

مدى التعويض عن التأخير في نقل المسافرين بطريق الجو

أ/ محمودي سماح
جامعة باتنة

ملخص:

يعتبر عامل السرعة وكسب الوقت المبرر للجوء المسافر في إنجاز عملية النقل بالطائرة أي النقل عبر الجو، وعليه كان على شركات الطيران أي على الناقل الجوي أن ينفذ التزامه بتوصيل المسافر في الميعاد المتفق عليه وإلا انعقدت مسؤوليته عن التأخير. ولقد نصت اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 في المادة (19) في كل منهما على مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير الحاصلة للمسافرين، لكن النص القانوني لم يكن واضحا عند تناوله لهذه المسألة.

وعليه تأتي هذه الدراسة في تحديد التأخير وحالاته ومداه والذي يتوجب عنه المسؤولية وذلك بتوضيح ماهية التأخير والفترة الزمنية التي يجب أن يحدث خلالها، والضرر الذي يحصل للمسافر نتيجة هذا التأخير ونوعه إن ماديا أو معنويا وإمكانية التعويض عنه.

توصلنا إلى نتيجة مفادها أن هناك صعوبات في تطبيق مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين لأن النص لم يضع معيارا موضوعيا لتحديد فكرة التأخير ونوع الضرر الذي يستوجب التعويض عنه.

Résumé:

Les voyageurs choisissent le transport par voie aérienne pour des raisons pratiques : la rapidité et le gain de temps. Il est prévue que les établissements concernés doivent veiller à l'exécution de leurs engagements dans les délais convenus, quoique l'exécution tardive entraîne leur responsabilité.

Malgré leur ambigüité, les conventions de Varsovie de 1929 et Montréal de 1999, notamment dans son article 19 reconnaissent le principe de la responsabilité en matière pour des dommages.

L'étude en domaine intervient afin de délimiter la notion de transport tardif, ses cas d'application, sa portée et ses conditions. Nous sommes arrivé à la conclusion qu'il y a des difficultés dans l'application du principe de responsabilité du transporteur aérien pour le retardement dans le transport des voyageurs. Cela est dû à l'absence dans le texte de critères objectifs concernant l'idée du retard et le type de préjudice nécessitant un dédommagement. :

مقدمة:

يعتبر النقل الجوي من أهم موضوعات القانون الجوي إذ هو موضوع الرحلة الجوية، وللنقل الجوي أهمية اقتصادية بالغة إذ هو وسيلة نقل الأشخاص والتبادل التجاري، وقد يكون محله نقل أشخاص وأمتعتهم أو نقل بضائع. وإن أهم موضوعات النقل الجوي هي مسؤولية الناقل الجوي، فقد تقوم مسؤوليته تجاه المسافرين وأمتعتهم أو أصحاب البضائع الذين يرتبطون مع الناقل الجوي بعد نقل جوي.

وعليه تتعقد مسؤولية الناقل الجوي لمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافر سالما أو توصيل أمتعته أو البضائع المنقولة سليمة في الميعاد المتفق عليه، وهي الحالات الثلاثة التي تتحقق بها مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار. وقد اهتمت اتفاقية وارسو 1929 المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي والمستحدثة بموجب اتفاقية مونتريال 1999 بتنظيم هذه الحالات من المسؤولية.

ومن البديهي أن يكون عامل كسب الوقت في عصر السرعة هو أحد العناصر التي يتميز بها النقل الجوي ويضعه مستعملو الطائرات في الحسبان عند اختيارهم الطائرة وسيلة للسفر أو لنقل البضائع، فهم لا يترددون بسبب ميزة السرعة التي تتفوق بها الطائرة أن يدفعوا للناقل الجوي أجرا مرتفعا وأعلى بكثير مما كانوا سيؤدونه إلى ناقل آخر عن طريق البر أو البحر لتنفيذ الرحلة نفسها التي يودون القيام بها، لذلك كان طبيعيا أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام مواعيد النقل بحيث يتعين مساءلته إذا اخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافرين.

فقد يتأخر الناقل الجوي في القيام بالرحلة عن مواعدها المحدد في تذكرة السفر، وقد يكون لهذا التأخير سبب لا يد للناقل الجوي فيه كالظروف الجوية، وفي المقابل قد يكون التأخير بتعمد منه كأن يؤخر الرحلة أو يلغئها لأسباب تجارية مثل عدم اكتمال العدد اللازم للقيام بالرحلة، وقد يكون التأخير راجعا لتقريطه كأن يهمل إجراءات الصيانة الدورية للطائرة فيحدث خلل قبل الإقلاع يؤدي إلى تأخر الرحلة.

والتأخير قد يترتب عليه ضرر مادي يلحق المسافر كتفويت صفقة تجارة أو فوات مسابقة وظيفية كأن يعترض للحاق بها، أو خسارته تكاليف حجوزات الفنادق في بلد الوصول أو فوات فرصة اشتراك المسافر في مؤتمر أعد له أبحاثا، وقد يترتب على التأخير ضرر أدبي ومثاله الحرج والضيق

بسبب مكوث المسافرين في المطار ساعات طويلا بانتظار الرحلة وخاصة إذا رافق المسافرين نساء وأطفال.

وتفاديا للمطالبة بالتعويض عن التأخير درجت شركات الطيران على وضع شرط في تذكرة السفر ينص على أن الناقل غير مسؤول عن التأخير، وأن المواعيد الواردة في تذكرة السفر إنما هي مجرد مواعيد تقريبية وأن له أن يلغي الرحلة أو يؤخرها سواء أكان السبب في ذلك خارجا عن إدارة الناقل الجوي كالظروف الجوية أو الأمنية أم كان لسبب غير سائغ كالأسباب التجارية، وهذا مما أثار التساؤل حول صحة هذا الشرط.

ومن هناك تبادرت إلى ذهني بحث موضوع مسؤولية الناقل الجوي عن التعويض عن أضرار التأخير في نقل المسافرين، وللموضوع أهمية علمية قانونية وعملية دفعنتي للبحث فيه وهي:

— قلة الدراسات والبحوث التي تناولت مسألة التأخير في السفر عبر الجو خاصة على المستوى الداخلي، والمساهمة في محاولة سد النقص في الدراسات التي تناولت هذا الموضوع على المستوى العالمي والعربي خاصة.

— محاولة نشر الوعي الحقوقي بين المسافرين فيما يتعلق بحقوقهم ووجود آلية تمكنهم من المطالبة بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بهم بكل سهولة على نحو يراعى فيها مصلحة شركات الطيران من جهة والمسافرين من جهة أخرى.

وعلى ذلك نطرح الإشكالية التالية: هل يلتزم الناقل الجوي بتعويض المسافرين وتقوم مسؤوليته تجاهه مهما كان النطاق الزمني للتأخير، وكيفما كان الضرر الناشئ عن هذا التأخير؟

وتفريعا لذلك تطرح تساؤلات أخرى وهي:

1 — ما الحكم حالة مجاوزة الميعاد المحدد للسفر، فهل الناقل الجوي محدد بفترة زمنية يجب أن يقع خلالها التأخير في النقل، وما مقدار هذه المجاوزة؟

2 — هل يضمن الناقل الجوي مسؤولية التأخير إذا كان هذا التأخير واقعا بتعمد أو بتفريط منه؟

3 — هل يعرض المسافرين عن الضرر المادي والأدبي الذي أصابه جراء التأخير؟

وللإجابة على هذه التساؤلات حاولت دراسة موضوع مدى المسؤولية والتعويض عن أضرار التأخير في نقل المسافرين جواً، وذلك في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل الجوي وهي اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، وعليه فالمقصود بالمسؤولية عن التأخير في هذا الصدد حالة كون النقل دولياً.

وفي ذلك نصت اتفاقية وارسو 1929 في المادة (19) منها على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، وهو الأمر الذي أكدته اتفاقية مونتريال 1999 في المادة (19) أيضاً منها حيث جاءت كما يلي: يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا ثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه جميع التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

ويستفاد من النصين أعلاه أنه يلزم توافر شروطاً معينة لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وهي أن يكون إخلال من جانب الناقل بالالتزام بالنقل في الميعاد المتفق عليه أي التأخير في النقل الجوي، وأن يحدث هذا التأخير أثناء فترة زمنية معينة وأن ينشأ عن هذا التأخير ضرر يصيب المسافرين.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأحكام جاءت عامة لتشمل نقل الركاب ونقل البضائع على حد سواء وما يهمنا هو التأخير في نقل الركاب أو المسافرين دون البضائع.

وعلى ضوء ما أوردته هاتين الاتفاقيتين بشأن عملية التأخير فيما يتعلق بنقل المسافرين نقوم بدراسة وتحليل ذلك كما سيأتي وفق خطة بسيطة كالتالي:

المحور الأول: وقوع التأخير في النقل

المحور الثاني: المدى الزمني للتأخير

المحور الثالث: الضرر الناشئ عن التأخير

المحور الأول: وقوع التأخير في النقل

إذا كان التأخير بشكل عام معناه مجاوزة الميعاد المحدد فإن الملاحظ أن نصوص اتفاقيتي وارسو ومونتريال لم توضح المقصود بالتأخير.

وعليه يمكن القول أن التأخير يعني وصول المسافر أو البضاعة إلى الجهة المقصودة في غير موعدها، ويمكن أيضا أن يعني عدم وصول المسافر أو الأمتعة في "الوقت المتفق عليه"⁽¹⁾.

والوقت المتفق عليه يمكن أن يكون الوقت المسجل في تذكرة السفر أو في لائحة مواعيد الرحلات أو أوقات أخرى تم الاتفاق عليها، وأحيانا لا يتم تحديد موعد معين للوصول ويحصل ذلك خاصة عند نقل البضائع، وغالبا ما تحتوي أوراق النقل على بند ينص على أن المواعيد المبين فيها مجرد موعد محتمل.

وما نلاحظه نحن في الوقت الحاضر في تذاكر السفر أن هناك بنود نموذجية مدرجة فيها تؤكد أن الناقل يتعهد ببذل أقصى ما لديه من أجل ضمان نقل الركاب والأمتعة دون تأخير، وطبعاً هذا شيء يعود عليه بالفائدة بدرجة أولى.

ويجب لأسباب التأخير أن تكون لها بشكل من الأشكال صلة مع الموضوع ومرتبطة بالنقل الجوي، مثل سوء الطقس أو حدوث عطب فني أثناء عملية النقل حتى ولو كان العطب الفني يعود إلى تقصير في الصيانة قبل بداية النقل، وتدخل في هذا النطاق أيضا إجراءات سلطات الهجرة لمنع الركاب أو المسافرين من دخول البلاد وما يترتب على ذلك من تأخير، وكذا وجود عيب ظاهر في الحمولة والذي يتطلب اتخاذ إجراءات عاجلة مما يؤدي إلى التأخير.

فمضمون التأخير قد استمدت مفهومه شركات الطيران من اتفاقيتي وارسو ومونتريال ويجد انعكاساته في القيود تدرجها شركات النقل في تذكرة السفر، ومن المميز أن هذه القيود تنص على عدم ضمان مواعيد السفر وأن الرحلات قابلة للتعديل دون إشعار سابق.

وقد يضع الناقل بند "دون موعد" "no Time" في العقد بموجبه لا يحدد أي وقت للوصول وبالتالي لا يمكن تحميله المسؤولية فإن ذلك الأمر مرتبط بأن التأخير يجب أن يكون وقته معقول⁽²⁾، لكن إذا كان التأخير نتيجة إهمال خطير فهذا يحمل الناقل المسؤولية، وعليه وجب البحث أولاً عن الأضرار الناتجة عن التأخير بغض النظر عما إذا كان التأخير طويلاً أو معقولاً، فالراكب الذي تكون رحلته قد تأخرت إلى أستراليا لعدة ساعات في مطار

نيويورك لا يمكن مقارنة حالته بحالة راكب تعرض لنفس التأخير في رحلة بطائرة الكونكورد من نيويورك إلى لندن⁽³⁾.

وقد قررت لائحة "قواعد تعويض الركاب في حال تأخير الرحلات أو إلغائها" لدول الاتحاد الأوروبي ثبوت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير إلا في الظروف القاهرة، وأما التأخير في الظروف المعتادة فيثبت التعويض للمسافر بمجرد انقضاء ساعتين بعد موعد الإقلاع إذا كانت مسافة الرحلة 1500 كيل متر فأقل⁽⁴⁾.

وعلى العكس من ذلك نجد أن بعض الشركات الأعضاء في الاتحاد الدولي للنقل الجوي الآياتا (I.A.T.A)⁽⁵⁾، تدرج نصا في تذاكر السفر يقضي بأن: "الأوقات المبينة في جداول المواعيد ليست مؤكدة - تقريبية - ولا تشكل جزءا من العقد وأن جداول السفر خاضعة للتغيير دون إشعار، كما إن من حق الناقل إذا اقتضت الظروف إلغاء الرحلة أو إنهاؤها أو تحويل مسارها أو إرجاؤها أو تأخيرها بدون إخطار"⁽⁶⁾.

خلاصة ما سبق فإن الناقل يلتزم بتنفيذ النقل في الميعاد المعقول عند تخلف الاتفاق على إتمام هذا النقل في ميعاد محدد، وإن حصلت مجاوزة غير عادية لذلك الميعاد عد الناقل مخلا بالتزامه وانعقدت مسؤوليته عن التأخير وفقا لأحكام المادة (19) من الاتفاقيتين.

وأقول أخيرا أنه في غياب تحديد مضمون التأخير في اتفاقيتي وارسو ومونتريال أنه يجب مساءلة الناقل الجوي عن أضرار التأخير عن النقل في الميعاد المتفق عليه أو عن النقل في الميعاد المعقول - إلا في الظروف القاهرة التي لا يمكن تفاديها - وهكذا فالشروط العامة للمنظمة الدولية للنقل الجوي - الآياتا - المذكورة أعلاه والمتعلقة بمواعيد النقل لن يكون لها إلا قيمة محدودة ولا يمكن لها في جميع الأحوال أن تحو مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير.

المحور الثاني: المدى الزمني للتأخير

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد وإن هذا الميعاد قد تم تقويته أو تجاوزه وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل أو يكون محددًا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها، وقد جرت العادة لدى الناقلين الجويين ألا يلتزموا بمواعيد نقل محددة بدقة.

ويسوغ ذلك بأن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل أو تابعوه من السيطرة عليها فهي مرهونة بشكل خاص بظروف جوية قد تسمح بالملاحة الجوية أو قد لا تسمح، كما أنها مرهونة بالإمكانيات المادية للطائرة لسعتها ومقدار حمولتها، فلظروف معينة قد تضطر الطائرة أن تتزود بالوقود أكثر مما تحمل عادة الأمر الذي يحد من قدرتها على استيعاب الركاب أو البضائع وتأمين سلامتهم وبالتالي يتأخر نقلهم⁽⁷⁾.

وعلى الرغم مما قرره المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999 ووارسو 1929 بشأن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير، إلا أن الخلاف مازال قائماً حول تطبيق ما قرره الاتفاقيتين في الواقع العملي.

فالاتحاد الدولي للنقل الجوي I.A.T.A (الآياتا) وفي شروطه العامة بالمادة العاشرة (10) من شروط نقل المسافرين وأمتعتهم يؤكد على أن مواعيد الرحيل والوصول المحدد من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءاً من عقد النقل الجوي وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل.

وبناء على ذلك لا يوجد في مواجهة الناقل أي ميعاد محدد للنقل، وغالباً ما تتضمن تذاكر السفر هذه الشروط⁽⁸⁾.

لقد ذهب رأي⁽⁹⁾، إلى أن إيراد مثل هذه الشروط في عقد النقل من جانب الناقل يعني عدم مسؤوليته عن النتائج الضارة للتأخير الذي يحدث إلا إذا ثبت خطأ جسيم يجب نسبته إلى الناقل أو أحد تابعيه أو وكلائه أو كان التأخير غير عادي.

إلا أن هذا الرأي مننقد لأن فيه إهدار للنص الأمر في المادة (19) ضمن كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 الذي يقرر مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير، كما يتناقص مع ما تقرره الاتفاقيتين من إعفاء كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته.

ولقد درج الناقلون الجويون وتقاديا منهم للمسؤولية عن التأخير على إدراج شرط في عقد النقل لإعفائهم من الالتزام بميعاد محدد للنقل أو لإعفائهم من المسؤولية في تنفيذ المواعيد المعلن عنها في جدول الرحلات.

لكن أغلب الفقه⁽¹⁰⁾، ذهب إلى صحة هذه الشروط وليس معنى ذلك إعفاء الناقل كلية من المسؤولية فهو يظل مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ للمسافر عن التأخير غير المعقول في عملية النقل.

وإزاء عدم قيام الاتفاقيتين بوضع معيار موضوعي دقيق ليتسنى على ضوئه تحديد المدى الزمني للتأخير أي الفترة الزمنية التي يقع خلالها التأخير التي ويسأل عنها الناقل بموجب حكم المادة (19) وأخذاً بالحسبان لشروط (الآياتا) I.A.T.A التي تعمل على عدم تحميل الناقل مسؤولية التأخير فقد ثار خلاف كبير في الفقه والقضاء عند تنفيذ حكم المادة (19) من الاتفاقيتين التي تقضي بمسؤولية الناقل عن التأخير، وشروط (الآياتا) التي تحل الناقل من هذه المسؤولية.

سنعرض فيما يلي رأي كل من الفقه والقضاء في هذه المسألة:

أولاً: رأي الفقه

لا يكفي حدوث التأخير لاعتبار الناقل مسؤولاً بل يجب أن يقع هذا التأخير في فترة زمنية معينة، والتساؤل الذي يثار حول تحديد هذه الفترة التي يجب أن يحدث التأخير خلالها، وهل هي فترة النقل فقط، أم يجب أن يشتمل الأمر على كل تأخير في عملية النقل أيا كان موضعه قبل أو بعد عملية النقل ذاتها.

اختلف الفقهاء في تحديد هذه الفترة في ظل المادة (19) من اتفاقية وارسو المقابلة لنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال، وانقسموا إلى فريقين:

الفريق الأول: ذهب جانب من الفقه⁽¹¹⁾، إلى القول بأن التأخير الذي يجب أن يسأل عنه الناقل الجوي هو ذلك التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل الجوي فقط أي الفترة ما بين إقلاع الطائرة من مطار القيام حتى هبوطها في مطار الوصول، ومن ثم لا تسري أحكام الاتفاقية على التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل كالتأخير الذي يحدث عند نقل الركاب أو أمتعتهم من مطار الوصول إلى وسط المدينة.

وعليه فهناك تفسيراً ضيقاً لفترة النقل الجوي — حسب هذا الرأي — يقتصر على المدة الزمنية التي تبدأ في السريان منذ اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام والتي تنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول.

إلا أن الأخذ بهذا الرأي يؤدي إلى إفراغ مبدأ مسؤولية الناقل عن التأخير من مضمونه، ذلك أن التأخير عادة ما يحصل قبل أن تطلع الطائرة أو بعد أن تهبط في مطار الوصول.

أضف إلى أن فترة تحليق الطائرة في الجو عادة ما تكون ثابتة لا تتغير، ذلك أن مدة الطيران غالبا ما تكون مبرمجة بواسطة الحاسب الآلي، فعلى سبيل المثال رحلة الطيران من الكويت إلى لندن ثابتة بسبب ساعات، فالأخير عادة وفي الغالب ما يقع قبل إقلاع الطائرة أو بعد هبوطها في مطار الوصول⁽¹²⁾.

الفريق الثاني: وهو الجانب من الفقه⁽¹³⁾، الذي يرى بأنه في حالة نقل الأشخاص فإن المادة (19) السابقة الذكر التي نصت على التأخير في النقل قد أخلت ضمنا فيما يتعلق بفترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثناءها إلى المادتين (17) من اتفاقتي وارسو ومونتريال⁽¹⁴⁾، وعليه فإن الناقل الجوي يكون مسؤولا إذا حدث التأخير في نقل الركاب خلال الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود والهبوط إلى أن يتخلص من سيطرة الناقل أو أحد تابعيه بدخوله صالة المسافرين (وهي الفترة التي يكون فيها المسافر تحت امرأة الناقل).

ولعل اطمئنان المؤتمر المنعقد في مونتريال 1999 إلى أن الغالب من الفقه يذهب مع هذا الرأي حيث استقر مع ذلك⁽¹⁵⁾.

ومن جهتي أقول أنه نتيجة هذا الاطمئنان في المؤتمر للموقف الفقهي الأخير لم يكن ثمة داع لأن يتم تغيير النص في الاتفاقية الجديدة (اتفاقية مونتريال) بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير عما كان عليه النص في اتفاقية وارسو لعام 1929، ومن ثمة لم يتم في البداية الموافقة على تغيير قيمة الحد الأقصى للتعويض عن التأخير في الاتفاقية.

ثانياً: رأي القضاء

لقد ذهبت معظم الأحكام القضائية مع رأي راجح في الفقه إلى إقرار صحة شروط الناقل بعدم ضمان المواعيد لأن هذا الشرط لا يعفيه من المسؤولية عن التأخير بل يدل على عدم اتفاق الطرفين على ميعاد معين لتنفيذ النقل ويسري من ثم الميعاد المعقول، وبتعبير آخر فإن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعقد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه.

وفي ضوء ما تقدم اعتبرت المحاكم من قبيل التأخير الذي تتعدّد بسببه مسؤولية الناقل الجوي الحالات التالية:

1 - إلغاء الرحلة الجوية حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الناقل الجوي الذي ألغى الرحلة الجوية وهو لا يستفيد من الشرط الموجود في عقد النقل والمتضمن عدم ضمانه للمواعيد⁽¹⁶⁾.

2 - وصول أمتعة المسافرين بعد ثمانية أيام في رحلة من باريس إلى كاب علما أنه مكتوب على الطرود "عاجل جدا"⁽¹⁷⁾.

3 - تم تعويض المدعي عن تكاليف رحلة بدلا من رحلته الأصلية وعن ثمن التذكرة الأولى وذلك بسبب التأخير نتيجة عطب بالطائرة حيث رأت المحكمة أن جهود شركة الطيران من أجل إيجاد رحلة بديلة لم تكن كافية⁽¹⁸⁾.

بالمقابل هناك أحكاما أخرى لم يقضى بها بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير نذكر منها⁽¹⁹⁾:

1 - لم يتحمل الناقل المسؤولية عندما وصل الراكب متأخرا إلى المطار، كما تم إعفاء الناقل من المسؤولية بحكم إهمال الراكب تأكيد حجز تذكرة العودة حسب ما هو مقرر، لأنه إذا لم يتقيد الراكب بتعليمات الناقل الجوي بالوصول مبكرا لإنهاء إجراءات السفر ولم يستطع الناقل أن يوفر للراكب مكانا في رحلة بديلة فإن الناقل هنا لا يتحمل المسؤولية.

2 - تم إعفاء شركة النقل الجوي من تحمل مسؤولية التأخير نتيجة عطب فني لأنها استطاعت أن تثبت أنها قامت بجميع إجراءات الصيانة المنصوص عليها وأنها اقتدت في ذلك بممارسات الشركات الأخرى، وحاول دفاع الشركة أن يثبت أن جميع الجهود اللازمة قد بذلت من أجل إيجاد وسيلة نقل بديلة.

المحور الثالث: الضرر الناشئ عن التأخير

قبل الحديث عن الضرر الذي يلحق المسافرين نتيجة التأخير في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه لا بد من توضيح طبيعة التزام الناقل عن التأخير، لأن إخلاله بهذا الالتزام هو سبب الضرر الذي حصل للمسافر.

أ - إنه وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 هناك نظام موحد فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن ضمان سلامة المسافرين والمحافظة على الأمتعة المسجلة وكذلك عن تنفيذ عملية النقل في الميعاد، فجعلت الاتفاقيتين المسؤولية شخصية ومن طبيعة تعاقدية والخطأ من جانب الناقل مفترض حيث لا يكلف المضرور إثباته، وليس أمام الناقل كي يتحلل من مسؤوليته عن هذا الخطأ إلا أن يثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة والإجراءات الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

وفي هذا الاتجاه سار القضاء في فرنسا وغيرها من البلدان، ففي فرنسا⁽²⁰⁾ أصدرت محكمة "رن" Rennes بتاريخ 1999/10/11 قراراً معبراً في هذا الأمر حيث ردت الدعوى لوقوع التأخير بسبب قوة القاهرة، وفي الكويت⁽²¹⁾ أصدرت محكمة الاستئناف بتاريخ 1984/11/05 قراراً قضت بموجبه مساءلة الناقل عن التأخير لعدم قيامه باتخاذ التدابير المناسبة لانتفاء الضرر وذلك على الرغم من الشرط رقم 9 المدون في تذكرة السفر والمتضمن أن المواعيد المبينة على جدول مواعيد السفر أو غيرها ليست مضمونة.

ب - تحقق الضرر الناشئ عن التأخير:

يلزم لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير - أن ينتج عنه ضرر يصيب المسافرين، ولم توضح اتفاقية مونتريال 1999 وكذا اتفاقية وارسو 1929 نوع الضرر الذي يتعين جبره وهل يشمل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب، والأصل في ذلك هو الرجوع إلى الأنظمة المحلية والقوانين الوطنية لتطبيق الحلول التي تقضى بها في هذا الصدد⁽²²⁾.

ومن أحكام القضاء الفرنسي بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن التأخير نذكر ما يلي⁽²³⁾:

- 1 - الحكم بالتعويض لمسافر تأخرت رحلته حتى فوتت عليه فرصة الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمحفل علمي دعي إليه مع عدد من الشخصيات المرموقة من أجل استلام جائزة مالية كبرى تقديراً لخبرته.
- 2 - تعويض مسافر تأخرت رحلته حتى أدى ذلك إلى عدم قدرته على توصيل أحد المشروعات الهندسية المتضمنة للرسومات المتعلقة بإعادة تصميم إحدى المدن في الميعاد المتوقع عليه، فأدى ذلك إلى استبعاد صاحبها

من الاشتراك في المسابقة الدولية المقامة لهذا الغرض والتي رصد للفائزين فيها جوائز مالية.

3 - التأخير في وصول مريض لإجراء عملية جراحية عاجلة مما أدى إلى إلغائها.

4 - تعرض راكب للتأخير ولم يتمكن من أداء دوره في سهرة فنية كان قد تقاضى مقابلا عنها، وقد قررت المحكمة الفرنسية تعويض المدعى عن جميع التكاليف التي تترتب طوال انتظاره لوسيلة نقل بديلة وعن المكافأة التي سيتقاضاها مقابل العرض الفني.

ج - التعويض عن الضرر الأدبي (المعنوي) الناتج عن التأخير:

لقد سكتت اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 عن التعويض عن الضرر الأدبي اللاحق بالمسافر جراء تأخير الرحلة وتأجيلها أو إلغائها وما ينتج عن ذلك من ضيق وحرَج بسبب البقاء في المطار مدة طويلة خاصة إذا كان المسافر مريضا أو كبيرا أو امرأة أو طفلا.

وقد جرى العمل لدى كثير من شركات الطيران العربية على عدم التعويض عن ذلك، وفي المقابل نجد أن دول الاتحاد الأوروبي قررت صراحة في لائحة "قواعد تعويض الركاب في حال تأخير الرحلات أو إلغائها" تعويض المسافرين عن الضرر الأدبي الذي يلحقهم جراء تأخير أو إلغاء الرحلات، وقررت مبالغ محددة تبدأ من 250 يورو⁽²⁴⁾.

وعليه لا تعتبر المعاناة أو الأضرار النفسية بشكل عام من الأضرار التي يمكن المطالبة بالتعويض عنها وفقا للاتفاقيتين، لكن عمل القضاء أحيانا بالتعويض على الضرر الأدبي أو المعنوي الناتج عن التأخير ومن أمثلة ذلك:

1 - قضت محكمة صلح باريس بتاريخ 1952/02/31 بتعويض أسرة فقيد جزائري توفي في فرنسا ووصلت جثته متأخرة بعد أيام مما فوت على أهله إتباع المراسيم الدينية في دفنه، ووافقت المحكمة على التعويض نتيجة الأضرار النفسية والآلام المعنوية التي عانت منها أسرة الفقيد الجزائري⁽²⁵⁾.

2 - رفضت المحكمة في ألمانيا الدعوى بالاستناد إلى المادة (18) أو (19) من الاتفاقيتين بسبب الإصابة بضرر نفسي نتيجة ضياع الإجازة السنوية بعد فقدان الأمتعة أو إلحاق أضرار بها⁽²⁶⁾.

د - علاقة السببية بين التأخير والضرر:

لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي في عقد النقل لمجرد تأخره وتحقق الضرر، بل لا بد أن يكون التأخير هو السبب في الضرر، وهذا طبقاً للقواعد العامة.

لذلك إذا كان مثلاً المؤتمر العلمي قد ألغي فلا يستطيع المسافر أن يطلب التعويض عن وصوله بعد الميعاد الذي كان مقرراً لعقد هذا المؤتمر.

خاتمة:

من خلال دراستنا لمدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير قلنا أن توفير عامل الوقت يعد واحداً من العناصر الأساسية التي يتميز بها النقل الجوي ويصبح الناقل الجوي مسؤولاً بمجرد وقوع تأخير من جانبه وخلال فترة زمنية معينة وأن يترتب عن هذا التأخير ضرر يلحق المسافر.

استخلصت نتيجة أساسية مفادها أنه على الرغم من وضوح مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب الراكب أو المسافر من أضرار التأخير المقرر في نص المادة (19) من اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، فإن هناك عدة صعوبات تواجه تطبيق هذا المبدأ تتمثل في أن النص لم يضع معياراً موضوعياً لتحديد فكرة التأخير ومداهما وحالاتها ونتائجها.

وأقول أنه كان على المشرع الدولي وهو يقوم بتحديث الاتفاقية - أي عند وضعه لاتفاقية مونتريال 1999 - أن يضع الحلول اللازمة لمواجهة مثل هذه الصعوبات التي انتقدت بها اتفاقية وارسو 1929 القديمة، فالاتفاقية الجديدة لم تأتينا بجديد حول هذه المسألة.

وعليه نبرز مجموعة الملاحظات المتوصل إليها:

- تتعدد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير بمجرد تحقق شروطها وهي وقوع التأخير وأن يترتب على التأخير ضرر وأن تقوم علاقة السببية بين التأخير والضرر.

- إن التأخير الذي يترتب المسؤولية في عقد النقل الجوي هو التأخير الطويل غير المعتاد عرفاً أي يجب أن يكون النقل في الميعاد المعقول إلا في الظروف القاهرة التي لا يمكن تفاديها، وقد حددته لائحة قواعد تعويض

الركاب في حال تأخير الرحلات أو إلغائها لدول الاتحاد الأوروبي بأنه التأخير الذي يتجاوز ساعتين. وأن جمهور الفقهاء يقصرون فترة النقل الجوي التي يسأل الناقل عن التأخير خلالها على الفترة التي يكون فيها المسافر تحت أمره الناقل، وقد رجحنا أن هناك عدم وجهة في هذا التحديد.

— أنه إذا اشترط الناقل الجوي في عقد النقل الدولي إعفاءه من المسؤولية مطلقا سواء كان التأخير معتادا أو غير معتاد وسواء أكان التأخير لأسباب اضطرارية أو لأسباب أخرى فإن شرطه يعد باطلا ولا يعتد به قانونا. فالناقل الجوي لا يستطيع أن ينفي مسؤوليته ويتحلل منها إلا بإقامة الدليل على أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة بمعيار الناقل الحريص، أو أن ينفىها بسبب أجنبي لا يد له فيه.

— أن اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 لم تحدد ضابط الضرر الذي يعرض عنه الراكب أو المسافر، وهل يشمل الضرر الحقيقي والضرر الأدبي أو المعنوي أم لا؟

وإن كان من الواضح أن يتم التعويض عن الضرر المادي، فالضرر الأدبي أو المعاناة النفسية لم تكن اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 صريحة بشأن جواز المطالبة بالتعويض عنها، وربما يرجع سبب ذلك أنه في وقت وضع اتفاقية وارسو 1929 لم يكن الاهتمام بالمسائل النفسية على درجة من الأهمية — كما هو الحال في وقتنا الحاضر — وعليه نضع اللوم على واضعي اتفاقية مونتريال 1999 — باعتبارها الأحدث — بعدم النص على هذه المسألة.

التوصيات:

— ضرورة وجود نظام جوي دولي وحتى داخلي يبين كافة المسائل المتعلقة بعقد نقل الأشخاص والتزامات الأطراف ومسؤولياتهم ويحدد بدقة مبالغ التعويض عن الأضرار المادية والأدبية التي تلحق المسافرين جراء تأخير الرحلات أو إلغائها، ويراعى في ذلك مصلحة شركات الطيران من جهة ومصلحة المسافرين من جهة أخرى.

— النص في النظام المقترح على آلية تمكن المسافرين من الحصول على التعويض عن الضرر الأدبي بسهولة ويسر، وذلك بأن يتم التعويض فورا

بمجرد تحقق التأخير من خلال سلطات المطار ولا يلجأ للقضاء إلا في الدعاوى التي تحتاج إلى اجتهاد ونظراً كدعاوى التعويض عن تقويت فرصة محققة أو محتملة.

— أهمية نشر الوعي الحقوقي بين المسافرين فيما يتعلق بحقوقهم وذلك بالزام شركات النقل الجوي ببيان مسؤولياتها بدقة في مواقعها الالكترونية، كما تبين هذه المسؤوليات في المطارات من خلال سلطات الطيران المدني.

الهوامش:

- (1) فاروق أحمد محمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة سنة 1985، ص: 359.
- (2) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية القاهرة 2008، ص: 378.
- (3) كانت طائرة "الكونكورد" قبل خروجها من الخدمة في شهر أكتوبر 2003 تعتبر أسرع طائرة نقل تجاري في العالم حيث إن سرعتها كانت تبلغ ضعف سرعة الصوت.
- (4) عارف بن صالح العلي (مسؤولية الناقل الجوي عن نقل المسافرين - دراسة مقارنة -) مقال منشور في مجلة خاصة صادرة عن المعهد العالي للقضاء المملكة العربية السعودية، العدد 45، محرم 1431 هجري، ص: 52.
- (5) I.A.T.A - الأياتا - اختصار الاتحاد الدولي للنقل الجوي - وقد انضمت إليه كافة شركات الطيران التجاري، ويهدف إتحاد شركات النقل الجوي إلى تطوير صناعة النقل الجوي وتشجيعه والتعاون مع المنظمة الدولية للطيران المدني في هذا المجال، ولا تتعارض أحكامها مع اتفاقيات النقل الجوي والقوانين الداخلية.
- (6) وهذا ما جاء في شروط التذاكر الدولية للخطوط الجوية السعودية، وجاء كذلك في شروط شركة (سما) للطيران أنه: "يجوز لنا في أي وقت بعد القيام بال حجز تغيير جداولنا الزمنية و/أو إلغاء أو إنهاء أو تحويل أو تأجيل أو تأخير أي رحلة نرى وفقاً لتقديرنا المعقول، أن ذلك له ما يبرره من ظروف خارجة عن إرادتنا وسيطرتنا..."
- (7) ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة سنة 1959، ص: 279.
- محمد فريد العريني: القانون الجوي - النقل الجوي - حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، طبعة: 2007، ص: 232.
- (8) مثال ذلك ما ورد في تنكرة صادرة عن طيران الإمارات في الصفحة الثالثة تحت عنوان "تنبيه" حيث وردت الفقرة التالية "أن الأوقات المذكورة في جدول المواعيد أو خلافها ليست مضمونة ولا تشكل جزءاً من هذا العقد، وأن مواعيد الرحلات قابلة للتغيير دون سابق إنذار...".
- (9) أبو زيد رضوان: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري - دار الفكر العربي القاهرة، بدون سنة نشر، ص: 340.
- (10) جلال وفاء محمدين: دروس في القانون الجوي، الدار الجامعية بيروت، دون سنة نشر، ص: 141.
- عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية القاهرة طبعة 2004، ص: 134.
- (11) جاء بهذا الرأي الفقيه الهولندي جوديس، نقلاً عن: فاروق أحمد زاهر: المرجع السابق، ص: 368.
- محمد السيد الفقي، فريد العريني: قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، طبعة 2011، ص: 252.

- (12) محمود أحمد الكندري: النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 - تحديث نظام وارسو- مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت طبعة 2000، ص: 125.
- (13) جاء بهذا الرأي الفقيه موريس ليموان، نقلا عن:
محمود فريد العريني: المرجع السابق، ص: 273.
- (14) المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999 تنص على أنه: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسيمة، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"، وهو نفس مما يقابله في المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929.
- (15) محمود أحمد الكندري: المرجع السابق، ص: 127.
- (16) *Ruvue française de droit Aérien; Année 1975; p:60.*
- (17) *Ruvue Française du transport, année 1996; p: 399.*
- (18) أحمد بن إبراهيم الشيخ: المرجع السابق، ص: 388.
- (19) المرجع نفسه، ص: 389 - 391.
- (20) *Ruvue française de droit Aérien; Année 2000; p:45.*
- (21) سميحة القليوبي: القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، دون سنة نشر، ص: 199.
- (22) عاطف محمد الفقي: المرجع السابق، ص: 136، محمد السيد الفقي، محمود فريد العريني: المرجع السابق، ص: 255، أبو زيد رضوان: المرجع السابق، ص: 317.
- (23) عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية القاهرة 2007، ص: 298.
- (24) عارف بن صالح العلي، المرجع السابق، ص: 54.
- (25) إلياس حداد: القانون الجوي: منشورات جامعة دمشق - كلية الحقوق - طبعة 2005، ص: 195.
- (26) *Malcolm Clarke : contracts of carriage by Air, british Library, London 2002 ; p :120.*