

# ماهية التأخير في عقد النقل الجوي وفقاً لوثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي الإماراتية

د. محمود فياض

أستاذ القانون المدني المشارك

كلية القانون، جامعة الشارقة، الإمارات

## الملخص

يتناول هذا البحث بيان ماهية التأخير الموجب للضمان في عقد النقل الجوي في ضوء نصوص وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة، ومدى انسجام هذه الأحكام مع النصوص التشريعية الوطنية ذات العلاقة، ونصوص اتفاقية مونتريال لسنة 1999، واتفاقية وارسو لسنة 1929 إضافة إلى العديد من الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم العليا في الإمارات.

كما تناول البحث معالجة تمييز هذا التأخير عن حالات إلغاء الرحلة الجوية ومنع الصعود على متن الطائرة، وما هي الخيارات التي تمنحها وثيقة عقد النقل للمسافر في هذه الحالات، وإلى أي مدى تنسجم هذه الحلول مع النصوص التشريعية والأحكام القضائية ذات العلاقة.

وقد تطرق البحث إلى الحديث عن ماهية النطاق الزمني في عقد النقل الجوي عند تحديد وجود التأخير من عدمه في ضوء أحكام وثيقة عقد النقل والنصوص التشريعية والأحكام القضائية الوطنية.

وخلص البحث إلى اقتراح العديد من التعديلات على وثيقة عقد النقل لشركات النقل الجوي الوطنية، بما يضمن انسجام أحكام هذه الوثائق مع نصوص التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة.

**كلمات دالة:** التأخير في عقد النقل الجوي، وثيقة عقد النقل الجوي، عقود النقل الجوي، اتفاقية مونتريال، اتفاقية وارسو.

## المقدمة

يُعد عامل الوقت أحد أهم أسباب لجوء الناس إلى وسائل النقل الجوي، سواء تعلق الأمر بنقل البضائع أو الأفراد، لذا أقرت اتفاقية مونتريال لسنة 1999<sup>(1)</sup> الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ومن قبلها اتفاقية وارسو لسنة 1929<sup>(2)</sup> بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الناشئ عن التأخير في تنفيذ التزامه التعاقدية تجاه المسافر أو مالك البضائع<sup>(3)</sup>.

وكذلك فعل المشرع الإماراتي بنص المادة (357) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم 18 لسنة 1993<sup>(4)</sup>، إلا أن جميعها لم تحدد المقصود بالتأخير الموجب لنشوء المسؤولية العقدية، إدراكاً من المشرع بأن وضع تعريف تشريعي سيخلق حالة من الإرباك أمام الهيئات القضائية، بالتالي فضلت ترك تحديد هذا التعريف للسلطة التقديرية للقاضي المختص في ضوء تقدير أركان عناصر المسؤولية الأخرى (الضرر وعلاقة السببية)<sup>(5)</sup>.

والجدير بالذكر أن دولة الإمارات العربية المتحدة قد انضمت إلى اتفاقية وارسو للعام 1929 بموجب المرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 1986، كما صادقت على اتفاقية مونتريال بموجب المرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 2000<sup>(6)</sup>.

بالتالي أضحت هذه المعاهدات بعد انضمام الدولة إليها تشريعاً وطنياً ينظم بعض مسائل النقل الجوي في الحدود التي نظمتها كل معاهدة وبروتوكول تعديلها، وتتكامل مع

- (1) دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 2003/11/4، وتطبق الاتفاقية على النقل الجوي الدولي الذي يتم بين دولتين أو أكثر، وتنظم مواد الاتفاقية عدة موضوعات من أهمها: توحيد وثائق النقل الجوي، مسؤولية الناقل الجوي وتحديد التعويض المقدر في حالة وفاة أو إصابة أو تأخير الراكب أو تلف أو تأخير وصول البضائع، النقل بعدة وسائل (جزء بطريق الجو وجزء آخر بأية واسطة نقل أخرى) النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد، التأمين، الاختصاص القضائي، التحكيم.
- وتعد اتفاقية مونتريال الحاضنة القانونية التي وحدت وطوّرت عدداً من الاتفاقيات والبروتوكولات والتي كان موضوعها الأساسي مسؤولية الناقل الجوي، حيث جمعت هذه الاتفاقية وطورت أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 وتعديلاتها في كل من لاهاي 1955 ومونتريال 1966 وغواتيمالا 1971 وبروتوكولات مونتريال 1975 رقم 1 ورقم 2 ورقم 3.
- (2) اتفاقية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي عن طريق الجو المعروفة باسم اتفاقية وارسو، وهي اتفاقية دولية تنظم المسؤولية عن النقل الدولي للأشخاص والأمتعة والبضائع عن طريق الطائرات، والتي تم توقيعها في عام 1929 في مدينة وارسو (ومن هنا جاء الاسم)، وتم تعديلها في عام 1955 في لاهاي بهولندا وعام 1971 في مدينة غواتيمالا بغواتيمالا.
- (3) المادة (19) من اتفاقية وارسو لسنة 1229 واتفاقية مونتريال لسنة 1999.
- (4) المنشور في الجريدة الرسمية، عدد رقم 67، بتاريخ 1993/3/19، ص 29.
- (5) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 107.
- (6) منشور في الجريدة الرسمية بتاريخ 2000/1/31.

الأحكام الخاصة بالنقل الجوي التي نظمها القانون الاتحادي رقم 18 لسنة 1993 في شأن المعاملات التجارية في المواد من (353 وحتى 370) منه، والتي تطبق على المسائل التي لم تنظمها المعاهدة أو تلك التي لا تنطبق عليها<sup>(7)</sup>، بالتالي تُطبق الأحكام الواردة في القانون الوطني على عقد النقل غير الدولي<sup>(8)</sup>، بينما تُطبق أحكام اتفاقيةتي وارسو ومونتريال على عقد النقل الجوي الدولي<sup>(9)</sup>، إلا أن هذا التنظيم القانوني لا يقدم لنا حلولاً تشريعية لبيان ماهية التأخير كما ذكرنا أعلاه.

وعلى صعيد تشريعات النقل الجوي الوطني، أصدر المشرع الإماراتي القانون رقم 20

(7) المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 121 لسنة 16 قضائية بتاريخ 2008/1/21.

(8) معيار دولية عقد النقل الجوي تم تحديده في نص المادة الأولى من اتفاقية مونتريال بأن تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء أكان أم لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفقاً عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفاً.

ولا يعتبر نقلاً دولياً لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف دون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى. وهذا ما أكدته العديد من الأحكام الصادرة عن القضاء الإماراتي، ومنها على سبيل المثال حكم محكمة تمييز دبي رقم 2005/364 الذي نقض حكم محكمة استئناف دبي التي طبقت نصوص قانون المعاملات التجارية الإماراتي على عقد نقل جوي لشحن بضاعة متجهة من إمارة دبي إلى مدينة صوفيا البلغارية. وباعتبار أن كلاً من دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية بلغاريا قد صادقتا على أحكام اتفاقية مونتريال، بالتالي اعتبرت محكمة تمييز دبي أن تطبيق ولاية أحكام القانون الوطني للنزاع المطروح أمامها أمر جانبه الصواب، وكان يجب على محكمة الاستئناف نظر القضية في ضوء نصوص اتفاقية مونتريال.

انظر كذلك: محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 172 لسنة 2009، تاريخ 2009/10/25، مكتب فني 20، جزء 3، ص 2060.

وكذلك الطعن رقم 2005/166 الصادر عن محكمة تمييز دبي بتاريخ 2006/3/20. وأيضاً حكم محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 172 لسنة 2009، تاريخ 2009/10/25، مكتب فني 20، جزء 3، ص 2060.

(9) وهذا ما تم تأكيده في العديد من الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم الوطنية في دولة الإمارات العربية المتحدة. انظر على سبيل المثال: محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 172 لسنة 2009، تاريخ 2009/10/25، مكتب فني 20، جزء 3، ص 2060 الذي جاء فيه: «من المقرر - وفق ما تقضي به المادة (273) من قانون المعاملات التجارية - أنه إذا كان النقل الدولي دولياً، فلا تسري عليه الأحكام المشار إليها في هذا القانون، وإنما تسري عليه أحكام الاتفاقيات الدولية المعمول بها في الدولة، ومنها اتفاقية وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام 1929 والتي انضمت إليها الدولة بالمرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 1986 والمستحدثة باتفاقية مونتريال لسنة 1999 بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي والتي صادقت عليها الدولة بالمرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 2000».

انظر كذلك: حكم المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 121 لسنة 16 قضائية بتاريخ 2008/1/21، محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 470 لسنة 2003 قضائية، تاريخ الجلسة 2004/3/27، مكتب فني رقم 15، جزء 1، ص 561.

لسنة 1991 المتعلق بالطيران المدني<sup>(10)</sup>، والذي منح الولاية القانونية لتنظيم أحكام النقل الجوي لنصوص هذا القانون، إضافة إلى ما لا يتعارض معه من نصوص الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة.

وعلى خلاف العديد من توجهات الهيئات الوطنية الناظمة لقطاع النقل الجوي<sup>(11)</sup>، لم تبادر الهيئة العامة للطيران المدني الإماراتية إلى إصدار لائحة تنفيذية تنظم عقد النقل الجوي، وتركت الأمر لشركات النقل الجوي لوضع نماذج عقود يُطلق عليها (شروط نقل المسافرين والأمتعة)، على أن تتولى الهيئة مراجعتها والتصديق عليها لضمان تمثيل مصالح المتعاملين بشكل متوازن.

وقد لوحظ تطابق نماذج هذه الشروط المعدة بواسطة شركات النقل الجوي المختلفة في الدولة، لذا وجدنا أنه من المناسب الاستعانة بنموذج واحد صادر عن شركة طيران الإمارات (مشار إليه فيما بعد بوثيقة عقد النقل)<sup>(12)</sup>، لبيان مدى تناغم الأحكام الواردة فيها مع توجهات الفقه والقضاء على المستويين الوطني والدولي فيما يتعلق بتعريف التأخير في عقد النقل الجوي.

أما فيما يتعلق بالولاية القانونية للعلاقة التي تربط الناقل الجوي بالمتعاقدين الآخر فقد وردت في الفقرة (2/3) من الوثيقة التي جعلت من نصوص القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة قواعد أمرية لا يجوز للشروط الواردة في وثيقة عقد النقل مخالفتها، وإن خالفها فلا يُحتج بما ورد في هذه الوثيقة من شروط مخالفة دون أن يؤثر ذلك على نفاذ باقي الشروط الأخرى غير المخالفة<sup>(13)</sup>.

وفيما يتعلق بالرحلات الجوية المتجهة إلى دول الاتحاد الأوروبي، فإن هذا التأخير من حيث تقديره ومقدار التعويض الناشئ عنه يخضع لنصوص التشريع الأوروبي رقم 261/2004<sup>(14)</sup>، حيث نصت المادة الأولى منه على سريان تطبيقه كذلك على الرحلات

(10) منشور في الجريدة الرسمية، عدد رقم 226، بتاريخ 1991/6/24.

(11) انظر على سبيل المثال: اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني البحريني رقم 21 لسنة 2013، المنشورة في عدد الجريدة الرسمية رقم (3138) بتاريخ 9 يناير 2014.

(12) Available at: [https://cdn.ek.aero/qa/arabic/images/arabic%20final%2010may2012\\_tcm419194795-.pdf](https://cdn.ek.aero/qa/arabic/images/arabic%20final%2010may2012_tcm419194795-.pdf), (Accessed: 222019/8).

(13) نصت هذه الفقرة على أنه: «في حالة عدم توافق أي جزء من شروط النقل مع القوانين والاتفاقيات الدولية المنطبقة على عقد النقل، تسري هذه القوانين والاتفاقيات، وتصبح شروط النقل المخالفة غير سارية مع بقاء سريان باقي الشروط الأخرى».

(14) Regulation (EC) No 2612004/ of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 29591/, Official Journal L 046, 172004/02/ P. 0001 – 0008.

الجوية المنطلقة من مطار دولة غير عضو في الاتحاد الأوروبي إلى أحد مطارات دول الاتحاد الأوروبي<sup>(15)</sup>، وهو بالتالي يخرج عن نطاق دراستنا هذه.

والجدير بالذكر أن هذا التشريع يأخذ بموعد مغادرة الطائرة كميّار لتحديد التأخير من عدمه، حيث نصت المادة (1/6) منه على أن المقصود بالتأخير هو تأخر موعد إقلاع الطائرة عن الموعد المحدد<sup>(16)</sup>، والسبب في ذلك يعود إلى أن أسباب التأخير الذي قد يحدث في حال غادرت الطائرة في موعدها المحدد تعود جميعها إلى ظروف قاهرة لا يمكن للناقل تجنبها (مثل الظروف الجوية في مطار الوصول مما يجبر الناقل الجوي على النزول في مطار بديل، أو ازدحام حركة الملاحة الجوية في مطار الوصول، مما يُطلب من الطائرة عمل انتظار جوي... إلخ)<sup>(17)</sup>.

والتأخير المتعلق بعقد النقل الجوي بمعناه القانوني يعني عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه في ضوء ما اتفق عليه مع المتعاقد الآخر، إلا أن هذا التعريف لا يمكن التعويل عليه كثيراً في ضوء الضوابط والقيود الواردة في نصوص الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني، حيث إن المتأمل لنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال والمادة (357) معاملات تجارية يستنتج أن بيان مفهوم التأخير الوارد فيهما يقتضي منا وضع مفاهيم محددة لمصطلح التأخير ومصطلح النقل الجوي باعتباره النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي لتنفيذ عقد النقل، وذلك لبيان توجه التشريعات والنصوص العقدية ذات العلاقة بموضوع الدراسة، وهو ما تبخته هذه الدراسة بمزيد من التفاصيل في مطلبين مستقلين.

تكمن إشكالية هذه الدراسة في البحث في مدى انسجام نصوص وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة، مع التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بتحديد ماهية التأخير في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدية الموجب للضمان، من خلال الإجابة عن التساؤلات التالية: ماهية التأخير في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه المتعلق بعقد النقل الجوي الموجب للضمان،

(15) This article provides that: 1. This Regulation shall apply: (a) to passengers departing from an airport located in the territory of a Member State to which the Treaty applies; (b) to passengers departing from an airport located in a third country to an airport situated in the territory of a Member State to which the Treaty applies, unless they received benefits or compensation and were given assistance in that third country, if the operating air carrier of the flight concerned is a Community carrier.

(16) When an operating air carrier reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure:

(17) J. Woon, Air Carrier Liability for Delay: A Plea to Return to International Uniformity, Journal of Air Law and Commerce, 2012, 771/, P. 81.

وكيف يمكن تمييزه عما يشابهه من أعمال مثل إلغاء حجز المسافر أو منع الصعود على متن الطائرة؟ وما هو النطاق الزمني المتعلق بتقدير هذا التأخير؟ وهل يشمل فترات النقل البري أو البحري إن كانت مرتبطة بعقد النقل الجوي أم لا؟

يجيب هذا البحث عن جميع هذه التساؤلات في ضوء: نصوص وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات الطيران الوطنية، ونصوص التشريعات الوطنية ذات العلاقة، ونصوص اتفاقية وارسو 1229 واتفاقية مونتريال 1999، وأخيراً العديد من الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم العليا في دولة الإمارات العربية المتحدة والعديد من الدول الأجنبية المنضمة لاتفاقيات النقل الجوي ذات العلاقة، لبيان مدى انسجام الأحكام الوطنية مع توجهات الفقه والقضاء على الصعيد الدولي.

للإجابة عن تساؤلات الدراسة، اتبع الباحث المنهج الوصفي، التحليلي والمقارن، من خلال وصف وتحليل النصوص القانونية السارية في دولة الإمارات العربية المتحدة، بما فيها نصوص الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، وشروط وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركة طيران الإمارات، إضافة إلى المبادئ القضائية الصادرة عن المحاكم العليا في دولة الإمارات العربية المتحدة، ومقارنة جميع هذه الأحكام لبيان مواطن الاتفاق والاختلاف بينها جميعاً.

للإجابة عن تساؤلات هذه الدراسة ولتحقيق الأهداف المرجوة منها، قام الباحث بتقسيم هذه الدراسة إلى مطلبين، حيث تناول المطلب الأول بيان ماهية التأخير في عقد النقل الجوي، وتمييزه عن حالات إلغاء الرحلة ومنع الصعود على متن الطائرة في ثلاثة فروع مستقلة، في حين تناول المطلب الثاني بيان النطاقين الزمني والمكاني لتقدير وجود هذا التأخير في ضوء أحكام الفقه والقضاء الدوليين في الفرع الأول، ومن ثم التطرق إلى موقف القانون الإماراتي ووثيقة عقد النقل في الفرع الثاني، وانتهى البحث بخاتمة شملت العديد من النتائج والتوصيات المتعلقة بتعديل بعض بنود وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة.

## المطلب الأول

### ماهية التأخير في عقد النقل الجوي وتمييزه عما قد يشتبه به

تلجأ شركات النقل الجوي إلى ذكر العديد من الشروط التي تُفرغ مواعيد النقل المتفق عليها من قوتها الإلزامية، وتحللها من مسؤوليتها المدنية في حال لم تلتزم بتلك المواعيد، على أساس أن تلك المواعيد لا تعتبر مضمونة ولا تشكل جزءاً من العقد، ومن أمثلة تلك الشروط ما يلي<sup>(18)</sup>: «يجوز تغيير مواعيد الرحلات ومددها الموضحة في جداولنا الزمنية بين تاريخ النشر وتاريخ سفرك الفعلي، ونحن لا نقدم أية ضمانات بشأن مواعيد الرحلات ومددها، وهي لا تشكل جزءاً من عقد نقلك معنا»<sup>(19)</sup>، «قد تتغير أوقات الرحلة ومدة الرحلة المبينة في جداولنا الزمنية بين تاريخ النشر والتاريخ الذي تسافر فيه فعلياً، «سنقوم بحملك في غضون فترة معقولة من الوقت المعروض على تذكرتك»، «قد نحتاج إلى تغيير وقت المغادرة لرحلتك و/ أو مطار المغادرة أو الوجهة بعد إصدار تأكيد الحجز... فسيكون من حقل الاختيار بين مبلغ استرداد نقدي أو قسيمة بقيمة تأكيد الحجز»، «يحدث أحياناً التأخير في أوقات المغادرة والوقت الذي تستغرقه طائرة للسفر إلى الوجهة بسبب ظروف خارجة عن سيطرتنا (على سبيل المثال، سوء الأحوال الجوية أو التحكم في حركة المرور في حالات التأخير أو الإضرابات)»، «سنحاول نقلك في الطائرة المحددة في الجدول الصادر عنا أو الطائرة التي حددناها لك عند إصدار تذكرتك، لكننا لا نستطيع استخدام أي طائرة محددة، ونحتفظ بحقنا بإبدال الطائرة التي سيتم نقلك عليها سواء لأسباب تتعلق بالتشغيل، الأمن، السلامة وخلافه»، «سوف نتخذ جميع التدابير المعقولة اللازمة لتجنب التأخير في حملك وأمتعتك، وقد تتضمن هذه التدابير استخدام طائرة بديلة أو الترتيب لرحلة جوية يتم تشغيلها لنا من قبل شركة طيران أو مشغل بديل، أو كليهما»، «مسؤوليتنا عن الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل عن طريق الجو محدودة من خلال القوانين المعمول بها و/ أو قوانين دولة الإمارات العربية المتحدة. في حال كان النقل محكوماً بأي قانون آخر، فإن مسؤوليتنا محدودة للغاية».

والملاحظ في هذه الشروط التعاقدية أنها نصت على مصطلح التأخير في العديد من المواضع، دون أن تضع تعريفاً محدداً له في المادة الأولى المتعلقة بالتعريفات،

(18) لمزيد من التفاصيل حول تلك الشروط، انظر وثيقة عقد النقل الجوي المنشورة على الرابط الإلكتروني التالي:

[https://cdn.ek.aero/qa/arabic/images/arabic%20final%2010may2012\\_tcm419-194795.pdf](https://cdn.ek.aero/qa/arabic/images/arabic%20final%2010may2012_tcm419-194795.pdf) (Accessed: 22/8/2019).

(19) <https://seawings.ae/ar/terms-and-conditions/> (Accessed: 22/2019/10/).

والملاحظ أن هذا التأخير قد ورد صراحة أو ضمناً في العديد من شروط وثيقة عقد النقل، التي هدفت جميعها إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته المدنية إن تحقق هذا التأخير، سواء تعلق الأمر بأسباب قاهرة خارجة عن إرادة الناقل الجوي أو حتى بأسباب تعود إلى خطأ الناقل الجوي نفسه، وهو ما يتعارض في جوهره مع توجهات قانون المعاملات التجارية الإماراتي ونصوص اتفاقية مونتريال، التي تحظر استخدام شروط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل الجوي<sup>(20)</sup>، إلا أن هذا الموضوع خارج عن نطاق بحثنا هذا.

كما أن المادة (19) من اتفاقية وارسو نصت على المسؤولية القانونية للناقل في حال تأخر في تنفيذ التزامه، دون أن تضع تعريفاً محدداً لمهية هذا التأخير، حيث جاء فيها أنه: «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو»، وبالحكم ذاته قضت المادة (357) معاملات تجارية التي نصت على أنه: «يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث نتيجة للتأخير في وصول الركاب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع»، إلا أن اتفاقية مونتريال لتوحيد قواعد النقل الجوي للعام 1999 عدلت هذه المادة، وأضافت إليها انتفاء مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير، إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير<sup>(21)</sup>.

وتجنبنا اتفاقية مونتريال كذلك بيان تعريف هذا التأخير<sup>(22)</sup>، والسبب في هذا التوجه يعود إلى إدراك الدول المتعاقدة إمكانية أن يحدث هذا التعريف حالة من الإرباك القانوني لدى إعماله بواسطة المحاكم الوطنية، بالتالي فضلت ترك تحديد هذا التعريف للمحاكم الوطنية والفقهاء في ضوء حيثيات كل نزاع قانوني.

والجدير بالذكر أن حكم التأخير الوارد في نص المادة (19) من اتفاقيتي وارسو ومونتريال يتعلق بتأخير نقل البضائع والأفراد على حد سواء<sup>(23)</sup>.

والحديث عن ماهية التأخير يتطلب منا بداية التطرق إلى تعريفه، ومن ثم تمييزه عن حالتي إلغاء الرحلة الجوية ومنع الصعود إلى الطائرة، وهو ما سنبحثه في الفروع الثلاثة التالية.

(20) انظر على سبيل المثال: نص المادة (26) من اتفاقية مونتريال 1999.

(21) M. Frank, Airline Liability for Loss, Damage, Or Delay of Passenger Baggage, Fordham Journal of Corporate & Financial Law, 2007, Vol. 12, p.736.

(22) J. Woon, Ibid, P.42.

(23) G. Morteza, Obligations and civil liability without a contract, 8<sup>th</sup> Edition, Mizan Publishing, 2009, p. 84

## الفرع الأول

### تعريف التأخير في تنفيذ التزام الناقل الجوي

ننوه بدايةً إلى أن التقارير الصادرة عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي تشير بأن تأخير تنفيذ التزام الناقل الجوي يعود إلى جملة من الأسباب أهمها: فوات موعد اللحاق بالطائرة في حالات وجود نقاط تغيير الرحلة (الترانزيت)، تأخر إجراءات المطارات في إنهاء معاملات المغادرة وتحميل البضائع، تأخر مغادرة ووصول وسيلة النقل الجوي بسبب عدم ملاءمة الطقس، إجراءات عمليات صيانة طائرة للطائرة تحول دون إقلاعها في الوقت المحدد.

الجدول رقم 1 يشير إلى هذه الأسباب ونسبة حدوثها في ضوء التقرير السنوي الصادر عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي للعام 2018.

نسبة التأخير قياساً بعدد الرحلات الإجمالية	سبب التأخير
1.29%	التوقف لغايات استبدال الرحلة الجوية (الترانزيت)
0.36%	سوء حالات الطقس
0.33%	صيانة الطائرات الطائرة
0.05%	إجراءات إنهاء معاملات مغادرة الركاب وفحص الأمتعة والبضائع
0.40%	أسباب أخرى

### أسباب تأخير تنفيذ التزام الناقل الجوي<sup>(24)</sup>

والملاحظ أن الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ذات العلاقة تجنب تحديد تعريف التأخير في عقد النقل الجوي، رغبة منها في عدم تقييد سلطة القاضي في الحكم به وفقاً لظروف وحيثيات كل نزاع قانوني يُعرض عليه، كما أن وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي في الإمارات اتبعت النهج نفسه، لذا يتوجب علينا اللجوء إلى توجهات الفقه والقضاء باعتبارها مصادر تفسيرية للقاعدة القانونية.

اختلف الفقه القانوني الدولي وتوجهات المحاكم الدولية حول بيان هذا التعريف، حيث

(24) المصدر: التقرير السنوي الصادر عن الاتحاد الدولي للنقل الجوي للعام 2018.

Available at: <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2018.pdf>

(Accessed: 222018/10/).

عرّفه البعض بأنه: «تفويت ميعاد أو تجاوز الوقت، أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة، بالتالي إخفاق الناقل في تنفيذ التزامه بالنقل في الموعد المناسب»<sup>(25)</sup>، في حين عرّفه آخرون بأنه: «أن يؤخر الناقل الجوي الراكب أو الأمتعة أو السلع، ويوصلهم في وقت غير الوقت المتفق عليه في عقد النقل»، وذهب توجه آخر لتعريفه على أنه: «عدم تنفيذ الناقل لالتزامه في الوقت المتفق عليه وتأجيله إلى وقت لاحق»<sup>(26)</sup>، إلا أن بيان هذا التعريف بشكل دقيق يتطلب بيان نطاقه ومفهومه في ضوء توجهات الفقه الدولي على النحو التالي<sup>(27)</sup>:

يربط الفقيهان الدوليان شاكروس وبومونت (Shaecross and Beaumont) هذا التعريف بتوجهات القانون الإنجليزي، الذي يعتبرانه المصدر الأساسي الذي استمدت منه اتفاقيتا وارسو ومونتريال أحكامهما، وبموجبه يرى هذا التوجه أنه في حال غياب اتفاق صريح بين أطراف العقد يحدد موعد المغادرة والوصول، فيلتزم الناقل الجوي بتنفيذ التزامه في موعد معقول Reasonable Time<sup>(28)</sup>، والحكم بمدى معقولية الوصول يتحدد بعدة ظروف منها<sup>(29)</sup> مسافة الرحلة الجوية، وسيلة النقل الجوية المستخدمة، ظروف الطقس ومدى تأثيره على موعد المغادرة أو موعد وصول الرحلة، موسم النقل ومدى وجود ضغط في الطلب على وسائل النقل الجوي ومدى توافر وسائل نقل بديلة للمسافر أو الشاحن.

وعادة ما يتعامل النظام القانوني العام مع هذه الحالات بشيء من المرونة تتجه إلى مصلحة الناقل الجوي لاعتبارات استثمارية واقتصادية بحتة، حيث نجد أن توجهات الفقه والقضاء الإنجليزي تأخذ بالتزام الناقل الجوي، في حال غياب عقد يحدد موعد الوصول بشكل صريح، بتنفيذ الالتزام بالنقل خلال مدة معقولة آخذين في عين الاعتبار العوامل المشار إليها أعلاه، لذا يأخذ هذا التوجه بمعيار مرن في تعريف التأخير على أنه:

(25) محمد فريد العريني، النقل الجوي الداخلي والخارجي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 220. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 132.

(26) فاضل الزهاوي، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، مجلد 15، العدد 1، سنة 2018، ص 194. في ذات المفهوم انظر كذلك: عبد المجيد العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، عدد 1، سنة 2016، ص 86.

(27) For more details, see: G. Lawrence, The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Hague: Kluwer Law International, 2000, P.100.

(28) مُشار إليه في المرجع التالي: محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000، ص 234.

(29) M. Frank, Ibid, P. 739.

«تأخير تنفيذ الالتزام بشكل غير معقول أو مقبول»<sup>(30)</sup>.

كما أن معيار توافر الضرر من عدمه نتيجة هذا التأخير ومقدار هذا الضرر يُعد عاملاً هاماً في تقدير توافر هذا التأخير بغض النظر عن مدته، لذا نجد توجه القضاء الإنجليزي في قضية: (panalpina international transport ltd v densil underwear ltd)، حيث اعتبر هذا القضاء أن تأخر تنفيذ الناقل الجوي في تنفيذ التزامه بنقل البضائع من تاريخ 2 ديسمبر إلى تاريخ 21 ديسمبر يُعد بمثابة تأخير مخالف لنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال بسبب خسارة مالك البضاعة المتمثلة في فوات موعد بيع البضائع المشحونة في أعياد الميلاد<sup>(31)</sup>.

هذا يعني أنه يجب هنا التمييز بين حالتي الاتفاق على وقت تنفيذ عقد النقل بين الناقل والطرف المتعاقد الآخر من جهة والذي يحدث بشكل شبه كامل في عقود نقل الأشخاص، وحالة عدم الاتفاق بينهما على وقت محدد للتنفيذ والتي فيها يحتفظ الناقل الجوي بحقه في تحديد زمان النقل بناء على اكتمال حمولته والتي عادة ما تتم في عقود نقل البضائع. ففي الحالة الأولى سيكون من السهل الحكم بحدوث واقعة التأخير، حيث درجت شركات الطيران على اعتبار تأخر وصول الناقل عن الموعد المتفق عليه بمثابة تأخير في تنفيذ الالتزام أياً كانت مدة هذا التأخير، بينما في الحالة الثانية يتم الحكم بحدوث التأخير من عدمه من خلال تقدير ما توقعه كل طرف من الآخر وقت التعاقد، والتي تُقاس بمعيار شخصي يتعلق بركن السببية في العقد<sup>(32)</sup>، وهذا ما قضت به محكمة استئناف باريس صراحة في قضية *Peronny v. Ste. Ethiopian Airlines*، والتي تعاقد فيها الطرفان على شحن بضاعة دون أن يتفقا على زمان التنفيذ، فقضت المحكمة بأن الحكم بتأخر الناقل من عدمه يجب أن يُقاس في ضوء ما توقعه الطرفان عند التعاقد، ويتم الاهتداء إلى هذا التوقع بقياس عدة عوامل منها: مقابل النقل الذي اتفق عليه الطرفان، حالة العرض والطلب في السوق، تقييم الإعلانات التجارية للناقل إن وجدت في حال كان لها تأثير في التعاقد، ومدى وجود تعاملات سابقة بين الطرفين<sup>(33)</sup>.

ويأخذ القانون الأمريكي بالتوجه ذاته، حيث إنه يميز بين فرضيتين: الأولى هي الاتفاق

(30) محمد فريد العربي وهاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، 1995، ص 197.

(31) *Panalpina international transport ltd v densil underwear ltd*, 1981] 1 Lloyd's Rep. 187, Queen's Bench Division Before His Honour Judge Edgar Fay.

(32) S. Mazaheri and Z. Basiri, Civil Liability of Air carrier in Delays, Journal of Humanities Insights, 2(2): 672018, 75-.

(33) S. Mazaheri and Z. Basiri, Civil Liability of Air carrier in Delays, Journal of Humanities Insights, 2(2), 2018, P. 69.

على موعد محدد لتنفيذ الالتزام، ويُعد الناقل في تلك الحالة ضامناً لهذا التنفيذ ويُسأل عن خرقه أيّاً كان سببه. أما الفرضية الثانية فهي عدم الاتفاق على موعد محدد للتنفيذ، وفيها لا يُسأل الناقل سوى عن إهماله في تنفيذ التزامه، وعليه بذل العناية المعتادة فقط<sup>(34)</sup>.

إلا أن هذا التمييز لا ينطبق على حالة شروط وثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي الوطنية خاصة في عقود نقل الأفراد، حيث لا يمكن تصور تعاقد المسافر مع شركة النقل الجوي دون تحديد موعد المغادرة وموعد الوصول، سواء تم الحجز عن طريق الشبكة العنكبوتية أو تم بالتواصل المباشر مع موظف الحجز التابع للناقل الجوي، بالتالي يمكننا الحكم بحدوث التأخير إن تم إيصال الراكب إلى جهة الوصول المتفق عليها في وقت لاحق للوقت المتفق عليه أيّاً كانت مدة التأخير تلك، وهذا ما درج العمل عليه في شركات النقل الجوي الوطنية التي لا تعتد بمدة هذا التأخير بقدر اهتمامها بحدوثه أيّاً كانت مدته، وتنطلق من ثم إلى الركن الثاني من أركان المسؤولية العقدية (الضرر) للحكم بتحقيق كامل أركانها، وفي هذا توجه إيجابي لعمل شركات النقل الجوي الوطنية.

على سبيل المثال، عادة ما يُحدث التأخير لعدة دقائق ضرراً محققاً للمسافر في عقود النقل المتوالي (الترانزيت)، مما يترتب عليه عدم لحاقه بالرحلة التالية، وفي هذه الحالة تتحمل شركات النقل الجوية مسؤوليتها عن هذا التأخير الوجيه تجاه الراكب.

إضافة إلى ذلك، فوفقاً لنصوص اتفاقية مونتريال فإن الناقل الجوي غير ملزم بالإعلان عن جداول المغادرة والوصول، ولكن إن فعل ذلك كان إعلانه بمثابة إيجاب في تنفيذ عقد النقل في الموعد المعلن، وعُدَّ هذا الشرط بمثابة شرط جوهري في العقد يترتب حكم المسؤولية المدنية إن أخفق في تنفيذه. في المقابل، إذا لم يتفق الطرفان على موعد محدد للنقل، فلا يمكن الحكم في هذه الحالة بترك الأمر لمحض الإرادة المنفردة للناقل، بل يتجه الفقه القانوني الغربي إلى أن المفروض في هذه الحالة أن طرفي العقد قد اتفقا على أن يكون التنفيذ في موعد معقول، يحدد بناء على مواعيد سابقة للرحلة نفسها أو الظروف الجوية المحيطة.

والملاحظ أن هذا التوجه كان له أثر واضح عند صياغة شروط النقل الموحدة الصادرة عن اتحاد النقل الجوي الدولي، والتي نصت في مادتها العاشرة على: «التزام الناقل الجوي ببذل العناية اللازمة لنقل الراكب والأمتعة في الموعد المعقول، وأن الأوقات والمواعيد المنصوص عليها في سند عقد النقل لا يمكن ضمانها ولا تمثل شرطاً ملزماً في العقد»<sup>(35)</sup>.

(34) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 308.

(35) Available at: [http://www.transportrecht.de/transportrecht\\_content/1145517747.pdf](http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145517747.pdf) (Accessed: 222019/9).

وهذا يعني أن اتحاد النقل الجوي الدولي لا يعتد بموعد الوصول المتفق عليه في عقد النقل عند تحديد وجود التأخير من عدمه، وهو بالتالي يحرم المسافر من مقاضاة الناقل الجوي إن لم يلتزم الناقل بهذا الموعد<sup>(36)</sup>. وبذات التوجه قضت وثيقة عقد النقل الجوي لشركة طيران الإمارات في الفقرة (1/1/9) التي نصت صراحة على أنه: «ونحن لا نقدم أية ضمانات بشأن مواعيد الرحلات ومددها، وهي لا تشكل جزءاً من عقد نقلك معنا» وهي بذلك تبنت توجهات اتحاد النقل الجوي الدولي، فهل هذا يعني عدم التزام الناقل الجوي بهذه المواعيد وتحمله من المسؤولية العقدية الناتجة عن تأخيره في تنفيذ التزامه كما تم الاتفاق عليه في عقد النقل؟

تتطلب الإجابة عن هذا التساؤل قراءة نصوص الوثيقة ككل، حيث يبدأ هذا الشرط التعاقدية بعبارة: «يجوز تغيير مواعيد الرحلات ومددها الموضحة في جداولنا الزمنية بين تاريخ النشر وتاريخ سفرك الفعلي...»، وهو بذلك يشير إلى حق الناقل الجوي في تعديل موعد الرحلة الجوية ليتم في يوم آخر أو توقيت مختلف، وهنا يثبت حق المتعاقد الآخر حق العدول عن التعاقد استناداً لنص الفقرة 2/2/9 ج واسترداد ما أداه من أموال دون أن يُحرم من حق مطالبة الناقل الجوي بالتعويض إن ثبت تضرره من هذا التعديل، بالتالي فلا يجوز تفسير هذا الشرط التعاقدية من منطلق إعفاء الناقل من مسؤوليته الناتجة عن تأخير تنفيذ التزامه.

إضافة إلى ذلك، إن انطلقنا من تفسير هذا النص على أساس إعفاء الناقل من مسؤوليته نتيجة التأخير، فيمكننا الحكم ببطالان هذا الشرط بشكل كامل بسبب مخالفته لنص المادة (26) من اتفاقية مونتريال التي تقضي ببطالان شروط الإعفاء من المسؤولية، ونص المادة (2/362) من قانون المعاملات التجارية الإماراتية.

إضافة إلى ذلك، لا تتفق العديد من التوجهات الفقهية على المستوى الدولي مع شروط عقد النقل الصادرة عن اتحاد النقل الجوي الدولي المشار إليه أعلاه، مستنديين في تقديم هذا إلى اختلاف توجهات القانون الإنجليزي في تنظيم أحكام المسؤولية الناجمة عن التأخير عما أخذت به نصوص المادتين (19 و20) من اتفاقية مونتريال، حيث لا يُسأل الناقل الجوي في ضوء أحكام القانون الإنجليزي عن أي ضرر للمسافر ما لم يثبت تقصيره وإهماله في تنفيذ التزامه، لذا نجد أن توجهات القضاء الإنجليزي غالباً ما تعفي الناقل من مسؤوليته القانونية تلك؛ لأنها تتوسع في تفسير أسباب التأخير الأخرى غير المرتبطة بفعل الناقل الجوي<sup>(37)</sup>.

(36) S. Raffaele, Air Carrier Liability for Flight Delays, SMU Air Law Symposium, February 2008, p.21.

(37) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص 84.

فعلى سبيل المثال في قضية Jean-baptiste v Air inter<sup>(38)</sup>، بحثت المحكمة في كافة أسباب التأخير غير المرتبطة بفعل الناقل، وأسندت سبب التأخير إليها جميعاً. وفي توجه مشابه في قضية: Abnett v British Airways plc<sup>(39)</sup> رفضت المحكمة المختصة مسؤولية الناقل الجوي عن تأخير تنفيذه لالتزامه في رحلة جوية كانت متجهة من لندن إلى كولالمبور عبر الكويت في عام 1990 بسبب إلغاء الناقل الجوي للرحلة بسبب احتلال العراق للكويت آنذاك، وتوفير رحلة بديلة للراكب في موعد لاحق عبر مسار جوي مختلف<sup>(40)</sup>.

إضافة إلى ذلك، يوجد تعارض واضح بين نصوص المادتين (19 و23) من اتفاقية وارسو والمادة (26) من اتفاقية مونتريال من جهة، ونص المادة (10) من وثيقة شروط النقل الموحدة الصادرة عن اتحاد النقل الجوي الدولي من جهة أخرى، لذا قضت العديد من المحاكم الوطنية على المستوى الدولي ببطلان هذه الوثيقة لتعارضها مع نصوص اتفاقيات دولية<sup>(41)</sup>.

والملاحظ أن مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام اللاتيني تنحاز بشكل واضح للشاحن أو المسافر باعتباره الطرف الضعيف في الرابطة العقدية على حساب مصلحة الناقل<sup>(42)</sup>، إلا في قدر ضئيل عندما تسمح للناقل بإثبات السبب الأجنبي لدفع المسؤولية<sup>(43)</sup>، وهي بالتالي مسؤولية قوامها حدوث الخطر، وعلى الناقل إثبات عدم توافر أركانها إن أراد التحلل منها<sup>(44)</sup>.

ولضمان وجود إجماع دولي حول توجهات أحكام اتفاقية وارسو، تبنت نصوص الاتفاقية توجهاً متوازناً بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي، يبني المسؤولية على

(38) [1990] 44 RFDA 219.

(39) Available at: <https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett01.htm> (Accessed: 162019/9/).

(40) F. Hossein & M., Moslem, "the elements of contractual liability of air carrier regarding the passenger in the Warsaw system and Montreal convention 1999" Islamic religion and law, 8 (1), Spring and Summer of 2007.

(41) مشار إليه في المرجع التالي :

M. Frank, Ibid, P. 751.

(42) محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي، الدار الجامعية، بيروت، 1986، ص 86.

(43) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960، ص 211.

(44) فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في اتفاقية فرسوفيا والاتفاقيات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 71.

أساس الخطأ المفترض للناقل الجوي<sup>(45)</sup>، ويُعفى المسافر أو الشاحن من عبء الإثبات الذي ينتقل بدوره إلى الناقل الجوي إن أراد دفع هذه المسؤولية، عن طريق إثبات السبب الأجنبي أو خطأ المتضرر نفسه<sup>(46)</sup>، كما أنها في المقابل جعلت من التزام الناقل التزاماً ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة<sup>(47)</sup>.

والجدير بالذكر أن نظرية المسؤولية الشخصية واجهت انتقادات كثيرة نتيجة التطور التكنولوجي الذي رافق عمل النقل الجوي، ما أدى إلى تبني نظرية المسؤولية الموضوعية لأول مرة في مخرجات بروتوكول مونتريال عام 1975<sup>(48)</sup> وأخيراً بشكل صريح في نصوص اتفاقية مونتريال 1999.

تؤسس هذه النظرية مسؤولية الناقل الجوي على أساس الضرر الذي يصيب المتعاقد الآخر طالما أن الواقعة حدثت خلال عملية النقل الجوي<sup>(49)</sup>، ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر قد نتج عن إحدى الحالات المنصوص عليها على سبيل الحصر في نص المادة (18) من بروتوكول مونتريال 1975<sup>(50)</sup>.

هذا يعني أن توجه نصوص هذا البروتوكول قد تشدد في طبيعة المسؤولية ليجعل التزام الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية على خلاف توجه اتفاقية وارسو لسنة 1229، وبهذا يكون بروتوكول مونتريال لسنة 1975 واتفاقية مونتريال لسنة 1999 قد أدخلتا تعديلاً جذرياً على أحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929، حيث تم تأسيسها على عنصر الضرر وليس الخطأ<sup>(51)</sup>.

أما فيما يتعلق بالقانون الإماراتي، فالملاحظ أن قانون المعاملات التجارية اعتبر أن التزام الناقل الجوي بالتنفيذ في الموعد المحدد هو التزام بتحقيق نتيجة، فتنشأ المسؤولية بمجرد

(45) محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986، ص 105.

(46) انظر: نص المادة (18) من اتفاقية وارسو 1229.

(47) عيسى الربضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 2008، ص 80 وما بعدها.

(48) بروتوكول مونتريال رقم 4 لسنة 1975 بتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الموقعة في وارسو بتاريخ 1929/10/12 والمعدلة بالبروتوكول الصادر في لاهاي في 1955/9/28.

(49) عدلي خليل أمير، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 64 وما بعدها.

(50) هذه الحالات هي: أ. طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها، ب. سوء تغليف البضاعة من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه، ج. عمل من أعمال الحرب أو نزاع مسلح. د. عمل من أعمال السلطة العامة قامت به بشأن دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها.

(51) لمزيد من التفاصيل انظر: سميحة القليوبي، القانون الجوي، النقل الجوي، الدار الجامعية، بيروت، 1986، ص 157 وما بعدها.

حدوث التأخير، ويقع على الناقل عبء إثبات السبب الأجنبي إن أراد التخلص منها، استناداً لنص المادة (357) معاملات تجارية، التي جاء فيها: «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث نتيجة للتأخير في وصول الراكب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع»، كما نصت المادة (2/335) من القانون نفسه على أنه: «ولا ترتفع المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة السابقة، إلا إذا أثبت الناقل أن التأخير أو الضرر راجع إلى قوة القاهرة أو خطأ الراكب أو خطأ الغير». هذا يعني أن تكييف المسؤولية وفقاً للقانون الإماراتي هي مسؤولية عقدية تفرض على الناقل الجوي التزاماً ببذل العناية الضرورية لتنفيذ التزامه في الموعد المحدد، ولكنه يلتزم كذلك بعبء إثبات السبب الأجنبي إن أراد أن يُعفى منها؛ لأن مجرد عدم التنفيذ في الموعد المحدد يُعد بمثابة قرينة على توافر الخطأ العقدي يستطيع نفيها بإثبات أحد مما يلي: اتخاذ كافة التدابير اللازمة لتفادي حدوث التأخير، أو أنه كان من المستحيل عليه اتخاذ تلك التدابير.

وفي ضوء هذا التوجه قضت المحكمة الاتحادية العليا الإماراتية بأنه: «يقع على عاتق الناقل الجوي التزام بتحقيق نتيجة واحترام مواعيد النقل، بحيث يتعين مساءلته إذا ما أخل بهذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافرين، وقد نصت اتفاقية وارسو على التزام الناقل الجوي باحترام مواعيد النقل، فقررت في مادتها التاسعة عشرة مسؤوليته عن الأضرار المترتبة على التأخير في النقل الجوي للركاب، وأن قواعد تحديد هذه المسؤولية بمبلغ محدد لا تنطبق طبقاً للمادة (12) منها إذا أثبت المضرور أن ما أصابه من ضرر قد نجم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب شركة الطيران، أو أحد تابعيها، ولا تُدفع هذه المسؤولية عن الشركة إلا إذا أثبتت خطأ المضرور»<sup>(52)</sup>.

أما إن لم يتفق الناقل مع الشاحن على مواعيد محددة في عقد النقل، فيكون التزام الناقل في هذه الحالة التزاماً ببذل عناية يتمثل في تنفيذ التزامه في موعد معقول، وبالتالي تنشأ المسؤولية المدنية للناقل بسبب هذا الإخلال إن أثبت الشاحن أن عدم معقولة زمن التنفيذ يعود إلى خطأ الناقل، وفي هذا السياق نصت المادة (357) معاملات تجارية على أنه: «يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث نتيجة للتأخير في وصول الراكب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع، وأجازت المادة (367) معاملات تجارية إعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر كله قد نشأ بخطأ المضرور، ويجوز للمحكمة أن تخفض مسؤولية الناقل إذا أثبت أن خطأ المضرور قد اشترك في إحداث الضرر.

كما قضت محكمة تمييز دبي بأنه: «يجوز للناقل الجوي - وعلى ما تنص عليه المادة

(52) المحكمة الاتحادية العليا الإماراتية، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 144 لسنة 25 قضائية بتاريخ 2005/11/27، مكتب فني 27، الجزء 4، ص 2608.

(20) من الاتفاقية المشار إليها، والمادة (367) من قانون المعاملات التجارية - أن يدفع عن نفسه هذه المسؤولية بإثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الضرر نشأ كله بخطاء المضرور<sup>(53)</sup>.

ويلاحظ كذلك أن مسؤولية الناقل الجوي في ضوء توجهات القضاء الإماراتي المشار إليها أعلاه لا تنشأ ما لم يقدّم عنصر الضرر فيها؛ لأن مجرد التأخير لا يقيم المسؤولية، فالتأخير لا يعد ضرراً بحد ذاته، وإن كان يصلح لأن يكون مصدراً لهذا الضرر، ويجب في هذه الحالة توافر علاقة سببية بينهما طبقاً للقواعد العامة، فإن انعدمت تلك العلاقة، مثل تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه بنقل مسافر لإحياء حفل غنائي، فتبين فيما بعد أن الحفل تقرر إلغائه<sup>(54)</sup>.

ونحن بدورنا نؤيد هذا التوجه لعدة أسباب:

1. يتوافق هذا التوجه مع توجهات بروتوكول مونتريال 1975 واتفاقية مونتريال 1999 كما هو مشار إليه أعلاه، ما يحافظ على حالة من الانسجام القانوني بين توجهات القانون الوطني والقانون الدولي.
2. إن الأخذ بهذا التوجه سيؤدي إلى تبسيط وتيسير قواعد المسؤولية، من ثم حصول المضرور على التعويض المقرر بسهولة ويسر في حال تحقق الضرر، ما يبعث على الثقة بعمل النقل الجوي في الدولة.
3. ضمان حماية الشاحن أو المسافر في حال أصيب بضرر أثناء عملية النقل الجوي على نحو أفضل مما أخذت به النظرية الشخصية، بالتالي تشجيع النقل عبر الجو على المستويين المحلي والدولي<sup>(55)</sup>.
4. إعفاء المتضرر من عبء إثبات خطأ الناقل في تنفيذ التزامه، لما يمثله هذا الشرط من عبء قانوني على الشاحن أو المسافر قد لا تؤهله إمكانياته المعرفية والمادية من النجاح فيه.

(53) محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 371 لسنة 1997، تاريخ 1997/12/27، مكتب فني 8، جزء 1، ص 1180.

(54) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1999، ص 338-339.

(55) ضياء نعمان، أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، مجلة الأملك، المغرب، عدد 2، سنة 2007، ص 180.

## الفرع الثاني

### تمييز التأخير عن حالة إلغاء الرحلة

إن نصوص الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بمسؤولية الناقل الجوي الناجمة عن تأخير تنفيذ الالتزام لا تشمل حالات إلغاء الرحلة التي تُعد بمثابة عدم تنفيذ مطلق للالتزام، والتي تخضع قواعد المسؤولية فيها لأحكام القانون الوطني، وهذا ما ورد صراحة في وقائع المؤتمر الدولي الثاني الخاص باتفاقية وارسو<sup>(56)</sup>، وذلك بسبب اختلاف التكييف القانوني لكلا الحالتين، حيث إن التأخير في التنفيذ يُعد من حالات التنفيذ المعيب، بينما إلغاء الرحلة يُعد بمثابة عدم تنفيذ مطلق للالتزام الذي تختلف توجهات القوانين الوطنية في تقدير التعويض الناجم عنه<sup>(57)</sup>.

والملاحظ في هذا الشأن أن أعمال تلك الحالة يُشترط فيها عدم عرض الناقل الجوي على الطرف المتعاقد الآخر تنفيذ الالتزام بوسيلة نقل جوية أخرى أو حتى في وقت لاحق، فإن عرض ذلك فلا يجوز لهذا الطرف المتعاقد التعسف في رفضه هذا العرض دون سبب مشروع وطلب تعويض عن عدم التنفيذ المطلق استناداً لقواعد القانون الوطني، وتُطبق في هذه الحالة النصوص الواردة في اتفاقية مونتريال 1999.

وهذا ما قضت به المحكمة الابتدائية لولاية نيويورك في قضية (Carmia Fields v. Bwia International Airways Limited)<sup>(58)</sup>، حيث لم ينفذ الناقل الجوي التزامه وعرض على المسافر السفر في رحلة بديلة في موعد لاحق، فرفض المسافر هذا العرض وقام بالحجز مع ناقل بديل ما فوّت عليه حضور مراسم تأبين والده، وطالب المسافر في وقت لاحق بالحصول على تعويض عن الضرر النفسي الذي أصابه في ضوء أحكام القانون الأمريكي، فرفضت المحكمة هذا الطلب لأن تكييف إخلال الناقل هو التأخر في تنفيذ الالتزام وليس عدم التنفيذ المطلق؛ لأن الناقل عرض عليه حجز مقعد في رحلة لاحقة<sup>(59)</sup>.

(56) فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص 197.

(57) J. Giaschi, An Overview and a Summary of Recent Developments, Presented to the Marine Insurance Association of British Columbia on 13 November 2003, available at: <http://www.admiraltylaw.com/papers/Air carriage.pdf>. P.211. (Accessed: 072014/16/).

(58) United States District Court, E.D. New York, Jul 7, 2000, 99-CV-2493 (JG) (E.D.N.Y. Jul. 7, 2000).

(59) See also: Daniel v. Virgin Atlantic Airways Limited, United States District Court, N.D. California Feb 23, 1998, 59 F. Supp. 2d 986 (N.D. Cal. 1998).

وقضت المحكمة نفسها بالتوجه ذاته في قضية أخرى، معللة حكمها بأن الناقل الجوي لم يُمنح فرصة لتنفيذ التزاماته التعاقدية، وبالتالي لا يمكن للراكب أن يتعاقد مع ناقل جوي آخر بمجرد إخلال الناقل بتنفيذ التزامه التعاقدية<sup>(60)</sup>.

أما على الصعيد الوطني، فلم تتطرق نصوص قانون المعاملات التجارية الإماراتية إلى حكم عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدية بشكل كامل بإلغاء الرحلة الجوية، بالتالي تُنظم هذه الحالة في ضوء أحكام القواعد العامة الواردة في قانون المعاملات المدنية، التي تميز بين حالة عدم تنفيذ الالتزام الكلي من جهة وحالة التأخير في تنفيذ الالتزام باعتباره أحد أشكال التنفيذ المعيب، ما يتوجب معه اختلاف المسؤولية المدنية الناشئة عن كلتا الحالتين.

وفي السياق ذاته قضت محكمة تمييز دبي صراحة بهذا التمييز عندما اعتبرت بأنه: «من المقرر أن عدم تسليم البضاعة المشحونة إلى صاحب الحق فيها يعتبر هلاكاً كلياً»<sup>(61)</sup>، وقياساً على ذلك يمكن اعتبار عدم التنفيذ الكامل في نقل المسافر بمثابة عدم تنفيذ للعقد وليس تأخيراً. في المقابل، يتم التعامل مع حالة إخلال الناقل بتنفيذ التزامه بإلغاء الرحلة ضمن حالات التأخير في ثلاث حالات<sup>(62)</sup>:

- عرض الناقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر تنفيذ التزامه على رحلة أخرى في الموعد ذاته المتفق عليه في العقد.
- عرض الناقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر تنفيذ التزامه على رحلة أخرى غير المتعاقد عليها.
- تعاقد الراكب مع ناقل آخر دون أن يعلم بتأخر الناقل الجوي الذي تعاقد معه في تنفيذ التزامه.

كذلك تعالج وثيقة عقد النقل هذه الحالة في نصوص قانونية مختلفة في جوهرها وموقعها من الوثيقة عما هو الحال في تنظيم حالة التأخير، حيث تقدم مجموعة من الحلول التي يتوجب للجوء إليها في هذه الحالة، حيث جاءت الفقرة (2/9) من الوثيقة تحت عنوان (الحلول المتبعة في حالة الإلغاء)، والتي فيها يحق للناقل الجوي إلغاء الرحلة - في حال حدثت بعض الظروف الخارجة عن إرادته - واستخدام طائرة بديلة في موعد

(60) Michel Paradis, Plaintiff, v. Ghana Airways Limited Defendant. United States District Court, S.D. New York. November 22, 2004.

(61) طعن رقم 2008/16 جلسة رقم 2008/12/23، تمييز دبي.

(62) H. Philepin, An Introduction to Air Law, 8th Revised Edition, Netherlands, Kluwer Law International, 2008, p.136.

مختلف، أو ترتيب نقل المسافر على متن ناقل جوي آخر، وفيها نصت الفقرة (2/2/9) على بعض الحلول البديلة في حال أخفق الناقل الجوي في تنفيذ التزامه بشكل كلي، أو قام بتنفيذ هذا الالتزام ولكن على نحو حرم المسافر من اللحاق برحلة أخرى في حال تمثل حجزه في نقل جوي متتابع، حيث تمثلت هذه الحلول في أحد ما يلي:

أ. نقل المسافر وأمتعته في أقرب فرصة على إحدى رحلات الناقل الجوي المتجهة إلى المكان نفسه.

ب. تغيير مسار الراكب ومسار أمتعته ضمن فترة زمنية معقولة إلى وجهة الوصول الموضحة في تذكرته على رحلة أخرى للناقل الجوي نفسه، أو لناقل جوي آخر، أو باستخدام وسائل نقل أخرى يتفق عليها الطرفان، على أن يرد الناقل الجوي فرق أسعار تلك الرحلات - إن وجدت للمسافر.

ج. الرد غير الطوعي للأموال لصالح المسافر.

واستناداً لنص الفقرة (3/2/9) من وثيقة عقد النقل، يجوز للمسافر في جميع هذه الأحوال طلب تعويض عن أي ضرر يصيبه نتيجة هذا الإلغاء في ضوء نصوص التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية السارية على عقد النقل الجوي.

وفيما يتعلق بتلك الحلول المقدمة ينبغي علينا التنويه على ما يلي:

1. الملاحظ على وثيقة عقد النقل أنها لم تحدد من هو الطرف الذي يختار بين هذه الحلول إن توافرت جميعها، مما يجعلنا أمام حالة غموض في عبارات العقد، بالتالي يجب أن يُفسر هذا الغموض لصالح الطرف الضعيف في الرابطة العقدية (المسافر) باعتبار الناقل الجوي كذلك هو من قام بصياغة هذه الوثيقة.

2. لم تحدد الوثيقة ماهية العناية المطلوبة التي يجب على الناقل الجوي بذلها لتوفير جميع هذه البدائل، وما هي المسؤولية المدنية الناشئة عن عدم توفيرها جميعاً، وما حكم الاكتفاء بتوفير بديل واحد أو اثنين؟

3. يُحسب لشركات النقل الجوي الوطنية التأكيد على حق المسافر في الحصول على تعويض يعادل الضرر الذي أصابه نتيجة إلغاء الرحلة، وأياً كانت البدائل التي اختارها مما هو منصوص عليها؛ لأن هذا التوجه ينسجم مع توجهات القواعد العامة الناظمة لقواعد المسؤولية المدنية التي تقضي بوجود ضمان الضرر إن اكتملت جميع عناصر المسؤولية المدنية، وإن كان القانون قد نص صراحة على تعويض المسافر في حال تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه، فمن المنطقي أن

يحصل المسافر كذلك على تعويض نتيجة إلغاء الرحلة الجوية، لأن الضرر مفترض في هذه الحالة على نحو أكبر مما هو عليه الحال في حالة تأخير تنفيذ الالتزام.

### الفرع الثالث

#### تمييز التأخير عن حالة منع الصعود إلى الطائرة

منع الصعود يعني رفض الناقل الجوي تحميل المسافر على متن الرحلة الجوية بسبب الحجز الفائض، أو حرمان المسافر من الصعود لأسباب أخرى واردة في شروط عقد النقل، ولا يوجد ما يمنع من قيام الناقل بعمليات الحجز الفائض على رحلاته، على أن يسعى قدر المستطاع إلى تقليل عدد الركاب الذين يتم حرمانهم من الصعود<sup>(63)</sup>.

وعادة ما تنشأ تلك الحالة بسبب تعمد شركات النقل الجوي إجراء حجز فائض (Overbooking) لضمان تحميل أكبر عدد ممكن - أو وزن ممكن - من الأشخاص أو البضائع، وتعويض خسائر الإيرادات الناتجة عن تغيب بعض الركاب والتغييرات أو الإلغاءات في اللحظة الأخيرة، إلا أن هذا التوجه قد يؤدي إلى عدم قدرة الناقل الجوي على تنفيذ جميع التعاقدات التي تمت في حال حضور عدد أكثر أو حمولة أكبر من سعة وسيلة النقل<sup>(64)</sup>.

كما يمكن أن تنشأ هذه الحالة بسبب وجود أخطاء تقنية في نظام الحجز لدى الناقل، أو لأسباب تتعلق بالسلامة والتشغيل مثل تعديل سعة الطائرة لملاءمة أسباب فنية مطلوبة، أو استبدال وسيلة النقل بوسيلة نقل أخرى أقل منها في السعة لأسباب طارئة<sup>(65)</sup>.

والجدير بالذكر أن نصوص اتفاقيتي وارسو ومونتريال لم تتطرق إلى تلك الحالة، مما أوجد حالة من الاختلاف الفقهي والقضائي في التعامل مع هذه الحالة حتى على مستوى الدولة الواحدة، حيث تعاملت كل دولة مع هذه الحالة في ضوء تشريعاتها الوطنية، فنجد على سبيل المثال أن القضاء الألماني يدرج هذه الحالة ضمن حالات التأخير المنصوص عليها في المادة (19) من اتفاقية مونتريال، في حين تتعامل المحاكم الإنجليزية والأمريكية بشكل غير موحد معها.

ففي قضية Wolgel v. Mexicana Airlines<sup>(66)</sup>، قضت الدائرة السابعة بمحكمة

(63) G. Lawrence, Ibid, P. 103.

(64) D. Verschoor, the Liability for Delay in Air Transport", Air and Space Law, Vol.26, No.6, 2001, p.306.

(65) J. Woon, Ibid, P.89.

(66) United States Court of Appeals, Seventh Circuit. Argued Jan. 15, 1987. Decided June 12, 1987.

الاستئناف الأمريكية بأن حرمان صعود المسافر إلى الطائرة يماثل حالة عدم التنفيذ الكلي للعقد، وبالتالي لا تطبق عليه أحكام اتفاقية وارسو، وإنما يشمل بولاية القانون الوطني<sup>(67)</sup>، وبالمفهوم ذاته قضت محكمة الاستئناف الأمريكية في قضية *king v American airlines*<sup>(68)</sup>.

في المقابل، يوجد توجه قضائي وفقهي آخر يأخذ بتطبيق نص المادة (19) من اتفاقية مونتريال على هذه الحالة في حال قام الناقل الجوي بتوفير وسيلة نقل بديلة معقولة للمسافر ورفض المسافر هذا العرض<sup>(69)</sup>، وهذا التوجه أخذت به المحكمة الابتدائية الأمريكية في قضية *Igwe v. Northwest Airlines*<sup>(70)</sup> حينما رفضت مطالب المدعين بتقدير التعويض في ضوء نصوص القانون الوطني، لأن المدعين يتعاطون بإيجابية مع العروض التصالحية التي قدمها الناقل الجوي. كذلك قضت به المحكمة الابتدائية لولاية نيويورك في قضية *Carmia Fields v. Bwia International Airways Limited*<sup>(71)</sup> المشار إليها أعلاه.

كذلك تميل توجهات القضاء الإنجليزي بالأخذ بهذا التفسير بهدف ضمان حماية المصالح الاقتصادية للناقل الجوي، خاصة أنه أثبت حسن النية في تنفيذ التزامه التعاقدية رغبة

(67) As we have seen, Mahaney supports the conclusion that the Convention does not provide a cause of action for bumping. In Hill, the plaintiffs sued the airline for intentional misrepresentation when they were delayed due to false information about a connecting flight. The airline argued that the Warsaw Convention was the plaintiffs' exclusive remedy. The court held that the Convention did not bar the plaintiffs' action because «inability, if any, is predicated on defendant's commission of the tort of misrepresentation, a circumstance completely outside of the Warsaw Convention.» Hill, 550 F. Supp. at 1054. The Hill court mentioned Article 19 but did not discuss bumping. Thus, neither the history of the Convention nor the case law supports the Harpalani court's reasoning. We accordingly decline to adopt that court's conclusion that the Convention provides a cause of action for bumping

(68) United States Court of Appeals, Second Circuit. *George King and Judy King, Plaintiffs-Appellants, v. American Airlines, INC., Flagship Airlines, Inc., AMR Corporation, AMR Eagle Holding Corporation and American Eagle Airlines, Inc., Defendants-Appellees.* Docket No. 017611-. Decided: March 22, 2002.

(69) D. Verschoor, Ibid, P. 308.

(70) United States District Court, S.D. Texas, Houston Division Jan. 4, 2007 Civil Action No. H-051423- (S.D. Tex. Jan. 4, 2007).

(71) United States District Court, E.D. New York Jul 7, 2000, 99-CV-2493 (JG) (E.D.N.Y. Jul. 7, 2000).

منه في تجنب الخضوع لأحكام المسؤولية غير المحدودة الواردة في ضوء أحكام القانون الوطني<sup>(72)</sup>.

والملاحظ أن توجهات القضاء على المستوى الدولي تأخذ بإدراج تلك الحالة ضمن حالات التأخير المنصوص عليها في المادة (19) من الاتفاقية، وهذا ما ظهر جلياً في قضية *Carmia Fields v. Bwia International Airways Limited*<sup>(73)</sup> المشار إليها أعلاه، والتي مُنِع فيها المسافر من الصعود على متن الطائرة بسبب الحجز الفأض.

أما فيما يتعلق بالقانون الإماراتي، فلا نجد كذلك نصاً صريحاً يميز بين حالة التأخير في تنفيذ الالتزام ومنع الصعود إلى الطائرة، لكن يمكن استنتاج هذا التمييز من خلال نص المادة (366) معاملات تجارية، التي تمنح قائد الطائرة الحق في منع صعود أي من الركاب على متنها أو حتى إخراجها منها في حال تبين له أن وجوده يشكل خطراً على سلامتها أو إخلالاً بالنظام العام<sup>(74)</sup>.

كذلك تعالج وثيقة عقد النقل هذه الحالة في نصوص قانونية مختلفة في جوهرها وموقعها من الوثيقة عما هو الحال في تنظيم حالة التأخير، حيث تقدم مجموعة من الحلول التي يتوجب اللجوء إليها في هذه الحالة، حيث جاءت الفقرة (3/9) من الوثيقة تحت عنوان: (الحرمان من الصعود إلى الطائرة)، ونصت على حق الناقل الجوي في منع صعود المسافر على متن الطائرة على الرغم من قيام المسافر بإنهاء إجراءات السفر ومراقبته لكافة المواعيد المنصوص عليها في وثيقة النقل، وفي هذه الحالة يلتزم الناقل الجوي بأحد ما يلي:

- نقل المسافر على إحدى رحلاته اللاحقة على الدرجة المتفق عليها نفسها في عقد النقل، أو في رحلة لاحقة ولكن بدرجة مختلفة عما تم الاتفاق عليه مع التزام الناقل الجوي برد فرق سعر الدرجة.

- بنقل المسافر على متن ناقل جوي آخر على نحو يمكن المسافر من الوصول في فترة زمنية معقولة مقارنة بزمان الوصول المتفق عليه في عقد النقل، وخضوع المسافر في هذه الحالة لشروط عقد النقل للناقل الجديد.

(72) فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص 205.

(73) United States District Court, E.D. New York Jul. 7, 2000, 99-CV-2493 (JG) (E.D.N.Y. Jul. 7, 2000).

(74) نصت هذه المادة على أنه: «لقائد الطائرة الحق في اتخاذ تدابير قسرية على جميع الأشخاص الموجودين فيها، وله أن يقرر إخراج أي شخص أو أي شيء منها يترتب على وجوده في الطائرة خطر على سلامتها أو إخلال بالنظام فيها».

– رد قيمة التذكرة إلى المسافر دون توفير هذه البدائل مع حرمان المسافر من مطالبته بالتعويض عن أية أضرار تنشأ نتيجة رفض الناقل لصعوده على متن الطائرة.

والملاحظ أن حكم الفقرة (3/9) المشار إليها أعلاه يثير التساؤلات التالية:

- من هو الطرف الذي له حق الاختيار بين هذه الحلول إن توافرت جميعها؟
- هل يستحق المسافر تعويضاً إن أصابه ضرر في حال إعمال الحالتين الأولى والثانية؟
- لماذا يُحرم المسافر من الحصول على تعويض في الحالة الثالثة إن تضرر نتيجة هذا الرد على خلاف توجهات الوثيقة في حالة إلغاء الرحلة المشار إليها أعلاه؟

للإجابة عن هذه التساؤلات ينبغي علينا أن نحدد طبيعة عقد النقل باعتباره من عقود الإذعان، كما أن شروطه صيغت بواسطة الناقل الجوي، بالتالي فإن أي غموض يعتري هذه الشروط يجب أن يُفسر لمصلحة الطرف الآخر. لذا، فيما يتعلق بالسؤال الأول فالحق في الاختيار يجب أن يثبت للمسافر وليس للناقل الجوي، ومسؤولية الناقل الجوي في هذا المجال هي عرض جميع البدائل المتاحة أمام الراكب للمفاضلة بينها في ضوء تحقيق مصالحه الشخصية.

أما فيما يتعلق بالسؤال الثاني، فعدم النص على تعويض في الحالتين الأولى والثانية لا يعني حرمان الراكب من هذا الحق؛ لأن هذا الحق مصدره القانون أولاً، كما أن طبيعة نصوص الوثيقة التي أشرنا إليها في مقدمة هذه الدراسة تحظر أي شرط تعاقدية يخالف النصوص التشريعية ذات العلاقة بوثيقة عقد النقل.

أخيراً، وانطلاقاً من الاستنتاج الأخير المتعلق بالسؤال السابق، لا أثر قانوني لما ورد من حرمان الراكب من التعويض في الحالة الثالثة كونه يتعارض مع نصوص تشريعية ذات علاقة، وبالتالي يستحق الراكب في جميع الأحوال تعويضاً يعادل الضرر الذي أصابه نتيجة حرمانه من الصعود على الطائرة، وعلى الرغم من تقديم أي من الحلول البديلة المشار إليها في الفقرة (3/9) من الوثيقة.

في المقابل، يحق للناقل الجوي منع المسافر من الصعود على متن الطائرة وحرمانه من الحصول على كافة تلك البدائل – ومنها استرداد قيمة التذكرة – في العديد من الحالات، منها على سبيل المثال: عدم التواجد أمام بوابة الصعود إلى الطائرة في الموعد المحدد، ونقل حيوان دون الحصول على كافة الموافقات المسبقة من الناقل الجوي والهيئات ذات العلاقة، ونقل مواد ممنوعة مثل أسلحة دون اتباع إجراءات التبليغ عنها وإيداعها حسب

الأصول، ونقل مواد خطيرة على متن الناقل الجوي تتعارض مع سياسة النقل الخاصة بالشركة، والتصرف بطريقة غير لائقة أثناء إجراءات التأكد من بطاقة الصعود والتفتيش الأمني قبل الصعود على متن الطائرة، وتأكد الناقل الجوي من عدم استيفاء كافة شروط الدخول إلى دولة جهة الوصول.

كذلك تنص المادة (7) من الوثيقة على بعض الحالات التي يحق فيها للناقل الجوي رفض نقل المسافر وحرمانه من الصعود على متن الطائرة حتى إن أوفى المسافر بجميع التزاماته المالية، وقام بمراعاة جميع مواعيد الحضور كما هو متفق عليه في عقد النقل، في حال تأكد الناقل من توافر أحد الأسباب التالية، أو كانت هناك أسباب جدية تدعوه إلى الاعتقاد بتوافرها.

تتمثل هذه الحالات في: إذا كان رفض النقل ضرورياً لتنفيذ قوانين وطنية أو سياسات حكومية ما، ارتكاب المسافر لمخالفة جنائية أثناء إنهاء إجراءات السفر أو أثناء الصعود على متن الطائرة، عدم التقيد بتعليمات الأمن أو عرقلة عمل الطواقم الأرضية أو الجوية في المطار، استخدام كلمات غير مقبولة أو خادشة للحياء أثناء تعامله مع أي من المسافرين أو العاملين في الميناء الجوي، إذا تبين للناقل الجوي أن نقل المسافر سيهدد أمن وسلامة الرحلة الجوية أو أحد ركابها، فقد أهلية التمييز والإدراك بسبب تعاطيه مشروبات روحية أو مواد ممنوعة، إذا كانت حالته العقلية تتعارض مع متطلبات السكينة والأمن والسلامة التي يجب أن تسود على متن الطائرة، عدم موافقته على الخضوع لإجراءات التفتيش في المطار، إذا ما تظاهر أو حاول التظاهر بارتكاب عمل إرهابي أو إجرامي على متن الطائرة، عدم دفع الرسوم المستحقة عليه في المطار إن وجدت مثل رسوم الوزن الزائد أو رسوم المغادرة، عدم استيفاء شروط الدخول إلى دولة ميناء الوصول، تقديم تذكرة نقل تم حيازتها بطريقة غير مشروعة مثل استخدام بطاقة ائتمان مملوكة للغير بشكل غير مشروع في عملية الدفع.

هذا يعني أن تنظيم حالات منع الصعود إلى الطائرة قد ورد بشكل مستقل في موضعه ومختلف في حكمه عن حالات التأخير في تنفيذ الالتزام، مما يشير إلى اختلاف حكم التعامل مع الحالتين.

## المطلب الثاني

### النطاق الزمني لعقد النقل الجوي

تنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال على أن مسؤولية الناقل الجوي تتحدد بالضرر الذي أصاب الطرف المتعاقد «أثناء فترة النقل الجوي»، لذا فإن الحكم بوجود التأخير من

عدمه، يجب أن يأخذ في عين الاعتبار ماهية هذا النطاق الزمني، الأمر الذي يقتضي معه بيان ماهية النقل الجوي في ضوء أحكام الفقه والقضاء الدولي أولاً، ومن ثم التطرق إلى موقف القانون الإماراتي ووثيقة عقد النقل، وذلك في فرعين مستقلين.

## الفرع الأول

### توجهات الفقه والقضاء الدولي في تحديد النطاق الزمني لعقد النقل الجوي

انقسم القضاء والفقه على المستوى الدولي إلى ثلاثة توجهات على النحو التالي:

#### التوجه الأول

وهو ما يعرف بنظرية جوديس التي تفسر فترة النقل الجوي تفسيراً ضيقاً، بحيث قصرت هذه الفترة على اللحظة التي تنتهي فيها الطائرة للإقلاع من مطار القيام وتنتهي بهبوط الطائرة على أرض مطار الوصول، أي أن فترة النقل الجوي وفقاً لهذه النظرية تقتصر على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو. ويستند هذا التوجه إلى نص المادة (19) من اتفاقية مونتريال التي لم تؤسس أي حدود لماهية التأخير الوارد فيها<sup>(75)</sup>. واستناداً لهذا التوجه، فإن التأخير يحدث في حالة تغيير الناقل الجوي لميناء الوصول بسبب ظروف جوية سيئة تمنعه من الهبوط في ميناء الوصول، أو أن تطلب سلطات الملاحة الجوية في ميناء الوصول منه عمل انتظار جوي (Holding) بسبب ازدحام حركة الطائرات أثناء عمليات الهبوط Approach<sup>(76)</sup>.

بالتالي لا يدخل في احتساب هذا التأخير أي تأخير يعود إلى أسباب سابقة على إقلاع الطائرة، وهذا ما قضت به المحكمة العليا في جمهورية غينيا في قضية *Bart v British West Indian Airways Ltd*<sup>(77)</sup>، وكذلك محكمة استئناف باريس في قضية «*ste national air france v ste arlab*»، حينما قضت بعدم وجود التأخير بسبب تأخر الناقل الجوي في تحميل البضاعة على متن وسيلة النقل مدة ثلاثة أسابيع.

كما أن الأخذ بهذا التوجه لن يتصور معه بأي حال من الأحوال مساءلة الناقل الجوي عن أي تأخر في عقد النقل، ومن ثم إفراغ نص المادة (19) من محتواها، وهذا ما قضت به إحدى المحاكم صراحة حينما رفضت الأخذ بهذا التوجه في قضية *Russell Jones v Britannia*

(75) G. and R. Schmid, *Montreal Convention Commentary*, The Hague, Kluwer Law International, 2006, p.26.

(76) Ibid.

(77) *Bart v British West Indian Airways Ltd.*, [1967] 1 Lloyd's Rep. 239.

Airways Ltd.<sup>(78)</sup>. في المجلد، سيكون من العسير - إن لم يكن من المستحيل - وفقاً لهذه النظرية على الراكب أو الشاحن إقامة الدليل على وقوع تأخير أثناء تلك الفترة<sup>(79)</sup>.

### التوجه الثاني

وهو ما يُعرف بنظرية موريس، والذي يعتبر أن فترة النقل الجوي الواردة في نص المادة (19) من الاتفاقية هي ذاتها فترة النقل الجوي التي نصت عليها المادة (18) من الاتفاقية نفسها، بسبب تماثل الضرر الناتج عن التأخير بالضرر ذاته الناتج عن الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة من الضرر أو التلف.

والجدير بالذكر أن بعض المحاكم على المستوى الدولي قد أخذت بهذه النظرية، ونذكر هنا على سبيل المثال لا الحصر قضية *Robert Houdin v. Panar do Brasil*<sup>(80)</sup>، والتي قضت فيها محكمة استئناف باريس بتعويض الراكب عما لحقه من خسارة وكسب فائت نتيجة تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه، وتفويت فرصة تقديم عرضه المسرحي خلال فترة التأخير تلك<sup>(81)</sup>.

وإذا كانت هذه النظرية يمكن الأخذ بها في حالة نقل البضائع لأن الأضرار الناتجة عن التأخير في النقل قد تكون هي الأضرار نفسها الناتجة عن الإخلال بالالتزام بالمحافظة على البضاعة، فإنها في المقابل لا يمكن الأخذ بها في حالة نقل الراكب لعدم تماثل الضرر في هذه الحالة مع الضرر الناتج عن الإصابات الجسدية التي قد تصيب الراكب أثناء عملية النقل.

إضافة إلى ذلك، يُلاحظ أن هذه النظرية تميز بين الحالات التي تم إعلام الطرف المتعاقد فيها بالتأخير قبل مغادرته إلى المطار، وتلك التي يتم فيها الإعلان عن التأخير بعد وصوله المطار، وهي بالتالي تتعارض مع فكرة النقل الجوي التي تبدأ عندما يتم تأكيد حجز الراكب *Check in*<sup>(82)</sup>.

(78) G. Morteza, *Obligations and civil liability without a contract*, 8th Edition, Mizan Publishing, 2009, p. 84

(79) S. Arpad, *Air Carrier's Liability in Cases of Delay*, p.3. available at: <http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/201309//Air-Carriers-Liability-inCases-of-Delay.pdf>. (Accessed: 062014/20/).

(80) (Paris, 9 July 1960), (1961) 24 RGA 285.

(81) S. Arpad, *Ibid*.

(82) J. Woon, *Ibid*, P.92.

### التوجه الثالث

في ضوء الانتقادات التي وجهت إلى التوجهين السابقين، يرى أغلب الفقه بأن المادة (19) من الاتفاقية يجب أن تُفسر في ضوء نص المادة (3/18) من اتفاقية مونتريال المتعلقة بنقل البضائع، والتي تعرف النقل الجوي بالمدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل، سواء أكانت على متن الطائرة أم في الميناء الجوي بعد تسليمها للناقل، على ألا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري أو نقل في مجاز مائية خارج المطار<sup>(83)</sup>.

على أن هذا السند لا يشمل عقود نقل الأشخاص؛ لأن المادة (18) تتعلق بنقل البضائع، لذا تستند المحاكم الدولية في تعريف النقل الجوي المتعلق بالأشخاص إلى نص المادة (17) من اتفاقية مونتريال، والتي لم تتضمن تعريفاً مباشراً للنقل الجوي، بل نظمت حالات وفاة الراكب أو إصابته الجسدية خلال فترة النقل الجوي التي تشمل حالة وجود المسافر على متن الطائرة، أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم.

لذلك، يُسأل الناقل الجوي وفقاً لهذا المفهوم عن التأخير في نقل الركاب، إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي تبدأ بلحظة مغادرة الراكب تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه القاعة المعدة لتجميع الركاب بمطار الإقلاع للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقلهم حتى لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله مطار الوصول. كذلك يُسأل الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية عن التأخير في نقل البضائع متى وقع هذا التأخير خلال الفترة التي تتواجد فيها البضاعة في حراسة الناقل الجوي<sup>(84)</sup>.

وهذا التوجه أخذت به المحاكم الدولية في العديد من القضايا، ومنها على سبيل المثال القضاء الأمريكي في القضية الشهيرة Brunwasser v Trans World Airlines Inc<sup>(85)</sup>، والتي أبلغ فيها الناقل الجوي المسافر بتأجيل الرحلة الجوية قبل عدة أشهر من تاريخ الإقلاع، وعلى الرغم من ذلك اعتبرت المحكمة أن هذا التأخير يسري عليه التعريف الوارد في المادة (18) من الاتفاقية نفسها.

وفي ضوء هذا الحكم القضائي، توسّع الفقه القانوني الدولي في تعريف النقل الجوي الوارد في نص المادة (19) من اتفاقية مونتريال ليشمل المدة التي يكون فيها المسافر

(83) K. Lee, the Carrier's Liability\_ for Damage Caused by Delay in International Air Transport, Available at: <https://ntrs.nasa.gov/archive/nasa/casi.ntrs.nasa.gov/20050147595.pdf> (Accessed: 122019/9/).

(84) Syllabus (Adv.) L.L.M Program in International Air and Space Law, International Air and Space Law, University of Leiden, 2003, p.123.

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

والبضائع في حراسة الناقل الجوي أو أحد تابعيه، سواء أكان ذلك في مطار الإقلاع أم على متن الناقل الجوي، أو حتى في ميناء الوصول طالما لم يغادر المسافر إلى صالة الوصول، بالتالي يتحقق التأخير في حال امتنع الناقل الجوي عن تنفيذ عقد النقل إما بسبب تأجيل الرحلة أو إلغائها أو حتى عدم الهبوط في ميناء الوصول المتفق عليه في عقد النقل<sup>(86)</sup>.

## الفرع الثاني

### موقف القانون الإماراتي في بيان النطاق الزمني لعقد النقل الجوي

لم يتضمن قانون المعاملات التجارية الإماراتي تعريفاً مباشراً لنطاق عملية النقل الجوي، إلا أن نصوص المادتين (355 و356) منه يمكن معهما استنتاج تطابق نطاق المفهوم نفسه مع ما أخذ به التوجه القضائي والفقهني الدولي الحديث (النظرية الثالثة المشار إليها أعلاه)، وهو توجه إيجابي يُحسب للمشرع الإماراتي؛ لأن القانون الإماراتي يأخذ بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء فترة النقل الجوي فقط، وظاهر النص يوحي بأن عملية النقل الجوي تلك تبدأ من وقت صعود الراكب إلى الطائرة وتنتهي بالنزول منها وفقاً للمادة (355) معاملات تجارية.

لكن أغلب الفقه يجمع على تفسير هذا النص بشكل أوسع؛ رغبة منهم في ضمان مستوى حماية أكبر للمسافر<sup>(87)</sup>، خاصة أن القانون لم يتطرق إلى تعريف ماهية النقل الجوي، وبالتالي يجب أن يُفسر هذا النص في ضوء حماية مصالح الراكب، ما يجعل من عملية النقل ممتدة بشكل أكبر ومتوافقة مع توجهات الفقه القانوني الدولي (النظرية الثالثة)، وهي الفترة التي يكون فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي من لحظة تواجده في القاعة المخصصة لتجميع الركاب بمطار الإقلاع، إلى حين وصوله صالة إلى الاستقبال في ميناء الوصول، وهو ما نص عليه المشرع العراقي صراحة في نص المادة (127) من قانون النقل رقم 80 لسنة 1983.

وهذا يعني أن المعيار المستخدم في تحديد فترة النقل الجوي هو معيار مكاني يقوم على اعتبارين: الأول هو أن الناقل يبدأ بتنفيذ التزامه التعاقدية عندما يكون الراكب تحت سيطرته الفعلية، أما الاعتبار الثاني فيتمثل في أن الناقل الجوي يتحكم في تلك العملية

(86) M. Frank, Ibid, P. 761.

(87) لمزيد من التفاصيل حول هذا التفسير الموسع انظر: صدام المحمدي ومروان الدوسري، التزام الناقل الجوي برعاية المسافر - دراسة تحليلية مقارنة بين اتفاقيات النقل الجوي الدولية ولوائح حماية المستهلك الوطنية، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، عدد 1، سنة 2013، ص 638.

بشكل كامل وتنعدم إرادة الراكب حتى في اختيار مكان تواجده<sup>(88)</sup>.

يُلاحظ كذلك أن المادة (355) معاملات تجارية تنظم مسؤولية الناقل الجوي في حالات الضرر الجسدي التي يتعرض لها المسافر أثناء عملية النقل الجوي<sup>(89)</sup>، في حين تنظم المادة (366) حالات الأضرار التي تصيب البضائع أثناء عملية النقل الجوي<sup>(90)</sup>. وباستقراء نصوص هاتين المادتين، يمكننا بيان أساس مسؤولية الناقل خلال فترة النقل الجوي بشكل مختلف في حالة نقل الأفراد عن حالة نقل البضائع على النحو التالي:

**أولاً-** في حالة نقل الأفراد تقوم هذه الفكرة على أساس نظرية التبعية، والتي تنشأ فيها المسؤولية المدنية بمجرد وجود المسافر في تبعية الناقل الجوي، وهي عملياً تبدأ منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي، أو أحد تابعيه القاعة المعدة للانتظار للتوجه إلى الطائرة، وتستمر هذه العملية طوال فترة تواجد الراكب على متن الطائرة، وتنتهي بوصول الراكب إلى قاعة الاستقبال في ميناء الوصول<sup>(91)</sup>. بالتالي لا يسأل الناقل الجوي عن التأخير الذي قد يحدث أثناء نقل المسافرين بوسائط النقل البرية أو البحرية، سواء أكانت قبل انطلاق الرحلة الجوية أم بعد الوصول، ولا في مرحلة تواجد الراكب في مباني المطار سواء لإنهاء إجراءات المغادرة أو التجول داخل الأسواق الحرة فيه؛ لأنه لا يكون في هذه المراحل تحت رعاية الناقل وحراسته<sup>(92)</sup>.

والملاحظ أن وثيقة عقد النقل تتفق مع هذا التوجه حيث تنص الفقرة (1/6) من هذه الوثيقة على التزام المسافر بإنهاء إجراءات السفر قبل الوقت المحدد لمغادرة

(88) أحمد إبراهيم الشيخ، مرجع سابق، ص 279 وما بعدها.

(89) تنص المادة (355) على أن: «يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة».

(90) نصت المادة (356) معاملات تجارية على أنه: «1- يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لهلاك أو فقدان أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع، وإذا وقع الحادث الذي ترتب عليه الضرر أثناء النقل الجوي. 2- ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران، أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات، أو في أي مكان آخر هيبت فيه. 3- ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار، ومع ذلك إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد نقل جوي وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك».

(91) عبد المجيد العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، عدد 1، سنة 2016، ص 80.

(92) سميحة القليوبي، مرجع سابق، ص 194.

الرحلة بساعة ونصف على الأقل في حال الحجز على درجة رجال الأعمال، وبمدة ثلاث ساعات عند الحجز على الدرجة السياحية، وبإنهاء هذه الإجراءات يكون المسافر قد أنهى إجراءات تسليم الأمتعة وتأكيد تنفيذ التزامه بعقد النقل المبرم مع الناقل الجوي، وبعدها سيكون تحت إمرة الناقل الجوي فيما يتعلق بإنهاء إجراءات الصعود والتقييد ببوابة المغادرة للطائرة<sup>(93)</sup>.

كما يُلاحظ أن نصوص وثيقة عقد النقل تتعامل مع النقل البري الذي يتولاه الناقل الجوي من / إلى مطار المغادرة أو الوصول على نحو يميز بين حالة دفع المسافر مقابل مالياً لهذه الخدمة من جهة، وحالة النقل المجاني من جهة أخرى، فإذا تم النقل البري بالمجان فلن يتحمل الناقل الجوي أية مسؤولية عن أي خسارة أو ضرر أو مصروفات تنشأ عن أي تأخير في تشغيل الخدمة، إذا ما أدى تأخيرها مثلاً إلى عدم لحاق المسافر برحلة الطيران الخاصة به، كما لا يتحمل الناقل الجوي أية مسؤولية عن أي ضرر أو فقد للأمتعة (بما في ذلك سرقة أو سطو) ما لم يثبت أن الضرر أو الفقد ناجم عن إهماله، ويلتزم الشاحن بعبء إثبات هذا الإهمال (الفقرة 10/7 من وثيقة عقد النقل).

ولعل هذا الشرط يتفق مع نص المادة (365 معاملات تجارية) التي نصت على أنه: «1- إذا تم النقل بالمجان فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلا إذا أثبت صدور خطأ منه أو من تابعيه، وفي هذه الحالة يُسأل الناقل في الحدود المنصوص عليها في المادة (359). 2- ويعتبر النقل بالمجان إذا كان من دون أجره ولم يكن الناقل محترفاً للنقل، فإن كان الناقل محترفاً اعتبر النقل غير مجاني. ولعل السبب في هذا الحكم هو أن الناقل الجوي لا يحصل على مقابل هذه الخدمة، بالتالي قد يكون من غير المقبول أن يُسأل بالضمان عن أي ضرر يحدثه للطرف الآخر، إذا كان هذا الضرر لا يعود إلى تقصيره أو إهماله، وذلك استناداً للقاعدة الفقهية (الغرم بالغنم).

إلا أننا لا نتفق مع هذا التوجه، ونرى وجوب تعديل هذا النص ليشمل مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير أو فقد البضاعة المشحونة في حالة النقل البري بالمجان كذلك؛ لأن منطوق المسؤولية في هذه الحالة هي وجود المسافر في تبعية الناقل البري التابع للناقل الجوي، وكذلك وجود البضاعة في حراسة هذا الناقل

(93) نصت هذه الفقرة على أنه: «إذا ما كنت مسافراً بالدرجة الأولى أو درجة رجال الأعمال، يتعين عليك الحضور لإنهاء إجراءات سفرك قبل الوقت المحدد لمغادرة الرحلة بساعة ونصف على الأقل، وإذا ما كنت مسافراً بالدرجة السياحية، فيتعين عليك الحضور لإنهاء إجراءات سفرك قبل الوقت المحدد لمغادرة الرحلة بفترة مدتها ثلاث ساعات على الأقل».

البري التابع، بالتالي من المفترض نشوء هذه المسؤولية بغض النظر عن أي مقابل مادي يدفعه المسافر أو الشاحن.

إضافة لذلك، تعتمد شركات النقل الجوي إلى توفير هذه الخدمة بالمجان لمنح العملاء مزايا إضافية وبالتالي استقطابهم من أجل التعاقد معهم، وهذا يعني أن هذه الخدمة لا تكون على سبيل التبرع أو المنحة التي يقدمها الناقل الجوي. إضافة إلى ذلك، عادة ما تقوم شركات النقل الجوي بحساب التكلفة الفعلية لهذه الخدمة وإضافة نفقاتها إلى ثمن التذكرة أو قيمة الشحن، دون أن يكون العميل على علم بهذه الآلية، وتدعي له في المقابل مجانية هذه الخدمة كما هو الحال فيما سارت عليه العديد من المطارات من إلغاء بعض رسوم المغادرة التي أثارت اعتراض العديد من مؤسسات المجتمع المدني، وقامت في المقابل بإضافة هذه الضريبة على تذاكر سفر شركات النقل التي تغادر مطارات هذه الدولة دون أن تعلم المسافرين بهذا الأمر.

**ثانياً:** في حالة نقل البضائع تقوم هذه الفكرة على أساس نظرية الحراسة، بمعنى أن هذه الفترة تبدأ منذ اللحظة التي يتخلى فيها الشاحن عن البضاعة لحيازة الناقل الجوي واكتمال عناصر سيطرة الناقل الجوي عليها، بالتالي تكون مسؤولية الناقل الجوي أساسها الحراسة والحيازة والسيطرة التامة على البضائع محل النقل، وهذا المفهوم أكدت عليه المادة (358) معاملات تجارية صراحة، حينما أعفت الناقل الجوي من المسؤولية بالنسبة للأشياء الشخصية الصغيرة التي تبقى في حراسة الراكب أو المسافر أثناء السفر، ولا يُسأل الناقل الجوي عنها إلا إذا أثبت الراكب أن الناقل أو تابعيه لم يتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر<sup>(94)</sup>.

والملاحظ أن قانون المعاملات التجارية الإماراتي قد أخذ بفكرة حراسة الناقل الجوي وحدها دون مخاطر الطيران، فإذا تم إنزال البضاعة من الطائرة، وتم حفظها في مخازن تتبع الناقل الجوي، فإن ذلك لا يُعد تسليمها وتبقى في حراسة الناقل، مما يجعله مسؤولاً عن الأضرار التي قد تلحق بها.

ولكن تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن نصوص القانون قد استثنت كل نقل بحري أو بري من نطاق مسؤولية الناقل الجوي، حيث نصت المادة (3/356)

(94) نصت هذه المادة على أنه: « يُعفى الناقل الجوي من المسؤولية بالنسبة للأشياء الشخصية الصغيرة التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر، ولا يُسأل الناقل الجوي عنها إلا إذا أثبت الراكب أن الناقل أو تابعيه لم يتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر».

معاملات تجارية على أنه: «ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار» على الرغم من استمرار حراسة الناقل لها، وبالتالي عدم مسؤوليته عنها، باستثناء حالة «إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد نقل جوي، وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك»<sup>(95)</sup>.

وهذا يعني أنه إذا استمر التزام الناقل الجوي أو تابعيه بالحراسة والنقل ولكن باستخدام وسائل نقل برية أو بحرية، وتعرضت البضاعة خلال تلك الفترة لضرر ما، فإن هذا الضرر لا يتم التعامل معه على أنه وقع خلال فترة النقل الجوي، وتنشأ مسؤولية الناقل ولكن في ضوء أحكام القانون الوطني<sup>(96)</sup>. ومفهوم الحراسة هذا أخذ به القضاء الإماراتي في عدد كبير من الأحكام، منها على سبيل المثال قضاء المحكمة الاتحادية العليا، عندما قضت بأن النقل يكون جويًا طوال المدة التي تكون الأمتعة والبضائع تحت حراسة الناقل، سواء أكان ذلك في مطار أم على متن طائرة أم في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار<sup>(97)</sup>.

وفي حكم آخر جاء فيه أن: «نقل البضاعة جواً تبدأ فيه عملية النقل منذ تخلي المرسل عن البضاعة المطلوب نقلها من مطار القيام ودخولها في حيازة الناقل الجوي، وتمتد إلى حين إتمام عملية النقل بتسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول»<sup>(98)</sup>. و«يتضمن النقل الجوي المدة التي تكون خلالها البضاعة في

(95) نصت هذه الفقرة على أنه: «1- يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لهلاك أو فقدان أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع إذا وقع الحادث الذي ترتب عليه الضرر أثناء النقل الجوي. 2- ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة والبضائع في حراسة الناقل أثناء الطيران أو أثناء وجود الطائرة في أحد المطارات أو في أي مكان آخر هبطت فيه. 3- ولا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار، ومع ذلك إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد نقل جوي وجب افتراض أن الضرر نتج عن حادث وقع أثناء فترة النقل الجوي حتى يقوم الدليل على عكس ذلك». (96) «إن عقد النقل الجوي محكوم بقاعدة وحدة عقد النقل، مما تقتضاه أن تكون الطاعنة بصفتها الناقلة مسؤولة عن الرسالة منذ استلام المطعون ضدها الثانية لها كوكيلة عنها إلى حين تسليمها للمرسل إليه بحالتها السليمة التي كانت عليها في ميناء الوصول التزاماً بتحقيقه نتيجة». المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 203 لسنة 25 قضائية، بتاريخ 2006/4/23.

(97) المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 800، لسنة 22، بتاريخ 2003/6/11.

(98) محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 358 لسنة 2002، تاريخ الجلسة 2002/12/15، مكتب فني 13، جزء 1، ص 886.

حراسة الناقل، سواء أكان ذلك في مطار أم على متن الطائرة، أم في أي مكان في حالة الهبوط خارج أحد المطارات»<sup>(99)</sup>.

كما قُضي بأن: «المقرر في قضاء هذه المحكمة أن الناقل الجوي مسؤول عن الضرر الذي ينشأ في حالة ضياع أو تلف البضاعة، بمجرد أن الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت خلال النقل الجوي، وكان نقل البضاعة جواً تبدأ فيه عملية النقل منذ تخلي المرسل عن البضاعة المطلوب نقلها من مطار القيام ودخولها في حيازة الناقل الجوي، وتمتد إلى حين إتمام عملية النقل بتسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول»<sup>(100)</sup>، وهذا ما قضت به محكمة تمييز دبي كذلك في العديد من الأحكام<sup>(101)</sup>.

(99) محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 166 لسنة 2005، تاريخ الجلسة 2006/3/20، مكتب فني 17، جزء 1، ص 558. وفي حكم آخر لمحكمة تمييز دبي جاء فيه: «ولما كان مفاد نص المادة (18) من معاهدة وارسو هو أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الناجم عن ضياع أو تلف البضاعة خلال النقل الجوي والذي يتضمن الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل سواء أكان ذلك في المطار أم على متن الطائرة أم في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار، وأنه وإن كان النقل الجوي لا يتضمن فترة أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار، إلا أنه عندما يتم هذا النقل تنفيذاً لعقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة إلى أخرى، فإنه يفترض أن يكون الضرر قد نجم من واقعة وقعت خلال النقل الجوي، ما لم يقدّم دليل على خلاف ذلك». محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 470 لسنة 2003 قضائية، تاريخ الجلسة 2004/3/27، مكتب فني رقم 15، جزء 1، ص 561.

(100) محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 16 لسنة 2008، تاريخ الجلسة 2008/12/23، مكتب فني 19، جزء 2، ص 1853.

(101) جاء في حكم لمحكمة تمييز دبي ما يلي: عملية النقل الجوي تبدأ منذ اللحظة التي يتخلي فيها الشاحن عن البضاعة المطلوب نقلها من مطار الإقلاع ودخولها في حيازة الناقل الجوي، وتمتد إلى حين إتمام عملية النقل بتسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول، أما إذا تم النقل بموجب سند أو وثيقة شحن، فإن الناقل يلتزم بتسليم البضاعة المشحونة إلى المرسل إليه المبين اسمه في سند الشحن، بالتالي قد تمتد هذه العملية لتشمل أية عمليات نقل برية أو جوية يقوم بها الناقل الجوي بناء على التزامه بتسليم الشحنة إلى مكان آخر غير الميناء الجوي (مثل مقر مصنع أو شركة أو ميناء بحري). طعن رقم 2008/16 جلسة رقم 2008/12/23، تمييز دبي.

وفي حكم آخر: «وإذا كان الأصل أن عملية النقل الجوي لا تتضمن فترة أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار، إلا أنه عندما يتم هذا النقل تنفيذاً لعقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة لأي طائرة أخرى في ميناء جوي مختلف، فإنه يُفترض أن الضرر قد نجم من واقعة وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك، بالتالي فإن فقد البضاعة التي تم التعاقد على شحنها مع ناقل جوي يقع على مسؤولية الناقل الجوي أياً ما كان مكان الفقد، طالما أن البضاعة لم تصل إلى المستلم الذي تم تحديده في سند الشحن، وقام الناقل الجوي بتسليمها إلى شخص آخر، ويقع على الناقل الجوي عبء إثبات عكس ذلك. طعن رقم 2003/434 جلسة رقم 2004/3/27، تمييز دبي.

انظر كذلك: الطعن رقم 2003/434 و 2003/470 الصادر عن محكمة تمييز دبي بتاريخ 2004/3/27.

## الخاتمة

أظهرت هذه الدراسة وجود قدر كبير من الانسجام التشريعي بين نصوص وثيقة عقد النقل والتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بتنظيم الرابطة التعاقدية بين الناقل الجوي والمتعاقد الآخر، فيما يتعلق بتحديد ماهية التأخير الموجب للضمان، حيث تجنبت جميعها وضع تعريف محدد للتأخير تاركة الأمر لتقدير السلطات القضائية أو الإدارية ذات العلاقة للحكم بوجوده في ضوء وقائع وحيثيات كل قضية بشكل مستقل.

كما أن بيان ماهية التأخير الموجب للضمان في عقد النقل الجوي يجب أن يُبحث في ضوء تمييزه عما يشابهه من أعمال مثل إلغاء الرحلة الجوية ومنع المسافر/ أو البضاعة/ من الصعود على متن الطائرة.

كما أن بيان ماهية التأخير يجب أن يأخذ في عين الاعتبار النطاق الزمني لعملية النقل الجوي والتي فيها يكون المسافر/ أو البضاعة/ تحت إشراف وحراسة الناقل الجوي وتنتهي بانتهاء هذه التبعية المادية والقانونية.

وباستقراء ما تم بحثه في هذه الدراسة، يمكننا تقديم النتائج والتوصيات التالية:

### أولاً- النتائج

1. تنظم وثيقة عقد النقل العلاقة التعاقدية بين الناقل الجوي والمتعاقد الآخر، بما لا يخالف النصوص التشريعية الواردة في التشريعات الوطنية ذات العلاقة، ونصوص اتفاقية مونتريال 1999 واتفاقية أرسو 1929 في حالة النقل الجوي الدولي، حيث اعتبرت الوثيقة أن هذه النصوص التشريعية قواعد أمره، ويبطل كل شرط تعاقدي وارد في الوثيقة يخالف نصوص هذه التشريعات والاتفاقيات.
2. يحدث التأخير في عقد النقل وفقاً لوثيقة عقد الناقل في حال لم ينفذ الناقل الجوي التزامه بإيصال المسافر أو البضاعة في الموعد المتفق عليه أيًا كانت مدة هذا التأخير، أما إذا لم يحتوِ عقد النقل على موعد محدد لتنفيذ الالتزام والتي عادة ما تحدث في نقل البضائع، فيحدث التأخير إذا لم ينفذ الناقل الجوي التزامه في موعد معقول أو مقبول بالنسبة للشاحن، وتقاس مدة المعقولة تلك بما توقعه الشاحن من الناقل الجوي وقت التعاقد.
3. تجيز الوثيقة للناقل الجوي تعديل مواعيد الرحلات ومددها، إلا أن هذا الحق لا يجب أن يُفسر على نحو يمنع المتعاقد الآخر من مطالبة الناقل الجوي بالتعويض

طالما كانت أسباب هذا التعديل تعود إلى إرادة أو خطأ الناقل الجوي نفسه، وبالتالي يبطل الشرط التعاقدى الوارد في الوثيقة الذي ينص على أن مواعيد الرحلات ومددها لا تشكل جزءاً من العقد لمخالفته العديد من النصوص التشريعية الواردة في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة.

4. تميز وثيقة عقد النقل بين حالة تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه وبين حالة إلغاء الرحلة الجوية، وتفرد لحالة الإلغاء تلك أحكاماً خاصة تختلف عن حالة جزاء التأخير، حيث أوردت الوثيقة العديد من البدائل التي تُعرض على المسافر في حالة الإلغاء، كما أنها تقضي بحق المسافر في جميع الأحوال في التعويض طالما تحقق الضرر نتيجة هذا الإلغاء. إلا أن إشكالية هذا التنظيم تكمن في عدم تحديد الوثيقة من هو الطرف الذي سيمارس حقه في الاختيار من بين تلك الحلول البديلة (الناقل أم المسافر).

5. تعاملت وثيقة عقد النقل مع حالة منع الصعود على متن الطائرة بشكل مختلف عن حالة التأخير، وذلك على خلاف نصوص اتفاقية مونتريال وقانون المعاملات التجارية الإماراتي، حيث أفردت الوثيقة لحالة منع الصعود العديد من الأحكام الخاصة، ويُعد هذا التوجه إيجابياً في تنظيم وثيقة عقد النقل، إلا أن إشكالية هذا التنظيم أنه لم يحدد الطرف الذي سيختار من بين الحلول البديلة لمنع الصعود على متن الطائرة، كما يُعاب على هذه الأحكام نصها الصريح على حرمان المسافر من الحصول على تعويض في حالة استفاد من بين أي من تلك البدائل، وفي هذا تعارض مع القواعد العامة التي تقضي بوجود الضمان متى وجد الضرر، بالتالي يمكننا التسليم ببطلان هذا الشرط.

6. على غرار نصوص اتفاقيتي مونتريال ووارسو وكذلك نصوص قانون المعاملات التجارية الإماراتي، لم تنص وثيقة عقد النقل على تعريف محدد لماهية النقل الجوي باعتباره النطاق الزمني لعملية النقل الجوي، بالتالي يجب أن يُفسر هذا النطاق في ضوء حماية مصالح الراكب ما يجعل من عملية النقل ممتدة لتشمل الفترة التي يكون فيها المسافر تحت توجه وإشراف الناقل الجوي بعد إنهاء إجراءات الصعود على متن الطائرة، أو تكون البضاعة في حراسة الناقل الجوي وتحت سيطرته الفعلية إلى حين تسليمها للشاحن.

7. وفقاً لنصوص الوثيقة، تمتد حالة التبعية لتشمل مراحل النقل البري الذي يقوم به أحد تابعي الناقل الجوي إن كانت هذه الخدمة مدفوعة الأجر، أما إذا كانت هذه

الخدمة مجانية فهي غير مشمولة بالنطاق الزمني لعملية النقل الجوي، وفي هذا التوجه تعارض واضح مع الأساس القانوني لتبعية المسافر أو الشاحن لشركة النقل الجوي في هذه الحالة، التي تتحقق في جميع الأحوال بغض النظر عن وجود مقابل مادي لخدمة النقل البري أو مجانية هذه الخدمة.

## ثانياً- التوصيات

1. تعديل الفقرة (1/1/9) من وثيقة عقد النقل بإلغاء العبارة التالية: «ونحن لا نقدم أية ضمانات بشأن مواعيد الرحلات ومددها، وهي لا تشكل جزءاً من عقد نقلك معنا».
2. تعديل الفقرة (3/2/9) من وثيقة عقد النقل بإضافة نص صريح يفرض على الناقل الجوي بذل أقصى درجات العناية لتوفير جميع البدائل المطروحة، ومنح المسافر الحق في الاختيار بين جميع هذه البدائل.
3. تعديل الفقرة (3/9) من وثيقة عقد النقل على النحو التالي: النص على التزام الناقل الجوي ببذل العناية القصوى لتوفير جميع هذه البدائل، النص على حق المسافر في الاختيار بين جميع البدائل المطروحة، النص الصريح على حق المسافر في الحصول على تعويض في جميع الأحوال طالما تحقق الضرر من رفض صعوده على متن الطائرة حتى وإن اختار أي من البدائل المعروضة عليه.
4. تعديل الفقرة (10/7) من وثيقة عقد النقل لتجعل من فترة النقل الجوي ممتدة حتى في حالات النقل البري بالمجان التي يقوم بها أحد تابعي الناقل الجوي، وبالتالي تنشأ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في تنفيذ النقل البري، أو فقد وهلاك البضاعة المشحونة كذلك في حالة النقل البري بالمجان.

## المراجع

### أولاً- باللغة العربية

- أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- محمد فريد العريني وهاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.
- محمد فريد العريني،
  - النقل الجوي، الدار الجامعية، بيروت، 1986.
  - النقل الجوي الداخلي والخارجي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
- محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000.
- محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986.
- سميحة القليوبي، القانون الجوي، النقل الجوي، الدار الجامعية، بيروت، 1986.
- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، ط 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1999.
- عبد المجيد العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، عدد 1، سنة 2016.
- عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.
- عيسى الربضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 2008.

- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في اتفاقية فرصوفا والاتفاقيات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.
- فاضل الزهاوي، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، مجلد 15، العدد 1، سنة 2018.
- صدام المحمدي ومروان الدوسري، التزام الناقل الجوي برعاية المسافر - دراسة تحليلية مقارنة بين اتفاقيات النقل الجوي الدولية ولوائح حماية المستهلك الوطنية، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، عدد 1، سنة 2013.
- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.
- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، 1960.
- ضياء نعمان، أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، مجلة الأملاك، المغرب، عدد 2، سنة 2007.

### ثانياً - باللغة الإنجليزية

- D. Verschoor, 'The Liability for Delay in Air Transport', Air and Space Law, Vol.26, No.6, 2001.
- F. Hossein & M. Moslem, The elements of contractual liability of air carrier regarding the passenger in the Warsaw system and Montreal convention 1999, Islamic religion and law, 8 (1), Spring and Summer of 2007.
- G. and R. Schmid, Montreal Convention Commentary, The Hague, Kluwer Law International, 2006.
- G. Lawrence, The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Hague: Kluwer Law International, 2000.
- G. Morteza, Obligations and civil liability without a contract, 8th Edition, Mizan Publishing, 2009.

- G. Morteza, Obligations and civil liability without a contract, 8th Edition, Mizan Publishing, 2009.
- Giaschi, An Overview and a Summary of Recent Developments, Presented to the Marine Insurance Association of British Columbia on 13 Nov. 2003.
- H. Philepin, An Introduction to Air Law, 8th Revised Edition, Netherlands, Kluwer Law International, 2008.
- J. Woon, Air Carrier Liability for Delay: A Plea to Return to International Uniformity, Journal of Air Law and Commerce, 2012, 771/.
- K. Lee, the Carrier's Liability\_ for Damage Caused by Delay in International Air Transport, Available at: <https://ntrs.nasa.gov/archive/nasa/casi.ntrs.nasa.gov/20050147595.pdf> (Accessed: 122019/9/).
- M. Frank, Airline Liability for Loss, Damage, Or Delay of Passenger Baggage, Fordham Journal of Corporate & Financial Law, 2007, Vol. 12.
- S. Arpad, Air Carrier's Liability in Cases of Delay, p.3. available at: <http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/201309//Air-Carriers-Liability-inCases-of-Delay.pdf>. (Accessed: 062014/20/).
- S. Mazaheri and Z. Basiri, Civil Liability of Air carrier in Delays, Journal of Humanities Insights, 2(2), 2018.
- S. Raffaele, Air Carrier Liability for Flight Delays, SMU Air Law Symposium, February 2008.
- Syllabus (Adv.) L.L.M Program in International Air and Space Law, International Air and Space Law, University of Leiden, 2003.

## المحتوى

الصفحة	الموضوع
397	الملخص
398	المقدمة
403	المطلب الأول- ماهية التأخير في عقد النقل الجوي وتمييزه عما قد يشته به
405	الفرع الأول- تعريف التأخير في تنفيذ التزام الناقل الجوي
414	الفرع الثاني- تمييز التأخير عن حالة إلغاء الرحلة
417	الفرع الثالث- تمييز التأخير عن حالة منع الصعود إلى الطائرة
421	المطلب الثاني- النطاق الزمني لعقد النقل الجوي
422	الفرع الأول- توجهات الفقه والقضاء الدولي في تحديد النطاق الزمني لعقد النقل الجوي
425	الفرع الثاني- موقف القانون الإماراتي في بيان النطاق الزمني لعقد النقل الجوي
431	الخاتمة
434	المراجع

