12، من أن خطأ الراكب الذي يحتج به الناقل لدفع المسؤولية يجب ان يؤدي إلى التأخير بحسب المجري العادي للأمور، لا أن يكون مجرد سبب عارض لا يؤدي إلى التأخير لولا خطأ الناقل⁽³⁵⁾. ويلاحظ ان الاتفاقية قد استبدلت عبارة التدابير المعقولة " Measure's Reasonable " بعبارة التدابير الضرورية التي كانت واردة في اتفاقية وارشو وبروتوكولاتها المعدلة وذلك تفادياً للخلاف الفقهي والقضائي الذي ثار حول تفسير العبارة الأخيرة. ولقد كان المشروع التمهيدي لاتفاقية وارشو يقضي بضرورة أن يتخذ الناقل الجوي التدابير المعقولة " measures Reasonable ". غير ان هذا التعبير استبدل — بناءً على اقتراح الوفد السوفيتي — بالعبارة التي وردت بنص المادة (20) أي التدابير الضرورية " Necessaries " ⁽³⁶⁾.

الخاتمة

يعد النقل بشكل عام عصب الحياة بالنسبة لشعوب العالم أجمع، فعن طريقه ينتقل الأشخاص وتنتقل البضائع، وهو وسيلة الارتباط بين دول العالم، ويقاس تقدم الدول بمدى تقدم النقل فيها، وإذا كان هذا الكلام على كل أنواع النقل بشكل عام فإن النقل الجوي له خصوصية خاصة كونه يتميز بالسرعة ويتصف بالدولية وتعتريه كثير من المخاطر، لذلك أصبح محط اهتمام الدول والمنظمات الدولية العالمية من أجل تنظيمه مما يقلل من مخاطر وحل مشاكل تنازع القوانين فيه، وبما أن دراستنا بالنسبة لهذا النوع من النقل تقتصر على دراسة مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وطرق الإعفاء منها وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 مقارنة مع قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 من حيث تعريفه والشروط الواجب توفرها في هذه المسؤولية وكذلك الآثار القانونية فيها، إضافة إلى مسؤولية عن التأخير الحاصل في النقل وحالات وطرق الإعفاء من هذه المسؤولية بالنسبة لعقد نقل الأشخاص الجوي، وبعد استعراض هذا الموضوع من خلال فصول هذه الدراسة ومباحثها ومطالبها وفروعها، توصلنا إلى النتائج والتوصيات الآتية:

أولاً: النتائج.

من خلال هذه الدراسة المتقدمة، توصلنا إلى نتائج منها:

1. إن التأخير بمفهوم المادة (19) من اتفاقية مونتريال — ومن قبلها وارشو — يتحقق عند نقل الراكب من قبل شركة الطيران، ولكن في وقت لاحق، أو يرفض الراكب العرض المقدم من قبل شركة الطيران بنقله على رحلاتها في وقت لاحق. أما عدم تنفيذ العقد الذي لا يخضع لأحكام المادة (19) من الاتفاقية ويكون خاضعاً لأحكام القانون الوطني، فإنه يتحقق عندما ترفض شركة الطيران نقل الراكب وترفض تقديم بديل للنقل، أو تنفيذ عقد النقل في وقت لاحق.

2. إن المشرع العراقي جعل اتفاقية وارشو 1929 والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها هي السارية المفعول على عقود النقل الجوي سواء كان النقل داخلياً أم دولياً. وبالرجوع إلى اتفاقية وارشو نجد أنها قد أوردت

(34) قرار محكمة التمييز اللبناني، رقم 2014/59 بتاريخ 2014/6/17، تمييز مدني، غ 2، المرجع — كساندر 2014/6، ص 1201-1203.

(35) قرار محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم 2004/104 تجاري جلسة 2005/1/12، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، القسم الخامس، المجلد الأول 2008/11، ص 41-42.

(36) أبو زيد فاروق، مرجع سابق، فق 320، ص 330.



في المادة (19) منها قرينة على مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وأعفت المدعي من عبء إثبات الخطأ. ولكن يجوز للناقل استناداً إلى المادة (20) من اتفاقية وارسو أن يقيم الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة " Necessary " أو الاحتياطات المعقولة " Reasonable " بموجب اتفاقية مونتريال 1999 لتوخي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها.

التوصيات:

1. إن اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد تركت بعض الأمور: كطبيعة الضرر الذي يلزم الناقل الجوي التعويض عنه في حالة إخلاله بتنفيذ التزامه بالنقل في الميعاد، وأثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل الجوي، وغيرها، كل هذا أدى إلى اختلافات في الأحكام القضائية، لاختلاف التشريعات الوطنية، لذلك نوصي المشرع الدولي بمعالجة هذه الموضوعات للقضاء على هذا الاختلاف.
2. وأخيراً نوصي المشرع العراقي — إلى الانضمام إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999 — لكي يواكب التطور الحادث في أحكام هذه الاتفاقية وما جاءت به من نصوص، أسوةً بالدول المنظمة لها. وكذلك باستحداث مادة بعنوان القانون الجوي ليتم تدريسه في كليات القانون في الجامعات العراقية لما له من أهمية بالغة بالعمل المهني والقانوني من الناحيتين العلمية والعملية.

والحمد لله رب العالمين

المراجع

المصادر العربية

1. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة 1983.
2. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ط 1.
3. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2008.
4. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة 2014.
5. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار أم القرى، القاهرة 1992.
6. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان 2017، ط 1.
7. فاروق زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي. دراسة اتفاقية فرسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية 1985.
8. محمد فريد العريني، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت 1995.
9. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2016.
10. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري الجوي، بيروت منشورات الحلبي 2005.

الدراسات والأبحاث

- 1- طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لمونتريال 1999، منشورات كلية القانون جامعة ذي 2016.



القوانين والتشريعات

- 1- قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
- 2- قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.
- 3- قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981.
- 4- قانون الطيران المدني اللبناني الصادر في 1949/1/11.
- 5- القانون المدني العراقي السابق رقم 40 لسنة 1951.
- 6- القرار التشريعي رقم 11 لسنة 2000 لانضمام العراق الى اتفاقية وارسو 1929.
- 7- اتفاقية وارسو للملاحة الجوية لعام 1929.
- 8- اتفاقية شيكاغو للملاحة الجوية لعام 1944.
- 9- اتفاقية مونتريال للملاحة الجوية لعام 1999.
- 10- بروتوكول لاهاي لعام 1955.
- 11- بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.

القرارات والاحكام القضائية:

- (1) قرار محكمة الصغرى المدنية (1) المختصة بقضايا التعويض المدني في الحكم رقم 2 بتاريخ 2015/3/30 منشورات المجلس الأعلى للقضاء البحريني.
- (2) ينظر قرار محكمة استئناف المدينة في جبل لبنان الغرفة الرابعة رقم 8 بتاريخ 2011/1/18، منشورات مجلة العدل / بيروت 2011، مجلد الأول، ص 1889-1891.
- (3) قرار رقم 25 الصادر عن القاضي المنفرد في بيروت الناظر في الدعاوى المالية بتاريخ 2015/1/22، منشورات مجلة العدل / بيروت 2015، المجلد الأول، ص 1731-1727.
- (4) قرار محكمة التمييز الاتحادية العليا، الطعن رقم 192 لسنة 2000 القضائية بتاريخ 2000/2/8، منشورات المحكمة الاتحادية العليا الإماراتية، س 2000/22، ع 1، المبدأ 105، ص 745.
- (5) قرار منقول من الهيئة الاستئنافية / العدد 335 في بغداد 2008، ت 342، غير منشور.
- (6) قرار محكمة التمييز الكويتية، رقم 2002/297 تجاري بتاريخ 2003/1/11، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، القسم الخامس، المجلد الأول 2008/11، ص 34-35.
- (7) قرار محكمة التمييز اللبناني، رقم 2014/59 بتاريخ 2014/6/17، تمييز مدني، غ 2، المرجع — كساندر 2014/6، ص 1203-1201.
- (8) قرار محكمة التمييز الكويتية، الطعن رقم 2004/104 تجاري جلسة 2005/1/12، مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة التمييز، القسم الخامس، المجلد الأول 2008/11، ص 41-42.

القرارات والاحكام الأجنبية:

- (1) Paradis V. Ghana Airways Ltd. No: 04-CIV-6971SHS. F. Supp. 2d 106 (S.D.D.Y. 2004). <https://www.leagle.com>.
- (2) Oparaji V. Virgin Atlantis Airways, Ltd. No:04-CV-1554 FB (E.D.N.Y. Sep. 19, 2006). <https://casetext.com>.
- (3) Fangbeng Fuondjing V. American Airlines, Inc. 2011 WL 1375606 (D.Md.



Apr. 12, 2011). <https://www.leagle.com>.

(4) Lathigra V. British Airways, 41F, 3d 535 (9th Cir. 1994).Quoting: <https://casetext.com>.

(5) Shah V. Pan American World Airways, 148 F. 3d 84, 93 (2d Cir. 1998).Quoting: <https://casetext.com> .

(6) Obuzor V. Sabena Belgium Airways, 1999 WL 223162(S.D.N.Y. Apr. 16,1999).Quoting: <https://casetext.com> .

(7) Igwe V. Northwest Airlines, Inc. No H-05-1423, 2007 WL 43811,2 (S.D. Tex. Oct. 17,2007). Quoting: <https://casetext.com> .