

المسؤولية عن التأثير في النقل الجوي

د. فاضل صالح الزهاوي
أستاذ القانون التجاري المشارك
كلية الحقوق - جامعة البحرين
E-mail: fadelalzahawi@hotmail.com

*تاريخ تسلم البحث: ٢٠١٧/٨/٢٨ م

*تاريخ قبوله للنشر: ٢٠١٨/٤/٢ م

المسئولية عن التأخير

في النقل الجوي

د. فاضل صالح الزهاوي

أستاذ القانون التجاري المشارك

كلية الحقوق - جامعة البحرين

الملخص

يتناول هذا البحث موضوع تأخير الركاب وأمتعتهم والبضائع في النقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون الطيران المدني البحريني وتضمن البحث بيان ماهية التأخير بالمعنى الدقيق لغة واصطلاحاً في رأي الفقهاء والقضاء نظراً لخلو الاتفاقية والقانون المذكورين من تعريف محدد له. وكذلك تناول الحالات المماثلة للتأخير وهي إلغاء الرحلة ومنع الصعود إلى الطائرة إذ تبين أنهما يمثلان حالة عدم التنفيذ لعقد النقل الجوي.

كما وعالج البحث أثر التأخير في النقل الجوي بما في ذلك شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير سيما الضرر الناشئ عن التأخير وكذلك أطراط دعوى التعويض عن المسؤولية الناجمة عن التأخير، بالإضافة إلى المسئولية المحدودة للناقل الجوي عن التأخير وسبل دفع المسئولية من جانب الناقل الجوي في حالة حصول التأخير.

The Air carrier Liability for Delay

Dr. Fadel Saleh

Associate Professor

College of Law- University of Bahrain

Abstract

This research deals with the delay of passengers and their luggage and goods in air transport in accordance with the Convention of Montreal 1999 and the Civil Aviation Law of Bahrain. The research includes a statement of the delay in the strict provisions of language and standard in the opinion of jurisprudents and jurisprudence due to the absence of the Convention and the law mentioned from a specific definition. As well as dealing with similar cases of delay, namely, the cancellation of the passengers and the prevention of boarding the aircraft, which were found to be similar to the non-implementation of the air transport contract.

The research also addressed the impact of delays in air transport, including the terms of the air carrier's liability for delays, in particular the damage caused by the delay, as well as parties to the claim for delay liability, as well as the carrier's limited liability for delays and ways of denial of liability by the air carrier in the case of delay.

مقدمة

يختار عادة من يروم السفر ومرسل البضاعة النقل الجوي باعتباره في عصرنا أهم وأسرع وسيلة مواصلات سواء بين الدول المختلفة وحتى داخل الدولة الواحدة في بعض الدول. فالمواصلات بصورة عامة تُعد أمراً حيوياً للنمو الاقتصادي وتحسين نوعية الحياة، وتزداد معها الحاجة إلى استعمال الطائرة في مجال النقل. ويرجع سبب الإقبال المتزايد لاستعمال الطائرة كوسيلة نقل إلى سرعتها الفائقة والتي تقرب المسافات بدرجة سبقت جميع وسائل النقل الأخرى وجعلتها مختلفة وراءها. إضافة إلى تقلص المخاطر الجوية إلى الحد الذي أصبح السفر بالطائرة يتم بأمان يفوق بكثير استخدام وسائل النقل الأخرى وبخاصة السيارة.

وبالمقارنة مع أشكال النقل الأخرى، أسمم الطيران بشكل أكبر نحو تقصير وقت السفر. السبب الوحيد الأكثر أهمية لاختيار الطائرة وسيلة للنقل، بغض النظر عما إذا كان نقل الركاب أو البضائع، هو توفيرها للوقت. إذ يسعى الراكب والشاحن الجوي عادة في إتمام عملية النقل بالسرعة الممكنة وقد يكون اختياره للنقل الجوي لتحقيق هذا المرام وبالنظر إلى أن الوقت هو عامل حاسم في اختيار النقل الجوي، فإن تأخير الرحلة الجوية يمكن أن يؤدي إلى قدر كبير من الضرر.

لذلك نرى أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون الطيران البحريني أكدتا مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناشيء عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو (المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال). وبذلك أقرنا بتأثير التأخير في نقل الراكب وأمتعته أو البضاعة في الموعد المتفق عليه بين طرف في عقد النقل أو بإعلانات الناقل على مسؤولية الناقل الجوي؛ ذلك لأن راغبي السفر ومرسل البضاعة بالجو ينشدون الوصول في الوقت المحدد في عصر أصبحت السرعة من أهم مظاهره، ومع ذلك بسبب الطابع الملهم للمادة ١٩، فقد ثبت أن تطبيقها لم يكن بعيداً كلية عن أي مشكلة في الممارسة العملية. وتبرز التحديات التي تواجه توحيد قانون الطيران الدولي الخاص مع مراعاة الاجتهدات القضائية التي فسرت المصطلحات العامضة في المادة ١٩ مثل ”التأخير“، ”النقل عن طريق الجو“ و ”الضرر“ فهنالك عدة مشاكل تبرز أثناء دعوى المسؤولية التي تقام على الناقل الجوي من بينها ما هو المقصود بالتأخير؟ فهل يشمل منع ركوب الراكب إلى الطائرة أو إلغاء الرحلة من جانب الناقل؟ وهل تقتصر مسؤولية الناقل على التأخير عن المدة التي تستغرقها الرحلة عادة أم تمتد إلى الفترة التي تسبق بدء الرحلة؟ وهل مجرد التأخير يستوجب تحرير مسؤولية الناقل أم أنه يتطلب وقوع ضرر نجم عن التأخير؟ وأي نوع من الضرر موجب للمسؤولية وهو الضرر المادي أم يمكن أن تمتد المسؤولية لتشمل الضرر النفسي أيضاً؟ وإذا ما توافرت شروط المسؤولية فهل الناقل يلزم بدفع التعويض الكامل عن الأضرار الناتجة عن التأخير أن هناك حدوداً لمسؤوليته؟ وهل بإمكانه التمسك بحدود المسؤولية في جميع الأحوال؟ ومن

له الحق في المطالبة بالتعويض؟ يسعى هذا البحث لتناول دراسة هذه المشكلات مستعرضاً لأراء شراح القانون والاجتهادات القضائية بهذا الصدد في العديد من الدول.

وتكتسب دراسة هذه الموضوعات أهمية لأن عدداً كبيراً من مستخدمي النقل الجوي يواجهون مشكلة التأخير. وعلى الرغم من أن الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA وضع أنظمة فيما يخص التأخير، تقرر فيها ضرورة التزام الناقل بان يبذل أقصى جهد لنقل الراكب وأمانته بالسرعة المعقولة. غير أن هذه الأنظمة لم تلزم الناقل الالتزام بالأوقات المحددة في مواعيد الرحلات بصورة كاملة في جميع الأوقات عندما قررت أن الأوقات الواردة في تذاكر السفر (مستند النقل) والجدوال الزمنية للرحلات لا يمكن ضمانها.

ومن وجهة نظر الناقلين الجويين فإن العدد المتزايد من الأنظمة المختلفة لحماية المستهلك في حالات التأخير والإلغاء والحرمان من الصعود إلى الطائرة يخلق عبئاً مالياً كبيراً على صناعة الطيران. ووفقاً للاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)، فإن "تزايد نظم حقوق الركاب المستقلة يمكن أن يكلف شركات الطيران لغاية ١٢ مليار دولار بحلول عام ٢٠١٧"^١. وقد اخترنا اعتماد المنهج الموضوعي والمقارن لدراسة موضوع بحثنا بغية التوصل إلى الحلول التوفيقية. وستناقش موضوعات هذا البحث في مباحثين مستقلين على النحو الآتي :

البحث الأول: ماهية التأخير والحالات المماثلة له.

البحث الثاني: أثر التأخير في الناقل الجوي.

المبحث الأول

ماهية التأخير والحالات المماثلة له

قررت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون الطيران البحريني^٢ مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناشيء عن التأخير في نقل الركاب وأمانته والبضائع، غير أن كلاً من الاتفاقية والقانون البحريني لم يحددَا مفهوم "التأخير" كما وأنهما لم يوضحَا فيما إذا كان هذا المصطلح يشمل إلغاء الرحلة أو رفض الصعود إلى الطائرة أو عدم تنفيذ عقد النقل من جانب الناقل. ونحاول بيان ماهية التأخير وتوضيح ما إذا كان هذا المصطلح يشمل "الإلغاء" أو "رفض الصعود إلى الطائرة" في ثلاثة مطالب على النحو الآتي:

١. اتحاد النقل الجوي الدولي، الاستعراض السنوي لعام ٢٠١٥ ، الاجتماع العام الحادي والسبعين (جزiran / يونيه ٢٠١٥) ، على شبكة الإنترنت: الاتحاد الدولي للنقل الجوي <<http://www.iata.org/about/Documents/iata-annual-review-2015.pdf>>.

٢. انضمت بحرين إلى اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ سنة ٢٠٠٠ وأصبحت جزءاً من التشريع البحريني.

المطلب الأول

التأخير بالمعنى الدقيق

التأخير لغة يعني التأجيل والإبطاء والإرجاء والتسويف ضد التقديم^٣، واصطلاحاً فيما يخص النقل الجوي هو أن يؤخر الناقل الجوي الراكب أو الأمتعة أو السلع ويوصلهما في وقت غير الوقت المحدد مسبقاً من قبلها وباتفاق طرفي عقد النقل الجوي، أو أنه يعني تأجيل النقل إلى وقت لاحق، أو أن الناقل لم يبلغ الراكب أو السلع بالجهة المقصودة إلا بعد فوات الأوان أو تأجيل وقت أداء النقل وعدم أدائه في وقته.

وقبل إجراء تحليل للقواعد التي تنظم التأخير في النقل الجوي، من المهم الأخذ في الاعتبار الأسباب المحتملة للتأخيرات. ويتأثر السفر الجوي بشدة بظروف الأرصاد الجوية التي يمكن أن تؤدي إلى إغلاق المطار بوجه الحركة الجوية أو تحويل رحلة إلى مطار بديل لحين تحسن الظروف الجوية^٤. ويمكن أن تعزى إلى أسباب مهمة أخرى مثل عطل معدات الطائرة، والتي عادة ما يؤدي إلى تصليح أو فحص أو ازدحام الحركة الجوية وكذلك تصحيح عيوب في العملية الإدارية للرحلات أي: التتحقق من الأمتعة والتحقق من الأشخاص^٥. ومثال آخر للتأخير يمكن أن يحصل عندما يتعين على الناقل أن ينتظر رحلة أخرى والتي يجب أن ترتبط مع الرحلة المزمع القيام بها وتلقي عدد معين من الركاب. ومن جانبنا نتفق مع وجهة نظر مابيلي^٦ في أن أي محاولة ممنهجة للأسباب المحتملة للتأخير يمكن عدها غير ناجحة نظراً للخصائص الفريدة لكل حالة تأخير على حدة.

وكما ذكر آنفاً، إن المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وكذلك نظام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ نصتا على أن الناقل هو المسؤول عن الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب عن طريق الجو. ومع ذلك، فلا اتفاقية وارسو ولا اتفاقية مونتريال قد قدمتا تعريفاً لمصطلح التأخير. واستبعدت محاولة إدراج تعريف التأخير في اتفاقية مونتريال ليترك المصطلح ليكون محلاً لتقدير المحاكم على أساس كل حالة على حدة. ومن وجهة نظر سزاكل Szakal فإن إدخال تعريف التأخير كان سيؤدي إلى مزيد من الإرباك لأن التعريف قد يؤدي إلى مزيد من غموض المصطلح^٧. وبذلك فإن اتفاقية مونتريال لم تحدد مفهوم "التأخير" فقد ترك واضعو الاتفاقية عمداً مفهوم التأخير مفتوحاً، والمشكلة الرئيسية عند المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال هي النطاق المادي

3. Available at: www.almaany.com last visited 1/12/ 2017.

وانظر أيضاً : لسان العرب المحيط للعلامة ابن منظور ، ج ١ ، دار الجيل الجديد ، بيروت ، ١٩٨٨

4. Enrique Mapelli Y Lopez, Air Carrier's Liability in Cases of Delay, McGill Annals of Air and Space Law (1976) p.112

5. Ibid. p. 113-114

6. Ibid. p. 115

7. Arpad Szakal,Air Carrier's Liability in Cases of Delay,(Leiden).p.4

المصطلح «تأخير». فلم يوضح مؤتمر مونتريال لعام ١٩٩٩ معنى «تأخير»، أو ما إذا كان يشمل «الإلغاء» أو «رفض الصعود إلى الطائرة» ‘denied boarding’. وبعد مراجعة تاريخ ومحاضر جلسات صياغة اتفاقية مونتريال، لاحظت محكمة محلية في الولايات المتحدة أن «وضع اتفاقية مونتريال كانوا على علم بصعوبة تحديد التأخير، وكانوا على استعداد لترك تحديد ما يشكل ولا يشكل تأخيرا إلى المحاكم الوطنية».^٨

وقدم كل من Beaumont و Shawcross التفسير الآتي للتأخير: «من المسلم بأن الجواب يمكن إيجاده في النظام القانوني الأنجلوسيكsoni the common law rule بأنه، في غياب أي اتفاق صريح، يكون الناقل ملزماً فقط بتنفيذ النقل في غضون مدة زمنية معقولة (...); وفقاً لذلك، التأخير يعني العجز عن استكمال النقل في وقت معقول»^٩. وبحسب تفسير يومونت، الذي يحاول تعريف التأخير استناداً إلى النظام القانوني الأنجلوسيكsoni، أن الاتفاق الصريح هو شرط مسبق لتأسيس مسؤولية الناقلين الجويين عن التأخير. تم تطبيق النظام القانوني الأنجلوسيكsoni على النقل جواً في قضية Panalpina International Transport Ltd ضد Densil Underwear. وفي هذه القضية رأت المحكمة أنه عند التأخير في تسليم الشحنة، والذي أدى إلى ضياع تجارة وتسويق الخاصة بعيد الميلاد، كان التأخير غير معقول في هذه الظروف.^{١٠}

بيد أنه يجب التشديد على أن موقف النظام القانوني الأنجلوسيكsoni لا يتطابق مع الموقف المنحوص عليه في المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال. والسبب في ذلك هو أنه في النظام القانوني الأنجلوسيكsoni، الناقل غير مسؤول عن تأخير غير ناجم عن أي خرق للواجب الذي يقع على عاته^{١١}. أفضل مثل لبيان الفرق بين النظام القانوني الأنجلوسيكsoni والم הוד ذات الصلة من اتفاقية مونتريال هو في قضية Jean-Baptiste ضد Air Int شركه طيران إنترير^{١٢}. في هذه القضية نظرت المحكمة في كل من حالات التأخير، ووجدت أن جميع أسباب التأخير، التي أدرجتها شركة الطيران، كانت مبررة بصورة كافية. وفي قضية Abnett (أبنيت) ضد الخطوط الجوية البريطانية^{١٣} الرحلة من لندن إلى الكويت-ثم كوالا لومبور تم إحتجاز الطائرة من قبل القوات العراقية في الكويت، ونتيجة لذلك لم تتمكن المدعية من بلوغ وجهة الوصول، بل كان عليها العودة إلى لندن. وأنها استندت في دعواها على المادة ١٩ من اتفاقية وارسو ولكن تم إغفال دعواها لأنه لم يكن هناك أي شيء في وقائع القضية كان من شأنه أن يشير إلى «تأخير» قد حدث.

8. Weiss, supra note 10, at 368; Diederiks-Verschoor, I H. P. “The Liability for Delay in Air Transport” (2001) 26 Air & Space L 300 [Diederiks-Verschoor, “Liability for Delay”], at 175.

9. Shawcross and Beaumont: Air Law VII [1002]

10. 1981] 1 Lloyd's Rep 187 (QBD)

11. Shawcross and Beaumont: Air Law VII [1002]

12. 1990] 44 RFDA 219.

13. 1994] 1 ASLR 1 (Outer House)

ورؤية شاوكروس وبومونت على ما يشكل تأخيرا قد تأثر بصياغة البند ٩ من شروط النقل لاتحاد النقل الجوي الدولي IATA الأياتا. إذ استفاد واضعو وثيقة الأياتا من حقيقة أنه بموجب النظام القانوني الأنجلوسكوسوني، فإن الناقل غير مسؤول عن التأخير غير الناجم عن أي إخلال للواجباب الذي تقع على عاتقه. وينص البند ٩ من وثيقة الأياتا على ما يأتي: "يعهد الناقل ببذل كل الجهود الممكنة لنقل الركاب والأمتعة بالسرعة dispatch المعقولة. وإن الأوقات المعروضة في الجداول الزمنية أو في أي مكان آخر غير مضمونة ولا تشكل جزءا من هذا العقد". وفقاً لذلك، فإن الناقلين غير ملزمين بأي مؤشر على الوقت الذي قدموه لإنجاز النقل. وبهذا فإن إياتا ببساطة تزيل عنصر الوقت من العقد مما يحرم حق الراكب في توقع تنفيذ النقل في وقت محدد. ومن الواضح أن الأياتا تناقض حكم المادتين ١٩ و٢٦ من اتفاقية مونتريال^{١٤} لأنها تقصد إعفاء الناقل من المسئولية عن التأخير الأمر الذي منع بالاتفاقيات الدولية.

وتملك المحاكم الوطنية الحرية بأن تقرر ما إذا كان الشرط التعاقدى صحيحاً أو مخالف لما هو منصوص عليه بالمواد ذات الصلة الواردة في الاتفاقية الدولية^{١٥}. فعلى سبيل المثال، قضت المحكمة الاتحادية الألمانية Bundesgerichtshof of The German ببطلان البند ٩ من شروط النقل للأياتا^{١٦}.

ومن المهم وجود عقد صريح يحدد الوقت المحدد للنقل. ومادام النقل التجاري ينظم بواسطة علاقه عقدية فيجب دائماً إلقاء نظرة فاحصة على شروط عقد النقل من خلال -وثائق النقل - لتحديد ما إذا كان يشير إلى الوقت المحدد للرحيل والوصول. ففي نقل الركاب، فإن سندات النقل أو التذاكر الإلكترونية تشكل وجود عقد صريح. وتشير أوقات المغادرة والوصول المعروضة على التذاكر الإلكترونية إلى بداية ونهاية النقل. فبموجب عقد النقل الجوي فإن شركة الطيران قد وافقت على تنفيذ النقل في الوقت المحدد (ما بين الأوقات المبينة على تذكرة السفر أو مستند النقل). ولذلك، فإن أي تغيير غير معقول من أوقات المغادرة والوصول المبينة في ذلك العقد (تذكرة السفر أو مستند النقل) يمكن اعتباره تأخيراً.

ويرى Szakal أن الناقل، ببساطة عن طريق ذكر الوقت على عقد النقل (أي: تذكرة السفر أو مستند النقل) يوافق على تنفيذ النقل في الوقت المحدد. ومن خلال بيان الإطار الزمني المحدد

١٤. المادة ٢٦ من اتفاقية مونتريال تنص على أنه «كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطللا و لاغيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعاً لأحكام هذه الاتفاقية».

15. Syllabus (Adv.) L.L.M Programme in International Air and Space Law p. 123, Institute of International Air.

and Space Law, University of Leiden.

16. Szakal, op.cit.p.5

يكون الناقل توقعات معينة لدى الراكب فيما يتعلق بالوقت المناسب (الوقت المحدد) لتنفيذ النقل. وعنده فشل تأكيد مراعاة الوقت المتفق عليه (غير معقول في الوقت المحدد) يمكن أن يتحمل الناقل مسؤولية تلقائياً عن التأخير^{١٧}.

ويتعين التمييز بين التأخير وعدم التنفيذ. فإذا لم ينفذ عقد النقل على الإطلاق، بدلاً من تفريغه في وقت لاحق من الوقت الذي كان متوقعاً، فالظاهر أن هناك اتفاقاً عاماً لدى كل من الأحكام القضائية و شراح القانون على أنه لا مجال لتطبيق المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩، والمدعى يمكنه إقامة الدعوى لعدم تفريغ عقد النقل وفقاً للقانون الوطني^{١٨}. ويبدو أن الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ تؤيد هذا التفسير. وتشير قراءة محضر المؤتمر الدولي الثاني المعنى بقانون الطيران الخاص في وارسو إلى أن عدم التنفيذ الكلي لعقد النقل الجوي يقع خارج نطاق اتفاقية وارسو؛ لأن المندوبين شعروا بأن قضايا عدم حصول النقل كانت كافية ليقيمه المدعون دعواهم إستناداً إلى قانونهم الوطني^{١٩}. ومن ثم، فإن التقرير فيما إذا كانت الحالة أو الواقعة قد وصفت على النحو الملائم بأنه «تأخير في النقل» أو «عدم حصول النقل» أمر هام، لأن كلتا الحالتين لها نتائج قانونية مختلفة. فمن جهة، فإنه في حالة التأخير في النقل فقد تم تفريغ العقد، ولكن بطريقة غير ملائمة^{٢٠}. ويتحمل الناقل الجوي مسؤولية افتراضية تصل إلى مبلغ الحد الأعلى المحدد في اتفاقية مونتريال البالغ ١٥٠ من وحدات حقوق السحب الخاصة أي حوالي ٢٢١ دينار بحريني وذلك بسبب وقوع خسارة اقتصادية محتملة للقياس الكمي وقعت بسبب التأخير في النقل الدولي للركاب^{٢١}. ومن ناحية أخرى، فإن مسؤولية الناقل الجوي عن عدم تفريغ عقد النقل تحكمها الأحكام والشروط المتفق عليها في عقد النقل والقانون المحلي الواجب التطبيق. وهو خارج النطاق المادي لاتفاقية مونتريال، ومن ثم، مستبعد من حكم المادة ٢٩ منها.

١٧. المرجع نفسه

18. Weiss, *supra* note 10; Mullaney v Delta Air Lines, Inc., 258 FRD 274 (SD NY 2009); Schmid, Ronald & Elmar Giemulla, eds. *Montreal Convention* (Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2006) [Schmid, “Montreal Convention”], Article 19 at 35; Cotter, Christopher E. “Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention” (2012) 24:4 *Air & Space Lawyer* 9; Dempsey, “Aviation Liability Law”, *supra* note 35, at 630-631; Haanappel, Peter P. C. “The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004.” (2005) 54:1 *ZLW* 22 [Haanappel, “New Regulation of 2004”], at 26-27.

19. Robert C., Horner & Didier Legrez. Second International Conference on Private Aeronautical Law Minutes (South Hackensack, N.J: Fred B. Rothman & Co., 1975) at 76-77; see also Guerreri, Giuseppe “Overbooking, Overselling and Denial of Boarding” (1989) 16 *Ann Air & Sp L* 191 at 195; Dempsey & Johansson, “Montreal v Brussels”, *supra* note 71 at 214; Wolgel v Mexicana Airlines, 821 F (2d) 442 (7th Cir 1987) [Wolgel], para 444.

20. Diederiks-Verschoor, I H. P. Pablo M. Leon & M A. Butler. *An Introduction to Air Law* (Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2012), at 176.

21. Schmid, “Montreal Convention”, *supra* note 78 Article 19 at 35

المطلب الثاني

إلغاء الرحلة ومنع الصعود إلى الطائرة

يثور تساؤل فيما إذا كان إلغاء الرحلة من جانب الناقل أو منع صعود الراكب إلى الطائرة يعتبران وفقاً للمادة ١٩ يعتبران تأخيراً أم عدم تنفيذ عقد النقل الجوي؟

وتعالج المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال صراحة مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن "التأخير"، ولكن نظراً لعدم وجود تعريف للتأخير، ليس من الواضح ما إذا كان المصطلح يشمل أيضاً "إلغاء الرحلة" أو "الحرمان من الصعود إلى الطائرة"، أو ما إذا كانت هاتان الواقعتان يتم إحتسابهما ضمن عدم تنفيذ عقد النقل. وهناك درجة كبيرة من التباين في تفسير الاتفاقية بشأن هذه المسألة فيما بين الدول، وكما لاحظت إحدى المحاكم ببساطة بأنه، "لو سوء الحظ، فإن القضايا لا تصطف مثل البط في صف واحد"٢٢

أولاً : إلغاء الرحلة :

وفي معظم الحالات، هناك خط فاصل واضح بين التأخير، وهو ما يشكل تأخيراً في تنفيذ عقد النقل، وإلغاء الرحلة، وهو ما يعادل عدم تنفيذ العقد٢٣. وإذا لم ينفذ الناقل عقد النقل مطلقاً، بدلاً من تنفيذه في وقت لاحق، فلا يبدو أن اتفاقية مونتريال سيتم تطبيقهما. ولا تتشاءم اتفاقيات القانون الدولي الجوي الخاصة سبباً لإقامة الدعوى بموجبها عند الإخفاق في تنفيذ عقد النقل. ويجوز للمدعي أن يسعى لإقامة دعوى التعويض للإخلال بالعقد بموجب القانون الوطني، على الرغم من أن الضرر قد نشأ في مجال النقل الجوي الدولي. غير أنه بموجب القانون المحلي لا توجد عادة حدود للمسؤولية مماثلة لتلك المنصوص عليها في المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال، وهناك احتمال أن يتعرض الناقل الجوي للمسؤولية غير المحدودة.

بيد أن هناك بعض المناطق الرمادية التي لا يوجد فيها حدود واضحة بين التنفيذ المتأخر وعدم تنفيذ عقد النقل٢٤، وإذا ما تبع إلغاء حجز مقعد الراكب أن قدم إليه نقلًا بدليلاً على طائرة أخرى، رأت المحاكم أن تلك الحالات تقع ضمن نطاق المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال، وأن أي دعوى قانونية مستندة إلى القانون المحلي يمكن سماعها٢٥.

22. Vumbaca v Terminal One Group Ass'n L.P., 859 F Supp (2d) 343 (EDNY 2012).

23. Dempsey, "Aviation Liability Law", supra note 35, at 630; Haanappel, "New Regulation of 2004", supra note 78 at 26-27.

24. Dempsey, "Aviation Liability Law", supra note 35, at 630; Dempsey & Johansson, "Montreal v Brussels", supra note 71 at 210.

25. Aleksandra Puścińska , A fragmented legal regime of air carrier liability in international transportation of passenger: delay, cancellation, and denied boarding, a thesis submitted to McGill University (2016)p.28

في قضية Paradis باراديس ضد الخطوط الجوية الغانية^{٢٧}، تم إلغاء رحلة عودة المدعى من سيراليون إلى الولايات المتحدة. وقد طلب من المدعى ترتيب موعد لرحلة أخرى مع مكتب الناقل الجوي في يوم العمل التالي، لأنه لم تكن هناك رحلات أخرى تغادر في ذلك اليوم. وكان المدعى ومجموعته كانوا حريصين على العودة إلى الولايات المتحدة بسبب التزامات سابقة، والتي تضمنت الالتحاق بدورة مراجعة امتحان نقابة المحامين، لهذا فإنهم حجزوا على رحلة مع ناقل جوي آخر غادرت في الليلة ذاتها. ووجدت محكمة الدرجة الأولى District في الولايات المتحدة أن دعوى مخالفة العقد لقانون دولة المدعى كانت محظوظة عن طريق اتفاقيات وارسو ومونتريال. وعلى الرغم من أن الرحلة تم إلغاؤها، رأت المحكمة أن المدعى "لم يمنح الناقل الجوي فرصة لتنفيذ التزاماته المتبقية بموجب العقد" وأنه "لا يمكن للراكب أن يحول إلى شركة طيران أخرى بمجرد التأخير في عدم التنفيذ التعاوني عن طريق اختيار يتيح له الحصول على مزيد من الوقت الدقيق للنقل".^{٢٨}

ورأت محكمة الدرجة الأولى District في الولايات المتحدة في: دعوى عقد تأجير الطائرة النيجيرية لرحلة^{٢٩}، أن إلغاء رحلة المستأجر، والذي لم يوفر الناقل وسيلة بديلة، لم يكن تأخيراً وفقاً للمادة ١٩ من اتفاقية مونتريال، بل كان عدم تنفيذ كلي لعقد النقل. وبينما على ذلك، فإن الدعوى المقدمة على النقل تقع في نطاق القانون الداخلي للدولة وبذلك فهي خارج نطاق اتفاقية مونتريال، ومستبعدة من الخضوع لحكمها. واستناداً إلى استعراض شامل للقضائية القانونية السابقة، حدّدت المحكمة ثلاثة أنواع من الظروف التي فضلت استئناف التوصل إلى تطبيق التأخير الوارد في المادة ١٩ بدلًا من عدم التنفيذ: (١) وفر الناقل الجوي للمدعى في نهاية المطاف واسطة نقل: (٢) "المدعى أمن واسطة نقل بديلة دون انتظار لمعرفة ما إذا كانت شركة الطيران المدعى عليها سيقوم بنقله"، أو (٣) "رفض المدعون عرض رحلة لاحقة".^{٣٠}

26. Paradis, *supra* Montreal Conference Minutes, at 235. Jr George N. Tompkins. Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal 1999 (Austin, TX: Wolters Kluwer Law & Business, 2010) [Tompkins, "Liability Rules"], at 49-52; Paradis v Ghana Airways Ltd., 348 F Supp (2d) 106, 111 (SD NY 2004), aff'd 194 Fed Appx 5 (2d Cir 2006). ("Article 29 of the Montreal Convention simply clarified the language of the Montreal Protocol's amendment to Article 24(1) of the Warsaw Convention.") [Paradis]; GPO, Convention for International Carriage by Air: Message from the President of the United States Transmitting the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Done at Montreal, May 28, 1999 (Washington: US GPO 2000), online <<https://www.congress.gov/106/cdoc/tocdoc45/CDOC-106tocdoc45.pdf>> at 30.

٢٧. المرجع نفسه

28. 87 In re: Nigeria Charter Flight Contract Litigation 520 F Supp (2d) 447 (EDNY, 2007)

٢٩. المرجع نفسه

وفي قضية Mullaney ضد شركة الخطوط الجوية دلتا^{٣٠} تم إلغاء رحلة العودة للراكب بسبب إضراب الموظفين، وأقام الراكب دعوى استناداً إلى قانون حماية المستهلك في نيويورك، وإنفاذ تعهد ملزم من قبل شركة دلتا والإثراء غير العادل من جانبها. ورأى محكمة الدرجة الأولى الأمريكية أن الإلغاء يشكل مخالفة للعقد بسبب عدم التنفيذ، بدلاً من التأخير، ومن ثم فإنه غير خاضع لاحكام اتفاقية مونتريال. وقد أشارت المحكمة في قضية Mullaney إلى أنه «عندما تضيف الواقع الوارد في الشكوى ما يصل إلى عدم التنفيذ، بدلاً من مجرد التأخير، فإن الاتفاقية لا تمنى إقامة دعاوى على أساس أخرى».^{٣١}

وقد ميزت المحكمة القضايا السابقة التي حصل فيها المسافرون على رحلة بديلة مع شركات طيران أخرى دون السماح للناقل للتخفيف من مخالفة العقد عن طريق نقل الركاب في رحلة لاحقة. في قضية Mullaney، انتظر المدعى لمدة ثلاثة أيام قبل حجز تذكرة مع ناقل آخر، وبعد ذلك كانت رحلات دلتا لا تزال متوقفة بسبب الإضراب المستمر.^{٣٢}

وثمة حالة رفض الصعود إلى الطائرة، يتم فيها تنفيذ الرحلة ولكن الراكب الذي تم رفض صعوده إلى الطائرة ولا يتم نقله. ومن ثم، فإن رفض الصعود إلى الطائرة يعادل عدم تنفيذ (مخالفة القانون) عقد النقل من جانب الناقل والتي لم تتناولها الاتفاقيات الدولية.^{٣٣} ومن جهة أخرى فإن التأخير في تنفيذ الرحلة هو مخالفة قانونية ويتم تغطيته عن طريق المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال، ومن المهم الإشارة إلى أنه، وفقاً لنصوص اتفاقية مونتريال، فإنها تتعامل حسراً مع التأخير عند الوصول وليس مع التأخير عند المغادرة.^{٣٤}

سابقاً، وفي عام ١٩٧٦، أشار السيد Powell باول في قضية نادرة ضد الطيران الغيني، أن الحجوزات الفائضة المتعمدة للرحلات الجوية هي "ممارسة شائعة تتم المواطبة عليها"^{٣٥} المقعد على الرحلة لا يمكن جرده inventoried؛ فهو سلعة قابلة للتلف. ولذلك، فإن الناقل الجوي حريصين على ملء المقاعد في خلاف ذلك تكون تلك المقاعد فارغة، لأنه بمجرد أن تقلع الطائرة، فإن أي مقاعد غير مملوأة هي مقاعد فاسدة".^{٣٦}

30. Mullaney v Delta Air Lines, Inc., 258 FRD 274 (SD NY 2009) [Mullaney].

٣١. المرجع نفسه

32. Puścińska,op.cit. p.30

33. P.P.C. Haanappel: The EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004, 54(1) Zeitschrift für Luft- und Weltraumsrecht p. 26, (2005)

34. Puścińska,op.cit. p.3

35. Nader v Allegheny Airlines, Inc., 426 US 290, 96 S Ct 1978, 48 L Ed (2d) 643 (1976).

36. Dempsey, Paul Stephen & Laurence E. Gesell. Airline Management: Strategies for the 21st Century (Chandler, AZ: Coast Aire Publishing, 2012) at 59

ويلاحظ أن اللائحة التنفيذية رقم ٢١ لسنة ٢٠١٣ لقانون الطيران المدني البحريني وضعت حولاً لحالة إلغاء الرحلة في المادة ٤٩ منها وذلك عندما أوجبت على المشغل الجوي - بقدر الإمكان - إبلاغ المسافر بإلغاء الرحلات قبل موعد الرحلة بوقت كاف، وذلك وفقاً للضوابط الآتية:

الأخطار بالرحلة قبل أو باقل من ١٤ يوم من السفر :

أ. إذا أخطر المشغل الجوي المسافر بإلغاء الرحلة قبل أربعة عشر يوماً من التاريخ المحدد للسفر، يتم إعفاء المشغل الجوي من متطلبات الرعاية والمساندة والتعويض، على أن يتلزم المشغل الجوي بإعادة قيمة التذاكر للمسافر المعنى.

ب. إذا أخطر المشغل الجوي المسافر بإلغاء الرحلة قبل التاريخ المحدد للسفر بأقل من أربعة عشر يوماً، يتعين على المشغل الجوي أن يخير المسافر بين إيجاد رحلة بديلة أو إعادة قيمة التذكرة لباقي الرحلة أو للجزء المتبقى من الرحلة.

حالة اختيار المسافر لرحلة بديلة :

عند اختيار المسافر لرحلة بديلة عن الرحلة التي تم إلغاؤها وفقاً للبند (ب) من هذه الفقرة وترتب على ذلك امتداد إقامة المسافر لمدة إضافية حتى موعد الرحلة البديلة، يتحمل المشغل الجوي تكاليف إقامة ووجبات المسافر عن المدة الإضافية حتى موعد السفر الجديد. (فقرة ج).

حالة إلغاء الرحلة آنها :

في حالة إلغاء الرحلة بسبب ظروف آنية أثناء تواجد المسافر في المطار، واختيار المسافر لرحلة بديلة للتي تم إلغاؤها، فإنه يتم التعامل مع المسافر وفقاً للضوابط الآتية:

أ. إذا كان السفر على درجة أعلى لذات المشغل الجوي أو على مشغل جوي آخر، يتحمل المشغل الجوي قيمة فارق التكلفة، إذا كانت تكلفة السفر على الرحلة البديلة أعلى من تكلفتها على ذات المشغل الجوي.

ب. إذا كان السفر على ذات المشغل الجوي أو على مشغل جوي آخر على درجة سفر أدنى، يعوض المشغل الجوي المسافر بما يعادل كامل فارق التكلفة أو خمسين بالمائة وحدة حقوق سحب خاصة (أي

حوالى ٢٦٥ دينار بحريني) أيهما أعلى. (الفقرة ٢ من المادة ٤٩ من اللائحة).

التعويض عن طريق تذكرة سفر مفتوحة :

أجازت المادة ٤٩ من اللائحة أن يكون التعويض من خلال إصدار تذاكر سفر مفتوحة الوجهة مستحقة الاستخدام خلال عام من تاريخ إصدارها، شريطة موافقة المسافر على ذلك.

إلغاء التعاقد من طرف المسافر:

إذا قرر المسافر بمحض إرادته أن يلغى التعاقد مع المشغل الجوي بسبب إلغاء الرحلة، فعلى المشغل الجوي أن يقوم بإرجاع كامل قيمة التذكرة للمسافر.

ضرورة إخطار المسافر بتأخير الرحلة:

يجب على المشغل الجوي أن يعمل بقدر الإمكان على إخطار المسافر بتأخر الرحلة قبل وقت كافٍ من الوقت الأصلي المقرر للمغادرة، ويجب أن يشتمل الإخطار على الوقت الجديد المحدد للإقلاع..
(ف٤ من م ٥٠ من اللائحة)

في حالة عدم إعلان المشغل الجوي عن الموعد الجديد المحدد للإقلاع، فإنه يتبع عليه -علاوة على أشكال الرعاية التي يجب عليه تقديمها- أن يقوم بتعويض المسافر بمبلغ خمس عشرة وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي ٧٥٠ دينار بحريني) عن كل ساعة تأخير، وبما لا يتجاوز مائة وحدة حقوق سحب خاصة. (ف٥ من م ٥٠ من اللائحة)

توفير الرعاية للركاب عند حصول التأخير:

يجب على المشغل الجوي عند حصول تأخير في موعد إقلاع الرحلة أثاء وجود المسافر في مرفاق المطار أن يقوم بتوفير أشكال الرعاية الآتية للمسافرين:

أ. المرطبات، اعتباراً من بداية الساعة الأولى من الوقت الأصلي المحدد للمغادرة.
ب. وجبة ساخنة، إذا كانت مدة التأخير المحتملة ثلاثة ساعات فأكثر من الوقت الأصلي المحدد للمغادرة.

ج. سكن فندقي، إذا كانت مدة التأخير المحتملة تتجاوز ثمان ساعات من الوقت الأصلي المحدد للمغادرة. (ف٦ من م ٥٠ من اللائحة)

باستثناء ما ورد في البند (أ) من الفقرة (٦) من هذه المادة، للمسافر الحق في أن يختار بين خدمات الرعاية المنصوص عليها في بقية بنود ذات الفقرة وبين أن يتم تعويضه عنها على النحو الآتي:

أ. ما يعادل خمس عشرة وحدة حقوق سحب خاصة بدلاً من الوجبة الساخنة، إذا كانت مدة التأخير المحتملة تتجاوز ثلاثة ساعات من الوقت الأصلي المحدد للمغادرة.

ب. ما يعادل خمسين وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي ٢٦,٥٠٠ دينار بحريني) بدلاً من السكن الفندقي، إذا كانت مدة التأخير المحتملة تتجاوز ثمان ساعات من الوقت الأصلي المحدد للمغادرة. (ف٧ من م ٥٠ من اللائحة).

تأخر الرحلة قبل وجود المسافر في مراافق المطار:

عند تأخر الرحلة قبل وجود المسافر في مراافق المطار، أوجبت الفقرة ١٠ من م ٥٠ من اللائحة على المشغل الجوي أن يتتحمل تكاليف تمديد الإقامة الفندقيّة للمسافر حتى موعد الإقلاع الجديد، على ألا تتجاوز مسؤولية المشغل الجوي خمسين وحدة حقوق سحب خاصة، وبشرط أن يقدم المسافر ما يثبت تحمله لهذه التكاليف.

تأخر الرحلة أو احتمال تأخيرها لمدة تزيد على ثمانى ساعات:

عند تأخر الرحلة أو احتمال تأخيرها لمدة تزيد على ثمانى ساعات، يحق للمسافر مطالبة المشغل الجوي بمعاملة الرحلة على أنها رحلة ملغاة وتنطبق عليها أحكام إلغاء الرحلات الواردة في المادة (٤٩) من هذه اللائحة. (ف ١٢ من م ٥٠ من اللائحة)

في حالة تأخر الرحلة لأكثر من ثمانى (٨) ساعات عن الموعد المحتمل للوصول المعلن عنه من قبل المشغل الجوي، يتعين على المشغل الجوي أن يقوم بتعويض المسافر بمبلغ عشر وحدات حقوق سحب خاصة عن كل ساعة تأخير، وبما لا يتجاوز مائة وحدة حقوق سحب خاصة، ولا يُعد هذا التعويض بديلاً عن تقديم أشكال الرعاية المفروضة بمقتضى هذه اللائحة. (ف ١٢ من م ٥٠ من اللائحة).

ثانياً: منع الصعود إلى الطائرة :

من أجل إبراز أهمية التأخير فإنه من الحيوي إقامة العلاقة بين التأخير، ومنع الصعود إلى متن الطائرة. وتعامل قواعد إتفاقية مونتريال حصراً مع مخالفه قواعد الاتفاقية مما يشير إلى التنفيذ الخاطئ وغير الكافي للنقل. ويتيح الحجز الفائض للرحلة للناقلين الجويين ضمان تحويل أعلى عدد من الركاب وتعويض خسائر الإيرادات بسبب عدد من الركاب المتغيبين 'no-show' passengers^(٣٧) والتغييرات أو الإلغاءات في اللحظة الأخيرة. وفي حين أن منع الصعود إلى الطائرة هو الأكثر شيوعاً نتيجة الحجز الفائض المعتمد، ويمكن أن يحدث أيضاً بسبب خطأ تقني في نظام الحجز لدى الناقل الجوي^(٣٨)، أو لأسباب تتعلق بالسلامة والتشغيل، مثل تغيير سعة الطائرة بسبب قضية تقنية فيها، حيث يتعين أن تستبدل الطائرة التي كانت معدة لتنفيذ الرحلة مع طائرة أخرى بدالة ذات سعة أقل.^(٣٩)

٢٧. الراكب المتغيب هو الشخص الذي حجز مقعداً على الرحلة ولكنه وبدون إخطار الناقل الجوي قام بإلغاء رحلته أو 'no-show' passengers

تاجيلها لم يتم تقديم نفسه للرحلة. انظر:

:Puścińska,op.cit :.p.31

38. Schmid "Montreal Convention", supra note 78, Article 19 at 33.

39. Puścińska,op.cit :.p.31

إن وجود وطبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي بموجب اتفاقية مونتريال حول المنع من الصعود إلى الطائرة غير واضح. وفي حين أن العديد من المحاكم الوطنية وجدت أن المنع من الصعود إلى الطائرة يعادل عدم تنفيذ عقد النقل في مواجهة ذلك الراكب، ومن ثم فهو يقع خارج نطاق الاتفاقيات الدولية.^{٤٣}

وفقاً لرأي Goldhirsch، فإن النظام القضائي في الولايات المتحدة هو الوحيد الذي لم تصنف فيه المحاكم بشكل متعمد منع الصعود إلى الطائرة باعتباره إما تأخيراً وفقاً للمادة ١٩ من اتفاقية مونتريال أو عدم تنفيذ العقد النقل، ومن ثم وضعه خارج نطاق الاتفاقيات الدولية.^{٤٤} وفي قضية Wolgel ولجييل ضد الطيران المكسيكي^{٤٥}، خلصت الدائرة السابعة لمحكمة الاستئناف الأمريكية إلى أن الحرمان من الصعود إلى الطائرة يعادل عدم التنفيذ الكلي لعقد النقل وأنه غير مشمول بالمادة ١٩ من اتفاقية وارسو (تعادلها المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال).

والدائرة الثانية لمحكمة الاستئناف الأمريكية في قضية King ضد الخطوط الجوية الأمريكية^{٤٦}، رفضت بشكل حاسم في هذه القضية الاعتراف بالنتائج التي توصلت إليها المحكمة الابتدائية. فقد خلصت محكمة الدرجة الأولى في هذه القضية إلى أنه استناداً إلى قرارات سابقة وجدت أن المادة ١٩ من اتفاقية وارسو (تعادلها المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال). تطبق على الدعاوى التي ”صدم“ فيها الركاب، وإن ادعاء المدعى في قضية King pre-empted يمنع سماعها بموجب اتفاقية وارسو^{٤٧}. ورأىت الدائرة الثانية لمحكمة الاستئناف الأمريكية أنه لم يكن من الضروري اعتبار المادة ١٩ بأنها تخول المدعى بإقامة الدعوى. في قضية فايس Weiss^{٤٨} حذرت المحكمة المحلية الأمريكية حذراً قرار الدائرة السابعة لمحكمة الاستئناف الأمريكية في قضية Wolgel. واستعرضت المحكمة محضر جلسات اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، مشيرة إلى أن واضعي الاتفاقية تركوا مسألة تعريف التأخير للمحاكم الوطنية. ولاحظت بعد ذلك أن ”الفقه الأكاديمي يشير إلى أن المحاكم التي تعاملت مع هذه المسألة في بلدان أخرى موقعة على اتفاقية مونتريال قد قبلت بشكل موحد تقريباً أن منع صعود الراكب إلى الطائرة يشكل عدم تنفيذ للعقد يمكن معالجته وفقاً للقانون المحلي وليس بموجب وقوع حالة التأخير الذي توفر له الاتفاقية معاجة خاصة“^{٤٩}.

40. Puścińska, op.cit : p.31

41. Lawrence B. Goldhirsch. The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook (The Hague, the Netherlands: Kluwer Law International, 2000) [Goldhirsch, “Warsaw Convention”], at 109

42. Guerreri, Giuseppe “Overbooking, Overselling and Denial of Boarding” (1989) 16 Ann Air & Sp at 109

43. King v American Airlines Inc., 284 F (3d) 352 (2nd Cir 2002).

44. King v American Airlines Inc., 146 F Supp (2d) 159 (ND NY 2001), aff'd 284 F (3d) 352 (2nd Cir 2002).

45. Puścińska, op.cit : p.32

46. Puścińska, op.cit : p.32

وبناء على ذلك، رأت محكمة في قضية *Faais vs Northwest Airlines*^{٤٧} أن حرمان الراكب من الصعود إلى الطائرة غير مشمولة بـ المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال.

وعالجت المحكمة الابتدائية الأمريكية في قضية *Igwe vs Northwest Airlines*^{٤٨} إيفوضد طيران Northwest Airlines نورث ويست^{٤٩} الانقسام بين القرارات في قضية Paradis باراديس من جهة Weiss and Wolgel وفلايس ولوجيل من جهة أخرى. ولاحظت المحكمة أن الاعتبار الرئيسي في القضايا السابقة هو ما إذا كان الناقل الجوي قد وفر للمدعى وسائل نقل بديلة معقولة وأن الراكب في قضية إيفو كانت مماثلة يتلق لا وسيلة بديلة للنقل ولا أي تعويض^{٥٠}. ورأت المحكمة أن الواقع في قضية إيفو كان في الوقت لتلك الموجودة في قضية باراديس، لأن المدعين فشلوا في الحصول في المطار وتقديم أنفسهم في الوقت المحدد لتأكيد الحجز check-in، و ”تصرفاً على عجل للغاية في رفض العروض التصالحية المقدمة من قبل شركة KLM“ ليتمكنوا من إقامة الدعوى بعدم التنفيذ الكلى للعقد من قبل شركة الطيران^{٥١}. ولذلك، فإن المحكمة استنتجت بأنه بناء على وقائع القضية فإن طعن المدعين المنعهم من الصعود إلى الطائرة كان يقتصر على تطبيق المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال و وفقاً لذلك فإن الدعاوى وفقاً لقانون الولاية هي مستبعدة pre-empted.

الخلاصة من النظرة العامة في الدول المنضمة إلى اتفاقية مونتريال يبدو أن منع الصعود إلى الطائرة يشكل عدم التنفيذ الكلي لعقد النقل، بعض المحاكم في الولايات المتحدة وجدت بأن المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال ستطبق على القضايا المتضمنة منع الصعود إلى الطائرة عندما وفر الناقل بديلاً. ومن خلال هذا التفسير، فإن المحاكم الأمريكية تهدف إلى حماية الناقل الذي نفذ عقد النقل، ولو في وقت مناسب، عن طريق توفير تنفيذ بديل، بتأويل المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال لتشمل على وجه الخصوص منع صعود الراكب إلى الطائرة، فإن المحاكم أكدت بأن الناقل الجوي يتمتع بحماية من احتمال المسؤولية غير المحدودة وفقاً للقانون الداخلي وأنه بإمكانه يسلك جميع الإجراءات الدفاعية المعقولة.^{٥٢}

وعالجت المادة ٤٨ من اللائحة التنفيذية رقم ٢١ لسنة ٢٠١٣ لقانون الطيران البحريني حالة الحجز الفائض على الرحلة والذي بسببه يعجز المشغل الجوي عن تنفيذ التزامه بنقل المسافر ومن ثم يرفض صعود أي مسافر إلى الطائرة وذلك عندما ألزم المشغل الجوي بما يأتي :

47. Igwe v Northwest Airlines, Inc., 2007 WL 43811 (SD Tex 2007) [Igwe]; DeMay, Jonathan E. “Recent Developments in Aviation Law” (2008) 73:2 J Air L & Com 131, at 226; Tompkins, “Liability Rules”, supra note 60, at 58; Tompkins, Jr George N. “‘Bumping’ - Denied Boarding - and Article 19 of the Montreal Convention” (2007) 32:3 Air & Space L 231.

٤٨. Igwe, supra .٢

٤٩. المرجع نفسه

١. الإعلان بشكل بارز عن سياسة تنظيم الحجز الفائض المتبعة من قبله وإعلام المسافرين بها عند قيامهم بإجراءات السفر، سواء كان ذلك من خلال الاتصال الهاتفي أو على الموقع الإلكتروني للمشغل الجوي أو في مكاتب وكاونترات المبيعات والسفر في المطار (الفقرة ٤ منها).
٢. وإذا ما وجد المشغل الجوي مقاعد بديلة على ذات الرحلة على درجة أعلى من الدرجة المتفق عليها مع المسافر، فإنه يجب على المشغل الجوي ترقية الدرجة إلى الدرجة الأعلى دون فرض دفع الفرق في السعر على المسافر (الفقرة ٥ منها).
٣. وعن عدم وجود مقاعد بديلة على الدرجة الأعلى، فإنه يمكن للمشغل الجوي الإعلان عن طلب ركاب متطوعين للتنازل عن مقاعدهم مقابل عرض يقدم من المشغل الجوي (الفقرة ٦ منها).
٤. في حالة رفض المشغل الجوي سفر أي مسافر بسبب عدم وجود متطوعين للتنازل عن مقاعدهم أو بسبب عدم كفاية المتطوعين، يجب على المشغل الجوي القيام فوراً بتقديم الرعاية والعناية والمساندة والتعويض اللازم للمسافر، حسب الآليات الآتية:

 - أ. تقديم معلومات وافية للمسافر عن حقوقه عند رفض السفر بسبب سياسة تنظيم الحجز الفائض، بطريقة مكتوبة واضحة وأن يقدم له الإرشاد اللازم بهذا الشأن.
 - ب. في حال توافر مقاعد على الدرجة الأدنى لذات الرحلة، يجب على المشغل الجوي أن يخطر المسافر المعنى بتوفير المقاعد البديلة على الدرجة الأدنى وفقاً للبند (ج) من هذه الفقرة.
 - ج. مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة (٥) والبند (ب) من الفقرة (٧) من هذه المادة، يجب على المشغل الجوي أن يتاح للمسافر حق الاختيار بين أن يقوم بالسفر على رحلة أخرى لذات المشغل الجوي أو على رحلة خاصة بمشغل جوي آخر على أن يتحمل المشغل الجوي فارق تكلفة السفر إن وجد.
 - د. إذا قرر المسافر الانتظار حتى الرحلة التالية للمشغل الجوي أو كانت أقرب رحلة بديلة تتطلب الانتظار من ساعة إلى ثمان ساعات في المطار، فيجب على المشغل الجوي تمكين المسافر من استخدام صالات الاستضافة إذا كانت متوفرة في المطار.
 - هـ. لا يعد تزيل الدرجة على ذات الرحلة بسبب سياسة تنظيم الحجز الفائض رضاً للسفر، ويجب على المشغل الجوي أن يقوم بتعويض المسافر عن كامل فرق السعر بين درجة السفر الأصلية وبين الدرجة التي تم السفر عليها للجزء الذي تم تزيل الدرجة إليه من الرحلة.
 - وـ. في حالة رفض المسافر المواصل على رحلة من نقطة الوصول إلى وجهات أخرى، يجب على المشغل الجوي ضمان وصول المسافر إلى المقصود النهائي في أقرب وقت بأقل مدة تأخير ممكنة سواء على مشغلين جوين آخرين أو على درجة سفر أعلى، مع تحمل المشغل الجوي لفارق تكلفة السفر إن وجد، ويجب على المسافر أن يقدم ما يثبت مواصلته من نقطة الوصول (الفقرة ٧ منها).

حرمان المسافر من الحصول على تعويض:

إذا رفض المسافر سفره بسبب سياسة تنظيم الحجز الفائض على الرحلة فإنه لا يستحق تعويضاً في الحالات الآتية:

أ. إذا لم يلتزم المسافر بعقد النقل أو بأحكام التعرفة المتعلقة بالتداكر وبتأكد الحجز وبالحضور إلى المطار قبل وقت كافٍ لإنتهاء إجراءات السفر حسب سياسة المشغل الجوي.

ب. إذا قام المشغل الجوي بتوفير رحلة مشابهة إلى المقصد النهائي للمسافر خلال ثمان ساعات من وقت الإقلاع الأصلي (الفقرة ٨ منها).

وأوجب الفقرة ٩ من المادة أعلاه على المشغل الجوي سداد قيمة التعويض للمسافر خلال ثلاثة أيام من تاريخ ثبوت حق المسافر في التعويض أو صدور قرار من شئون الطيران المدني بحق المسافر في التعويض، ويتم تعويض المسافر بما يعادل خمسين وحدة حقوق سحب خاصة (إي حوالي ٢٦,٥٠٠ دينار بحريني) عن كل يوم تأخير في سداد قيمة التعويض.

المبحث الثاني

أثر التأخير في الناقل الجوي

بمقتضى المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال وكذلك قانون الطيران المدني البحريني رقم (١٤) لسنة ٢٠١٣^١ يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الناشيء عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع. غير أن هذه المسؤولية لا تقتصر بمجرد التأخير وإنما يتعمّن توافر شروط معينة، وإذا ما تحققت هذه الشروط فيتعين تحديد من هو المدعى والمدعى عليه في دعوى المسؤولية عن التأخير، وكذلك فإن مسؤولية الناقل ليست مطلقة لتفادي التعويض عن جميع الأضرار الناشئة عن التأخير في جميع الأحوال وإنما هي محددة بمبلغ معين، كما وأن الناقل الجوي متاح له سبل دفع المسؤولية في حالة التأخير في نقل الأشخاص أو البضائع. وسنوضح هذه المسائد في أربعة مطالب مستقلة على النحو الآتي :

المطلب الأول: شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير.

المطلب الثاني: أطراف دعوى المسؤولية في دعوى التعويض عن التأخير.

المطلب الثالث: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي عن التأخير.

المطلب الرابع: سبل دفع المسؤولية في حالة التأخير.

٥١. تعتبر اتفاقية مونتريال للسنة ١٩٩٩ جزءاً من القانون البحريني وفقاً للمادتين ١٠٨ و ١١٠ من قانون الطيران المدني البحريني لسنة ٢٠١٢ اللتين نصتا على تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وأية اتفاقيات أو معاهدات أخرى تتضم إليها أو تصادق عليها الدولة على النقل الجوي، كما تسرى أحكام هذا القانون، على كل أنشطة الطيران المدني، وذلك بما لا يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقيات، مما يعني أن الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي تكون واحدة بالنسبة للقضاء البحريني في النقل الدولي.

المطلب الأول

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير

يسعى الراكب والشاحن الجوي عادة إلى إتمام عملية النقل بالسرعة الممكنة وقد يكون اختياره للطائرة وسيلة للنقل لتحقيق هذا المرام. وبالنظر إلى أن الوقت هو عامل حاسم في اختيار النقل الجوي، فإن تأخير الرحلة الجوية يمكن أن يؤدي إلى قدر كبير من الضرر. لذلك نرى أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ أكدت مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناشيء عن التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، فقد قضت المادة (١٩) منها بأنه ”يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو“. وبذلك أقرت الاتفاقية بتأثير التأخير في نقل الراكب وأمتعته أو البضاعة في الموعد المتفق عليه بين طرف في عقد النقل أو بإعلانات الناقل على مسؤولية الناقل الجوي، ذلك لأن راغبي السفر ومرسل البضاعة بالجوي ينشدون الوصول في الوقت المحدد في عصر أصبحت السرعة من أهم مظاهره.

وتشبه مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير مسؤوليته عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو إصابته، وعن تلف الأمتعة والبضائع. ووضع الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA أنظمة فيما يخص التأخير، طالبت فيها الناقل بأن يبذل أقصى جهد لنقل الراكب وأمتعته بالسرعة المعقولة. غير أن هذه الأنظمة لم تلزم الناقل الالتزام بالأوقات المحددة في مواعيد الرحلات بصورة كاملة في جميع الأوقات عندما قررت أن الأوقات الواردة في تذاكر السفر (مستند النقل) والجدوال الزمنية للرحلات لا يمكن ضمانها.

غير أن مسؤولية الناقل عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال ليست مسؤولية مطلقة تتحقق بمجرد وقوع التأخير وإنما هي مسؤولية عقدية يكون خطأ الناقل فيه مفترضاً مالم يقدم بدفع المسئولية عنه إذا أثبتت أنه هو وتابعه ووكلاه قد اتخذوا كل التدابير العقلية الازمة لتقادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذها (المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩).

ويتبين من هذا النص أنه يلزم توافر شرطين لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير هما التأخير في النقل الجوي والثاني أن ينشأ ضرر يصيب الراكب أو مرسل البضاعة عن هذا التأخير. وقبل الكلام عن هذين الشرطين من الضروري أن نشير إلى أنه يتبع لقرار مسؤولية الناقل الجوي وجود عقد نقل بينه وبين الراكب أو الركاب أو مرسل البضاعة وبخلاف ذلك لا مجال إلى تطبيق أحكام النقل الجوي على علاقة الطرفين وفيما يلي توضيح لهذه النقطة من خلال القضية الآتية:

أقام المدعي الدعوى على الخطوط الجوية العربية السعودية وسفريات القصبي طلب الحكم بإلزامهما بالتضامن والتضامن بأن يؤديا إليه مبلغ ٢٥٠٠٠ دينار بحريني تعويضاً عن

الأضرار التي لحقت به وذلك تأسيساً على أنه - وباعتباره مقاولاً لحملات الحج والعمرة - أصدرت سفريات القصبي له عدد ٧٧ تذكرة على رحلات الخطوط الجوية السعودية ولدى وصول المسافرين إلى مطار الدمام فوجئ بعدم وجود مقاعد لهم على الرحلة المحددة بالتذكرة، فاضطر إلى إسكانهم بأحد الفنادق ثم استأجر حافلات لنقلهم فضلاً عن خسارته للمبالغ التي كان قد دفعها لنقلهم طبقاً للبرنامج الذي كان مخططًا لرحلتهم وما تحمله من وجبات طعام، وبلغت جملة ما تكفله (١٠٤) ١٤٦١ ديناراً بخلاف خصم المطعون ضده الثاني ١٠٪ من قيمة التذكرة فضلاً عن الأضرار المعنوية التي لحقت به فأقام الدعوى، وأحالت المحكمة الدعوى إلى التحقيق وبعد سماعها لشهادتين حكمت بإلزام الخطوط الجوية السعودية باداء مبلغ ١٥٠٠٠ دينار والفوائد. استأنفت الأخيرة الحكم بالاستئناف رقم ١٦٢٤ لسنة ٢٠٠٧ أمام محكمة الاستئناف العليا المدنية التي حكمت بتأييده. طعنت الخطوط الجوية السعودية في هذا الحكم بطريق التمييز بالطعن رقم ٤٥١ لسنة ٢٠٠٨ وبتاريخ ٢٠٠٩/٥/١١ فقضت محكمة التمييز بنقض الحكم المطعون فيه وأحالت القضية على المحكمة التي أصدرته لتحكم فيها من جديد. ذلك أن مؤدي نص المادة ١٩ من اتفاقية وارسو للنقل الجوي أن مناط تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافر هو وجود عقد نقل يربط بينهما - تذكرة السفر - فإذا لم يوجد هذا العقد لا تتحقق مسؤولية الناقل ولا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث للمسافر، وكان الثابت بالأوراق - وعلى النحو سالف بيانه - أنه تم إلغاء تذاكر السفر التي اشتراها الطاعون من سفريات القصبي قبل ميعاد السفر بسبب خطأ الأخير ومن ثم فلا يوجد عقد نقل يربط بين الطاعون والخطوط الجوية السعودية والمدعى فلا تكون مسؤولة عن الضرر المدعي به ويوضح النعي في هذا الخصوص على غير أساس.^{٥٢}

ونبحث فيما يلي شرطي التأخير والضرر في فرعين مستقلين على النحو الآتي:

الفرع الأول: التأخير في نقل الركاب أو البضائع.

الفرع الثاني: الضرر الناشيء عن التأخير.

الفرع الأول

التأخير في نقل الركاب أو البضائع

يشترط لقرير مسؤولية الناقل الجوي حصول تأخير في عملية نقل الراكب وأمتعته أو البضاعة. وبالنظر لعدم تحديد مفهوم التأخير في الاتفاقية فإن تحديد هذا المفهوم ومداه وحالته متترك للقاضي الذي ينظر في النزاع يقدره حسب ظروف كل نقل مسترشداً بما هو متعارف عليه في مثل ظروف ذلك النقل المعروض أمامه.

٥٢. الطعن ٤٩٩/٢٠١١ تاريخ الحكم ١٩/١١/٢٠٠٢ مع ملاحظة استناد محكمة التمييز البحرينية في حكمها على نص مادة في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على الرغم من أنها كانت ملغية منذ انضمام البحرين بتاريخ ٢٠ ديسمبر ٢٠٠٠ إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

ويمكن أن يكون مرد التأخير أسباباً عديدة، وقد قام الأستاذ Drion بتلخيص عدد منها فيما يخص نقل الركاب كالتالي: الإخفاق في عمل الحجز اللازم أو عمل الحجز مرتين لذات المقدد أو تأخير مغادرة الطائرة، أو تأجيل الرحلة، أو إعطاء معلومات غير صحيحة للركاب حول وقت المغادرة، أو الإخفاق في التوقيت في المكان الذي يجب أن ينزل فيه الراكب، والتحويل أو إضافة أماكن للوقوف غير مذكورة في جدول الرحلة. والأمثلة على التأخيرات المؤثرة في الأمتنة والبضائع هي:

الإخفاق في عمل الحجز المتفق عليه أو القصور في توفير الأماكن، أو الفشل في وضع الأمتنة أو البضائع على متن الطائرة، أو شحن الأمتنة أو البضائع في الطائرة غير الصحيحة، أو التحويل، أو الإخفاق في تفريغ الأمتنة والبضائع، أو وضع الوثائق المرفقة بصورة غير صحيحة على البضائع والتي هي جوهرية للتسليم المنظم.^{٥٢}

وقد أثير تساؤل فيما إذا كان التأخير الموجب لمسؤولية الناقل الجوي يشمل فقط التأخير عن الميعاد المحدد للنقل أم أنه يتسع ويتضمن هذا الميعاد وال فترة التي تسبق وتلحق عملية النقل، فذهب رأي إلى تفسير التأخير الوارد في المادة (١٩) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتقابلاً لها المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ (بأنه هو التأخير الذي يحدث في الفترة ما بين قيام الطائرة من مطار القيام لحين وصولها إلى المقصود النهائي؛ أي حصر التأخير بال فترة التي تستغرقها عملية النقل فقط^{٥٣} وهذا يعني استبعاد سريان حكم المادة (١٩) من الاتفاقية عن التأخير الذي يسبق أو يلحق عملية النقل.

غير أن الرأي الغالب في الفقه يفسر نص المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال تفسيراً واسعاً لكي يكون لهذا النص جدواً وفعالية. إذ تتقرر مسؤولية الناقل عن التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل وبمناسبتها. وعلى ذلك لا تقتصر فترة التأخير على عملية النقل ذاتها، ويجد الرأي الأخير مرجحاً قوياً له في نقل البضاعة لما في تأخير وصولها من مخاطر جلية. والتعريف المحدد الذي قدمته اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ لفترة النقل الجوي يجعله ممكناً الاعتماد عليه لحساب فترة التأخير، فقد عرفت تلك الفترة بأنها تتضمن المدة التي تكون خلالها الأمتنة أو البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في مطار أو على متن الطائرة أو في حالة الهبوط في المطار أو خارج مطار في أي مكان (المادتين ١٧ و ١٨). فوفقاً لهذا المفهوم لاحتساب مدة التأخير يكون هناك تأخير موجب

53. (H. Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law thesis Leiden (The Netherlands, 1954), para. 181 See also R. Schmid, 'Which are the duties of an air carrier who does not execute an air carriage contract as agreed', Air Law, Vol. XV (1990), pp. 102-104.

54. (Houtre, la responsabilité civile dans les transports aériens intérieurs et internationaux, these, Paris 1940, p.85K

للمسؤولية إذا امتنع الناقل عن تفريغ عقد النقل سواء بتأجيل الرحلة أو إلغاء المقدّع المحجوز للراكب أو الإjection عن حجز المقدّع أو المكان اللازم للبضاعة أو عدم الهبوط في المحطة الجوية التي أتفق على الهبوط فيها أثناء الرحلة.

وإذا كان الناقل الجوي بموجب المادة ١٩ من إتفاقية مونتريال مسؤولاً عن الضرر الناجمة عن التأخير في النقل عن طريق الجو، إلا أن الفترة الزمنية التي يمكن خلالها أن يتتحمل الناقل المسؤلية غير واضح في تلك المادة. لذلك حاول عدد من الأكاديميين تقديم النظريات الثلاث الرئيسية الآتية لبيان هذه الفترة:

النظريّة الأولى:

التفسير الضيق قدم من قبل^{٥٥} Goedhuis غودهويس الذي خلص إلى أن «التأخير في النقل الجوي» يشير فقط إلى التأخير الذي يحدث حين يتكون الركاب والأمتعة محمولين جوا فعليا. واستند غودهويس في استنتاجه على حقيقة أن المادة ١٩ من إتفاقية وارسو (وتقابلاً لها المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩) لم تضع أي حدود على فترة المسؤولية. ووفقاً لهذا التفسير، فإن الحالات الوحيدة التي سيتم تغطيتها هي تلك التي تكون على الطائرة أن تطير إلى مطار بديل فيها بسبب سوء الأحوال الجوية. وستستبعد الحالات التي يحدث فيها تأخير قبل إقلاع الطائرة. ولتوسيع المشكلة، يتعين ذكر قضيتي حصل فيما التأخير قبل أن توضع الشحنة على متن الطائرة. ففي قضية بارت Bart ضد الخطوط الجوية الهندية الغربية البريطانية^{٥٦}. كان التأخير يرجع إلى حقيقة أن الشحنة لم تشحن إلى متن الطائرة في الوقت المحدد. ومثال آخر هو قضية Air France Ste National^{٥٧} ضد Arlab حيث كان هناك تأخير لمدة ثلاثة أسابيع في تحميل الشحنة ووضعها على متن الطائرة. وعلى النهج نفسه ذهب رأي إلى تفسير التأخير الوارد في المادة ١٩ من اتفاقية وارسو (١٩٢٩) تقابلاً لها المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩ (بأنه هو التأخير الذي يحدث في الفترة ما بين قيام الطائرة من مطار القيام لحين وصولها إلى المقصى النهائي؛ أي حصر التأخير بالفترة التي تستغرقها عملية النقل فقط.^{٥٨} وهذا يعني استبعاد سريان حكم المادة ١٩ من الاتفاقية عن التأخير الذي يسبق أو يلحق عملية النقل.

55. D. Goedhuis: La Convention de Varsovie, La Haye, (1933), pp. 166, 170-171

56. 1967] 1 Lloyd's Rep 239 (Guyana CA)

57. 1983] Aix-en-Provence CA, 29 November, 39 RFDA 478

58. (Houtre, la responsabilite civil dans les transports aériens intérieurs et internationaux, these, Paris 1940, p.85K

وبالإمكان توجيه انتقاد إلى هذه النظرية ذلك لأنها إذا طبقت في الممارسة العملية فإن الناقل لن يكون مسؤولاً في معظم الحالات. ويمكن القول بأن مجرد تقديم اقتراح بأن فترة مسؤولية الناقل تختصر على الوقت الفاصل بين الصعود والإنزال - سيؤدي أيضاً إلى تفسير ضيق تابه لعبارة التأخير. وكانت المفاجأة في قضية راسل جونز Russell Jones ضد الخطوط الجوية البريطانية^{٥٩} عندما قدمت حجة وفقاً للنظرية الضيقية المذكورة أعلاه، تم رفضها آلياً تقريراً من قبل المحكمة. ومن المسلم به أن النظرية 'الضيقية' لا يمكن أن تؤخذ بنظر الاعتبار بسبب ذلك التخفيض غير المقبول لنطاق مسؤولية الناقل^{٦٠}.

النظرية الثانية :

النظرية الثانية التي تم تطويرها في هذا المجال نذكرها أيضاً بإيجاز. وفقاً لـ Georgette Miller's وجورجيت ميلر فإن مسؤولية النقل الجوي في حالات إلغاء الرحلات الجوية أو تأجيلها حتى لو لم تبدأ عملية الصعود إلى الطائرة هي مثار النقاش والجدل^{٦١}. في قضية Robert-Houdin روبرت هودين ضد Panair do Brasil هذه النظرية تم قبولها. القضية كانت تتعلق بالراكب الذي بسبب التأخير لم يظهر في العرض المسرحي الذي كان يجب أن يدفع مقابلًا ماليًا له. ووفقاً لقرار المحكمة تم تعويض الراكب عن جميع المصاريف التي صرفها بينما كان يتنتظر للرحلة المقبولة وكذلك حقه في استرداد الأجر الذي قد كان يتلقاها للمشاركة في العرض المسرحي. وبينما أن النظرية تقترح ضرورة التمييز بين الحالات التي تم إعلام الراكب فيها بالتأخير قبل مغادرته إلى المطار وتلك التي تم الإعلان عن التأخير في صالة المغادرة في المطار. ومن المسلم به أن هذه النظرية غامضة إلى حد ما، وبينما أن فيها تناقضًا مباشرًا مع فكرة أن النقل عن طريق الجو يبدأ عندما يتم تأكيد حجز الراكب checked-in^{٦٢}. وهذا بالطبع أحد الأسباب التي دعت إلى عدم حصولها على دعم على نطاق واسع بسبب أن النظرية الثالثة أشكت أن تكتسب أهمية أكثر.

النظرية الثالثة :

وتؤيد النظرية الثالثة الاقتراح القائل بأن المادة ١٩ من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال التي تتعامل مع المسؤولية عن التأخير يجب أن تقرأ جنباً إلى جنب مع المواد ١٧ و ١٨ و ٢٢ و ٢٤ من اتفاقية وارسو في حالة البضائع المسجلة، والفقريتين ٤ و ٥ من المادة ١٨ من اتفاقية وارسو الفقرتين ٣ و ٤ من المادة ١٨ من اتفاقية مونتريال اللتين تقدمان التعريف الآتي لفترة النقل جواً: فالفقرة ٤ تنص على أن النقل الجوي بالمعنى المقصود في الفقرات السابقة من هذه المادة يتضمن المدة التي تكون

59. Case No.CH 714259

60. Puścińska,op.cit.:p.6

61. Miller, Georgette: Liability in international air transport Deventer : Kluwer Law International, 1977 pp. 159 -160

٦٢. تأكيد حجز هو الوقت الذي يقوم الناقل بقبول الراكب للنقل

خلالها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل سواءً أكان ذلك في مطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان في حالة الهبوط خارج أحد المطارات.

أما الفقرة ٥ فتقتضي بأن لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار ومع ذلك فإذا حصل مثل هذا النقل تنفيذاً لعقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى فإن أي ضرر يحدث يفترض أنه قد نجم عن واقعة حصلت خلال النقل الجوي ما لم يثبت عكس ذلك.

وتحدد المادة ١٨ أعلاه صراحة فترة النقل جواً. وفقاً للحكم المقتبس، أن النقل عن طريق الجو يشمل الوقت بعد وصول البضائع إلى المطار موفراً إطاراً وقتياً أكثر اتساعاً ومن ثم أكثر قبولاً من النظرية الثانية. ووفقاً للنظرية الثالثة في حالة الأمتعة المسجلة أو البضائع فإن التأخير في النقل عن طريق الجو في المادة ١٩ يعني التأخير خلال الفترة المذكورة في المادة ١٨ من اتفاقية وارسو في اتفاقية مونتريال^{٦٣}.

وعالجت المادة ١٧ من اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال التأخير في حالة الركاب. وهذه المادة لا تقدم تعريفاً صريحاً لفترة "النقل جواً" مثل المادة ١٨ في حالة البضائع. والمادة تشير إلى الحادثة التي تحدث «على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم». وبناءً على ذلك، فإنه في حالة الركاب فإن التأخير في النقل عن طريق الجو في المادة ١٩ يعني التأخير خلال الفترة المذكورة في المادة ١٧ أي على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم» - ويدعى شاوكروس وبومونت أن النظرية المذكورة أعلاه تدعمها المادة ٢٤ من اتفاقية مونتريال التي تسرى حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة ٢٢ من الاتفاقية على الحالات المشمولة بالمواد ١٧ و ١٨ و ١٩ دون أن تشير إلى أن فترة النقل جواً في حالة المادة ١٩ تختلف عن تلك المحددة للمطالبة بموجب إحدى المواد الأخرى^{٦٤}.

وفكرة أن المادة ١٨ من اتفاقية مونتريال والمتعلقة بالأمتعة والبضائع يمكن تطبيقها في حالة الركاب تم تبنيها من قبل محكمة أمريكية في قضية برونواسر Brunwasser ضد شركة خطوط النقل العالمية^{٦٥}. وفي هذه القضية تم إخطار الركاب حول تغيير جدول الرحلات (مما أدى إلى إلغاء الرحلة) قبل أشهر من التاريخ المحدد للمغادرة ولكن مع ذلك أقام المدعى دعوى للمطالبة بالتعويض عن الأضرار استناداً إلى المادة ١٩ من اتفاقية وارسو -. ورأىت المحكمة الأمريكية أنه حتى في حالة الركاب، فإن التعريف الوارد في المادة ١٨ من الاتفاقية (الخاصة بالبضائع) "للنقل الجوي" يمكن تطبيقها على المادة ١٩ على حد سواء.

63. Shawcross and Beaumont: Air Law VII [1007]

64. Shawcross and Beaumont: Air Law VII [1007]

65. 541 F.Supp. 1338, 1982 U.S. Dist; 17 Av. Cas. (CCH) P17, 723

وهكذا فإن الرأي الغالب في الفقه - والذي نؤيده من جانبنا - يفسر نص المادة (١٩) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ (تقابلاً لها المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال) تفسيراً واسعاً لكي يكون لهذا النص جدواً وفاعلية. فقد تقرر مسؤولية الناقل عن التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل وبمناسبتها. وعلى ذلك فلا تقتصر فترة التأخير على علمية النقل ذاتها، ويجد الرأي الأخير مسوغاً قوياً له في نقل البضاعة لما في تأخير وصولها من مخاطر جلية. والتعرif المحدد الذي قدمته اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ الفترة النقل الجوي يجعله قابلاً للاعتماد عليه لحساب فترة التأخير، حيث عرفت تلك الفترة بأنها تتضمن المدة التي تكون خلالها الأمنتة أو البضائع في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في مطار أو على متن الطائرة أو في حالة الهبوط في المطار أو خارج المطار في أي مكان (المادتان ١٧ و ١٨). فوفقاً لهذا المفهوم لاحساب مدة التأخير يكون هناك تأخير موجب للمسؤولية إذا امتنع الناقل عن تنفيذ عقد النقل سواء بتأجيل الرحلة أو إلغائها أو إلغاء المقدح المحجز للراكب أو الاحجام عن حجز المقدح أو المكان اللازم للبضاعة أو عدم الهبوط في المحطة الجوية التي اتفق على الهبوط فيها في أثناء الرحلة.

الفرع الثاني

حصول ضرر للراكب أو مرسل البضاعة

لا يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي حصول التأخير المجرد في تنفيذ عقد النقل الجوي وإنما يجب أن يحصل ضرر للراكب أو مرسل البضاعة نتيجة لهذا التأخير وذلك طبقاً للمادة (١٩) من اتفاقية مونتريال التي تنص على أنه « يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير ». ومن أمثلة تحقق الضرر من جراء التأخير حرمان المسافر من الحضور في الموعد المحدد لمناقشة رسالة دكتوراه أو لأداء امتحان أو إجراء مقابلة مع جهة رسمية أو شركة بقصد التعاقد معها أو الدخول في مناقصة، أو لأداء مناسك الحج، أو التأخير في إيصال مريض لإجراء عملية جراحية عاجلة مما يتربّ عليه وفاته، أو التأخير في وصول بضاعة موسمية في الأيام التي يشتد الطلب عليها، مما يتربّ عليه كسد سوقها أو تلفها.

وبما أن اتفاقية مونتريال ساكنة فيما يتعلق بقياس حجم الأضرار الناجمة عن التأخير، وتركت المسألة لتقررها المحكمة المختصة التي أحيلت إليها القضية. فإنه يحدد القانون قاضي الشروط التي يمكن بموجبها التعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير^{٦٦} ومن هذه الشروط:

الشرط الأول هو نشوء ضرر قابل للتعويض. ومن الأمثلة الجيدة عن الأضرار الممكن وقوعها تكلفة الإقامة في الفندق، والنقل من وإلى المطار والغذاء الذي قد لا يكون ضروريًا إذا لم يكن

التأخير قد حدث. ويعين على صاحب الدعوى إثبات واقعة الخسارة^{٧٧}. ومتى تم إثبات ذلك وأقيم الدليل على أن الضرر الذي حدث كان بسبب التأخير، فهناك مسؤولية قانونية على الناقل الجوي على أساس المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال^{٧٨}. ووردت الإشارة بوضوح في المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال إلى أن التعويض هو على الأرجح الخسارة الناشئة عن التأخير. والخسارة الناشئة هي نتيجة مباشرة للتأخير. ولذلك فمن الأهمية بمكان أن تتشاء علاقة السببية بين التأخير والأضرار. ويجب على المدعي أن يثبت أن الضرر الذي لحق به يرتبط ارتباطاً مباشراً بالتأخير.

ففي قضية تتضمن نقل سلع، تشمل على أجهزة صوتية وضوئية وأدوات موسيقية كانت ترافق الحفلة الموسيقية في طريقها إلى المدينة التي تم فيها التأخير، تحمل الناقل المسئولية عن التأخير، بالإضافة إلى حقيقة أن أحدى الرزم قد ضاعت كلها مما أثر بوضوح على نجاح رحلة الفنانة وسبب لها قدراً معيناً من الضرر.^{٧٩}

وفي قضية أخرى قامت الشركة المعمارية Engeli, Pahud and Bigar بإعداد مخطط مجسم من أجل تقديمها لمنافسة إعادة إعمار مدينة أزمير التركية. وكانت شركة الخطوط الجوية السويسرية تولت مسؤولية نقل المخطط الذي لم يتم تسليميه في الوقت المحدد للدخول في المنافسة، لذا أصبح المخطط غير ذي فائدة. وأصرت المدعية بأن الطيران السويسري ارتكب إهانة جسيماً، وطالبت بالتعويض عن ضياع ساعات إعداد المخطط وفوائد إمكانية الحصول على الجائزة الأولى وضياع فرصة إبرام العقد مع مدينة أزمير لإعادة إعمار المدينة إضافة إلى الأضرار المعنوية التي لحقت بسمعتها. وقد دفع الطيران السويسري بأنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لمنع حصول التأخير وأن كل ما حصل كان سوء فهم وخطأً بسيط. وبما أن اتفاقية وارسو تم التصديق عليها من قبل سويسرا ولم يتم التصديق عليها من قبل تركيا، لذلك فقد حكمت محكمة جنيف بأنه ليس هناك نقل دولي وفقاً للتعریف الوارد لهذا النقل في اتفاقية وارسو، وبناء عليه يجب أن يتم الحكم في القضية وفقاً للقانون السويسري. وحكمت على المدعى عليه بأن يدفع ٢٠,٠٠٠ فرنك سويسري إضافة إلى الفوائد ومصاريف الدعوى إلى المدعية.^{٧٠}

وقد صدر حكم مثير يخص الأمة في القضية الآتية:

كانت مجموعة من عشاق الأوبرا تaffer بشكل منتظم إلى الخارج لحضور عروض من قبل فنانين على مستوى عال. وأخذ هؤلاء العشاق للموسيقى ملابسهم الرسمية وملابس السهرة معهم

67. Elmar Giemulla, Ronald Schmid (ed.) Montreal Convention Commentary, The Hague, Kluwer Law International, 2006 (analyses of the liability of delay p. 2 - Art. 19)

68. Miller, Georgette: Liability in international air transport Deventer : Kluwer Law International, 1977 p. 160

69. UTA v. Blain, Air-Mer International, Lufthansa, Cour d'Appel de Paris(5e Ch.), 6 January 1977; (1977) RFDA 181; Schoner's case law digest, Air Law, Vol. III (1978), pp. 127 and 129.

70. (Engeli et al. v. Swissair, Tribunal de Ire Instance de Geneve (Switzerland), 8 March 1955; (1955) RFDA 335.

لكي يحضروا المسرح بالزي المناسب. ومع ذلك فقد تأخر وصول حقائبهم، ونجم عنه احراج موقفهم واضطراهم إلى الذهاب للمسرح بملابس العادمة. وعند رفعهم دعوى التعويض دفع الناقل بأن اتفاقية وارسو تتوضع على عاتقهم فقط المسئولية لتجاوز نقل الأئمدة على ذات الرحلة التي يسافر فيها الراكب دون أن تلزمهم بتنفيذ ذلك. غير أن المحكمة وجدت بأن عقد النقل تضمن تعهداً بنقل أئمدة المدعين في نفس رحلتهم. وبناءً على ذلك حكمت المحكمة الهولندية على الناقل (طيران KLM) بتحمل مسئولية الإخلال بتعهده بأن يدفع ٥٠٠ جيلدر هولندي (حوالي ٢٥٠ دولار) لصاحب كل حقيبة لم تصل في الموعد المحدد.^{٧١} ومن الملاحظ أن طيران KLM فور هذا الحكم قام بتعديل بنود عقد النقل على نحو يعلن فيه الناقل أنه سوف يبذل جهده لنقل الأئمدة على رحلة الراكب.

في قضية سيد ضد الخطوط الجوية ترانس مدiterranean حملت المحكمة الناقل المسئولية لأن الخسارة التي تكبدها المدعى أدت إلى فقدانه لأعماله وتجارة عيد الميلاد. وفي قضية باريت ضد الخطوط الجوية المتحدة^{٧٢} Barrett United Airlines كما تم التأكيد أن المادة ١٩ من اتفاقية وارسو لا تشنء سبباً لإقامة الدعوى عن الأضرار النفسية أو العاطفية التي تلحق الركاب بسبب التأخير. وفي قضية لي Lee ضد الخطوط الجوية الأمريكية^{٧٣} خلصت محكمة الاستئناف الدورية الأمريكية إلى أن المطالبة بالتعويض عن المضايقة وضياع العطلة كان مجرد دعوى عن الألم النفسي، غير قابلة للتعويض وفقاً لأحكام الاتفاقية.

وتظهر القضايا المذكورة أعلاه اتجاه القضاء بتفصيل "الضرر" بموجب المادة ١٩ من الاتفاقية الدولية. ويمكن الاستنتاج أنه في معظم القضايا فإن الأشخاص الذين يثبت بأنه لحق بهم ضرر مباشر ناجم عن التأخير هم فقط أولئك الذين سينجحون. ولا يبدو أن المادة ١٩ تسري على حالات الأضرار غير المباشرة، ومن ثم فإن إثبات العلاقة السببية بين التأخير والأضرار أمر لا مفر منه.^{٧٤}

وفي قضية حكمت محكمة التمييز البحرينية بأن "القاصر طالب بمدارس المعارف الحديثة وأنه كان محدداً لامتحانه يوم ٢٩/٨/٢٠٠٥ وقد ترتب على تأخره في الوصول إلى البحرين ضرر تمثل في حرمانه من دخول الامتحان وإذا قضى الحكم المطعون فيه بتعويضه عن هذا فإنه لا يكون قد خالف القانون"^{٧٥}. وفي قضية أخرى رفعت الراكبة الدعوى على الطيران القطري طالبته

71. Oprea Select v. KLM Royal Dutch Airlines, District Court of Haarlem (The Netherland), 1 August 2000.

72. 31 No 92 C 5578 (ND, III, 1994) 1994, WL 419637

73. 355 F 3d 386 (5th Circuit, 2004), 29 Avi 18,426

74. Puścińska,op.cit :.p.9

فيها به بتعويض قدرة ١٢٠٠ دينار وتذكرة سفر بديلة إضافة إلى الفوائد القانونية بسبب تأخير طائرة المدعى عليه عن الإقلاع من مطار البحرين متوجهة إلى الصين مروراً بدولة قطر وقيام المدعى عليه بترتيب رحلة أخرى متوجهة إلى الصين من خلال الخطوط الجوية الكورية مروراً باكثر من دولة الأمر الذي أدى إلى وصولها متأخرة فلم تجد قطاراً تستقله من المطار إلى جامعتها فوصلت إليها متأخرة كما وأصابها الخوف والفزع إضافة إلى استئجار سيارة خاصة. وبجلسه ٢٠١٤/٩/٢٢ قضت محكمة أول درجة بحرينية برفض الدعوى. غير أن محكمة الاستئناف بتاريخ ٢٠١٥/١٢/٢٦ قضت بإلغاء حكم المحكمة وإلزام الطيران القطري بأن يدفع إلى الراكبة مبلغ ستمائة دينار لثبت واقعة تأخير الراكبة عن الوصول إلى غايتها المتفق عليها مع الشركة وثبتت خطأ من شركة الطيران ثم حصل أضرار للراكبة المتمثلة بوصولها إلى بلد مجهول جغرافيا في وقت متأخر من الليل واستقلالها سيارة خاصة لتصل إلى محل دراستها وما كبدها من أضرار مادية ونفسية.

قضية أخرى تتلخص وقائعها بقيام راكبين برفع الدعوى على الطيران القطري بسبب رفض الأخير تمكين الراكبة الثانية من صعود الطائرة معللاً ذلك بقيامه بحجز مقاعد أكثر من طاقة الطائرة. وحكمت المحكمة الصغرى المدنية البحرينية في حكم لها بتاريخ ٢٠١٥/٦/١١ بإلزام الناقل الجوي بدفع تعويض قدره ٤٨٠٠ دينار للمدعين جبراً للضرر. ويلاحظ بأن المحكمة في حكمها هذا قد استندت إلى المواد ١٥٨ و ١٦١ و ١٦٢ من القانون المدني والمادة ١٨ من اتفاقية وارسو. ويعود ذلك مخالفة صريحة للتشريع البحريني، ذلك لأن مملكة البحرين انضمت إلى اتفاقية مونتريال سنة ٢٠٠٠ والتي الغت اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وحلت محلها، كذلك فإن المحكمة أغفلت بأن مسؤولية الناقل عن التأخير محددة بمبلغ ٤٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة أي حوالي ٢٢٠٧ دينار عن كل راكب ولا يجوز كفاعة عامة أن يحكم بتعويض يجاوز ذلك.

ووفقاً للفقرة ١٢ من المادة ٥٠ من اللائحة التنفيذية رقم ٢١ لسنة ٢٠١٣ في حالة تأخر الرحلة لأكثر من (٨) ساعات عن المعدل المحمول للوصول المعلن عنه، يتعين على المشغل الجوي أن يقوم بتعويض المسافر بمبلغ عشر وحدات سحب خاصة عن كل ساعة تأخير، وبما لا يتجاوز مائة وحدة سحب خاصة. وأما إذا لم يحصل أي ضرر فلا مجال للحكم بالتعويض. ففى قضية أخرى اقامت أمام المحكمة الكبرى المدنية البحرينية أقام الراكب دعوى على الطيران القطري وطالب بالتعويض عن الأضرار المادية والمعنوية التي لحقت به بسبب رفض الناقل صعوده للطائرة في موعد الإقلاع بتاريخ ٢٠١٣/٨/٣٠ وإعطائه تذكرة بديلة للسفر بتاريخ ٢٠١٣/٩/٢١. وقررت المحكمة بتاريخ ٢٠١٥/٩/٢٩ رفض الدعوى لأن عدم تمكن الراكب من الصعود إلى الطائرة كان بسبب تأخيره عن الحضور في بوابة الصعود للطائرة إذ حضر بعد إقفال باب الطائرة وأن المدعى عليه لم ترتكب خطأً من جانبه.

قضية أخرى حكمت فيها المحكمة الصغرى المدنية البحرينية بتاريخ ٢٠١٤/٢/١٢ برفض دعوى المدعين على الطيران القطري والتى طالبوا فيها بالتعويض لهما بمبلغ ٥٠٠ دينار بسبب تأخير الطائرة المتوجهة من مطار البحرين إلى ميلان واستندت المحكمة في حكمها إلى أن المدعى عليها اتخذت كافة التدابير الالزامية لتفادي الضرر بأن قامت بتسليم المدعين بطاقة الدخول إلى طائرة أخرى متوجهة إلى زيوريخ ومن ثم إلى بلد المقصد ميلان. وفي قضية Rousseff سنة ١٩٧٩ والتي تم فيها إلغاء مقعد الراكب من رحلة في نقطة توقف، فإن المحكمة منعت سماع الدعوى لأن الناقل رتب له نقله إلى مكان الوصول على متن طائرة أخرى خلال أقل من ساعتين من الوقت المحدد حسب جدول مواعيد الوصول.^{٧٦}

وفي قضية أخرى أقام مدعيان دعوى ضد طيران الخليج طالبا بإلزامها. بان تؤدي لهما مبلغ ٥٠٠ دينار عن الضرر الذى لحق بهما جراء تأخير رحلتهما لمدة أكثر من خمس ساعات وعدم وصول أمتعتهم إلى المطار المقصود. غير أن المحكمة الصغرى المدنية (٢) البحرينية حكمت بتاريخ ٢٠١٢/١٢/٢٣ برفض الدعوى لأن المدعى عليه قد وفر للمدعين رحلة بذات اليوم للتوجه إلى القاهرة وسعى إلى إرسال حقائبهم بعد يومين من وصولهما إلى مصر إقامتها إلا أن المدعى الأول رفض ذلك ولم يثبت المدعيان الأضرار التي حدثت لهما.^{٧٧}

ويمكن أن يوضح المثال الآتي عن المادتين ١٩ و ٢٠ من اتفاقية وارسو (الخاصتين بالتأخير) وتقابلهما المادة ١٩ مونتريال ١٩٩٩. إذ قام مجموعة من الطلاب باستئجار سيارة من المانيا من السيد Wucher pfennig للقيام بجوله عبر ايطاليا. وقرب مدينة فلورنسا تعطلت قطعة من محرك السيارة. وقام على إثر ذلك بإعطاء تعليمات إلى الخطوط الجوية الاسكندنافية SAS بنقل قطعة الغيار إلى روما. وأكد SAS بأن القطعة ستكون في مكان الوصول في اليوم التالي ظهراً. قامت الجمارك الإيطالية بإبقاء قطعة الغيار لديها لبعض الوقت مسببة تأخير تسليمها. وبناء على ذلك طلب الطلاب من مؤجر السيارة إرسال قطعة غيار أخرى والتي وصلت دون تأخير. وتم إعادة القطعة الأولى إلى مؤجر السيارة مع الطلب منه بدفع أجراً النقل البالغ ٢٦,٥٤ مارك ألماني. رفض المؤجر الدفع وطلب تحمل الناقل المسؤولية عن التأخير.

قررت المحكمة الجزائية Amtsgerich الألمانية بأن طيران SAS يجب أن لا تطالب بدفع الاجرة لأن الضرر الناجم عن التأخير يدخل في مبلغ أجراً النقل، وكان على SAS أن تبلغ الجمارك الإيطالية عن القضية الطارئة. قام SAS بالطعن في القرار أمام المحكمة العليا. كانت محكمة

76. Rousseff v. Western Airlines, US District Court, Central District of California, 22 March 1976; 13 Avi 18,391; Schoner's case law digest, Air Law, Vol. II (1977), p. 231. Cf. the decision of the Bundesgerichtshof (Federal Republic of Germany), 28 September 1978;(1979)ZLW 134; Air Law, Vol. IV (1979),p. 111(refusal of carriage due to overbooking).

مقاطعة هامبورغ على رأي بأنه ليس هناك تأخير وفقاً للمادة ١٩ من الاتفاقية لأنَّه لم يكن هناك وقت محدد تم الاتفاق عليه والذى خلاله كان يتعين إكمال النقل. وأن الطيران SAS اتخذ كل التدابير الضرورية والمطلوبة وفقاً للمادة ٢٠ من الاتفاقية لذلك فإنه لا يتحمل أية مسؤولية.^{٧٨}

قضية أخرى عرضت على القضاء البريطاني تم التركيز فيها على المادتين ١٩ و ٢٠ من اتفاقية وارسو (وتقابلاً لها المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩) كانت كما على النحو الآتي: السيد Russell Jones سعى إلى جبر الأضرار عندما فقد رحلة الرابط والالتحاق برحلة في طائرة أخرى وتخرّيب عطلته كلياً بسبب ذلك. وكان السبب وراء هذا الموقف البغيض تأخير رحلته من مدينة ماشستر إلى كاربييان لمدة خمس ساعات. عرضت القضية أولاً على التحكيم الذي أعنى الناقل من المسئولية على أساس الشروط الواردة في العقد. أخذ المدعى القضية إلى المحكمة الوطنية التي كان حكمها عكس قرار التحكيم. فقد قررت المحكمة بأن نظام الاتفاقية هو واضح، فالمادة ١٩ منها جعلت الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التأخير، لكن المادة ٢٠ منها تعفي الناقل من المسئولية إذا أثبتت أنه وتابعه اتخذوا كل التدابير الالزامية لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير. وكذلك فيما تخص صياغة المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو فإنها واضحة الدلالة على أن أي نص ورد في العقد يعفى الناقل من المسئولية يكون باطلاق ولا يمكن التمسك به. وتم إعادة القضية إلى محكם آخر لدراستها من جديد. وهذا الأمر متشابكاً بذلك بأنه على الراكب أن يثبت الضرر الذي لحق به، والناقل يثبت أنه فعل ما بوسعه لتجنب الضرر. هذه القضية - والتي هي غير ملزمة للمحاكم البريطانية الأخرى - يبدو فيها ضمنياً أن الناقل ليس عليه فقط فعل كل ما في وسعه لتجنب التأخير وإنما عليه فعل كل شيء لمنع وقوع الضرر. ويمكن، على ذلك، إرشاد الناقل دائمًا في مثل هذه الحالات إلى أن يوفر البديل بإيجاد نقل مناسب للراكب بواسطة شركة طيران أخرى في حالة التأخير الذي قد ينجم عنه الأضرار.^{٧٩}

وهذا ما قامت به الخطوط الجوية التركية مع كاتب هذه السطور في شهر فبراير ٢٠١٣. إذ كان متყقاً أن تنقله الخطوط التركية من إمستردام إلى البحرين عبر إستبول. فعندما تأخرت الطائرة عن التحليق من مطار إمستردام نحو إستبول أكثر من ساعة، قام كاتب السطور بابلاغ ممثل الطيران التركي بأنه لو تأخر أكثر من ذلك فلا يستطيع اللحاق بالطائرة التركية التي تقادر استبول إلى البحرين. وقام ممثل الشركة التركية على الفور بحجز مقعد له على طيران KLM المنجه إلى البحرين في اليوم نفسه وبذلك استطاع الناقل تفادى حصول أي ضرر قد ينجم عن التأخير.

78. SAS v. Wucherpfennig, Landgericht Hamburg, 6 April 1955; (1955)ZfL 226;(1955) 1 JALC 352. See on the subject of carriage of cargo, J.L. Magdedelenat, Le Fret Aerien(1979).

79. Russell Jones v. Britannia Airways, Chester County Court, 5 november 1998.

وتعتبر قضية Heerfur مع الخطوط الملكية الهولندية KLM بمثابة مثال على تأثير أنظمة الإياتا IATA والتي تعد بمثابة قواعد مكملة لاتفاقية وارسو (وبعدها مونتريال). وتضمنت القضية شحن حيوانات (منك) حية والتي وصلت في حالة سيئة بسبب التأخير في نقلها. أقام صاحبها Heerfur دعوى تعويض، فحكمت محكمة الاستئناف الهولندية بأنه يتبيّن من بند رقم ٥ من شروط العقد، والمطبوعة على ظهر وثيقة الشحن الجوي بأنه ليست هناك نقطة محددة بالزمن في الوثيقة خاصة تم الاتفاق عليها لعملية النقل وأن KLM لم تكن مقيدة بمرحلة محددة، إضافة إلى ذلك فإن تصرفات KLM كانت متسبة مع تنفيذ النقل بحسن نية، وبناء على ذلك فليس هناك إمكانية لأية مسؤولية عن التأخير.^{٨٠}

وفي قضية Rousseff سنة ١٩٧٩ والتي تم فيها إزاحة مقعد الراكب من رحلة في نقطة توقف، فإن المحكمة منعت سماح الدعوى لأن الناقل رتب له نقلة إلى مكان الوصول على متن طائرة أخرى خلال أقل من ساعتين من الوقت المحدد حسب جدول مواعيد الوصول.^{٨١}

ويلاحظ أن المادة ١٩ من الاتفاقية لم تحدد نوع الأضرار التي توجب مسؤولية الناقل والتعويض عنها. غير أن الرأي استقر على أن هذا الموضوع متترك للقاضي الذي ينظر في القضية، ويترشد في التوصل إلى حكمه بنصوص العقد المبرم بين الطرفين والعرف السائد وقواعد العدالة.

افتصار مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناشئ عن تنفيذ عقد النقل:- لكي يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق الراكب نتيجة التأخير، يتعين أن يكون الضرر الذي يلحق الراكب ناشئاً عن تنفيذ عقد النقل. وبخلافه فإن الناقل غير مسؤول عن أي ضرر يصيب الراكب نتيجة التأخير الذي لا علاقة له بتنفيذ عقد النقل. ففي إحدى القضايا أقام أحد الركاب دعوى على الناقل الجوي طالب بإلزامه بدفع مبلغ ثلاثة آلاف دينار والفوائد التأخيرية تعويضاً عما أصابه من أضرار نتيجة سماح الناقل له بالسفر على طائرته المتوجهة من البحرين إلى جاكارتا رغم عدم حصوله على تأشيرة دخوله إلى إندونيسيا فلم يسمح له بذلك عند وصوله إليها مما أدى إلى إلحاق أضرار مادية ومعنوية به. حكمت المحكمة الكبرى بإلزام الناقل الجوي بأن يؤدي مبلغ ألفي دينار والفائدة إلى الراكب. غير أن محكمة الاستئناف بجلساته ٢٠٠٧/١٢/٢٧ حكمت بالغاء الحكم.

80. IATA Conditions of Contract Relating to Air Waybills(IATA Resolution 600-B). There exist similar Conditions of Contact Relating to Passenger Tickets (IATA Resolution 275-R). See for the text of both sets of Conditions, Shawcross and Beaumont, Air Law (1977), Vol. 2 (1981), pp. D-21-D-33.

81. Heerfur v. KLM Royal Dutch Airlines, Court of The Hague (The Netherlands), 8 March 1962; Nederlandse Jurisprudentie (NJ), (1963), p. 115 et seq.

82. Rousseff v. Western Airlines, US District Court, Central District of California, 22 March 1976; 13 Avi 18,391; Schoner's case law digest, Air Law, Vol. II (1977), p. 231. Cf. the decision of the Bundesgerichtshof (Federal Republic of Germany), 28 September 1978;(1979)ZLW 134; Air Law, Vol. IV (1979), p. 111(refusal of carriage due to overbooking).

فطعن المدعى بالحكم بالتمييز. وحكمت محكمة التمييز بأنه ”لما كان من المقرر طبقاً لاحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ أن التزامات الناقل تتحصر في التزامه بنقل المسافر سالماً إلى جهة الوصول في الميعاد المقرر دون تأخير.. ولا يسأل عن أي ضرر قد يلحق المسافر لا يكون ناشئاً عن تنفيذ عقد النقل. وعدم مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر الذي لحق المسافر نتيجة عدم السماح له بدخول أندونيسيا بعد وصوله إليها لعدم حصوله على تأشيرة دخول مسبقة بناء على أنه هو الذي يقع عليه عبء حصوله عليها وعدم وجود أي التزام على الناقل في هذا الشأن مما يوجب رفض الطعن“.^{٨٣}

وإذا ما توافر شروط إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي فيثور التساؤل بشأن المدعى الذي يحق له المطالبة بالتعويض عند تقرير مسؤولية الناقل الجوي. ونحاول في الفقرة اللاحقة الإجابة عن هذا التساؤل مع التركيز على إمكانية أن يكون غير الراكب أو مرسل البضاعة مدعياً ضد الناقل الجوي.

المطلب الثالث

أطراف دعوى المسؤولية في دعوى التعويض عن التأخير

يثور التساؤل بشأن من له الحق في إقامة دعوى التعويض عند تحقق شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي، سيما أنه لا المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال ولا أي حكم آخر من أحكام الاتفاقية نص على بيان من يحق له المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير. وهذا ما يتطلب منا توضيحه إضافة إلى بيان الشخص الذي يمكن توجيه الدعوى ضده لمطالبته بالتعويض. إذ من المعلوم أنه تقتصر اطراف دعوى المسؤولية على الراكب أو ورثته أو مرسل البضاعة كمدعى والناقل الجوي كمدعى عليه وتناول فيما يأتي طرق في دعوى المسؤولية :

أولاً: المدعى:

يكون الراكب في العادة هو المدعى في دعوى المسؤولية على الناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص في حالة التأخير. وأما فيما يخص دعاوى المسؤولية على الناقل في حالة النقل الجوي للبضائع، فإن المدعى يكون مرسل البضاعة أو المرسل إليه الوارد ذكرهما في وثيقة الشحن الجوي. فيجوز لأي واحد منهما رفع دعوى المسؤولية وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية. أما إذا خلت وثيقة الشحن الجوي من ذكرهما فيكون بإمكانهم إقامة الدعوى على الناقل على أساس المسؤولية التقديرية مع مراعاة المادة ٢٩ من الاتفاقية المذكورة أعلاه.

٨٣. الطعن ١٨٢ لسنة ٢٠٠٨، ويلاحظ استناد المحكمة في حكمها على قواعد اتفاقية وارسو ١٩٢٩ رغم أنها الغيت منذ سنة ٢٠٠٠ بموجب اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي حلّت محلها.

ومن حيث المبدأ فإن الشريك التعاقدى (سواء الراكب أو المرسل) مع الناقل الجوى لديه حق المثول أمام المحكمة لإقامة الدعوى على الناقل. وإذا كان واضحاً من المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أن «الناقل مسؤول عن الضرر الناجم عن تأخير نقل الركاب أو الأئمدة أو البضائع جواً، إلا أنها أقل وضوحاً تجاه من سيكون الناقل مسؤولاً في حالة تأخير الركاب - هل تجاه الراكب فقط أم أيضاً تجاه أطراف أخرى وهم الذين قد يلحق بهم الضرر؟

في دعوى أقامها أحد الأشخاص ضد ضد الطيران الأوروبي Air Europa تقرر بأنه لا صلة من دفع للتذكرة بالدعوى، فالراكب نفسه هو الذي له الحق في إقامة الدعوى ضد الناقل الجوى.^{٨٤}

وفيما يتعلق بالحالات التي تم فيها شراء تذكرة السفر من قبل شخص غير الراكب نفسه، مع وجود مصلحة في وصول الراكب في الموعد المحدد فإنه تم تبني قاعدة مختلفة كما نجد في قضية الشركة الباكستانية للفنون والترفيه ضد شركة الخطوط الجوية الدولية. وتتعلق القضية بشركة نظمت فعاليات الحفلة الترفيهية. ووضعت هذه الشركة برنامجاً بموجبه يشارك في إحدى فعالياته فنانو الأداء الذين كانوا راكباً بموجب التذاكر التي تم شراؤها من قبل الشركة التي كانت لها مصلحة في وصول فناني الأداء في الوقت المناسب. ورأىت المحكمة أن الشركة التي تنظم فعاليات الحفلة الترفيهية يحق لها رفع دعوى قضائية كطرف في عقد النقل بناء على مصلحتها بوصول شركائها التجاريين في الوقت المناسب.^{٨٥}

ويقول شوكروس وبومونت Shawcross and Beaumont أنه نتيجة للمصطلحات العامة للمادة ١٩ فيما يتعلق بشخص المدعي، من الناحية الفعلية أي شخص بإمكانه أن يثبت أنه قد لحق به ضرر نتيجة لتأخير الركاب أو الأئمدة أو البضائع، فله الحق بأن يقيم الدعوى بموجب الاتفاقية الدولية حتى ولو كان الضرر غير متوقع من قبل المدعي عليه أو كانت نتيجة بعيدة عن التأخير.^{٨٦}

وعكس هذا الرأي يرى Puścińska أنه من الواضح أن ما سبق لم يقصده واضعو الاتفاقية لأن ذلك سيكون من شأنه خلق عدد غير معقول من المدعين المحتملين.^{٨٧} فالقرار في دعوى فاسالو وكيل Vasallo and Clare ضد الخطوط الجوية الكندية يدعم الرأي القائل بأن الغير الذي أصابه الضرر نتيجة التأخير لا يمكن أن يكون ضمن تفكير إطراف عقد النقل وليس لديهم الخيار للحصول على التعويض.^{٨٨}

وفي حكم صدر في ١٧ فبراير ٢٠١٦، أكدت محكمة العدل للاتحاد الأوروبي مسئولية الناقل الجوى في حالة تأخير الركاب - ليس تجاه الراكب فقط وإنما أيضاً تجاه أطراف أخرى هم الذين قد يلحق بهم الضرر.

84. Cour de Cass, 27 June 2006) (2006) 60 FRDA 426.

85. 660 NYS 2d 741 (App Div, 1997) 25 Avi 18, 464

86. Shawcoss and Beaumont: Air Law VII [1009]

87. Puścińska, op.cit :.p.10

88. (1963) 38 DLR (2d) 383.

فقد قررت محكمة العدل للاتحاد الأوروبي في استجابة لطلب الحكم الابتدائي من المحكمة العليا الليتوانية في قضية C-٤٢٩/١٤ المرفوعة على الخطوط الجوية البلطيقية من جانب دائرة التحقيق الخاصة للجمهورية الليتوانية، بأن اتفاقية مونتريال كان ينبغي أن تفسر ويحمل معناها على أن الناقل الذي أبرم عقد نقل مع صاحب عمل لأشخاص يحملون ركاب يكون مسؤولاً تجاه صاحب العمل عن الضرر الناجم عن تأخير النقل الجوي لهؤلاء الركاب.

وتلخص وقائع هذه القضية في أن دائرة التحقيق الخاصة للجمهورية الليتوانية رفعت دعوى ضد طيران البلطيق للمطالبة بتسديد مبلغ يعادل حوالي ٣٢٨ يورو دفعتهادائرة المذكورة إلى اثنين من ممثليها فيما يتعلق بنفقات السفر واشتراكات الضمان الاجتماعي، حسبما يقتضيه القانون الليتواني، على ضوء التأخير الذي عانى منه الممثلون في السفر لمهمة للدائرة المذكورة.. فقد اشترت دائرة المذكورة تذاكر لممثليها للسفر من مدينة فيلينيوس إلى باكو عبر ريفا وموسكو، على طيران البلطيق أولاً ثم وأخيراً على طيران ناقل آخر. وأدى وصول الرحلة متأخرة إلى موسكو إلى فقدان إمكانية الربط مع الرحلة المتوجهة باكو، وقيام شركة طيران البلطيق بوضع الممثلين على متن طائرة أخرى وصلت إلى باكو في اليوم التالي.

ورأت المحكمة الابتدائية أن طيران البلطيق كان مسؤولاً عن دفع المبلغ المطالب به من قبل دائرة المذكورة. واستأنفت طيران البلطيق الحكم لدى المحكمة العليا، بحجة أنه بموجب المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال، يمكن تحميم الناقل المسئولية فقط تجاه الركاب أنفسهم وليس تجاه أشخاص آخرين، ولا سيما عندما لا يكونون أشخاصاً طبيعيين ومن ثم ليسوا مستهلكين.

وقررت المحكمة العليا في ليتوانيا أن تحيل إلى محكمة العدل للاتحاد الأوروبي التساؤل فيما إذا كان المواد ١٩ و ٢٢ و ٢٩ من اتفاقية مونتريال ينبغي فهمها على أنها تعني أن الناقل الجوي مسؤول أمام أطراف ثالثة، من جملتهم، صاحب عمل الركاب، الشخص القانوني، الذي أبرمت معه معاملة للنقل الدولي لركاب، بسبب الأضرار التي سببها تأخير الرحلة، على الحساب النفقات التي تبكتها صاحب العمل.

استدلال محكمة العدل للاتحاد الأوروبي:

وبدأت المحكمة بالإشارة إلى أنه نتيجة للمادة ٢١ من اتفاقية فيينا، فإنه يجب أن تفسر المعاهدة الدولية وفقاً للمعنى العادي الذي يعطى لمصطلحاتها في سياقها وفي ضوء هدفها وغرضها.

وفيما يتعلق بالمعنى العادي للحكم المعني، وجدت المحكمة بأنه، لما كانت المادة ١٩ إلى تشير “أي ضرر ناجم عن التأخير...”， ولا تحدد من قد يكون قد تعرض لهذا الضرار، على الرغم من أنه لا ينص صراحة على ذلك، فإنه يفسح المجال ليفسر على أنه لا ينطبق فقط على الأضرار التي لحقت بالركاب أنفسهم ولكن أيضاً على الضرر الذي لحق بصاحب العمل.

ثم فتشت المحكمة فيما إذا كان هذا التفسير مدعاً بالسياق والأهداف، وخلصت إلى الاستناد إلى الأسباب الآتية لحكمها:

وتوجد اتفاقية مونتريال في ست نسخ من اللغات الأصلية (الفرنسية والإنجليزية والعربية والصينية والاسبانية والروسية). وعلى الرغم من أن نسخة اللغة الفرنسية في المادة (٢٢) تقييد مفهوم الضرر الناجم عن التأخير بالإضرار “لكل راكب”， تختلف النسخ الإنجليزية والأسبانية والروسية، من حيث إنها تشير إلى الأضرار الناجمة عن التأخير، دون تقييد الضرر بتلك التي تلحق بالركاب.

و الفقرة ١ من المادة الأولى من الاتفاقية، التي تحدد نطاق تطبيقها، تنص على أنها ”تطبق على كافة صور النقل الدولي للأشخاص أو الأئمة أو البضائع التي تتفذ بواسطة الطائرات...“.
وفي حين أنها لا تحدد الأشخاص الذين ينتفعون بخدمات الناقل الجوي لهذه الأغراض، فإنه ينبغي تفسيرها في ضوء الفقرة الثالثة في الديباجة، التي ذكرت ”أهمية ضمان حماية مصالح المستهلكين على صعيد النقل الدولي بالطائرة“، والمستهلكون مثل هذه الأغراض ليسوا بالضرورة هم نفس الركاب ويمكن أن تشمل الأشخاص الذين هم ليسوا مسافرين. وبالنظر إلى هذا الهدف، لا يمكن أن تفسر الفقرة ١ من المادة الأولى على أنها تستبعد مستهلكين للنقل الدولي بالطائرة، على الرغم من أنهم قد لا يكونوا ركابا.

وتقيم عدد من أحكام الاتفاقية منها مثلاً (الفقرة ٢ من المادة الأولى التي تشير إلى ”الاتفاق بين الأطراف“) والفقرة ٥ من المادة ٢ التي تنص على أن عدم امتثال الناقل لشروط التذاكر لا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، والمادة ٢٥ التي تنص على أنه للناقل يجوز للناقل أن يتشرط خصوص عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، والفقرة ١ من المادة ٣٣ التي تنص أن واحد من الاختصاصات القضائية المتاحة هو محكمة محل إقامة الناقل أو محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد) الرابط بين مسؤولية الناقل وعقد النقل، وهي ليست ذات صلة بهذه الأغراض سواء كان الطرف الآخر في ذلك العقد راكباً أم لم يكن كذلك.

وأخيراً، أشارت المحكمة إلى أنه بالنظر إلى الحكم الوارد في الفقرة ١ من المادة ٢٢ بخصوص التحديد النقيدي لمسؤولية الناقل لكل راكب، فإن مبلغ مسؤولية الناقل لغير الركاب فيما يتعلق بتأخير الركاب لا يمكن أن يتجاوز ”مجموع مبالغ التعويض التي يجوز الحصول عليها من هذا الناقل لجميع الركاب إذا رفعوا دعوى فردية“^{٨٩}. ومن جانبنا نرى صحة ما ذهبت إليه محكمة

89. John Balfour, Tom van der Wijngaart, ‘Montreal Convention: To Whom Is the Carrier Liable in the Event of Delay?’ (2016) 41 Air and Space Law, Issue 6, pp. 511–515

العدل للاتحاد الأوروبي وذلك لأنه يتفق مع مضمون المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال التي تنص على مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير دون أن يقتصر هذا الضرر على الراكب نفسه.

ثانياً: المدعى عليه :

تقام دعوى المسؤولية في الأصل على الناقل الجوي حيث إن صياغة المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال تنص على وجہ التحديد أن دعوى التعويض عن الأضرار موجهة ضد الناقل الجوي. غير أن بعض الإشكالات قد تبرز في حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلى أو الناقل المتتابعين أو وفاة الناقل، إلى جانب الرجوع على تابع أو وكيل الناقل وفيما يأتي تفصيل ذلك :

١. حالة الناقل المتعاقد والناقل الفعلى :

عالجت المادة ٣٩ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حالة إبرام عقد النقل من قبل الناقل المتعاقد مع راكب أو مرسل وقيام ناقل فعلى بمقتضى ترخيص من الناقل الفعلى، بتفيذ كل أو جزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقل متتابع.

وفي هذه الحالة فإن المادة (٤٥) من اتفاقية مونتريال أجازت إقامة دعوى التعويض، حسب اختيار المدعى (الراكب أو المرسل إليه) على الناقل الفعلى أو الناقل المتعاقد أو عليهما معا متاضمنين أو منفردين. وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد من الناقلتين، يحق إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى.

٢. حالة الناقلين المتتابعين :

وفقاً للمادة ٣٦ من الاتفاقية فإن الناقل الجوي المتتابع يمكن أيضاً أن يعتبر كمدعي عليه، إذا كان يقبل الركاب أو البضائع أو الأمتعة.^{٩٠}

وإذا قام بالنقل عدد من الناقلتين المتتابعين فإن اتفاقية مونتريال تضمنت أحكاماً خاصة بإقامة دعوى التعويض على هؤلاء الناقلتين، إذ فرقت هذه الأحكام بين الدعوى في نقل الركاب ونقل الأمتعة والبضائع؛ ففيما يتعلق بنقل الركاب فإن الأصل، لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل ووقع منه التأخير. غير أنه من الجائز إقامة الدعوى على الناقل الأول إذا أخذ على عاتقه المسئولية عن الرحلة بأكملها بموجب اتفاق صريح، حتى ولو حصل الضرر في مرحلة تولاها ناقل لاحق له (ف ٢ من م ٣٦).

أما في حالة نقل الأمتعة والبضائع فإن الفقرة ٣ من المادة ٣٦ من الاتفاقية أقرت بحق الركاب أو المرسل إقامة الدعوى على الناقل الأول، كما أقرت بحق الراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في

التسلم إقامة الدعوى على الناقل الأخير. وفضلاً عن ذلك، فإن لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التأخير. ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب أو المرسل أو المرسل إليه.

ويلاحظ بأنه في حالة النقل التي تتم من قبل عدد من الناقلين المتتابعين، فإن كل ناقل سيعتبر كواحد من أطراف عقد النقل في المدى الذي كان العقد يتعامل مع الجزء من النقل الذي نفذ تحت رعايته.

ويمكن القول بأن مجمل المشاكل التي تنشأ في الحالة التي يتم فيها النقل من قبل ناقلين متتابعين تتعلق بـ: أـ: العلاقة بين الناقلين في حالة احلال ناقل محل آخر؛ أي عندما يعهد بعملية النقل إلى ناقل لم يرد اسمه في عقد النقل، بـ: العلاقات بين الناقلين والركاب وأصحاب الشحنات.^{٩١}

٣. حالة وفاة الناقل :

على الرغم من أن الناقل في عقود النقل الجوية هو شركة للطيران إلا أن اتفاقية مونتريال في المادة ٢٢ منها عالجت حالة وفاة الناقل الجوي إذا كان شخصاً طبيعياً إذ نصت على أنه "في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسئولية، يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لاحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته". وإذا اقيمت الدعوى على ورثة الناقل المتوفى فإن لهؤلاء الحق في الاستفادة من أحكام تحديد المسئولية المقررة في الاتفاقية^{٩٢}.

٤. الرجوع على تابعي الناقل :

والمشكلة التي قد تنشأ فيما يتعلق بالمدعى عليهم في الدعوى هي مسألة تابعي ووكلاً الناقل الجوي. ووفقاً للمبدأ المقبول عالمياً، فإن مصطلح " التابعين والوكلاً " يتعلق حسراً بالأشخاص الذين يعملون لدى الناقل الجوي بناءً على عقد العمل. ووفقاً للمادة ١/٣٠ من اتفاقية مونتريال يجوز رفع دعوى على تابعي الناقل أو وكيله. وإذا رفعت الدعوى على هذا التابع فله الحق في الاستفادة من شروط وحدود المسئولية التي يحقق للناقل ذاته الاستناد إليها بمقتضى الاتفاقية، شريطة أن يثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته

فالمعايير الأكثر أهمية الذي يتبعها هو أن يكون تابع أو وكيل الناقل قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته المسند إليه من الناقل الجوي. وقد انعكس هذا المبدأ في قضية Crespo

91. (See, e.g., Connaught Laboratories v. Air Canada; Aerolineas Nacionales de Ecuador, third party, Ontario High Court of Justice, 10 October 1978; Air, Vol. 15, p. 17,705; Air Law, Vol V (1980), p. 37 (claims against and between successive carriers). Cf. also the United Nations Convention on International Multimodal Transport, signed on 24 May 1980. See G.F. Fitzgerald, 'The UN Convention on Multimodal Transport of Goods (1980). Discussions of the Operations of Pick-up and Delivery with Particular Attention to the Air Mode', Air Law, Vol. VII (1982), pp. 202-214.

٩٢. د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديد للنشر ، ١٩٩٤ ، ص ٢٦٤

ضد الخطوط الجوية الشرقية إذ لم تحمل المحكمة المسئولية على عاتق الناقل الجوي عن قيام ضابط شرطة بالاعتداء الجسدي على أحد الركاب لأن الضابط لم يتصرف بهدف إنجاز العقد للناقل الجوي. وبناء على ذلك، فإن ضابط الشرطة لم يعمل مباشرة للناقل الجوي^{٩٣}. ومن المهم جدا التأكيد على أن تنفيذ المهام الموكلة إلى "تابعٍ وكلاه الناقل" يخدم تنفيذ عقد النقل الجوي^{٩٤}.

وإذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوي وتابع الناقل فيجب أن لا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها منها الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية (٢٠/٢٠).

ويلاحظ بأن المادة ٤٢ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد تضمنت حكماً شبهاً لحكم الفقرة ١ من المادة ٢٠ من الاتفاقية والتي نصت على أنه "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، فإن كل تابع أو وكيل لهذا الناقل أو للناقل المتعاقد، إذا ما أثبت أنه قد تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته، فإنه يحق له الاستفادة من شروط حدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية للناقل الذي يتبعه أو يعمل وكيلًا له، إلا إذا ثبت أنه تصرف بطريقة تحول دون الاستناد إلى حدود المسؤولية وفقاً لهذه الاتفاقية".

إن غياب هذه الشروط المقيدة من شأنه أن يخلق قدراً كبيراً من الغموض فيما يخص شخص المدعى عليه في الحالات المعقدة لوكيل الناقل. ويدرك أن تطبيق الشروط والمتطلبات المذكورة أعلاه، يخدم الغرض من تقييد «دائرة» المدعى عليهم المحتملين فيما يتعلق بتابعٍ وكلاه الناقل الجوي.

المطلب الثالث

المسؤولية المحدودة للناقل الجوي عن التأخير

منذ أن بدأت ممارسة التجارة عن طريق الجو على متن الطائرات تم إدراك أن النقل بالجوي هو عمل محفوف بالمخاطر بالنسبة للناقل الجوي. فالناقلون الجويون مسؤولون عن الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم وعن فقدانها وكذلك التي تصيب الشحنة وعن فقدانها. كما وأن هناك مخاطر جمة تترجم عن التصرفات غير المتوقعة من قائد الطائرة أو طاقمها والتي تصدر بعيداً عن سيطرة الناقل الجوي. وقد تصل المبالغ التي تقرر على عاتق الناقل الجوي نتيجة حادث جوي إلى أحجام كبيرة في شكل تعويضات تدفع إلى المتضررين من الركاب أو الأشخاص الذين يستمدون منهم حقوقهم والشاحنين. وقد يؤدي تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن دفع تلك المبالغ إلى عجزه عن الدفع ومن ثم تقرير افلاته وتوقيته عن نشاطه الجوي.

93. Superior Court of Puerto Rico, 1981, 16 Avi 18,059

94. Elmar Giemulla, Ronald Schmid (ed.) Montreal Convention Commentary, The Hague, Kluwer Law International, 2006 (analyses of the liability of delay p.27 - Art. 19)

لهذه الأسباب وللحيلولة دون توقف نشاط الملاحة الجوية التجارية الحيوي، ولضمان عدم تعرض الناقل الجوي للانهيار، فإن الدول قد عقدت اتفاقيات دولية بهدف توحيد أحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي.

وقد بدأ تقرير مبدأ تحديد المسؤولية في اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩، حيث تتمتع الناقلون الجويون بموجبها بالعديد من التحديدات من المسؤولية في الدعاوى المتعلقة بالنقل الجوي، ثم صدر بروتوكول لاهاي عام ١٩٥٥ وبموجبه تمت زيادة الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي تعديلات أخرى لاتفاقية وارسو سعياً في المواد المتعلقة بالحد الأقصى لمسؤولية الناقل وفقاً لبروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ ثم بروتوكول مونتريال عام ١٩٧٥، ثم جاءت اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ فأقرت مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، ووُجِّهت الأحكام المتعلقة بتحديد الحد الأقصى للتعويض وحلت محل اتفاقية وارسو والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها.

إذا انعقدت مسؤولية الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار الحاصلة للركاب أو أمتعتهم أو للبضاعة وعجز الناقل عن دفع المسؤولية عنه أو التخفيف منها بالاستناد إلى أحد الأسباب المقررة لذلك، فيفترض أن الناقل الجوي وفقاً للقواعد العامة لمسؤولية التعويض الكامل عن جميع الأضرار الحاصلة. غير أن الأمر يجري خلافاً لهذا الأصل إذ لا يلتزم في جميع الأحوال بدفع كل مبلغ التعويض في حالة التأخير وإنما يلتزم بدفع التعويض في الحدود القصوى لمسؤوليته والمقررة في اتفاقية مونتريال.

وقد قدمت تعليلات عديدة لتقرير حق تحديد مسؤولية الناقل الجوي وعدم إلزامه بدفع التعويضات التي نشأت على عاته بصورة كاملة في جميع الأحوال ومن بين هذه التعليلات أن هذه الحدود لمسؤولية إنما وضعت من أجل حماية مرفق النقل الجوي واستمرار أداء نشاطه على النطاق العالمي. إضافة إلى وجوب تقديم كل تشجيع للناقلين الجويين للاستمرار في عملهم، وذلك لأن الكسب بالطائرة يعد مهنة فيها طابع مغامرة يجب تشجيعها لمصلحة نمو وازدهار التجارة الدولية. وإذا كان الأشخاص الذين هم على استعداد للمغامرة بما يملكونه من رأس مال يعلمون بأنهم سوف يجاهدون التعويض لمسؤولية غير المحدودة، فإنهم غالباً ما يرون بأنهم قد وضعوا في ظرف قدم تم فيه التقييد على القوة الدافعة لروحيتهم المغامرة ولم تتح لها الفرصة لازدهارها، وهذا مما يدعو إلى تفهم فكرة تحديد مسؤولية الناقل الجوي.

الحد الأقصى للتعويض عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ :

تناولت المادتان ٢١ و ٢٢ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حدود المسؤولية إذ بينتا الحدود القصوى لمسؤولية، وكيفية حساب هذه الحدود وذلك على الوجه الآتي:

أولاً: الحدود القصوى للتعويض:

يكون تحديد مسؤولية الناقل الجوى حسب نوع وطبيعة الضرر وحجمه على النحو الآتى:

١. الحد الأعلى للتعويض عن التأخير في نقل الركاب:

تكون مسؤولية الناقل الجوى عن الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب محددة بمبلغ ٤١٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة (المادة ٢٢١٣ / من اتفاقية مونتريال) (أى ما يعادل حوالي ٢٢٠٢ دينار بحرينى) عن كل راكب. ويعد مبلغ ٤١٥٠ وحدة حقوق سحب خاصة الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوى في حالة التأخير، أي أن القاضى لا يجوز - كقاعدة عامة - أن يحكم بتعويض يجاوز هذا المبلغ. إلا أن ذلك لا يعني أن على القاضى أن يحكم دائمًا بهذا المبلغ؛ ذلك لأنه يملك سلطة تقديرية بأن يحكم بأقل من هذا المبلغ إذا رأى بأن الضرر الذى أصاب الراكب نتيجة التأخير لا يستحق مبلغ الحد الأقصى في الاتفاقية.

ففي قضية رفع أحد الركاب دعوى على شركة طيران الخليج طلب الحكم بإلزامها بأن تؤدي له ثلاثة آلاف دينار والفوائد تعويضاً عما لحقه من أضرار مادية ومعنوية نتيجة تأخر وصول طائرتها التي سافر عليها من صنعاء إلى البحرين بتاريخ ١٩/١٢/١٩٩٩ عن طريق أبوظبى إذ إنها تعطلت في مطارها فلم تصل إلى البحرين إلا في الساعة ٤:٣٠ من مساء اليوم التالي. وحكمت المحكمة بإلزام المدعى عليها بدفع مبلغ ألف دينار والفائدة بواقع ٧٪ من تاريخ رفع الدعوى. فاستأنفت الحكم بالاستئناف رقم ٢٠٠١/٣٣٩ طالبة إلغاءه فيما زاد عن مبلغ ٢٠٠ دولار أمريكي تعادل ٧٥ ديناراً تراه التعويض المناسب لجبر الضرر. وحكمت محكمة الاستئناف بتعديل الحكم بجعل المبلغ المقضي به ثلاثة دينار بدلاً من ألف دينار، وفي الاستئناف الفرعى برفضه. فطعن المدعى في هذا الحكم بطريق التمييز. وحكمت محكمة التمييز البحرينية بأنه «وضع اتفاقية وارسو^(٩٥) حدّاً أقصى للتعويض المستحق للمسافر في حالة إخلال الناقل بالتزاماته وليس ثمة ما يحول دون إلزامه بتعويض أقل يتناسب مع مقدار الضرر. ولما كان كذلك وكان الضرر المادي الموجب للتعويض هو الإخلال بمصلحة مالية للمضرور ويشترط أن يكون محققاً وكان تحصيل وقوعه وتحديد التعويض المستحق هو من مسائل الواقع التي تستقل بتقديرها محكمة الموضوع دون تعقيب عليها متى كان تقديرها سائغاً لا يأبه المنطق السليم. وكان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى أن الطاعن لم يقدم دليلاً على إصابته بضرر مادي نتيجة التأخير في نقله يستوجب التعويض عنه وقضت له بما قدرته من تعويض مناسب لجبر الضرر المعنوي الذي لحقه وكان هذا الذي خلص إليه الحكم استخلاصاً سائغاً ومحبلاً ويتفق مع حقيقة الثابت بالأوراق فإن النعي عليه بمخالفة القانون أو الخطأ في تطبيقه يكون غير صحيح».

٩٥. الغريب أن محكمة التمييز بينت حكمها تطبيقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ رغم ان اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ حل محلها من تاريخ انضمام البحرين إليها سنة ٢٠٠٠.

ولما تقدم فإنه قد تعيَّن رفض الطعن وإلزام الطاعنة بالمقارييف ومصادر الكفالة.^{٩٦} كررت محكمة التمييز البحرينية في حكم آخر مماثل المبدأ ذاته عندما قررت بأنه قد «وضعت اتفاقية وارسو حدًّا أقصى للتعويض المستحق للمسافر في حالة إخلال الناقل بالتزاماته وليس فيها ما يحول دون الحكم بتعويض أقل يتناسب مع مقدار الضرر».^{٩٧}

وفي قضية أخرى رفع أحد الركاب الدعوى على شركة طيران الخليج طلب الحكم بإلزامها بأن تؤدي له مبلغ خمسة آلاف دينار بسبب قيام الشركة بتأجيل سفره إلى اليوم التالي للميعاد المحدد مما أدى إلى عدم تمكنه من الحضور في مراسم زواج أخيه في السودان الذي كان هو الغرض من سفره مما أُلحق به ضرراً أدبياً. وقد حكمت المحكمة برفض الدعوى فاستأنف الحكم بالاستئناف رقم ٢٠٠٨/١٦٩٨ وحكمت محكمة الاستئناف الكبرى بإلغائه و بإلزام طيران الخليج بأن تؤدي للراكب خمسمائة دينار وفائده بواقع ٢٪ من تاريخ رفع الدعوى. فطعنت في هذا الحكم بالتمييز و حكمت محكمة التمييز البحرينية في القضية بقولها «إنه لما كان من المقرر بنص المادة ١٩ من اتفاقية وارسو واجبة التطبيق فإن مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافر عن الميعاد المعين في تذكرة السفر بناءً على خطأ مفترض في جانبه لا يعفيه منها إلا إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير الالزمة لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل ذلك أو يثبت حصول الضرر نتيجة خطأ المسافر... وكان الحكم المطعون فيه قد بنى قضاءه على ما خلص عليه صحيحاً وإن الطاعنة لم تقدم ما يدل على أنها وتابعها اتخذوا التدابير الالزمة لمنع تأخير السفر أو أنه هو الذي تسبب بخطئه في إحداث ما لحقه من ضررأدبي يتمثل فيما عاناه نفسياً نتيجة لتأخر سفره وعدم لاحقه بمراسيم عقد قران شقيقه بما تحقق به مسؤوليتها عن تعويضه فإنه يكون قد التزم في قضائه صحيح القانون بأسباب سائفة».^{٩٨}

غير أن الناقل يحرم من التمسك بهذا التحديد ومن ثم يلزم بدفع التعويض كله حتى ولو تجاوز الحد الأقصى المقرر لمسؤوليته في الاتفاقية في حال تمكן الراكب المضرور من إثبات أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر، أو برغبته مقررونة بإدراكه أن ضرراً سيخرج عن ذلك في الغالب (ف ٥ من المادة ٢٢ من الاتفاقية). وهذا يعني أن الحد الأقصى للالتزامات المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال يمكن تجاوزها. إلا أن الفقرة ٥ من تلك المادة اشترطت في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته.

٩٦. الطعن ١٢٧ بتاريخ ٢٠٠٢/١/٢٧.

٩٧. الطعن ١٢٨ بتاريخ ٢٠٠٣/٤/١٢ ونفس ملاحظة الهاشم السابق بخصوص تطبيق أحكام اتفاقية وارسو رغم حلول اتفاقية مونتريال محلها منذ ١٩٩٩.

٩٨. (الطعن ٤٦٧ بتاريخ ٢٠٩٩-٤-٢٤ و يؤخذ على هذا الحكم أن المحاكم البحرينية طبقت اتفاقية وارسو بعد مرور تسعة سنوات على الغائتها و حلول اتفاقية مونتريال محلها و تصديق البحرين عليها منذ سنة ٢٠٠٠.).

ويلاحظ بأنه في معظم الحالات يكاد يكون من المستحيل على الراكب أن يثبت سوء سلوك متعمد من جانب الناقل لتجنب حدود المسؤولية. فالراكب هو ليس فقط في وضع (أو ليس في حوزته معلومات كافية) ليكون قادرًا على إثبات سوء السلوك المتعمد. إن قضية كوهين Cohen ضد Varig يمكن أن تكون مثالاً جيداً لظهور أنه على الرغم من سوء تصرفه المتعمد لم يتقرر مسؤولية الناقل عن الألم النفسي للراكب الناجم عن تأخير الأمتعة.^{٩٩}

مشكلة تقرير ما إذا كان المعيار الموضوعي أو المعيار الشخصي هو المعيار المناسب الذي يجب أن يطبق لقياس ما إذا كان فعل أو امتناع الناقل أو تابعيه قد تم برعونة مقرونة بإدراك أن ضررًا سينجم، قد صدر به قرار من محكمة فرنسية لمصلحة المعيار الموضوعي. وقد أكد الفقه والقضاء في العديد من البلدان بأن هذا التفسير مخالف لتاريخ المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو وكذلك مقاصد واضعى الاتفاقية.^{١٠٠}

وتوفر المادة ٢٥ من اتفاقية مونتريال وسيلة بديلة للتغلب على حد المسؤولية المذكورة أعلاه. ووفقاً لحكم هذه المادة يجوز للناقل أن يسترط خصوص عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو أنه لا يخضع لأي حدود لمسؤولية. حيث يمكن أن يؤدي اتفاق طرفي عقد النقل إلى جعله أسهل للمسافر للتغلب على حدود المسؤولية. وهذا الوسيلة قد تكون الطريقة الوحيدة الممكنة للراكب لكسر أو لتجاوز حدود المسؤولية.

٢. الحد الأقصى للتعويض في حالة تأخير الأمتعة :

تكون مسؤولية الناقل الجوي في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة أو ضياعها أو حدوث عيب بها أو تأخيرها محددة بمبلغ ١,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة (اي ما يعادل ٥٢٢ ديناراً بحرينياً) عن كل راكب (الفقرة ٢ من المادة ٢٢ من الاتفاقية).

ويلاحظ بأن مبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة هو الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي عن الديون الناشئة عن فقدان الأمتعة أو تلفها أو تعيبها أو تأخيرها، بمعنى أن القاضى - كقاعدة عامة - لا يجوز له أن يحكم على الناقل بدفع تعويض يجاوز مبلغ الحد الأقصى، دون أن يعني ذلك أن عليه يحكم في جميع الأحوال بدفع ذلك المبلغ؛ ذلك لأن القاضى يحق له أن يحكم بتعويض أقل من ذلك الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية. ففي قضية رفع أحد الركاب الداعوى على شركة طيران الخليج طالب بإلزامها بأن تؤدي له مبلغ ألفي دينار تعويضاً له عما لحقه من ضرر نتيجة فقد حقيبة المساحة لها في رحلة سفره على طائرتها من مطار أبوظبي إلى مطار برج العرب بمصر في

99. 405 N.Y.S. 2d 44 (App Div.1978)

١٠٠. انظر

Swiss bank Corp. v. Air Canada, Federal Court of Canada, Trial Division, 22 October 1981; Annals of Air and Space Law, Vol. VII (1982), pp. 533 – 538.

يوم ٢٠٠٢/٨/١١. وحكمت محكمة التمييز البحرينية بأنه ”لما كانت الفقرة ج من المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ المستبدلة ببروتوكول جوانتمالا لسنة ١٩٧١ قد حددت مسؤولية الناقل عن ضياع الأمتنة بمبلغ خمسة عشر ألف فرنك لكل راكب. فقد وضعت بذلك حد أقصى للتعويض الذي يحصل عليه المضار فلا يمتنع الاتفاق على تعويض أقل وكانت الطاعنة قد تمسكت في دفاعها بما هو ثابت بتذكرة سفر المطعون ضده من تحديد مسؤوليتها عن ضياع الأمتنة بعشرين دولار أمريكي عن كل كيلوجرام، فلا تلتزم بما يزيد عن أربعمائه دولار باعتبار أن وزن الحقيبة الضائعة كان عشرين كيلوغرام.^(١)“ ويلاحظ بأن هذا الحكم باطل وفقاً للمادتين ٢/٢٢ و ٢٦ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ النافذة في البحرين وذلك لأن المادة ٢/٢٢ حددت الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي على الأضرار التي تصيب الأمتنة بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل ٥٣٢ دينار بحريني تقريباً. وكذلك فإن المادة ٢٦ ت قضى بأنه ”كل بند يهدف إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً.“

ويلاحظ أن محكمة التمييز البحرينية قد عدلت عن خطئها هذا في حكم لها صدر بتاريخ ١٩ يناير ٢٠١٥. وتتلخص وقائع الدعوى في أن أحد الركاب أقام دعوى على طيران الخليج طالب بإلزامها بأن تؤدي له مبلغ ٥٠٠٠ دينار نتيجة فقد حقبيته. فحكمت المحكمة الصغرى برفض الدعوى وتم استئاف الحكم أمام المحكمة الكبرى والتي حكمت أن تؤدي طيران الخليج مبلغ ١٥٠٠٠ فرنك بالدينار البحريني وتم الطعن في الحكم وحكمت محكمة التمييز ”أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ هي الواجبة التطبيق في حالة إخلال الناقل بالتزاماته بشأن نقل الأمتنة وفقاً للاتفاقية حداً أقصى للتعويض للمسافر في حالة إخلال الناقل بالتزاماته بشأن نقل الأمتنة وفقاً لنص المادة ٢/٢٢ منها والتي تضمنت أنه عند نقل الأمتنة تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها... محددة بمبلغ ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، وقد خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضى بتعويض المطعون ضده وفقاً لاحكام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ والمعدلة ببروتوكول جوانتمالا لسنة ١٩٧١ بمبلغ يعادل خمسة عشر ألف فرنك بالدينار البحريني فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون مما يعييه ويجب نقضه والإحاله.“.

غير أن الناقل لا يستطيع أن يتمسك بهذا الحد الأقصى المقرر له في الاتفاقية وبالتالي يلزم بدفع التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتنة بصورة كاملة مهما بلغ قيمتها، إذا ما أثبتت المضرور أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث الضرر أو برعونة مصاحبة بإدارك أن ضرراً سينجم عن ذلك في الغالب (ف ٥ من المادة ٢٢ من الاتفاقية).

١٠١. الطعن ٤٤٧ مع ملاحظة هامش السابق بخصوص صدور اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وعدم انتباه محكمة التمييز للغاء اتفاقية وارسو وبيان احكام اتفاقية مونتريال منذ تصديق البحرين عليها سنة ٢٠٠٠.

وفي قضية تمييز قضت المحكمة العليا لمدينة نيويورك بأن رفض الناقل الجوي بإنزال أمتعة راكبين، وشحنتها خطأً على متن طائرة أخرى مع أمتعة ركاب آخرين استمروا في رحلتهم على متن تلك الطائرة، يشكل سوء تصرف متعمد في منطق اتفاقية وارسو.^(١٠٢)

ويتعين على المشغل الجوي أن يقوم بتعويض المسافر عن تأخر الأمتعة الخاصة به خلال واحد وعشرين يوماً من تاريخ إخطار المسافر بتأخير أمتنته وفقاً للإجراءات المتبعة. أما في حالة تلف الأمتعة الخاصة به على المشغل الجوي أن يقوم بتعويض المسافر خلال أربعة عشر يوماً من تاريخ اعتبار الأمتعة تالفة وفقاً لإجراءات المشغل الجوي. (الفقرتين ٥ و ٦ من المادة ٥٣ من اللائحة التنفيذية رقم ٢١ لسنة ٢٠١٣ لقانون الطيران البحريني)

تقديم بيان خاص عن الأمتعة :

إذا ما قام الراكب عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص عن الأمتعة وضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد كأن يذكر في بيانه أن أمتنته عبارة عن سبائك ذهب قيمتها ربع مليون دينار أو لوحات فنية أو تحف اثرية قيمتها ٢٠٠ الف دينار ويقصد بذلك حمل الناقل على بذل ما في وسعه للعناية بها، وقد يدفع الراكب مبلغ أجر إضافي إذا اقتضى الأمر. ففي هذه الحالة لا يستطيع الناقل التمسك بالحد الأقصى لمسؤوليته والمقرر في الاتفاقية، إذ يكون ملزماً بدفع المبلغ الذي أعلنه الراكب. وهذا ما أكدته أيضاً المادة ٥٣ / ٨ من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران بنصها على أنه إذا رغب المسافر في رفع قيمة التعويض المنصوص عليه (والبالغة ألفاً ومائة واحداً وثلاثين وحدة حقوق سحب خاصة) بسبب احتواء الأمتعة الخاصة به على متعلقات ثمينة، فمن الواجب عليه أن يفصح للمشغل الجوي عن المتعلقات الثمينة عند فحص الأمتعة وأن يثبت ذلك على النماذج المعدة لهذا الغرض من قبل المشغل الجوي».

غير أن المبلغ المعلن من قبل الراكب لقيمة الأمتعة يعتبر قرينة على علم الناقل بها ورؤسائه بزيادة حدود مسؤوليته لدفعها كاملة. ولكن الاتفاقية اعتبرت هذه القرينة بسيطة إذ أجازت للناقل دحضها إذا أثبت بأن هذا المبلغ المحدد لقيمة الأمتعة يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد (ف ٢ من المادة ٢٢ من الاتفاقية).

٣. الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل البضائع :

تكون مسؤولية الناقل الجوي في حالة تأخير البضائع محددة بمبلغ (١٧) وحدة حقوق سحب خاصة (أي حوالي ٩ دنانير بحرينية) عن كل كيلوغرام من البضائع (م ٢/٢٢). غير أنه يلاحظ بأن المحكمة الصغرى المدنية البحرينية في إحدى القضايا الحديثة المعروضة أمامها قد حكمت بخلاف ذلك.

102. (Cohen v. VArig Airlines, NY Supreme Court, Appellate Division, 2 May 1978; 15 Avi 17,112; Schoner's case law digest, Air Law, Vol. IV (1979), p. 228. See also kupferman Pakistan Airlines, Civil Court of the City of New York, 27 March 1981; 16 Avi 17,443.

خلاصة القضية أن المدعى أقام الدعوى على الخطوط الجوية التاييلاندية طالبت فيها بمبلغ خمسة آلاف دينار تعويضاً عن الأضرار المادية والأدبية التي لحقت بها جراء كسر مقتنيات خزفية تزن مائة كيلوغرام والخاصة بزواج نجلها أثناء نقلها من بانكوك إلى البحرين. وقد أصدرت المحكمة الصغرى المدنية البحرينية قرارها بتاريخ ٢٠١٤/٩/٣٠ بإلزام المدعى عليها بأن تؤدي للمدعى مبلغ ١٤٣٢ ديناراً تعويضاً مادياً ومعنوياً. واستندت المحكمة في قرارها بالإضافة إلى أحكام القانون المدني إلى المادة ١١٧ و ٤٥ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.

ويلاحظ بأن هذا الحكم شابه عيب لأنه لم يستند إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والتي انضمت إليها البحرين سنة ٢٠٠٠. فبموجب المادة ١٧ من الاتفاقية الأخيرة فإن مسؤولية الناقل في حالة تلف البضائع أو تعبيتها محددة بمبلغ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة (أي حوالي ٩ دنانير بحرينية) عن كل كيلوغرام من البضائع. وما دام وزن الشحنة من هذه الدعوى كان مائة كيلوغرام فإن الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي هو حاصل ضرب ٩ في ١٠٠ ويساوي ٩٠٠ دينار فقط.

والقضية الأخرى التي تم التركيز فيها على سوء التصرف من جانب الناقل هي قضية Quimica v. Danzas. إذ إن إحدى الرزم التي من المزمع نقلها من برشلونة إلى موسكو ذهبت بالخطأ إلى مكان آخر. وقد طلب الناقل تحديد مسؤوليته عن الضرر الحاصل، والمرسل إليه حاول تخطي تحديد المسؤولية بزعم سوء التصرف المعتمد من جانب الناقل. قررت المحكمة العليا بأن القضية الأدنى حكمت بصورة صحيحة ذلك لأنه لم يكن هناك أي سوء تصرف معتمد في هذه القضية من طرف الناقل. وإنما كان هناك فقط واقعة الإهمال، وأن طيران Danzas عملياً لم يتسبب في الضياع ولا كان الضياع الفعلي متوفقاً إذا أخذ الواقع المادي بنظر الاعتبار.^{١٠٢}

وهناك العديد من قرارات المحاكم تتضمن تفسير (المادة ٢٥) من اتفاقية وارسو (وال المتعلقة بحرمان الناقل من الإعفاء من المسؤولية إذا كان الضرر ناشئاً عن التدليس). ففي قضية تتعلق بسرقة سبائك ذهب في منطقة حجز الجمارك الخاص بوكالات النقل في المطار، ونشأ خطأ غير مبرر كشفت عنه تحقيقات الشرطة التي تمت بعد شكوى الناقل بأن الوكيل لا يمكن أن يكون غافلاً عن خطر عرض البضاعة في الليل والذي كان عليه المحافظة عليها بأمان. والخزانة لم يتم حراستها بشكل كافٍ، لذا عرضت البضاعة لتكون من السهل الوصول إليها من جانب السراق. لهذا يجب على الوكيل أن يكون على دراية كاملة بأنه في مثل هذه الظروف فإن تصرفاته ولامباته كان فيما تهور وأن هناك احتمالاً بأن الضرر قد يكون نشاً عندهما.^{١٠٣}

103. (Esteve Quimitime, SA v. Danzas SA Es Panola, Tribunal Supromo (Sala de Ciril) 6June 1998. No, 625/1998).

104. (Cie. Le Languedoc and 57 other insurance companies v. Soc. Hernu- Peron et al., Cour d'Appel de Paris (5e Ch.), 17 November 1975; (1976) RFDA 109; Schoner's case law digest, Air Law, Vol. II (1977), p. 114. Seealso the decision of the Bundesgerichtshof (Federal Republic of Germang), 16

أما في حالة تلف أو ضياع أو حدوث عيب أو تأخير جزء من البضائع فإن اتفاقية مونتريال في المادة ٢٢ منها ميزت بين حالتين:

الأولى إذا كان هذاضررالجزئي لا يؤثر في قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي، وحينئذ يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود الذي لحق به الضرر هو وحده الذي يؤخذ في الاعتبار لتعيين حدود مسؤولية الناقل والتعويض الذي يدفعه. والثانية إذا كان الضرر الذي يلحق بالبضائع يؤثر في قيمة طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن الجوي، فإن الوزن الكلي لهذا الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً عند تعيين حدود المسؤولية وتحديد قيمة التعويض.

إعلان المصلحة في تسليم البضاعة المسجلة :

إذا قام المرسل عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص عن البضاعة وضح فيه مصلحته في تسليميه عند نقطة المقصد، وأن يذكر في بيانه الخاص أن طرده عبارة عن جهاز طبي حيث قيمته مائتا ألف دينار لكي يجعل الناقل يهتم به ويحافظ عليه قدر استطاعته، وقد يدفع المرسل مبلغ أجر إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك. وفي هذه الحالة فإن الناقل لا يكون بإمكانه التمسك بتطبيق الحد الأقصى المقرر لمسؤوليته في الاتفاقية وإنما هو ملزم بدفع المبلغ الذي أعلنه المرسل وفقاً للقواعد العامة في المسئولية المدنية، حتى ولو زادت قيمته عن الحد الأقصى الذي حدده الفقرة ٢ من المادة ٢٢ من الاتفاقية.

ويؤسس عدم تحديد مسؤولية الناقل الجوي في هذا الفرض أن الناقل على علم قبل الشحن بالخطر الذي يقبله عندما يتعهد بنقل بضاعة يعلم جنسها وقيمتها. وبذلك فيكون بإمكان الناقل التأمين على مسؤوليته وإضافة مصروفات التأمين إلى أجراه النقل.

وقد اعتبرت الفقرة ٢ من الاتفاقية البيان المعلن من قبل المرسل بشأن الطرد صحيحاً لكي تقلل من إمكانية النزاع حول قيمة الطرد عند تقرير التعويض عن تلفه أو ضياعه أو تعيبه أو تأخيره. غير أن هذه القرينة بسيطة إذ يستطيع الناقل الجوي إثبات عكسها بتقديم أدلة على أن المبلغ المعلن عنه يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد ويجوز إثبات ذلك بكل طرق الإثبات في مواجهة المرسل والمرسل إليه.

ويمكن أن يصبح إعلان قيمة البضاعة أحياناً ليكون مهماً جداً، كما يظهر من القضية الآتية التي تتضمن شحنة من البضائع نقلت من قبل طيران (بان أمريكان) من إمستردام إلى جوهانسبرغ. واحتوت هذه الشحنة الخاصة على نماذج للقبعات. وبدلًا من أن تصل الشحنة إلى جوهانسبرغ بتاريخ ١٥ مارس ١٩٥١ حسب موعد الرحلة، فإن البضاعة لم تصل حتى ٢ أبريل

لأنها أرسلت بالخطأ إلى مكان آخر ثم أعيدت إلى إمستردام، ولم يكن هناك إعلان عن تحديد قيمة البضاعة من جانب المرسل، غير أن المدعي طالب بالتعويض عن الأضرار بمبلغ ١٠،٠٠٠ جيلدر (حوالى ٥٠٠٠ دولار)، بحجة أنه فاته صفة تجارية مهمة بسبب هذا التأخير. وقد برأت شركة بان أمريكان نفسها وتمسكت بتطبيق المسؤولية المحددة المقررة في اتفاقية وارسو. واتهم المدعي الناقل بالإهمال الجسيم. ومع ذلك حكمت محكمة إمستردام، بأنه عند غياب الإعلان عن قيمة البضاعة من قبل الشاحن فإنه لا يكفي مجرد حث المرسل للناقل بالتسريع لتسليم البضاعة للحكم بالإهمال الجسيم من جانب الناقل وتقرير مسؤوليته غير المحددة، وبناء على ذلك حكمت المحكمة على الناقل بدفع التعويض ضمن حدود المسؤولية المقررة في الاتفاقية.^{١٠٥}

وهناك مثال آخر حول إعلان الت قيمة عندما قررت المحكمة العليا الهولندية سنة ١٩٧٨ في حكم مهم لها في القضية التي قام فيها عامل ألماني مستخدم لدى شركة KLM بسرقة صندوق يحتوي على معدن البلاتين. وكان هناك إعلان عن قيمة الشحنة من قبل المرسل، فقد نقضت المحكمة العليا قرار المحكمة الابتدائية، وحكمت بأن الإعلان عن قيمة البضاعة يؤدي إلى عدم سريان مبدأ تحديد مسؤولية الناقل وفقاً للمادة ٢٢ من الاتفاقية، وأن الناقل وجد مسؤولاً بسبب التدليس وفقاً للمادة ٢٥ من الاتفاقية^{١٠٦}.

ثانياً: إجراءات تحديد المسؤولية :

يعتبر تحديد المسؤولية حكماً قررته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون الطيران المدني البحريني للناقل الجوي وتابعه، لهذا فهو مقرر بحكم القانون، ومطلوب من القاضي أن يحكم به من تلقاء نفسه دون حاجة إلى وجوب تمسك أصحاب الحق به لكي يستطيع القاضي تطبيقه. وقد صرحت بذلك المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال بهذا الشأن عندما نصت على أن مسؤولية الناقل تكون محدودة بـمبالغ المحددة فيها.

وخلال كل من الاتفاقية أو قانون الطيران البحريني من نص يحدد للناقل الجوي أسلوباً معيناً ينبغي اتباعه في التمسك بتحديد المسؤولية إذا لم يقرره القاضي من تلقاء نفسه. لهذا فمن الجائز التمسك بتحديد المسؤولية صورة دفع في دعوى أقامها راكب أو شاحن. كما ولم يبين الاتفاقية وقانون الطيران البحريني تاريخاً محدداً للتمسك بتحديد المسؤولية، ذلك لأن المادة ٢٢ من الاتفاقية اقتصرت على إيراد عبارة عامة مفادها "في حالة الضرر الناتج عن نقل الركاب.. تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ ٤١٥٠ وحدة سحب خاصة (الفقرة ١ منها) دون أي إشارة

105. (Amstelha adenbriek v. Pan-American World Airways Court of Amsterdam (The Netherlands), 3 January 1953; IATA ACLR, No. 14. See on this subject I.H.Ph. de Rode – Verschoor, 'Laresponsabilite' du transporteur pour retard', (1957)20 RGA 253-265.

106. (Insurance Company of North America v. KLM Royal Dutch Airlines, Supreme Court (The Netherlands), 6 January 1978; Air Law, Vol. III(1978), p. 123.

إلى طريقة التمسك بتحديد المسؤولية أو وقتها. ولهذا فيمكن التمسك به عند بدء الدعوى أو في أي مرحلة تكون عليها الدعوى المرفوعة من الدائنين، بل يجوز التمسك به بعد صدور حكم نهائي في الدعوى.

ثالثاً: كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض

١. تحويل وحدة حقوق السحب الخاصة إلى العملات الوطنية:

بيّنت المادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال كيفية تحويل وحدة حقوق السحب الخاصة إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة. إذ نصت بأنّه يتم هذا التحويل، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات السحب الخاصة يوم صدور الحكم بالتعويض. وبعد ذلك أقامت التفرقة بين ثلاث مجموعات من الدول فيما يختص بكيفية التحويل على النحو الآتي:

المجموعة الأولى: الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، ومن بينها، مملكة البحرين، وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدولة مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.

المجموعة الثانية: الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي تسمح قوانينها حساب قيمة عملتها الوطنية مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وتحسب عملتها الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقاً للطريقة التي تحددها كل دولة (ف ١ من المادة ٢٢). وبناء عليه يجب على الدول الأطراف في الاتفاقية عند إيداعها وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام للاتفاقية أن تبلغ جهة الإيداع بطريقة الحساب التي تود تطبيقها في حساب عملتها الوطنية وكذلك عند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه (فقرة ٣ من المادة ٢٢).

المجموعة الثالثة: الدولة التي ليست عضواً في صندوق النقد الدولي والتي لا تجيز قوانينها حساب قيمة عملتها الوطنية مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة. يجوز لها أن تحدد مسؤولية الناقل في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بمبلغ ١,٥٠٠,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب. وفي حالة الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب بمبلغ يعادل ٦٢,٥٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب. وفي حالة الضرر الذي يحدث للأمتعة بمبلغ يعادل ١٥,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب. وفي حالة الضرر الذي يحدث للبضائع أو تأخيرها بمبلغ يعادل ٢٥٠ وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من البضائع (الفقرة ٢ من المادة ٢٢).

وحددت الفقرة ٢ من المادة ٢٢ من الاتفاقية قيمة الوحدة النقدية حيث ذكرت بأنّها تعادل ٦٥,٥ مليون ملagram من الذهب عيار ٩٠٠ بالألف. كما وأجازت تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية (ف ٢ من المادة ٢٢).

٢. الترخيص للمحكمة أن تستبعد تكاليف الدعوى من نطاق الحد الأقصى للمسؤولية :

بمقتضى الفقرة السادسة من المادة ٢٢ من اتفاقية مونتريال عام ١٩٩٩ يجوز لمحاكم الدول التي لا تجيز قوانينها بالحكم بتكليف ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعى استقلالاً عن مبلغ التعويض، من أن تقضي في الدعاوى المقدمة أمامها حول مسؤولية الناقل بالإضافة إلى مبلغ التعويض بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعى، بما فيها الفوائد، حتى ولو نجم عن زيادة المبالغ المحكوم بها عند الحد الأقصى للمسؤولية. غير أن هذا الحكم لا يسري إذا كان مبلغ التعويض المحكم به، لا يزيد على المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعى، خلال مدة ستة أشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة.

المطلب الرابع

سبل دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

يتناول هذا المطلب الدفع التي قد يستخدمها الناقل لإعفاء نفسه من المسؤولية. والمواد ذات الصلة التي سيتم تحليلها توفر الدفاع الموضوعي للناقل مادام أنها تدفع عنه المسئولية المفترضة عن الأضرار التي حصلت خلال النقل الجوي. وأقرت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع (م ١٩). وذلك عندما نصت على أنه «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير...» وهذا يعني أن الاتفاقية اعتبرت مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن التأخير في النقل مسؤولية شخصية مبنية على الخطأ المفترض. غير أن الناقل لا يمكن أن يكون مسؤولاً عن جميع حالات التأخير. ذلك لأن الاتفاقية أجازت للناقل الجوي أن يعفي نفسه من المسؤولية في حالتين خصص لكل حالة فرعاً مستقلاً على النحو الآتي:

الفرع الأول

الحالة الأولى

إذا استطاع الناقل إثبات أن اتخذ هو وتابعوه وكلاؤه كافة التدابير المعقولة الالزمة لتفادي الضرر أو انه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير فإنه يعفى من المسؤولية بموجب نص الجملة الثانية من المادة ١٩ أعلاه.

وفي معظم الحالات، يتحمل الناقلون المسؤولية لأن مهمتهم لإثبات أنهم فعلوا كل ما هو ضروري لتجنب احتمال التأخير هو ما يشكل تحدياً. وفي جميع الحالات فإن المهمة الصعبة من تقديم الدليل للإعفاء من المسؤولية يبقى على كاهل الناقل الجوي.

ومن الضروري أن نلاحظ أن هذا الإثبات من الإعفاء من المسئولية يستخدم ليكون قابلاً للتطبيق على جميع أحكام المسئولية^{١٠٧}، إلا أنه بموجب اتفاقية مونتريال، فإن إثبات الإعفاء من المسئولية لا ينطبق في حالة وفاة الراكب أو إصابته وفي حالة فقدان الأمتعة (الفقرة ١ و ٢ من المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال). فبموجب هذه الاتفاقية فإن إثبات الإعفاء من المسئولية (كما هو محدد في الجملة الثانية من المادة ١٩)، لا يمكن استخدامها إلا في حالة الخسائر التي تعزى إلى التأخير أثناء نقل الركاب والأمتعة^{١٠٨}.

ومن التغييرات المهمة التي قدمتها اتفاقية مونتريال بهذاخصوص أن الناقل لم يعد مطالباً بإثبات أنه قد اتخذ جميع 'التدابير اللازمة' لتجنب حدوث الضرر كما كان عليه الحال وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩، ولكن الآن عليه أن يثبت فقط أنه اتخذ هو وتابعوه وكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر. وفي قضية تشيشولم Chisholm ضد الخطوط الجوية البريطانية الأووروبية حكم بأن الناقل لم يكن مسؤولاً عن الإصابة الشخصية التي لحقنا بإحدى الراكبات عندما غادرت مقعدها خالل وقوع إضطراب. وقد حذر مستخدمو الناقل الركاب بأن لا يتrocوا مقاعدهم وربط أحزمة الأمان، ومن ثم تم اتخاذ العناية المعقولة^{١٠٩}. وفي المقابل، في قضية جولدمان Goldman ضد الخطوط الجوية التاييلاندية الدولية. اعتبر أن 'كافية التدابير اللازمة' تعني 'كافية التدابير المعقولة اللازمة'^{١١٠}. وتم تبني التفسير نفسه في كندا وألمانيا والولايات المتحدة^{١١١}.

وبسبب الصياغة الغامضة للمادة ١٩ فإن تعين ما هي 'التدابير المعقولة' ليس سهلاً. وإنه من المقبول عموماً أن المشغل الجوي يجب أن يفي بأعلى المعايير الممكنة عندما يتعلق الأمر بالسلامة العامة والنظام. وفقاً لجيومولا / شميد Giemulla/Schmid وهذا يعني أن الناقل الجوي ملزم بالامتثال لجميع الأحكام القانونية والتنظيمية مثل لوائح منظمة الطيران الدولي المدني ICAO والاتحاد الأوروبي وأولئك الناقلون الجويون الذين يفشلون في الامتثال لتلك الأحكام التنظيمية لا يحق لهم أن يغفوا أنفسهم وفقاً للجملة الثانية من المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال^{١١٢}. ثمة عدد قليل جداً من الحالات التي يمكن للناقل فيها أن يغفي نفسه دون مواجهة قدر معتر من الصعوبات. والمثال الجيد على هذه الظروف الإشكالية سيكون المشهد الذي يعزى فيه التأخير إلى راكب غير منضبط والذي يجب على الناقل التعامل معه (أي: منعه من الصعود إلى الطائرة). ففي حالة

١٠٧. من اتفاقية مونتريال. ١٩٦٣ و ١٨٧ الموارد

108. Elmar Giemulla, Ronald Schmid (ed.) Montreal Convention Commentary, The Hague, Kluwer Law

International, 2006 (analyses of the liability of delay p.12 - Art. 19)

109. 1963] 1 Lloyd's Rep 626

110. 1983] 1 WLR 1186, CA

111. Puścińska,op.cit :.p.12

112. Elmar Giemulla, Ronald Schmid,op.cit.p14

القوة القاهرة فإن غير الممكن تجنب وقوع الخسائر. وفي تلك الحالات فإن الناقل حتى ولو اتخذ جميع التدابير المعقولة فإنه لم يكن قادراً على تجنب وقوع الخسارة.^{١١٣} وخير مثال على القوة القاهرة هو ضربة غير متوقعة للطيور.

الجملة الثانية من المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال تنص أيضاً على أنه إذا لم يتمكن الناقل أن يظهر أنه اتخذ كافة الإجراءات الضرورية المعقولة فإنه سيعتبر قد أفلح إذا تمكّن من إثبات أنه كان من المستحيل عليه أن يتخذ مثل هذه التدابير. في قضية باربوني Barboni ضد الخطوط الجوية الفرنسية المتعلقة بإصابة راكب حين انزلاقه أسفل أنبوب النجاة خلال إجلاء الطائرة. كما كان من المستحيل على الناقل اتخاذ تدابير وقائية لتجنب الإصابة لذلك تقرر بأن الناقل لم يكن مسؤولاً عنها.^{١١٤}

ويذكر بأن التغيير الذي أدخل في صياغة المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال قد ساعد الناقلين الجويين مساعدة هائلة على الرغم من أن الشروط المنصوص عليها في الجملة الثانية من المادة ١٩ للإعفاء من المسؤولية لا تزال صارمة. ويرجع ذلك إلى حقيقة أن الناقل لا يزال عليه أن يثبت بأن كل شيء كان سليماً فيما يتعلق بتشغيل الطائرة والمسائل ذات الصلة. وبشكل أكثر تحديداً يحتاج الناقل أن يثبت إمتثاله لكافة الأنظمة الدولية للسلامة ومعايير الأمن. ويرى Puścińska أن تغيير صياغة المادة (باستخدام تعبير التدابير المعقولة بدلاً من التدابير الضرورية الذي استخدمته اتفاقية وارسو) قد أسهّل إثباته كبراً في جعل وضعية الناقل أيسر قليلاً عندما يتعلق الأمر بتقديم أدلة على الإعفاء من المسؤولية. فكلمة "معقولة" تمنح مساحة أكبر للمحاجحة من الكلمة "الضرورية". من خلال تغيير هذا التعبير، فإن الناقلين الجويين سيكونون على الأقل في وضع أفضل من أن يثبتوا أنهم في الواقع اتخذوا كافة التدابير لتجنب احتمال التأخير. والحالة بالطبع ستكون مختلفة تماماً إذا كان يكفي للناقل أن يثبت أنه بذل كل ما في وسعه لتقليل الخسارة عند حدوث التأخير. في هذه الحالة فإن الصياغة المتشددة مثل كلمة "الضرورة" ستكون معقولة.^{١١٥}

الفرع الثاني

الحالة الثانية

إذا استطاع الناقل إثبات أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه (م ٢٠ من الاتفاقية).

ومن أمثلة إهمال أو خطأ أو امتناع المطالب بالتعويض عدم الحصول على تأشيرة الدولة التي

113. Ibid. (analyses of the liability of delay p.15 - Art. 19)

114. (Paris, 12 May 1982) (1982) 36 RFDA 355

115. Puścińska,op.cit :.p.14

يروم السفر إليها. فإذا منع الراكب من قبل سلطات المطار دخول تلك الدولة فإنه يتحملضرر الناتج عن ذلك ولا يتحمل الناقل أية مسؤولية. ففي قضية رفع مدعىان دعوى على وكالة الخليج الدولية للسفر وشركة طيران الخليج بأن يدفعا لها بالتضامن مبلغ ستة آلاف دينار والموائد قائلين إنهم حجزا بواسطة المطعون ضدها الأولى تذكرتني سفر من البحرين إلى الأردن والعودة على طائرة المطعون ضدها الثانية، ولدى وصولهما إلى مطار عمان فوجئاً برفض دخول الطاعنة الثانية إلى الأردن لعدم حصولها على تأشيرة دخول مسبقة باعتبارها ايرانية الجنسية وهي زوجة الطاعن الأول فاضطر إلى العودة معها إلى البحرين ولم يتم بإنجاز المهمة التي سافر من أجلها. حكمت محكمة التمييز البحرينية «بأن التزامات الناقل المترتبة على عقد نقل الأشخاص تتحصر في التزامه بنقل المسافر سالماً إلى جهة الوصول في الميعاد المقرر دون تأخير فإذا أخل بهذا الالتزام كان مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناتجة عن ذلك ولا يسأل عن أي ضرر قد يلحق المسافر لا يكون ناشئاً عن تنفيذ عقد النقل. وكان البين من البند العاشر من شروط عقد النقل التي تضمنتها تذكرة السفر الصادرة من المطعون ضدها الأولى التزام المسافر بالتقيد بأنظمة السفر الحكومية وأن يبرز وثائق الخروج والدخول والوثائق الأخرى المطلوبة. فإن الحكم المطعون فيه إذ خلص إلى عدم مسؤولية المطعون ضدهما عن تعويض الضرر الذي لحق الطاعنين نتيجة عدم السماح بدخول الطاعنة الثانية إلى الأردن بعد وصولهما إليه لعدم حصولها على تأشيرة دخول مسبقة بناء على عدم وجود أي التزام عليهما في هذا الشأن بما يكفي لحمل قضائه برفض الدعوى فإنه يكون قد التزم صحيح القانون». ^{١١٦} ويلاحظ على هذا الحكم بأن محكمة التمييز أسمست قرارها بفرض دعوى المدعى عليهما على أن المدعى عليهما تفادى التزامهما الأساسي والوحيد بموجب عقد النقل الجوي وهو نقل الراكبين إلى جهة الوصول سالمين دون تأخير. مما يعني معه تبرئه ذمتها من أية مسؤولية تجاه الراكبين وعلى الرغم من أن قرار المحكمة يعتبر صحيحاً من حيث النتيجة إلا أنه جانب الصواب من حيث الأساس الذي بني عليه الحكم. وكان الصحيح أن تعتمد المحكمة في حكمها لتبرئه ذمة الناقل الجوي على الفقرة (ب) من المادة ٢٠ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ المذكورة أعلاه.

ومن أمثلة وجود خلل كامن في الأ متاعة واهمال الشخص المطالب بالتعويض القضية الآتية حول تأخير الأ متاعة: أنه سافر الراكب من ولاية آسكا إلى فرانكفورت في ألمانيا، وجلب معه رزمة من سمك السلمون المجمد وسلمت إلى الناقل كأ متاعة مسجلة. وبسبب التأخير لمدة يومين فقد تعفنت السلمون وقت استلام الراكب الرزمة وفي الآخر حكمت المحكمة الألمانية بأن الناقل له الحق بالإعفاء من المسؤولية عن الضرر الناشئ للبضائع القابلة للتلف الناجم عن التأخير.^{١١٧}

١١٦ . الطعن رقم ١٤٨/٢٠٠٣ بتاريخ ١٢/٤/٢٠٠٤ الحكم غير منشور

117. Amtsgericht Frankfurt, 10 November 1995; 1996 TranpR 348; Air and Space Law, Vol. XXIII (1998), pp. 39-40.

اتضح لنا مما تقدم بأن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فيما يختص بإعفاء الناقل من المسؤولية سواءً عن الضرر الذي ينشأ للراكب أو الأمتעה أو للبضائع بسبب التأخير، قد أقرت في المادة ٢٠ سبباً عاماً للإعفاء تسرى على كل أحكام المسؤولية في تلك الحالات. إذ نصت على أنه إذا ثبت التأخير أن الضرر قد نجم عن أو أسهם في حدوته، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، فإنه يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهם في حدوته.

الخاتمة

سعى هذا البحث إلى تسليط الضوء على بعض المشكلات التي تواجه المسافرين أو مرسلين ومستلمي البضائع بالطائرة في سياق مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير. والأمر الذي أدى إلى بروز هذه المشكلات هو النصوص الفامضة لعدد من مواد اتفاقية مونتريال التي عالجت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير. فعلى الرغم من أن هذه الاتفاقية أقرت بوضوح مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناجم عن تأخير الركاب أو الأمتعة أو البضائع إلا أنها خلت من بيان ماهية التأخير، وهل يتسع ليشمل حالات شبيهة بالتأخير كعدم تنفيذ عقد النقل من طرف الناقل أو إلغاء الرحلة أو تأجيلها أو منع صعود الراكب إلى الطائرة، وكذلك لم تحدد الاتفاقية المقصود بالضرر الذي يصيب الراكب فهل يقتصر على الضرر البدنى أم يمكن أن يمتد إلى الضرر النفسي أو المعنوى أم هل يقتصر على الضرر المباشر أم يمكن أن يمتد ويشمل الضرر غير المباشر أيضاً. وهذا ما دفعنا إلى البحث عن الأحكام القضائية ذات الصلة الصادرة في العديد من المحاكم في الدول المختلفة لبيان الحلول التي توصل إليها بشأن المصطلحات الفامضة الواردة في اتفاقية مونتريال. وعلى الرغم من أنه كان على المحاكم أن تواجه بعض المشكلات الخطيرة عند تفسير المادة ١٩ من الاتفاقية إلا أنه مع ذلك فإن المحاكم ربما تكون مؤهلة بأن تقدم أفضل الحلول في هذا المجال. وأضافة إلى ذلك فإن الاتفاقية لم توضح من يكون صاحب الحق في المطالبة بالتعويض عند توفر شروط مسؤولية الناقل الجوي في حالة تأخير الراكب، فهل يقتصر هذا الحق على الراكب نفسه أم يمكن أن يشمل طرفاً آخر لحق به ضرر جراء تأخير الراكب؟ تصدى القضاة أيضاً لهذه المسألة المهمة ووجد لها حلماً منطقياً يتفق مع تفسير منطوق نص المادة ١٩ من الاتفاقية الدولية وفقاً للمعنى العادي الذي يعطى المصطلحاتها في سياقها وفي ضوء هدفها وغرضها.

الاستنتاجات

١. خلت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وكذلك قانون الطيران المدني البحريني من تعريف محدد لمصطلح التأخير؛ وحسننا فعلاً، لأن من شأن تقديم تعريف له تعقيد المسألة، ولهذا فالأفضل ترك هذا الأمر للقضاء في هذا الخصوص لكي يقوم بممارسة دوره حسب ظروف كل قضية على حدة. وهناك حالتين متشابهتين للتأخير وهما منع صعود الراكب إلى الطائرة أو إلغاء الرحلة أو عدم تنفيذ عقد النقل من جانب الناقل لم تشر إليهما اتفاقية مونتريال وفسرهما القضاء بأنهما لا يدخلان ضمن نطاق التأخير.
٢. وترتب على إحجام اتفاقية مونتريال عن بيان المقصود بالتأخير ظهور آراء مختلفة حول ما إذا كان مسؤولية الناقل عن التأخير تقتصر على الفترة التي تستغرقها الرحلة عادة أم تمتد إلى الفترة التي تسبق بدء الرحلة، وحسب الرأي الراجح فإن التأخير يحصل عندما يكون الراكب على متن الطائرة أو أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم من الطائرة.
٣. إذا كان كل من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون الطيران المدني البحريني أثراً بتأثير التأخير في نقل الركاب والبضائع، إلا إنها لم يربتا عليه أي أثر إلا إذا نجم عنه ضرر. غير أنهما لم يبيبا نوع الضرر الموجب للمسؤولية، فهو الضرر المباشر فقط أم الضرر غير المباشر أيضاً، وهل هو الضرر المادي أو الضرر النفسي أو المعنوي أيضاً. وأدى هذا الامر إلى ترك المجال مفتوحاً ليبدى رأيه فيه في العديد من الأحكام التي عرضناها.
٤. تضمنت اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني البحريني حلولاً عملية مفصلة تمت فيها مراعاة مصلحة الركاب في حالة التأخير أو إلغاء الرحلة أو منع الراكب من الصعود إلى الطائرة، ومن شأن هذه الحلول ممارسة الضغط على الناقل لتقليل حالات التأخير إلى أدنى حد ممكن.
٥. وإذا كان واضحًا من المادة ١٩ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أن "الناقل مسؤول عن الضرر الناجم عن تأخير نقل الركاب أو الأمتنة أو البضائع جواً"، ولكنها أقل وضوحاً حول تجاه من سيكون الناقل مسؤولاً في حالة تأخير الركاب - هل تجاه الراكب فقط؟ أم أيضاً تجاه أطراف أخرى قد يلحق بهم الضرر؟ أقرت وأكدت محكمة العدل للاتحاد الأوروبي أن مسؤولية الناقل الجوي في حالة تأخير الركاب - ليس تجاه الراكب فقط وإنما أيضاً تجاه أطراف أخرى ممن قد يلحق بهم الضرر. إذ قررت بأن اتفاقية مونتريال كانت ينبغي أن تفسر بمعنى أن الناقل الذي أبرم عقد نقل مع صاحب عمل لأشخاص يحملون كرkap يكون مسؤولاً تجاه صاحب العمل عن الضرر الناجم عن تأخير النقل الجوي لهؤلاء الركاب.

التوصيات

١. تضمين قانون الطيران المدني نصا يقضي بأن التأخير في النقل الجوي يشمل الفترة التي تستغرقها الرحلة عادة وال فترة التي تسبق بدء الرحلة؛ أي عندما يكون الراكب على متن الطائرة أو أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم من الطائرة.
٢. تضمين قانون الطيران المدني البحريني نصا يقضي بمسؤولية الناقل الجوي مسؤولية الناقل الجوي في حالة تأخير الركاب – ليس تجاه الراكب فقط وإنما أيضاً تجاه الأطراف الأخرى التي قد يلحق بها الضرر.

قائمة المراجع

١. ابن منظور، لسان العرب المحيط، ج١، دار الجيل الجديد، ١٩٨٨
٢. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، ٢٠٠٤
٣. د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٤
4. Aleksandra Puścińska , A fragmented legal regime of air carrier liability in international transportation of
5. passenger: delay, cancellation, and denied boarding, a thesis submitted to McGill University (2016)
6. Arpad Szakal, Air Carrier's Liability in Cases of Delay, (Leiden).
7. Christopher E. "Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention" (2012) 24:4 Air & Space Lawyer9.
8. Diederiks-Verschoor, I H. P. "The Liability for Delay in Air Transport" (2001)
9. Diederiks-Verschoor, I H. P, Pablo M. Leon & M A. Butler. An Introduction to Air Law (Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2012).
10. Dempsey, "Aviation Liability Law", supra note 35, at 630; Haanappel, "New Regulation of 2004".
11. Dempsey, Paul Stephen & Laurence E. Gesell. Airline Management: Strategies for the 21st Century (Chandler, AZ: Coast Aire Publishing, 2012).
12. H. Drion, Limitation of Liabilities in International Air Law thesis Leiden (The Netherlands, 1954).
13. DeMay, Jonathan E. "Recent Developments in Aviation Law" (2008).

14. Enrique Mapelli Y Lopez, Air Carrier's Liability in Cases of Delay, *McGill Annals of Air and Space Law*(1976).
15. Elmar Giemulla, Ronald Schmid (ed.) *Montreal Convention Commentary*, The Hague, Kluwer Law International, 2006.
16. D. Goedhuis: *La Convention de Varsovie*, La Haye, (1933).
17. Guerreri, Giuseppe "Overbooking, Overselling and Denial of Boarding" (1989) 16 Ann Air & Sp L 191.
18. Haanappel, Peter P. C. "The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004." (2005).
19. Robert C., Horner & Didier Legrez. *Second International Conference on Private Aeronautical Law Minutes* (South Hackensack, N.J: Fred B. Rothman & Co., 1975).
20. Lawrence B. Goldhirsch. *The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook* (The Hague, the Netherlands: Kluwer Law International, 2000).
21. Miller, Georgette: *Liability in international air transport* Deventer: Kluwer Law International, 1977.
22. John Balfour, Tom van der Wijngaart, 'Montreal Convention: To Whom Is the Carrier Liable in the Event of Delay?(2016).
23. Jr George N. Tompkins. *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States: From Warsaw 1929 to Montreal1999* (Austin, TX: Wolters Kluwer Law & Business, 2010).
24. Schmid, Ronald & Elmar Giemulla, eds. *Montreal Convention* (Alphen aan den Rijn, the Netherlands: Kluwer Law International, 2006).
25. I.H.Ph. de Rode – Verschoor, ' La responsabilite' du transporteur pour retard',(1957).
26. R. Schmid, 'Which are the duties of an air carrier who does not execute an air carriage contract as agreed',*Air Law*,Vol. XV (1990).
27. Syllabus (Adv.) L.L.M Programme in International Air and Space Law p. 123, Institute of International Air and Space Law, University of Leiden.