مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه في القانون الإماراتي
اسم الكاتب: ماجد المازمي، محمود فياض
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8535
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 03:30 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 19، العدد 3
محرم 1444 هـ / سبتمبر 2022م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

https//:doi.org/10.36394 / jls.v19.i3.15

التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه في القانون الإماراتي

ماجد المازمي

محمود فياض

كلية القانون - جامعة الشارقة

الشارقة - الامارات العربية المتحدة

تاريخ الاستلام: 25-07-2020 **تاريخ القبول: 14-11-2020**

ملخص البحث:

بحثت هذه الدراسة في تحديد مدى اعتراف القانون الإماراتي بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخره في تنفيذ التزامه التعاقدي في ضوء أحكام التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية السارية في دولة الإمارات العربية، إضافة إلى أحكام الفقه والقضاء الوطني والدولي المتعلقة بهذا الموضوع. بحثت الدراسة بداية في بيان ماهية التأخر في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي وتمييز هذا التأخر عما يشابهه من أعمال مثل الغاء الرحلة الجوية ومنع الصعود على متن الطارئة، وانتقلت الدراسة بد ذلك في بيان ماهية الضرر الأدبي المجرد وصوره في عقد النقل الجوي وتمييزه عن أنواع الضرر الأخرى. انتقلت الدراسة في قسمها الثاني لبيان الطبيعة القانونية لهذه المسؤولية وأحكامها في ضوء توجهات القانون والفقه والقضاء على المستوى الوطني والدولي. خلصت الدراسة إلى وجود انسجام واضح في تنظيم أحكام هذه المسؤولية على المستوى الوطني والدولي، حيث توسع كلاهما في الاعتراف بهذه المسؤولية وتنظيم أحكامها.

الكلمات الدالة: المسؤولية المدنية النقل الجوي، عقد النقل الجوي، التأخير في النقل الجوي، الضرر الأدبي النقل الجوي.

المقدمة:

جرت العادة في كتب الفقه القانوني على تقسيم المسؤولية إلى مسؤولية جنائية ومسؤولية مدنية، وتقسيم المسؤولية المدنية إلى مسؤولية عقدية ومسؤولية عن الفعل الضار، وهو التقسيم الذي استقر عليه الفقه والتشريع، وقد بنى الفقه أحكاماً كثيرة على فكرة الخطأ العقدي، ليس فقط عندما يتعلق الأمر بخطأ موصوف بالغش أو بالجسيم، ولكن أيضاً بالنسبة للخطأ المُسمى بالعادي، دون أن تكون لديه رؤية واضحة عن فكرة هذا الخطأ؛ فأحياناً تُبنى فكرة عدم التنفيذ الخاطئ في مواجهة عدم التنفيذ الراجع إلى سبب أجنبي، [1] وأحياناً يكون الخطأ، بالنسبة له، مرادفاً لعدم تنفيذ الالتزام بعناية.[2]

والضرر بصورة عامة ما ينصب على حق أو مصلحة مشروعة، وهذا الضرر على نوعين: فقد يكون ضرراً مادياً يلحق بالشخص أو ماله أو جسمه، وبخصوص ماله(إما بخسران وانتقاص مال من أمواله أو بضياع كسب كان سيجنيه إن تم تنفيذ الالتزام)، وقد يكون ضرراً أدبياً، والضرر الأدبي على عكس الضرر المادي؛ حيث لا يمسّ أموال المضرور، بل يصيب حق أو مصلحة غير مالية، ومثال ذلك أن إصابة الجسم تُعدُّ ضرراً مادياً كونها اعتداء على حق الإنسان في الحياة، وسلامة الجسم، وضرراً أدبياً يصيب المضرور في عاطفته وشعوره، ويدخل في قلبه الغم والألم والحزن والحسرة على ما أصابه في جسمه، ويمكن إرجاعه إلى حالات معينة منها الضرر الأدبي الناجم عن إصابة الشخص وما يتخلف عنها من ألم، فيكون ضرراً مادياً وأدبياً، وقد يتمثل الضرر الأدبي فيما يصيب الشخص في شرفه واعتباره، وما يتولد عليه من القذف والسب والشتم، وقد يتحقق الضرر الأدبي بمجرد المساس بالعاطفة والشعور، من ذلك ما يصيب الوالدين من حسرة وألم نتيجة انتزاع طفلهما منهما.[3]

(1) فاضل الزهاوي، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة البحرين، مجلد 15، العدد1، 2018، ص 194.

(2) باسل قبها، التعويض عن الضرر الادبي (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، سنة 2009.

(3) المحكمة الاتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 121 لسنة 16 قضائية بتاريخ 21 / 1 / 2008. الطعن رقم 166 / 2005 الصادر عن محكمة تمييز دبي بتاريخ 20 / 3 / 2006. انظر كذلك حكم محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 172 لسنة 2009، تاريخ 25 / 10 / 2009، مكتب فني 20، جزء 3، ص 2060. نقض مدني مصري في الطعن رقم 464 لسنة 36 ق جلسة 21 / 12 / 1971م.

فالضرر الأدبي هو "إخلال أو مساس بمصلحة أو حق غير مالي"، [1] ومعيار التفرقة بين المصالح المادية والمصالح غير المالية هو في المحل المعتدى عليه، ويسري ذلك على معيار التفرقة بين الأضرار المادية والأضرار الأدبية، من ذلك إصابة الجسم تُعدُّ ضرراً مادياً كونها اعتداء على حق الإنسان في الحياة وسلامة الجسم، وضرراً أدبياً يصيب المعتدى عليه في عاطفته وشعوره وتدخل إلى قلبه الغم والحزن.[2]

وقد يجتمع الضرر الأدبي مع الضرر المادي، فالاعتداء على جسم الإنسان يتحقق به الضرران معاً، وقد تناول جانبٌ من الفقه هذه الحالة وخلص إلى قبول التعويض عن الضرر الأدبي في حال اجتماعه مع الضرر المادي فقط، في الوقت الذي خامر الأذهان منذ القدم إمكانية التعويض عن الضرر الأدبي المجرد مادياً وحيث لم يكن ذلك مقبولاً في غير إطار الاعتذار أو الأسف، ورغم ذلك فقد انقضى الخلاف وأصبح قبول التعويض عن الضرر الأدبي المجرد مادياً، يكاد يجمع عليه، حيث يصح تعويضه مادياً بعدما كان مقتصراً على مجرد الأسف أو لاعتذار.[3]

وحالات نشوء الضرر الأدبي المجرد الناشئة عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه متعددة ولا يمكن حصرها، ومنها على سبيل المثال لا الحصر: تفويت فرصة المسافر في اللحاق بمناسبة أو احتفال هام له مما يحدث لها أضرارًا نفسية، حالة الضيق النفسي والضرر المعنوي الناتجة عن مكوث المسافر في صالة الانتظار فترة زمنية طويلة، تأخر الناقل الجوي في شحن بضاعة أو طرد بريدي ما يحرم المستفيد من فرصة الاستمتاع باستخدامها في مناسبة منتظرة.

وإن كان الضرر الذي يصيب الدائن في أغلبه مادي في المسؤولية العقدية، فإن ذلك لا يمنع أن يكون للدائن مصلحة أدبية من التعاقد وتنفيذ العقد، او أن يصيبه ضرر أدبي مجرد نتيجة الاخلال في تنفيذ العقد وقد ذهبت بعض القوانين إلى عدم النص على التعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية سواءً عقدية أم عن فعل ضار تقصيرية، كالقانون الروماني، ومما يُلاحظ أن تفسير مسلك كل تشريع بدى مختلفاً عن الآخر، فقي حين فُسِّر اتجاه المشرع الروماني عدم قبوله لفكرة التعويض عن الضرر الأدبي وقبوله لفكرة العقوبة الخاصة، في حين بدى تفسير مسلك المشرع الفرنسي أكثر مرونة، وأن عدم النص لا يعني عدم قبول فكرة التعويض عن الضرر الأدبي، وهذا اتجاه تفسيري سليم قائم على تكاملية

(1) توفيق فرج: النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988م، ص384.

(2) أسامة السيد عبد السميع: التعويض عن الضرر الأدبي "دراسة تطبيقية في الفقه الإسلامي والقانون"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص138.

(3) جلال علي العدوي: أصول الالتزامات، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997م، ص426.

نصوص التشريع.

كما أن دولة الإمارات العربية المتحدة انضمت إلى اتفاقية وارسو للعام 1929 بموجب المرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 1986، وبروتوكول لاهاي لعام 1995 بتعديل بعض بنود المعاهدة والتي انضمت إليها الدولة بالمرسوم الاتحادي رقم 12 لسنة 1992، إضافة إلى انها صادقت على اتفاقية مونتريال بموجب المرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 2000، [1] لذا أضحت هذه المعاهدات تشريعًا وطنيًا ينظم بعض مسائل النقل الجوي في الحدود التي نظمتها المعاهدة وبروتوكول تعديلها، وتتكامل مع 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، [2] ومن ثمّ تُطبق الأحكام الواردة في القانون الوطني على عقد النقل غير الدولي، [3] بينما تُطبق أحكام اتفاقية وارسو ومونتريال على عقد النقل الجوي الدولي، [4]

(1) منشور في الجريدة الرسمية بتاريخ 31 / 1 / 2000.

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

(3) معيار دولية عقد النقل الجوي تم تحديده في نص المادة الأولى من اتفاقية مونتريال بأن تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف، واقعتين أما في اقليم دولتين طرفين أو في اقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفا، ولا يعتبر نقلا دوليا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها، إقليم دولة أخرى. وهذا ما أكدت عليه العديد من الأحكام الصادرة عن القضاء الإماراتي، ومنها على سبل المثال حكم محكمة تمييز دبي رقم 364 / 2005 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 كل 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 25 / 10 / 2009، مكتب فني 20، جزء 3، ص 2060. انظر كذلك الطعن رقم 166 / 2005 الصادر عن محكمة تمييز دبي بتاريخ 20 / 3 / 2006. انظر كذلك حكم محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 172 لسنة 2009، تاريخ 25 / 10 / 2009، مكتب فني 20، جزء 3، ص 2060.

(4) وهذا ما تم التأكيد عليه 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 25 / 10 / 2009، 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 دوليا، 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

بالتالي تصبح نصوص وأحكام هذه الاتفاقيات الدولية جزء من المنظومة التشريعية للدولة، وتطبق أحكامها أمام القضاء الوطني.

إشكالية البحث:

تتمثل إشكالية البحث في وجود خلاف فقهي وقضائي يتعلق بمكانية التعويض عن الضرر الأدبي المجرد في إطار المسؤولية العقدية، وإن كان الضرر الذي يصيب الدائن في أغلبه مادي في المسؤولية العقدية، فإن ذلك لا يمنع أن يكون للدائن مصلحة أدبية من التعاقد وتنفيذ العقد، أو أن يصيبه ضرر أدبي مجرد نتيجة الاخلال في تنفيذ العقد وقد ذهبت بعض القوانين إلى عدم النص على التعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية المدنية سواءً عقدية أم عن فعل ضار تقصيرية، كالقانون الروماني، ومما يُلاحظ أن تفسير مسلك كل تشريع بدى مختلفاً عن الآخر، فقي حين فُسِّر اتجاه المشرع الروماني عدم قبوله لفكرة التعويض عن الضرر الأدبي وقبوله لفكرة العقوبة الخاصة، في حين بدى تفسير مسلك المشرع الفرنسي أكثر مرونة، وأن عدم النص لا يعني عدم قبول فكرة التعويض عن الضرر الأدبي، وهذا اتجاه تفسيري سليم قائم على تكاملية نصوص التشريع.

في المجمل ستجيب هذه الدراسة عن التساؤلات التالية:

1. ما الأساس القانوني لالتزام الناقل الجوي بتعويض الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه التعاقدي في القانون الإماراتي، والاتفاقيات الدولية التي انضمت اليها دولة الإمارات العربية المتحدة؟
2. ما أحكام التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه التعاقدي؟

أهمية البحث

لا يزال موضوع التعويض عن الضرر الأدبي محل نقاش وخلاف كبيرين بين اتجاهين: الاتجاه الأول: يرى بقصر مفهوم الضرر على الضرر المادي دون النفسي أو

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 21 / 1 / 2008، محكمة التمييز، الأحكام المدنية، الطعن رقم 470 لسنة 2003 قضائية، تاريخ الجلسة 27 / 3 / 2004، مكتب فني رقم 15، جزء 1، ص 561.

المعنوي، [1] وحجتهم في ذلك ضرورة الاقتصار على المعنى الحرفي لنصوص اتفاقية مونتريال في إشارة إلى عبارة "وتعرضه لإصابة جسدية" الواردة في المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999. أما الاتجاه الثاني المجمع عليه لدى الفقه يرى أن الأضرار النفسية يجب أن تكون مشمولة بالتعويض، وحجته في ذلك أن الضرر المعنوي يشكل وجهاً من أوجه الضرر طبقاً للقواعد العامة.[2] إن المعالجة التشريعية لمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الأدبي المجرد الناجم عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه لا تجعل هذه المسؤولية بمعزل عن الخلاف والاجتهاد في ظل أنظمة قانونية مختلفة، لذلك تبرز أهمية هذا البحث في بيان متى يمكن اعتبار الناقل الجوي متأخرًا في تنفيذ التزامه التعاقدي بما يوجب المسؤولية العقدية. تنبع أهمية هذه الدراسة من بيان موقف القانون الإماراتي موقف القانون الإماراتي من هذين التوجهين، ومدى انسجامه مع التشريعات الدولية والأحكام القضائية الدولية ذات العلاقة.

منهجية البحث

للإجابة عن تساؤلات البحث، اعتمد البحث على منهجين من مناهج البحث العلمي، المنهج التحليلي بعرض وتحليل ومناقشة مختلف المواد القانونية المتعلقة بموضوع الدراسة في ضوء التشريعات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة ومن أهمها نصوص اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، والمنهج الوصفي بغرض وصف الوقائع و حالات استحقاق التعويض عن الأضرار الأدبية و المعنوية وشروطها وذلك في مبحثين مستقلين، حيث خصص المبحث الأول لبيان ماهية الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه التعاقدي، أما المبحث الثاني سنتناول فيه أحكام التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخر تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي.

(1) محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000، ص 234.

(2) على الرغم من الخلاف القانوني والفقهي وحتى القضائي الكبير بشأن الضرر المعنوي أو النفسي ومدى اعتباره ضرراً مادياً لتعلقه بالجانب النفسي والعقلي للشخص، إلا أن الطب الحديث قد أثبت العلاقة الوطيدة بين جسد الإنسان وأداء أعضائه لوظائفه الطبيعية وبين الجهاز العصبي والنفسي للجسم ومدى التأثير المتبادل بينهما بشكل يصعب الفصل فيه بينهما. وهو فعلاً ما أقر به دستور المنظمة العالمية للصحة من حيث أن الصحة هي تكامل السلامة البدنية والعقلية والاجتماعية للشخص. راجع: ليلى حمودة: المسؤولية الدولية في قانون القضاء، دار هومه، الجزائر، 2009م، ص127.

المبحث الأول: ماهية الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه التعاقدي

إن طبيعة الحق أو المصلحة الواقع عليها الضرر الأدبي هي طبيعة غير مالية، فلا تعدو كونها مجرد المساس بالعاطفة والشرف، والقيم المعنوية، نتيجة لذلك تردد الفقه طويلاً في قبول فكرة التعويض عن الأضرار الأدبية المجردة؛ وذلك لأن الضرر الأدبي لا يمس أموال المضرور، بل يصيب حق أو مصلحة غير مالية.(1)

ولا يمكن القول إن الناقل الجوي في حالة عدم الاتفاق سلفاً على مواعيد محددة لإنجاز النقل يصبح حراً أو طليقاً من كل قيد في إنجاز النقل الجوي في المدة التي يقدرها، وإلا صار التزامه إرادياً محضاً؛ لذلك يذهب الفقه ويؤيده القضاء في ذلك إلى أن المفروض في هذه الحالة أن الطرفين قد اتفقا ضمناً على سريان الميعاد المعقول، أي الميعاد المعتاد لنفس الرحلة في مثل الظروف الجوية المحيطة.(2) ويقول الفقيه الإنجليزي Kinley: "إن قرارات المحاكم الأجنبية توحي بأن ثمة شرط يمكن أن يستنتج ضمنياً مفادة بأن الناقل يجب أن ينفذ عملية النقل في وقت مناسب آخذين بنظر الاعتبار كل الظروف المتعلقة بالقضية المنظورة، وباختصار فإن الناقل لا يمكن أن ينفذ عملية النقل على هواه؛ لأن عمل ذلك لا يتفق مع مبدأ تنفيذ العقد بحسن نية".(3)

وللتعرف على ماهية الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه التعاقدي، تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، حيث تناول المطلب الأول البحث في ماهية التأخر في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي، في حين خُصص المطلب الثاني لبيان ماهية الضرر الأدبي المجرد الموجب للضمان.

المطلب الأول: ماهية التأخر في تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي

أخذ التأخير صداً خاصاً في عقد النقل الجوي، (4) فالراكب (أو الشاحن) يتوقع أن يصل

(1) M. KOTAITE, président du conseil de l'ICAO, Communication lors de la ratificationde la convention de Montréal du 28 mai 1999 par les Etats-Unis d'Amérique, le 5septembre 2003,RFDA, 2003,n°3, p.99.

(2) G. D. Kinley, CHITTY ON CONTRACTS, Vol. 2, (Specific Contracts), Twenty Foruth Edition, SWEET & MAXWELL, London, 1977, P. 292. NO. 2720.

(3) طارق كاظم عجيل: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 "دراسة مقارنة"، كلية القانون، جامعة ذي قار، بغداد، بدون تاريخ نشر، ص45.

(4) طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الإصدار الثاني، عمان،

(أو تصل) البضاعة بأسرع وقتٍ ممكن، لذلك هو يدفع أجر باهظ في مقابل ذلك، وهذا يعني أن الناقل ملزم بتعويض الراكب عن أية أضرار تلحقه بسبب تأخره في إتمام عملية النقل. بينما يتذرع الناقل بأن مخاطر الطيران جسيمة، والاستعجال في تنفيذ عقد النقل قد يؤدي إلى أوخم العواقب؛ لذلك يجب عدم إلزامه بضمان تنفيذ عقد النقل في الميعاد، [1] كما أن تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير يفتح الباب أمام الدعاوى غير الجدية، ويحمل القضاء عبئاً هو في غنى عنه.[2]

لذلك يذهب جانب من الفقه - يمثل مصالح شركات النقل الجوي - إلى رفض الاخذ بمبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، [3] أو الأخذ بها في حدود ضيقة جداً.[4]

ولكن هذا الرأي المتقدم لا يتفق مع القواعد العامة في المسؤولية العقدية، ولا يصدم أمام النقد لعدة أسباب، أهمها:

1. إن التطور التكنولوجي الذي شهدته صناعة الطائرات مؤخراً قد قلل كثيراً من مخاطر الطيران وإن لم يكن قد قضى عليها نهائياً، ولكن وجود مثل هذه المخاطر - وهي موجودة في جميع وسائل النقل - لا يمنع الناقل الجوي من احترام المواعيد التي يحددها من قبل، وما عليه سوى تجنب التضييق على نفسه، فيحدد ميعاداً يكفل به عدم الحاجة إلى التسرع.[5]

2005م، ص147.

(1) محمد فريد العريني: القانون الجوي "النقل الجوي - حوادث الطيران"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009م، ص232.

(2) طارق كاظم عجيل: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص35.

(3) قبل أن تدخل اتفاقية وارسو حيز النفاذ، أصدر الاتحاد الدولي للمرور الجوي International Air Traffic Association والذي أُنشأ من شركات الطيران الأوروبية في مدينة لاهاي عام 1929 شروطه العامة للنقل الجوي ومن ضمنها الشرطان (9) و(19) اللذان ينصان على عدم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير. ومن نافلة القول: أن هيكلية هذا الاتحاد تم إعادتها في هافانا عام 1945 وأصبحت عضويته مفتوحة أمام شركات الطيران في جميع القارات واتخذ تسمية جديدة له هي الاتحاد الدولي للنقل الجوي International Air Transport Association ويُرمز له اختصاراً (IATA) ويمثل اليوم 230 شركة طيران مسؤولة عم 93% من الحركة الجوية الدولية المقررة، ويصدر الاتحاد صحيفة وقائع خاصة به والمسماة IATA Fact Sheet.

(4) انظر في عرض هذا الرأي: د. طارق كاظم عجيل: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص36.

(5) مجموعة مقالات مؤرشفة ومنشورة إلكترونيا على موقع (جورسبيديا) الموسوعة العلمية على شبكة الإنترنت، بتاريخ 5 اكتوبر 2007.

2. إن المزيـة الرئيسـية للنقـل الجـوي التـي تميـزه مـن غيـره مـن أنـواع النقـل الأخـرى هـي السـرعة، وفـي عـدم الاعتـراف بمسـؤولية الناقـل عـن التأخيـر هـدم لهـذه المزيـة، إذ يصبـح الناقـل حـراً فـي تنفيـذ النقـل متـى يشـاء، وفـي هـذا تقـول محكمـة هامبـورج الابتدائيـة: "لا يشـترط لانشـغال مسـؤولية الناقـل الجـوي عـن التأخيـر أن يوضـح المرسـل إلـى الناقـل وجـه الاسـتعجال فـي النقـل، ذلـك أن هـذا الطريـق الباهـظ الأجـر مـن بيـن طـرق النقـل، ألا وهـو النقـل بالطائـرة، إنمـا يختـار دائمـاً للأحـوال المسـتعجلة فقـط.[1]

وقـد أكـدت المـادة (19) مـن اتفاقيـة وارسـو لعـام 1929 علـى مسـؤولية الناقـل الجـوي فـي حالـة التأخـر فـي تنفيـذ عقـد النقـل الجـوي، ورغـم تعديـل بعـض نصـوص هـذه الاتفاقيـة بموجـب بروتوكـول لاهـاي لعـام 1955[2] والبروتوكـول الإضافـي رقـم (1) والبروتوكـول الإضافـي رقـم (2) الموقـع عليهمـا فـي مونتريـال عـام 1975، [3] فـإن المـادة (19) لـم يلحقهـا التغييـر أو التعديـل، بـل إن اتفاقيـة مونتريـال لعـام 1999[4] نقلـت المـادة (19) نقـلًا يـكاد يكـون حرفيـاً، وذلـك بنصهـا فـي المـادة التاسـعة عشـر منهـا علـى أنـه: "يكـون الناقـل مسـؤولاً عـن الضـرر الـذي ينشـأ عـن التأخيـر فـي نقـل الـركاب أو الأمتعـة أو البضائـع بطريـق الجـو ..."[5] كمـا أنهـا لـم تتطـرق إلـى تعريـف واضـح للتأخـر وكذلـك فعلـت المـادة 375 مـن قانـون المعامـلات التجاريـة الإماراتـي، مـا يوجـب علينـا البحـث فـي تعريـف ماهيـة هـذا التأخـر فـي ضـوء أحـكام الفقـه والقضـاء الوطنـي والدولـي علـى حـد سـواء.

(1) بتاريخ 6 أبريل 1955، الحكم في قضية Zeitschrift für Luftrecht أشار إليه: د. ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966م، ص221.

(2) الموقع عليه في لاهاي في 28 أيلول سنة 1955م.

(3) الموقع عليهما في مونتريال في 25 / 9 / 1975م.

(4) اتفاقية مونتريال هي نتاج جهود منظمة الطيران المدني الدولي - وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة - من أجل إصلاح اتفاقية وارسو للموائمة بين التعديلات التي طرأت عليها والتي كانت متناقشة في بعض الأحيان، ويُلاحظ أن 52 بلداً من ضمنها الولايات المتحدة الأمريكية قد وقعوا على اتفاقية مونتريال، وعلى الرغم من أن الرئيس الأمريكي بيل كلينتون قد عرضها على مجلس الشيوخ من أجل التصديق عليها في 6 أيلول 2000، إلا أنه لم يصادق عليها إلا في 31 / 7 / 2003، واستناداً على مصادقة الولايات المتحدة الأمريكية دخلت الاتفاقية حيز النفاذ لكل الموقعين في 4 / 11 / 2003. انظر: د. طارق كاظم عجيل: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص37.

(5) M. R Franks, AIRLINE LIABILITY FOR LOSS, DAMAGE, OR DELAY OF PASSENGER BAGGAGE, Fordham Journal of Corporate & Financial Law, Volume 12, Issue 4, 2007, P. 746.

ويُلاحظ على هذا النص أن حكمه جاء عاماً يشمل نقل الركاب ونقل الأمتعة والبضائع، كما أنه لا يرتب مسؤولية الناقل الجوي عن مجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي وإنما عن الضرر الذي قد ينجم عن هذا التأخير.[1]

والتأخير كما عرفه جانب من الفقه[2] هو تفويت ميعاد، أو تجاوز الوقت، أو الوصول بعد مضي الفترة المحددة، وبعبارة أخرى يمكن تعريف التأخير بأنه: "عدم تمكن الناقل من إيصال الراكب أو تسليم البضاعة في الميعاد". إلا أن هذا التعريف لم يتطرق إلى المدة الزمنية التي يعتد بها القانون عند الحكم بهذا التأخر، بالتالي تنشأ المسؤولية أيًا كانت المدة الزمنية لهذا التأخير، ويترك للقاضي سلطة تقدير هذه المدة في ضوء وقائع كل قضية على حده. وفي هذا السياق، قررت محكمة نيويورك في قضية خاصة بنقل داخلي، تخلف فيها طاقم الطائرة في إحدى المحطات مدة 24 ساعة، فوصلت البضاعة متأخرة عن الميعاد المذكور في الجدول "بأن الناقل يظل مسؤولاً عن تنفيذ النقل في ميعاد معقول بالرغم من الشرط الوارد في العقد بعدم ضمانه للمواعيد المذكورة في الجدول، وأضافت أن تخلف الطاقم ثلاثة أو أربعة أيام في إحدى المحطات يعتبر قطعاً إهمالاً يسأل عنه الناقل، أما التأخير 24 ساعة فقط فهذه مسألة واقع متروك تقديرها للمحلفين.[3] وفي قضية أخرى قضت محكمة السين الفرنسية التجارية وتطبيقاً لأحكام اتفاقية وارسو بمسؤولية الناقل الجوي الذي تأخر في شحن البضاعة شهرين ونصف، مما اضطر المرسل إلى الالتجاء إلى ناقلٍ آخر.[4]

كما أنه لم يميز بين التأخر كفعل موجب للمسؤولية العقدية وبعض الأفعال الأخرى مثل منع الصعود على متن الطائرة وإلغاء الرحلة الجوية، مما يوجب علينا التطرق إلى هذه المواضيع بشيء من الإيجاز.

(1) ومع ذلك يذهب جانب من الفقه العراقي إلى القول بأنن مجرد التأخير هو بحد ذاته ضرر؛ نظراً لأهمية الزمن في الوقت الحاضر. د. مجيد حميد العنكبي: النقل العراقي "المبادئ والأحكام"، منشورات مركز البحوث القانونية، بغداد، 1984م، ص115 - 116.

(2) انظر في تعريف التأخير: د. محمد فريد العريني: القانون الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008م، ص220؛ د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، دار لفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2007م، ص132.

(3) N.Y Goldsamt v. Slick Airways, 1954 U.S.& Can. Av. Rep. 179.

(4) محكمة السين التجارية 17 يناير 1949 Rev. Gén. De l'Air، أشار إليه د. ثروت أنيس الاسيوطي، مرجع سابق، ص318.

أولاً- اختلف الفقه في تحديد الفترة الزمنية التي حدث فيها التأخير لمسألة الناقل الجوي طبقاً لأحكام المادة 19 من اتفاقية واسو المقابلة للمادة 19 من اتفاقية مونتريال، ويعود سبب الخلاف إلى أن المادة 19 من اتفاقية واسو والخاصة بالتأخير لم تحدد فترة النقل الجوي مثل ما جاء في المادتين 17 - 18 واللتان حددتا فترة النقل الجوي في نقل المسافرين أو في نقل البضاعة أو الأمتعة المسجلة التي يسري خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الراكب والالتزام بضمان لمحافظة على البضائع. فذهب جانبٌ من الفقه[1] إلى أن التأخير الذي يجب مساءلة الناقل الجوي عنه هو ذلك التأخير الذي يقع أثناء عملية النقل الجوي فقط أي في الفترة ما بين إقلاع الطائرة من مطار القيام حتى هبوطها في مطار الوصول، ومن ثم لا تسري أحكام الاتفاقية على التأخير الذي يحدث قبل أو بعد عملية النقل كالتأخير الذي يحدث عند نقل الركاب أو البضائع من مطار الوصول إلى وسط المدينة. ولكن يُعاب على هذا الرأي أنه لا يتفق وصريح عبارة المادة 19 من اتفاقية وارسو المقابلة للمادة 19 من اتفاقية مونتريال، لأن هذه المادة تتحدث عن التأخير في النقل لا في الطيران. هذا وإن التأخير غالباً ما يحدث في بداية الرحلة حين يصعد الركاب إلى الطائرة أو بسبب عمليات شحن البضاعة ورصها، قبل قيام الطائرة من المطار، والقول بقصر المسؤولية عن التأخير على مرحلة الطيران في الجو يؤدي إلى عدم تطبيق الاتفاقية في العمل.[2]

كما أن عيوب الرأي المتقدم دفعت جانب من الفقه إلى التطرف في تحديد الفترة الزمنية التي يحدث فيها التأخير لمسألة النقل الجوي طبقاً لأحكام اتفاقية مونتريال، فقيل إن الراكب أو مرسل البضاعة إنما يلجأ إلى الطائرة لسرعتها، وإن الضرر واقع سواء حدث التأخير أثناء الطيران أم قبل ذلك، فيجب أن تنشغل مسؤولية الناقل أياً كانت الفترة التي حدث خلالها التأخير. ويُعاب على هذا الرأي أنه لا يتفق مع السبب الرئيسي الذي دفع الدول إلى وضع نظام خاص لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير والذي هو مراعاة مخاطر الطيران، فيجب أن تكون هذه المخاطر المناط الأول والرئيس في تحديد مجال سريان الاتفاقية.[3]

---

(1) عمر فؤاد عمر: القانون البحري والجوي، مطبعة مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة، 2007م، ص255 - 256.

(2) طارق كاظم عجيل: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص50.

(3) لذلك قضت المحكمة في قضية Lathigra v. British Airways بعدم تطبيق أحكام المادة 19 من الاتفاقية، لأن التأخير الحاصل بسبب الناقل تم قبل أيام من بدء سريان عقد النقل الجوي ولا علاقة له بعملية النقل الجوي. انظر في ذلك:

Lathigra v. British Airways, 41 F. 3d 535 (9th Cir. 1994)). Quoting: Steven Raffaele, op. cit, P. 4 - 5.

لذلك ذهب الرأي الراجح في الفقه، [1] والقضاء، [2] إلى أن المادة 19 من الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن التأخير قد أحالت ضمناً، فيما يتعلق بتحديد معنى فترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثنائها إلى المادتين 17 و[3]18 من الاتفاقية اللتين تعرفان فترة النقل الجوي الذي يسري خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الراكب والالتزام بضمان المحافظة على البضائع.

يستنتج الباحث من ذلك، أن الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال يُسأل عن التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير في الفترة التي تبدأ من لحظة مغادرة الراكب مطار القيام تحت إمرة الناقل للتوجه إلى الطائرة حتى اللحظة التي يتخلص فيها من وصاية الناقل في مطار الوصول.

ثانيًا- أما فيما يتعلق بتمييز التأخر في التنفيذ عن الغاء الرحلة، فلم تنص جل الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة على الأثر القانوني المترتب على إلغاء الرحلة، بالتالي تخضع قواعد المسؤولية في هذا الصدد لأحكام القانون الوطني، وهذا ما تم تناوله ومناقشته بشكلٍ صريحٍ

(1) انظر في عرض هذا الرأي وتأييده: د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 1983م، ص314 - 315؛ د. فاروق زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي "دراسة في اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985م، ص371؛ د. عيسى غسان ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم "دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008م، ص114 - 115

(2) إن الرأي القائل بأن المادة 18 من اتفاقية وارسو والتي تتعلق بالأمتعة والبضائع يمكن تطبيقها في حالة نقل الركاب تم اعتماده من قبل محكمة أمريكية في قضية تتلخص وقائعها بأن: "الراكب تم إبلاغه قبل فترة ليست بالقصيرة بتغيير جدول الرحلات - التي أسفرت عن إلغاء الرحلة - ولكن مع ذلك ادعى الراكب بأن ضرر إصابة استناداً لأحكام المادة 19 من اتفاقية وارسو، قضت المحكمة أنه حتى في نطاق نقل الركاب التعريف الوارد للنقل الجوي في المادة 18 يمكن تطبيقه في نطاق المادة 19 من الاتفاقية". انظر:

Brunwasser v. Trans World Airlines Inc 541 F. Supp. 1338, 1982 U.S. Dist; 17 Av. Cas. (CCH) P 17, 723) See. Arpad Szakal, op. cit, p. 8.

(3) نصت المادة 17 من اتفاقية وارسو على أنه: "يكون الناقل مسؤولًا عن الضرر .. إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم". كما نصت المادة 18 على أنه: "1 - يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر .. إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقع خلال النقل الجوي. 2 - النقل الجوي، وفقاً لفحوى الفقرة السابقة، يتضمن المدة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل، سواء أكان ذلك في مطار أو على متن طائرة أو في مكان آخر عند الهبوط خارج المطار. 3 - لا تتضمن مدة النقل الجوي أي نقل بري أو بحري أو نهري يحدث خارج المطار. على أنه إذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد الشحن أو التسليم أو النقل من طائرة أخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه قد نجم من حادثة وقعت خلال النقل الجوي ما لم يقم الدليل على عكس ذلك".

في المؤتمر الدولي الثاني الخاص باتفاقية وارسو.[1] كما يتضح لنا أيضاً أن تطبيق حالة إلغاء الرحلة الجوية تتطلب عدم قيام الناقل الجوي بعرض تنفيذ التزامه قبل المتعاقد في وقتٍ لاحق، ومن ثم - في هذه الحالة - يتم تطبيق النصوص الواردة في اتفاقية مونتريال 1999، وفي هذا السياق قضت المحكمة الابتدائية لولاية نيويورك في قضية (Carmia Fields v. Bwia International Airways Limited)[2] ففي هذه القضية لم يقم الناقل الجوي بتنفيذ التزامه ولكنه عرض على المسافر إمكانية السفر في موعد لاحق ولكن على رحلةٍ بديلة، إلا أن المسافر رفض هذا العرض واضطر للحجز مع ناقل جوي بديل، مما أدى إلى تفويت فرصة حضور مراسم تأبين والده في الوقت المحدد لهذه المراسم، وقد قام المسافر في وقتٍ لاحق بطلب التعويض من الناقل الجوي جراء الضرر النفسي والمعنوي الذي أصابه طبقاً لأحكام القانون الأمريكي، إلا أنه تم رفض طلب التعويض من قبل المحكمة، نظراً لأن تكييف إخلال الناقل هو التأخر في تنفيذ الالتزام وليس عدم التنفيذ المطلق، حيث قام الناقل بعرض رحلة بديلة على المسافر ولكن المسافر رفض هذا العرض.[3] وباستقراء أحكام نفس المحكمة نجدها قد قضت بالتوجه ذاته في قضية أخرى، وقد جاء في وقائع حكمها سبب رفض التعويض والمتمثل في أن الراكب لم يمنح الناقل الجوي الفرصة اللازمة لتنفيذ التزاماته التعاقدية، ومن ثم كان من الأجدر على المسافر ألا يتعاقد مع ناقل جوي آخر بمجرد تأخر الناقل في تنفيذ التزامه التعاقدي.[4] وفي السياق ذاته نجد أن محكمة تمييز دبي قضت صراحة بهذا التمييز عندما حكمت في أحد أحكامها أنه: "من المقرر أن عدم تسليم البضاعة المشحونة إلى صاحب الحق فيها يعتبر هلاكًا كليًا"، [5] وقياسًا على ذلك يمكن اعتبار عدم التنفيذ الكامل في نقل المسافر بمثابة عدم تنفيذ للعقد وليس تأخر.[6] في المجمل، إن المادة 19 من اتفاقية مونتريال جاءت تحت عنوان التأخير "Delay"، ومن ثم فإن إلغاء الرحلة لا يُعدُّ تأخيراً، ولا يخضع لأحكام

(1) فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص 197.

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

(3) See also: Danielv.Virgin Atlantic Airways Limited, United States District Court, N.D. CaliforniaFeb 23, 1998 59 F. Supp. 2d 986 (N.D. Cal. 1998).

(4) Michel PARADIS, Plaintiff, v. GHANA AIRWAYS LIMITED Defendant. United States District Court, S.D. New York. November 22, 2004.

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

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

اتفاقية مونتريال، وإنما يخضع لأحكام القانون الوطني باعتباره خرقًا للعقد[1](2). كما أن التأخير بمفهوم المادة 19 من اتفاقية مونتريال يتحقق عندما تنقل شركة الطيران الراكب ولكن في وقتٍ لاحق، أو يرفض الراكب العرض المقدم من قبل شركة الطيران بنقله على رحلاتها في وقتٍ لاحق. أما عدم تنفيذ العقد الذي لا يخضع لأحكام المادة 19 من اتفاقية مونتريال ويكون خاضعاً لأحكام القانون الوطني، فإنه يتحقق عندما ترفض شركة لطيران نقل الراكب، وترفض تقديم بديل للنقل، أو تنفيذ عقد النقل في وقتٍ لاحق.

ثالثًا- أما فيما يتعلق بتمييز التأخر عن منع الصعود على متن الطائرة، يتضح لنا بشكلٍ جلي أن نصوص اتفاقية وارسو ومونتريال لم تتطرقا إلى تلك الحالة، ومن ثم تُترك هذا الموضوع للتشريعات الوطنية لتنظم أحكامها، ونجد تطبيقاً لذلك أن القضاء الألماني قام بإدراج هذه الحالة من ضمن حالات التأخير التي تم النص عليها في المادة 19 من اتفاقية مونتريال، ومن الأمثلة الأخرى الدالة على ذلك، نجد أن المحاكم الإنجليزية والأمريكية تتعامل بشكل غير موحد معها. ومن التطبيقات القضائية التي تدل على ذلك ما تم الحكم به في قضية (Wolgel v. MEXICANA AIRLINES)[2] حيث قضت الدائرة السابعة بمحكمة الاستئناف الأمريكية بأن "حرمان صعود المسافر إلى الطائرة يماثل حالة عدم التنفيذ الكلي للعقد، ومن ثم لا تَّطبق عليه أحكام اتفاقية وارسو، وإنما يَّشمل بولاية القانون الوطني"، [3] ومن الجدير بالذكر أن ذات التوجه قد أخذت به المحكمة الابتدائية الأمريكية

(1) see. Christopher E. Cotter, Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention, The Air & Space Lawyer, Volume 24, Number 4, 2012, p. 24.

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

(3) 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

في قضية تُدعى (Igwe v. Northwest Airlines)[1]؛ حيث يتضح لنا أن المحكمة رفضت مطالب المدعين بتقدير التعويض في ضوء نصوص القانون الأمريكي الوطني؛ نظراً لتعاطي المدعين بإيجابية مع العروض التصالحية التي قدمها الناقل الجوي، ومن التطبيقات القضائية أيضاً نجد ما قضت به المحكمة الابتدائية لولاية نيويورك في قضية (Carmia Fields v. Bwia International Airways Limited)[2] سالفة الذكر. ومن الجدير بالذكر أن توجهات القضاء الإنجليزي تميل للأخذ بهذا التفسير؛ من أجل ضمان حماية المصالح الاقتصادية للناقل الجوي، لاسيما في حالة إثباته حسن النية في تنفيذ التزامه التعاقدي من أجل تفادي الوقوع تحت طائلة المسؤولية الواردة في ضوء أحكام القانون الوطني.[3] أما فيما يتعلق بالقانون الإماراتي، فلا يوجد نص صريح يميز بين حالة التأخر في تنفيذ الالتزام ومنع الصعود إلى الطائرة، ولكن يمكننا استنباط مثل هذا التمييز من خلال نص المادة (366 معاملات تجارية) التي أعطت قائد الطائرة الحق في منع صعود أي راكب على متن الرحلة الجوية أو حتى إخراجه من الطائرة بعد صعوده، في حال تبين له أن وجوده يشكل خطراً على سلامتها أو إخلال بالنظام العام.[4]

المطلب الثاني: ماهية الضرر الأدبي المجرد الموجب للضمان

نصت المادة (292) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه: "يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار". كما نصت المادة (293 / 1) من القانون نفسه على أنه: "يتناول حق الضمان الضرر الأدبي، ويعتبر من الضرر الأدبي التعدي على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي". والضرر الأدبي على عكس الضرر المادي، لا يمسّ أموال المضرور، بل يصيب حق أو مصلحة غير مالية، [5] ومثال ذلك أن إصابة الجسم تُعدُّ ضرراً مادياً كونها اعتداء

(1) United States District Court, S.D. Texas, Houston DivisionJan 4, 2007 CIVIL ACTION NO. H-05 - 1423 (S.D. Tex. Jan. 4, 2007.

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

(3) فاضل الزهاوي، مرجع سابق، ص 205.

(4) 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.

(5) إن الضرر الأدبي المجرد يأخذ العديد من الصور، وهي الأضرار الأدبية الناشئة عن الاعتداء على الشرف والكرامة والعرض والأمانة، كما في القذف والسب وفسخ الخطبة. فقد يمس الضرر شخصية المجني عليه، وهي

على حق الإنسان في الحياة، وسلامة الجسم، وضرراً أدبياً يصيب المضرور في عاطفته وشعوره، ويدخل في قلبه الغم والألم والحزن والحسرة على ما أصابه في جسمه، ويمكن إرجاعه إلى حالات معينة منها الضرر الأدبي الناجم عن إصابة الشخص وما يتخلف عنها من ألم، فيكون ضرراً مادياً وأدبياً، [1] وقد يتمثل الضرر الأدبي فيما يصيب الشخص في شرفه واعتباره، وما يتولد عليه من القذف والسب والشتم، وقد يتحقق الضرر الأدبي بمجرد المساس بالعاطفة والشعور، من ذلك ما يصيب الوالدين من حسرة وألم نتيجة انتزاع طفلهما منهما.[2]

والضرر الأدبي هو "إخلال أو مساس بمصلحة أو حق غير مالي"، [3] ومعيار التفرقة بين المصالح المادية والمصالح غير المالية هو في المحل المعتدى عليه، ويسري ذلك على معيار التفرقة بين الأضرار المادية والأضرار الأدبية، من ذلك إصابة الجسم تُعدُّ ضرراً مادياً كونها اعتداء على حق الإنسان في الحياة وسلامة الجسم، وضرراً أدبياً يصيب المعتدى عليه في عاطفته وشعوره وتدخل إلى قلبه الغم والحزن.[4]

وقد نصت الفقرة (1) من المادة (293) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه: "1 - يتناول حق الضمان الضرر الأدبي، ويعتبر من الضرر الأدبي التعدي على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي".[5]

كما أن الضرر الأدبي المجرد يختلف عن الضرر الأدبي التبعي في أن الأخير يتعلق بالأضرار التي قد تصيب الإنسان نتيجة إصابات جسدية، مثل إصابة المسافر أثناء عملية النقل بعاهة جسدية أو ألم جسدي مما يحدث له ألمًا نفسيًا، أو ضررًا معنويًا نتيجة هذه الإصابة. وتأكيدًا لهذا التمييز، هناك حالتان تُجيزان التعويض عن الضرر المعنوي: الحالة

تخرج من نتاج الحقوق المالية، مع إمكان أن يترتب على ذلك خسارة مالية، كما يحدث في حالة الطعن في أمانة تاجر، فإن ذلك قد يؤدي إلى انصراف عملائه عنه، فيترتب على ذلك اختلال في وضع المالي.

(1) حسن حنتوش الحسناوي: التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999م، ص110.

(2) منذر الفضل: النظرية العامة للالتزامات "دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقوانين الوضعية"، الجزء الأول، مصادر الالتزام، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996م، ص379.

(3) توفيق فرج: النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1988م، ص384.

(4) أسامة السيد عبد السميع: التعويض عن الضرر الأدبي "دراسة تطبيقية في الفقه الإسلامي والقانون"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص138.

(5) الفقرة (1) من المادة (293) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

الأولى: التعويض عن الآلام النفسية الناجمة عن الأضرار الجسدية، فما دام أن هناك ضرراً جسدياً اقترنت معه أضرارٌ نفسية، فيمكن عندها التعويض عن الضررين معاً. الحالة الثانية وهي إذا أُصيب الراكب بأضرار نفسية ترتب عليها ظهور أعراض مادية على جسمه، فهنا يرى القاضي أن الراكب يستحق التعويض عن الإصابة النفسية التي نتج عنها إصابات جسدية".[1]

هذا يعني أن الضرر الادبي المجرد هو أذى يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه، أو بمصلحة مشروعة له، ويستوي بالنسبة له أن يكون ذلك الحق أو تلك المصلحة مما يتعلق بسلامة جسمه أو عاطفته أو ماله أو حريته أو شرفه أو اعتباره أو مركزه الاجتماعي أو اعتباره المالي. ويذكر الدكتور السنهوري "أن الضرر الأدبي قد يصيب الجسم فيما يلحق به من ألم أو يحدث فيه من تشويه، وقد يصيب الشرف والاعتبار والعرض، وقد يصيب العاطفة والحنان والشعور ...".[2] إلا أن القضاء المصري كان له رأي آخر في بادئ الأمر؛ إذ اشترط في أن الضرر الأدبي لا يكفي لإجابة طلب المدعي بالتعويض ما دام المدعي لم يصبه أي ضرر مادي، وأن الحزن والألم لا يقوم بمال، وأنه لا يستحق تعويضاً إلا من اختل نظام معيشته بسبب إصابة أو موت المضرور، لعدم سهولة تقويم هذا الضرر ولأنه لا يصح أن يكون أساساً للاتجار المالي[3](1).

وتجلى موقف القضاء المصري في هذا الشأن بوضوح، حيث ان محكمة النقض المصرية قضت بأنه " التعويض في المسئولية العقدية في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم يقتصر على الضرر المباشر الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد، اما في المسئولية التقصيرية فيكون التعويض عن أي ضرر مباشر متوقع أو غير متوقع والضرر المباشر هو ما يكون نتيجة طبيعية لخطأ المسئول إذا لم يكن في استطاعته توقيه ببذل الجهد المعقول ويقاس الضرر المتوقع بمعيار موضوعي لا معيار شخصي.[4]

(1) أشارت المحكمة في قضية "روسمان Rosman" إلى أنه عندما يكون الناقل مسؤولًا عن الضرر الجسدي، فإن مسؤوليته تمتد لتشمل الأضرار الاخرى بما في ذلك الأضرار الأدبية الناتجة عن الإصابات الجسدية. د. سعود فيصل الرميثي: مدى التعويض عن الضرر النفسي في حوادث النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929م ومونتريال 1999م، مرجع سابق، ص298.

(2) عبد الرزاق أحمد السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني "نظرية الالتزام"، الجزء الأول، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1964م، ص559.

(3) سليمان مرقس: الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، المجلد الأول، في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، الإسكندرية، 1992م، ص156.

(4) نقض مصري 6 / 6 1984، طعن رقم 1070 ص 73.

في المقابل، أوجب الفقه الإسلامي لضمان ما قد يؤدي إلى تفويت كمال الجمال والمنفعة، وقد ورد في المبسوط للسرخسي: "أن من ضرب على سن حتى اسودت أو احمرت أو اخضرت فعليه أرش السن كاملاً؛ لأن الجمال والمنفعة يفوت ذلك، وقالت السواد في السن دليل موتها، فإذا اصفرت فقد روى أبو يوسف عن أبي حنيفة رحمهما الله فيها حكومة عدل".[1]

والملاحظ ان القضاء الإنجليزي يعترف صراحةً بوجوب التعويض عن الضرر الأدبي المجرد في العديد من أحكامه، استنادًا إلى التفسير الموسع لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو (Personal Injury)، التي تعني الأضرار المادية والنفسية على حد سواء، [2] كما سلك القضاء الأمريكي التوجه نفسه في العديد من الأحكام، ومنها على سبيل المثال قضية (Esthetr Kalish v. Transworld Airline) في العام 1977، والتي فيها قضت محكمة نيويورك الابتدائية بالتزام لناقل الجوي بتعويض الأضرار النفسية التي أصابت الركاب نتيجة حالة الهلع الذي أصابهم بسبب حريق أصاب محرك الطائرة أثناء الرحلة الجوية، [3] وفي قضية (Opera Select v. KLM Airlines) قضت المحكمة نفسها بالزام الناقل الجوي بتعويض المسافرين عن الضرر المعنوي الي اصابهم نتيجة تأخير نقل حقائبهم الشخصية كما هو متفق عليه في عقد النقل، مما تسبب في حضورهم لحفل سنوي بزي غير المعد لذلك في الحفل وأحدث لهم أضرارًا نفسية بسبب الحرج الذي أصابهم أمام معدي الحفل وباقي الحضور.[4]

المبحث الثاني: أحكام التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخر تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي

التعويض هو الأثر المترتب عن التأخر في عقد النقل الجوي، حيث توافر أركان المسؤولية المدنية بحق الناقل الجوي الدولي المتمثلة في الخطأ العقدي والضرر وعلاقة

(1) سليمان مرقس: الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، المجلد الأول، في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، الطبعة الخامسة، الإسكندرية، 1992م، ص156.

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

(3) For more details about this case, see the following link: http://ny.findacase.com/research/wfrmDocViewer.aspx/xq/fac.19770119_0040232.NY.htm/qx (Accessed: 12 / 11 / 2019).

(4) G. Lawrence, The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Hague: Kluwer Law International, 2000, P.109.

السببية، والغرض من التعويض هو جبر الضرر الذي أصاب المتضرر.[1] لذا يجب أن يكون التعويض على قدر الضرر، وهو بالفعل ما تنص عليه القواعد العامة للمسؤولية.[2]

ويهدف التعويض إلى جبر الأضرار اللاحقة بالمضرور، دون حاجة إلى التعويض الكامل الذي ارتبط بتأسيس المسؤولية على الذنب الأخلاقي. وبابتعاد المسؤولية عن هذا الأساس بدأت فكرة التعويض الكامل تقل ليحل محلها التعويض العادل. وتقدير هذا التعويض قد يقوم به المشرع بالنص الصريح أحياناً أو عن طريق تحديد المسؤولية بحد أقصى أحياناً أخرى، وهو التقدير القانوني للتعويض، وقد يتركه لاتفاق الأطراف يقومون به وفقاً لما يبدو لهم من ظروف المعاملات وملابساتها وهو التقدير الاتفاقي للتعويض، وفي كلا حالتي التقدير هاتين يكون القاضي ملزماً بهذا التحديد، وأخيراً قد يمنح المشرع حرية مطلقة للقاضي لتقديره، وذلك هو التقدير القضائي للتعويض.[3]

وللتعرف على أحكام التعويض عن الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخر تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي، تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، حيث بحث المطلب الأول في الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل في الميعاد المحدد، في حين خُصص المطلب الثاني لبيان أحكام التعويض عن الضرر الأدبي المجرد في نطاق النقل الجوي.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لالتزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل في الميعاد المحدد

لم تحقق اتفاقية وارسو التوازن بين حقوق الناقل والراكب؛ إذ إنها راعت مصلحة الناقلين على حساب المستغلين للمرفق الجوي، وذلك بسماحها للناقل الجوي بالتحلل من مسؤوليته بطرق بسيطة، كما أنها حددت مبلغ التعويض بمبلغ أقل من الذي يحصل عليه مستغلي وسائل النقل الأخرى.[4] لذلك، ظهرت الحاجة لتعديل نصوص الاتفاقية لتحقيق أكبر قدر من الحماية للركاب، وظهرت بعدها عدة اتفاقيات منها بروتوكول لاهاي 1955م، إلا أنه لم يعدل من أساس المسؤولية، وبناءً على ذلك هددت الولايات المتحدة بالانسحاب من اتفاقية وارسو بحجة الأساس القانوني للمسؤولية، والذي أكد عليه بروتوكول لاهاي

(1) محمد حسين الشامي: ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990م، ص526.

(2) بما أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية عقدية فيجب التنويه إلى أن التعويض لا يكون إلا عن الضرر المتوقع. انظر: مدحت عباس خلوصي: قانون النقل الدولي، الشنهاني للطباعة، القاهرة، 2000م، ص74.

(3) R. D. BARBEYRAC, Droit aérien - Organisations et accords internationaux, Toulouse,Ed. Jean MERMOZ, 1998, p.25.

(4) ناعمة علي سلطان الزعابي، ناعمة علي سلطان الزعابي: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العين، نوفمبر 2016م، ص49.

ومبلغ التعويض الضئيل اللذان لا يحميان الركاب حماية كافية.[1] ونتيجة لتهديد الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو سعى الاتحاد الدولي للنقل بإقناع عدد كبير من شركات الطيران الدولي بالاتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية حول التنفيذ القانوني لمسؤولية الناقل الجوي ومبلغ التعويض المستحق في حال وقوع الضرر، غير أن هذا الاتفاق كان ثنائياً بين شركات الطيران الدولي وبين هيئة الطيران الأمريكية، ويشترط الاتفاق على ان تكون نقطة الإقلاع أو نقطة الهبوط في الأراضي الأمريكية، وهو أمر رفضه المجتمع الدولي كونه لا يحقق مبدأ المساواة بين المسافرين المستخدمين لقطاع النقل الجوي، فالمسافر الذي تكون رحلته قد بدأت أو انتهت في المطارات الأمريكية يكون وضعه أفضل من غيره من المسافرين.[2]

ومن هنا ظهرت الحاجة لإبرام بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م، الذي لم يدخل حيز التنفيذ، إلا أنه جعل مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية في حال وفاة الراكب أو إصابته بجروح ولا يستطيع التحلل منها إلا إذا أثبت أن خطأ المضرور كان وراء وقوع الضرر، [3] وهذا ما انتهجه المشرع الإماراتي في نص المادة (292) من قانون المعاملات المدنية والتي نصت على أنه: "يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار".[4]

وكان آخر تعديل لاتفاقية وارسو هو بروتوكول مونتريال 1975، والذي لم يغير من أساس المسؤولية الموضوعية إلا أنه وسع من نطاقها لتشمل هلاك وتلف البضائع، وحدد حالات دفع المسؤولية عن البضائع على سبيل الحصر. وأخيراً جاءت اتفاقية مونتريال 1999 بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي والتي انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة في عام 2000م لتعدل من أساس مسؤولية الناقل الجوي.[5]

يعتبر الناقل الجوي هو الشخص المسؤول عن عملية النقل الجوي، حيث يقوم بإبرام العقد مع الراكب ويلتزم نحوه بتنفيذ عملية النقل الجوي، [6] وقد عرف المشرع الإماراتي

(1) عيسى غسان ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، عمان، 2008م، ص83.

(2) شريف غنام، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة مقارناً بالاتفاقيات الدولية، أكاديمية شرطة دبي، 2013م، ص260 - 261.

(3) ناعمة علي سلطان الزعابي، مرجع سابق، ص50.

(4) المادة (292) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(5) شريف غنام، مرجع سابق، ص261.

(6) ناعمة علي سلطان الزعابي، مرجع سابق، ص 46.

الناقل الجوي في المادة الأولى من القانون الاتحادي رقم (20) لسنة 1991 بإصدار قانون الطيران المدني بقوله إنه كل: "شخص طبيعي أو معنوي يعرض أو يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع".

وعليه يعتبر ناقلاً جوياً وفق القانون الإماراتي أي شخص طبيعي، أو اعتباري، يستثمر في قطاع النقل الجوي في خدمات نقل الركاب أو البريد أو البضائع، وقد يكون الشخص الاعتباري إما من أشخاص القانون العام كما لو كانت الحكومة الاتحادية أو المحلية تمتلك شركة طيران، ومثال عليه الاتحاد للطيران المملوكة بالكامل للحكومة المحلية لإمارة أبو ظبي، [1] وشركة الإمارات للطيران المشغلة لخطوط طيران الإمارات المملوكة بالكامل للحكومة المحلية لإمارة دبي، [2] أو قد يكون من أشخاص القانون الخاص مستثمراً في قطاع النقل الجوي.[3]

وإذا كان هناك التزام يفرضه عقد النقل الجوي على الناقل مقتضاه تنفيذ النقل في الميعاد، فإن السؤال الذي يثور في هذا الصدد، ما طبيعة هذا الالتزام، هل هو تحقيق غاية أم بذل عناية، وعلى من يقع عبء إثبات الخطأ؟

اختلفت التشريعات الوطنية في تحديد طبيعة التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل في الميعاد، ففي نطاق قانون التجارة المصري الجديد رقم 17 لسنة 1999 يميز الفقه المصري في تحديد طبيعة التزام الناقل الجوي في الميعاد بين فرضين:[4] الأول إذا تم الاتفاق سلفاً على تنفيذ النقل في ميعاد محدد. وفي هذا الفرض يكون التزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد المتفق عليه التزاماً بنتيجة، بحيث يتحقق الإخلال به، وبالتالي تنعقد مسؤولية الناقل الجوي على الأضرار الناشئة عن عدم تنفيذه بمجرد عدم حصول النتيجة التي تتمثل في نقل البضاعة أو المسافرين إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه. ولا يستطيع الناقل أن يتحلل بدوره من مسؤوليته إلا بإقامة الدليل على أن عدم تنفيذ هذا الالتزام لا يرجع إلى خطئه الشخصي أو إلى خطأ تابعيه وأعوانه، بل يجد مصدره في سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه. ويُستفاد ذلك كله من نص الفقرة الأولى من المادة 289 من قانون التجارة المصري الجديد الذي يقضي بأن: يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع، وكذلك من نص المادة 290

(1) الموقع الرسمي لطيران الاتحاد: www.etihad.com

(2) الموقع الرسمي لطيران الإمارات: www.emirates.com

(3) ناعمة علي سلطان الزعابي، مرجع سابق، ص47.

(4) هاني دويدار: قانون الطيران الجوي، النقل التجاري الجوي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000م، ص275.

مـن نفـس القانـون الـذي لا يجيـز للناقـل نفـي مسـؤوليته، إلا بإثبـات القـوة القاهـرة أو العيـب7 الذاتـي فـي الشـيء أو خطـأ المرسـل أو المرسـل إليـه أو الراكـب. أمـا الفـرض الثانـي: فهـو فـرض عـدم الاتفـاق سـلفاً علـى تنفيـذ النقـل فـي ميعـاد محـدد، وفـي هـذا الفـرض ينقلـب التـزام الناقـل إلـى التـزام ببـذل عنايـة، ذلـك أن عـدم الاتفـاق علـى تحديـد ميعـاد معيـن للتنفيـذ عمليـة النقـل، لا يعنـي تخويـل الناقـل الجـوي الحريـة فـي تنفيـذ النقـل متـى شـاء وإلا صـار التزامـه التزامـاً إراديـاً محضـاً، وإنمـا يعنـي التزامـه، وفقـاً لمـا اسـتقر عليـه الفقـه والقضـاء، بالنقـل فـي الميعـاد المعقـول، ولـن يتمكـن المضـرور مـن إقامـة الدليـل علـى عـدم إتمـام النقـل فـي الميعـاد المعقـول إلا بإثبـات خطـأ الناقـل. ذلـك لأن محـل الالتـزام بالنقـل فـي الميعـاد المعقـول لا ينصـب - خلافـاً لمـا هـو عليـه الحـال بالنسـبة للالتـزام بتحقيـق نتيجـة - علـى شـيءٍ محـدد، وإنمـا يـرد علـى عنصـر يشـوبه التقديـر هـو "معقوليـة ميعـاد النقـل". ولكـي يتسـنى للمضـرور إثبـات عـدم وجـود المعقـول "مضمـون الالتـزام" يتعيـن عليـه إقامـة الدليـل علـى غيـر المعقـول "عـدم التنفيـذ" وليـس ذلـك إلا إثباتـاً للخطـأ.[1]

أمـا فـي نطـاق قانـون المعامـلات التجاريـة الإماراتـي رقـم 8 لسـنة 1993 فـإن محـل التـزام الناقـل الجـوي بتنفيـذ العقـد فـي الميعـاد هـو تحقيـق نتيجـة، فتشـغل المسـؤولية بمجـرد حـدوث التأخيـر، ويقـع علـى الناقـل إذا أراد التخلـص مـن المسـؤولية عـبء إثبـات السـبب الأجنبـي. حيـث نصـت المـادة 357 مـن قانـون المعامـلات التجاريـة الإماراتـي علـى أنـه: "يكـون الناقـل الجـوي مسـؤولاً عـن الضـرر الـذي يحـدث نتيجـة للتأخيـر فـي وصـول الراكـب أو الامتعـة المسـجلة أو البضائـع"، [2] كمـا نصـت المـادة 335 مـن قانـون المعامـلات التجاريـة الإماراتـي علـى أنـه: "1 - يكـون الناقـل مسـؤولاً عـن التأخيـر فـي الوصـول، وعمـا يلحـق الراكـب أثنـاء تنفيـذ عقـد النقـل مـن أضـرار بدنيـة أو غيـر بدنيـة. 2 - ولا ترتفـع المسـؤولية المنصـوص عليهـا فـي الفقـرة السـابقة إلا إذا أثبـت الناقـل أن التأخيـر أو الضـرر راجـع إلـى قـوة قاهـرة أو خطـأ الراكـب أو خطـأ الغيـر".[3]

يتبيـن للباحـث ممـا تقـدم أن التشـريعات الوطنيـة تميـز فيمـا يتعلـق بمسـؤولية الناقـل الجـوي عـن التأخيـر بيـن مـا إذا كان الناقـل قـد حـدد ميعـاداً لتنفيـذ عقـد النقـل، وفـي هـذه الحالـة يُعـد التزامـه بتحقيـق نتيجـة لا يعفيـه مـن المسـؤولية إلا إثبـات السـبب الأجنبـي أو خطـأ الراكـب أو خطـأ الغيـر فـي القانـون الإماراتـي.

(1) انظر في الفقه المصري: د. محمد فريد العريني: القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008م، ص218 - 219.

(2) المادة 357 من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم 8 لسنة 1993.

(3) المادة 335 من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم 8 لسنة 1993.

المطلب الثاني: أحكام التعويض عن الضرر الأدبي المجرد في نطاق النقل الجوي

يجمع الفقه على أن الأضرار الأدبية يجب أن تكون مشمولة بالتعويض، وحجته في ذلك أن الضرر المعنوي يشكل وجهاً من أوجه الضرر طبقاً للقواعد العامة، [1] ومن الجدير بالذكر أن أضرار التأخير الواردة بنص المادة (19) من اتفاقية مونتريال تعطي الحق للمسافر في التعويض عن الضرر الذي لحقه دون أن تحدد طبيعة هذا الضرر، وذلك بنصها على: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير"، [2] وهو ما أكدته المادة (357) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي التي نصت على أنه: "يكون الناقل الجوي المسؤول عن الضرر الذي يحدث نتيجة للتأخير في وصول الراكب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع". [3]

كما نصت المادة (292) من قانون المعاملات المدنية الاتحادي في دولة الإمارات العربية المتحدة على أنه: "يقدر الضمان في جميع الاحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار". [4] ونصت المادة (293) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه: "1 - يتناول حق الضمان الضرر الادبي، ويعتبر من الضرر الأدبي التعدي على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي. 2 - ويجوز أن يُقضى بالضمان للأزواج وللأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب". 3 - ولا ينتقل الضمان عن الضرر الأدبي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق أو حكم قضائي نهائي". [5]

---

(1) على الرغم من الخلاف القانوني والفقهي وحتى القضائي الكبير بشأن الضرر المعنوي أو النفسي ومدى اعتباره ضرراً مادياً لتعلقه بالجانب النفسي والعقلي للشخص، إلا أن الطب الحديث قد أثبت العلاقة الوطيدة بين جسد الإنسان وأداء أعضائه لوظائفه الطبيعية وبين الجهاز العصبي والنفسي للجسم ومدى التأثير المتبادل بينهما بشكل يصعب الفصل فيه بينهما. وهو فعلاً ما أقر به دستور المنظمة العالمية للصحة من حيث أن الصحة هي تكامل السلامة البدنية والعقلية والاجتماعية للشخص. راجع: ليلى حمودة: المسؤولية الدولية في قانون القضاء، دار هومه، الجزائر، 2009م، ص127.

(2) المادة (19) من اتفاقية مونتريال 1999.

(3) المادة (357) من قانون المعاملات التجارية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

(4) المادة (292) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

(5) المادة (293) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

وعلى الرغم من الاختلافات حول مسألة التعويض عن الضرر الأدبي المجرد، فإن أغلب التشريعات تدخلت لحسم الخلاف، وذلك بالنص على جواز التعويض عن الضرر الأدبي المجرد، [1] ومن أمثلة هذه التشريعات نجد نص القانون المصري في المادة (22) من القانون المدني الجديد على أنه: "يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضاً، ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير، إلا إذا تحدد بمقتضى اتفاق، أو طالب الدائن به أمام القضاء"، كذلك نصت المادة (1 / 267) من القانون المدني الأردني على أنه: "يتناول حق الضمان: الضرر الأدبي .. فكل تَعَدٍّ على الغير في حريته، أو في عرضه، أو في شرفه، أو سمعته، أو في مركزه الاجتماعي، أو في اعتباره المالي، يجعل المعتدي مسؤولاً عن الضمان". كما نص المشرع الإماراتي في المادة (1 / 293) من قانون المعاملات المدنية على أنه: "يتناول حق الضمان الأدبي، ويعتبر من الضرر الأدبي: التعدي على الغير في حريته، أو عرضه، أو في سمعته، أو في مركزه الاجتماعي، أو في اعتباره المالي".

ومتى أخل شخص بالتزام مقرر في ذمته وفقاً لأحد نوعي المسؤولية المدنية، وترتب على هذا الإخلال ضرر للغير، أصبح مسؤولاً قبل المضرور وملتزماً بتعويضه عما أصابه من ضرر، وتطبيقاً لنص المادة (1 / 17) من اتفاقية مونتريال 1999 المطابق لما ورد بنص المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929، يُسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر والمتمثلة في وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو كسور أو أي أضرار جسمانية أخرى.[2]

ورغم أن تحديد الضرر قد أثار عديد الإشكاليات من حيث تحديد طبيعته ومقداره وحدوده، إلا أن نصوص القانون كانت واضحة، حيث اكتفت المادة (17) من اتفاقية مونتريال وكذا المادة (355) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي بقصر التعويض عن ضرري الوفاة والإصابة.

وتقضي اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مادتها (22 / 1) بأن مسؤولية الناقل الجوي تجاه الراكب محدد بمبلغ 125 ألف فرنك فرنسي ذهب، وتقضي فقرتها الثانية على أن مسؤوليته في نقل البضائع والأمتعة المسجلة محددة بمبلغ 250 فرنك ذهب لكل كيلو جرام، ثم جاء بروتوكول لاهاي سنة 1955 فجعل التعويض 250 فرنك فرنسي ذهب لكل

(1) سعود فيصل الرميثي: مدى التعويض عن الضرر النفسي في حوادث النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929م ومونتريال 1999م، مجلة الأمن والقانون، المجلد 24، العدد (1)، أكاديمية شرطة دبي، دبي، 2016م، ص257.

(2) مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 15، العدد الأول، يونيو 2018م، ص361.

راكب، وأبقى على نفس مقدار التعويض بالنسبة للأمتعة اليدوية الشخصية التي يحتفظ الراكب بحيازتها أثناء الرحلة الجوية.[1]

وبالرغم من الزيادة التي حصلت في بروتوكول لاهاي بالنسبة للركاب، فإن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقتنع بها، واعتبرتها ضئيلة بالنسبة للراكب الأمريكي، [2] وكان هذا سبباً في عقد اتفاق مونتريال سنة 1966 وبموجبه تم رفع المبلغ إلى 75000 دولار شامل كافة المصروفات، في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى، وينطبق هذا الاتفاق على كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو لسنة 1929، ولكن يجب أن يكون إقلاع الطائرة من أي مكان في أمريكا أو محطة الهبوط تقع في أي نقطة فيها، ولم يتعرض الاتفاق إلى مبالغ التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة لأمتعة الراكب الشخصية، وكذلك بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة.[3]

وفي حقيقة الأمر، هذا وضع غريب وشاذ، فمبلغ التعويض يختلف حسبما يطبقه القاضي، فهو تعويض قليل إذا ما طبق الاتفاقية الأصلية، ويتضاعف إذا ما طبق تعديل لاهاي، وهو تعويض أكثر مما تقدم ذكره إذا ما طبق اتفاق مونتريال، والذي يجب أن يطبقه عندما تقلع أو تهبط الطائرة في أي بقعة من بقاع الولايات المتحدة الأمريكية، فكان هذا الوضع هو من أسباب المناداة بإعادة النظر في كل الاتفاقيات إلى أن تم وضع بروتوكول جواتيمالا ستي سنة 1971، فرفع مبلغ التعويض بمقدار 450 ألف فرنك فرنسي بالنسبة للأضرار التي تصيب الراكب، ووضع تعويضاً خاصاً عن التأخير بمقدار 62500 فرنك لكل راكب، كما رفع مبلغ التعويض بالنسبة للأمتعة الشخصية للراكب إلى 15000 فرنك، واحتفظ بمبلغ التعويض المقرر في الاتفاقية الأصلية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة، وهو 550 فرنك عن كل كيلو جرام.[4]

ولمواجهة تقلبات أسعار الصرف تم وضع بروتوكول جواتيمالا لسنة 1975 وبموجبه تم حساب المبالغ المذكورة آنفاً بحقوق السحب الخاصة، [5] فصار التعويض عن الأضرار

(1) نادية محمد معوض: القانون الجوي "النقل الجوي"، دار الفكر العربي، القاهرة، 2001م، ص60.

(2) صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، بدون تاريخ نشر، ص26 - 29.

(3) عدلي أمير خالد: احكام دعوى المسؤولية، مرجع سابق، ص39.

(4) D. Barault, L'évolution des causes exonératoires du transporteur aérien de la C.V 1929 àla C.M 1999, Marseille, DESS, Aix, 1999, p.171.

(5) محمد فريد العريني: القانون الجوي "النقل الجوي، حوادث الطيران"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007م، ص147.

التـي تصيـب الراكـب هـو 100 ألـف وحـدة مـن حقـوق السـحب الخاصـة، و4150 مـن حقـوق السـحب الخاصـة عـن التأخيـر، و1000 وحـدة مـن حقـوق السـحب الخاصـة لأمتعتـه الشـخصية، و17 وحـدة سـحب خاصـة عـن كل كيلـو جـرام بالنسـبة للبضائـع والأمتعـة المسـجلة.[1]

كمـا نصـت المـادة (90) مـن قانـون المعامـلات المدنيـة الاتحـادي لدولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة علـى أنـه: "لـكل مـن وقـع عليـه اعتـداء غيـر مشـروع فـي حـق مـن الحقـوق الملازمـة لشـخصيته أن يطلـب وقـف هـذا الاعتـداء مـع التعويـض عمـا يكـون قـد لحقـه مـن ضـرر"، [2] والتعويـض هـو الحكـم الـذي يترتـب علـى تحقـق المسـؤولية وينشـأ الحـق فـي التعويـض لحظـة وقـوع الضـرر، وليـس لحظـة صـدور الحكـم بالتعويـض إذ إن وقـت وقـوع الضـرر هـو الـذي تتحقـق فيـه المسـؤولية علـى المسـؤول ومـن ثـم ينشـأ حـق المضـرور فـي التعويـض.[3]

هنـاك مـن يـرى أن التعويـض يهـدف إلـى "إعـادة التـوازن الـذي اختـل بسـبب الضـرر وإعـادة المضـرور إلـى حالتـه التـي سـيكون عليهـا بفـرض عـدم تعرضـه بالفعـل الضـار"، [4] وحتـى نقـف علـى مفهـوم واضـح للتعويـض الاتفاقـي، لا بـد مـن الوقـوف علـى تعريفـه كمـا جـاء فـي مؤلفـات الفقهـاء، وبيـان أي مـن هـذه التعريفـات يصلـح أسـاس لتعريـف التعويـض الاتفاقـي. وللتعـرف علـى التقديـر الاتفاقـي للتعويـض.

وقـد ناقشـت المحكمـة البريطانيـة العُليـا مسـألة مـدى إمكانيـة التعويـض علـى الأضـرار الأدبيـة المجـردة، حيـث حكـم القاضـي سـتاين Lord Steyn بالآتـي: " ويجـب أن يحتـرم الناقـل الجـوي ميعـاد النقـل المتفـق عليـه فـي عقـد النقـل الجـوي، وإخلالـه بذلـك يرتـب عليـه التزامـه بتعويـض الأضـرار الناشـئة عـن التأخيـر" وبـذات التوجـه حكمـت المحكمـة الاتحاديـة العليـا لدولـة الإمـارات العربيـة المتحـدة فـي الطعنيـن (128) و(144) لسـنة 2005، إذ وضعـت قاعـدة مفادهـا "أن التـزام الناقـل الجـوي باحتـرام مواعيـد النقـل هـو التـزام بتحقيـق نتيجـة، ومـؤدى ذلـك مسـؤوليته عـن الأضـرار التـي تترتـب نتيجـة إخلالـه بهـذا الالتـزام والتأخيـر فـي نقـل الـركاب".[5]

(1) جلال وفاء محمدين: دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1992م، ص20.

(2) المادة (90) من القانون الاتحادي رقم (5) لسنة 1985م بإصدار قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

(3) أشرف جهاد وحيد الأحمد: المسؤولية المدنية للمحامي عن الخطأ المهني، رسالة ماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2011 / 2012م، ص91.

(4) أحمد شوقي عبد الرحمن: مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية العقدية والتقصيرية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999م، ص65

(5) المحكمة الاتحادية العليا في دولة الإمارات العربية المتحدة، طعن رقم 128 و144 لسنة 25 ق المنعقدة في 27 /

ولكن على خلاف هذا الأمر، نجد أن المحكمة الاتحادية نقضت الحكم المستأنف القاضي بأحقية المسافر في الحصول على التعويض عن الضرر الأدبي، بحجه أنه عول في تعيين عناصر الضرر التي أدخلها في حساب التعويض على واقعة لم تثبت لديه، وهو ما يعيبه بالقصور في التسيب والخطأ في تطبيق القانون. حيث انه لابد من الترابط بين الخطأ والضرر وتوافر علاقة السببية بينهما بشكل واضح.

والملاحظ أن العديد من الأحكام الصادرة عن المحاكم العليا الإمارتية تعترف بشكل صريح بالمسؤولية العقدية للناقل الجوي عن تعويض المتعاقد الأخر عن الضرر الناتج عن الضرر الأدبي المجرد، فعلى سبيل المثال لا الحصر، قضت المحكمة الاتحادية العليا بتعويض المسافر بمبلغ ثمانية ألاف درهم إماراتي نتيجة الضرر المعنوي الذي أصابه بسبب تأخر الأقل الجوي في نقله من أبو ظبي إلى لندن التي كان ينوي أن يتخذها كمحطة ترانزيت، مما فوت على المسافر رحلته المتجهة من لندن إلى الولايات المتحدة الأمريكية.[1] وجاء في حكم اخر للمحكمة نفسها ما يلي: "... إن التحديد القانوني لمسئولية الناقل الجوي في حالة نقل الأشخاص قبل كل راكب مبلغ 125.000 فرنك المنصوص عليه في المادة 22 / 1 من معاهدة وارسو الدولية السالف الإشارة إليها، والمنطبقة على الواقعة، قد جاء مطلقًا غير قاصر على نوع معين من الضرر، فيغطي كافة الأضرار التي تلحق بالراكب البدنية منها والنفسية، ومن ثم فإن طلب الطاعن عرضه على لجنة طبية لإثبات إصابته بخوف مرضي من ركوب الطائرات نتيجة الحادث يضحي غير منتج لا على الحق إعراضه عنه".[2] وفي حكم ثالث قضت المحكمة الاتحادية العليا ما يلي: " "لما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه بعد أن استبعد عند تقدير التعويض المادي والأدبي .... من عناصر التعويض وكذلك المرض النفسي أقام قضاءه بتقدير التعويض المادي والأدبي على ما أورده من عناصر الضرر..... والضرر المادي يتمثل في بقائه في بلد أجنبي عنه رغم إرادته فترة من الوقت ظل فيها بلا مسكن يأويه أو جهة توفر له الحياة الكريمة من طعام وشراب وظل يفترش الأرض - وتغطيه السماء وينام جالساً أو راكعاً طوال هذه الفترة.... ومن ثم فإن المحكمة تقدر التعويض المادي الجابر للضرر الذي لحق به في

---

11 / 2000م، مشار إليه في: ناعمة علي سلطان الزعابي: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العين، نوفمبر 2016م، ص44.

(1) المحكمة الإتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 898 لسنة 24 قضائية بتاريخ 25 / 2 / 2004، مكتب فني 26، الجزء 1، ص 365.

(2) المحكمة الإتحادية العليا، الأحكام المدنية والتجارية، الطعن رقم 545 لسنة 23 قضائية بتاريخ 22 / 4 / 2003، مكتب فمي رقم 25، الجزء 2، ص 993.

ظل هذه الظروف الملابسة بمبلغ 150.000 درهم. وبالنسبة للتعويض الأدبي عن هذا الضرر يتناول الضرر الذي لحق بالمدعي في حريته وفي شرفه وفي سمعته وفي مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي - المادة 293 / 1 مدني ... بالإضافة إلى الألم والحسرة التي ألمت به من جراء منعه من السفر بسبب الجنسية التي ينتمي إليها...."[1].

خاتمة البحث

أظهرت هذه الدراسة مدى الانسجام الواضح بين القانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، في تنظيم أحكام مسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن تعويض الضرر الأدبي المجرد الناتج عن تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه التعاقدي. وحسنًا فعلت هذه الاحكام في عدم التطرق الى تعريف ماهية التأخر أو بيان نطاقه لتترك للقاضي حرية تقديره والحكم به طالما نشاء ضرر نتيجة عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي في الوقت المحدد أو المتفق عليه. كما أن طبيعة المسؤولية الناتجة عن هذا الضرر هي مسؤولية موضوعية ولسيت شخصية، كما أن التزام الناقل في هذه الأحوال هو التزام ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة- ما لم يتفق أطراف العقد على خلاف ذلك- بالتالي يستطيع الناقل التحلل من هذه المسؤولية إن أثبت أن هذا التأخير ناتج عن قوة قاهرة او حادث فجائي او حتى خطأ الدائن. كما أظهرت هذه الدراسة مدى توسع القانون الوطني والقضاء الدولي في بيان نطاق وحكم هذه المسؤولية لتشمل جميع الأضرار التي أصابت المسافر بما فيها الأضرار الأدبية سواء كانت تبعية أو مجردة.

أولاً- نتائج البحث:

خلصت الدراسة إلى الوصول إلى النتائج الآتية:

1. متى اكتملت عناصر المسؤولية العقدية للناقل الجوي بسبب تأخره في تنفيذ التزامه، لزم التعويض عن جميع الأضرار- بما فيها الضرر الأدبي المجرد- التي تصيب المتعاقد الأخر بغض النظر عن مدة هذا التأخير.

2. إذا لم يتفق أطراف العقد على موعد محدد لتنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي، فإن التأخير يحدث في هذه الحالة في حال لم ينفذ الناقل التزامه في موعد معقول، والمعقولية تقاس في هذا المجال بوجود تعاقدات سابقة بين أطراف العقد أو بما توقعه المسافر او الشاحن من الناقل وقت التعاقد.

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

3. يختلف فعل التأخر عن أفعال منع الصعود على متن الطائرة وإلغاء الرحلة، حيث ان الأول يشير إلى تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه التعاقدي في وقت لاحق لما تم الاتفاق عليه بالتالي يحصل المسافر على تعويض في ضوء الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية، بينما في حالتي منع الصعود وإلغاء الرحلة فان الناقل لم ينفذ التزامه بشكل مطلق؛ ومن ثم يحصل المسافر على تعويض في ضوء أحكام القانون الوطني.

4. طبيعة التزام الناقل بالنقل في الموعد المحدد هي التزام ببذل عناية، كما أن طبيعة المسؤولية هي مسؤولية موضوعية وليست شخصية.

5. يستحق المسافر او الشاحن تعويضًا عن جميع الأضرار التي تصيبه بسبب تأخر الناقل الجوي في تنفيذ التزامه التعاقدي، بما فيها التعويض عن الضرر الأدبي المجرد والمرتد.

ثانياً- التوصيات:

1. تشريع قانون خاص ينظم المسؤولية المدنية للناقل الجوي بكافة أركانها، على أن يتضمن أحكامًا خاصة مباشرة تعترف بالضرر الأدبي المجرد كسبب من أسباب الضمان.

2. تمييز التأخر في تنفيذ الالتزام عن حالتي منع الصعود على متن الطائرة وإلغاء الرحلة الجوية، عن طريق بيان حكم مستقل لكل حالة.

3. النص على أن ينعقد الاختصاص في دعوى المسؤولية لمحكمة دولة الإقلاع أو موطن مستعملي الطائرة بجانب الاختصاص الذي أشارت إليه اتفاقية وارسو حتى لو كانت هناك رحلات متتالية (ترانزيت)، حتى نصل إلى موطن المضرور بصرف النظر عن مركز أعمال الناقل الجوي أو موطنه؛ وذلك تيسيراً على المضرور نظراً لأنه الطرف الضعيف الذي يستحق الرعاية.

4. ضرورة تكريس حق المسافر في التعويض عن كافة أشكال الأضرار المعنوية التي تصيبه بسبب عملية النقل الجوي، متى ثبت تضرره بغض النظر عن المرحلة التي وصلت إليها هذه العملية، أو التي وقع فيها الضرر.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً- المراجع العربية:

المؤلفات القانونية

رضوان، أبو زيد. (1983م). القانون الجوي، قانون الطيران الجوي. القاهرة: دار الفكر العربي.

عبد الرحمن، أحمد شوقي. (1999م). مدى التعويض عن تغير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية العقدية والتقصيرية (ط1). الإسكندرية: منشأة المعارف.

السنهوري، أحمد عبد الرزاق. (2000م). الوسيط في شرح القانون المدني "نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام"، ج(2). بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

عبد السميع، أسامة السيد. (2007م). التعويض عن الضرر الأدبي "دراسة تطبيقية في الفقه الإسلامي والقانون". الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

سلطان، أنور. (1997م). النظرية العامة للالتزام "أحكام الالتزام"، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية.

توفيق، فرج. (1988م). النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام. الإسكندرية: الدار الجامعية.

الأسيوطي، ثروت أنيس. (1966م). مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن (ط1). القاهرة: دار النهضة العربية.

العدوي، جلال علي. (1997م). أصول الالتزامات، مصادر الالتزام. الإسكندرية: منشأة المعارف.

جلال، وفاء محمدين. (1992م). دروس في القانون الجوي. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

يكن، زهدي. شرح قانون الموجبات والعقود مع مقارنته بالقوانين الحديثة والشريعة الإسلامية، ج(5) (ط1). بيروت: منشورات المكتبة العصرية.

الرميثي، سعود فيصل. (2016م). مدى التعويض عن الضرر النفسي في حوادث النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929م ومونتريال 1999م. مجلة الأمن والقانون، المجلد (24)، العدد (1). دبي: أكاديمية شرطة دبي.

مرقس، سليمان. (1992م). الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، المجلد الأول، في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، (ط5). الإسكندرية.

مرقس، سليمان. (1961م). موجز أصول الإلتزامات. القاهرة: مطبعة لجنة البيان العربي.

غنام، شريف. (2013م). قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة مقارناً بالاتفاقيات الدولية. أكاديمية شرطة دبي.

السرخسي، شمس الدين. (بدون تاريخ نشر). المبسوط، المجلد الثالث عشر. بيروت: دار المعرفة للطباعة والنشر.

موسى، طالب حسن. (2005م). القانون الجوي الدولي، الإصدار الثاني (ط2). عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

الفقي، عاطف محمد. (2007م). تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999 (ط1). الإسكندرية: دار لفكر الجامعي.

السنهوري، عبد الرزاق أحمد. (1964م). الوسيط في شرح القانون المدني "نظرية الالتزام"، ج(1). الإسكندرية: منشأة المعارف.

عمر، عمر فؤاد. (2007م). القانون البحري والجوي. القاهرة: مطبعة مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح.

ربضي، عيسى غسان. (2008م). مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم "دراسة مقارنة". عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

زاهر، فاروق. (1985م). تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي "دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها. القاهرة: دار النهضة العربية.

حمودة، ليلى. (2009م). المسؤولية الدولية في قانون القضاء. الجزائر: دار هومه.

العنكبي، مجيد حميد. (1984م). النقل العراقي "المبادئ والأحكام". بغداد: منشورات مركز البحوث القانونية.

الشامي، محمد حسين. (1990م). ركن الخطأ في المسؤولية المدنية. القاهرة: دار النهضة العربية.

العريني، محمد فريد. (2009م). القانون الجوي "النقل الجوي - حوادث الطيران". الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

العريني، محمد فريد. (2008م). القانون الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي". الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

العريني، محمد فريد. (2008م). القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

خلوصي، مدحت عباس. (2000م). قانون النقل الدولي. القاهرة: الشنهاني للطباعة.

بن صغير، مراد. (يونيو/2018م). إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها. بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد (15)، ع(1) .

معوض، نادية محمد. (2001م). القانون الجوي "النقل الجوي". القاهرة: دار الفكر العربي.

دويدار، هاني. (2000م). قانون الطيران الجوي، النقل التجاري الجوي. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر.

الرسائل العلمية:

أشرف جهاد وحيد الأحمد: المسؤولية المدنية للمحامي عن الخطأ المهني، رسالة ماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2011 / 2012م.

ناعمة علي سلطان الزعابي: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العين، نوفمبر 2016م.

حسن حنتوش الحسناوي: التعويض القضائي في نطاق المسؤولية العقدية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999م.

صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، بدون تاريخ نشر.

طارق كاظم عجيل: مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 "دراسة مقارنة"، كلية القانون، جامعة ذي قار، بغداد، بدون تاريخ نشر

منذر الفضل: النظرية العامة للالتزامات "دراسة مقارنة بينالفقه الإسلامي والقوانين الوضعية"، الجزءالأول، مصادر الالتزام، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 996م.

دراسة مقارنة بعنوان (التعويض عن الضرر الأدبي) رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص بكلية الدراسات العليا في جامعة النجاح الوطنية في نابلس، فلسطين، سنة 2009

ثانياً: المراجع الأجنبية:

Brunwasser v. Trans World Airlines Inc 541 F. Supp. 1338, 1982 U.S. Dist ; 17 Av. Cas. (CCH) P 17, 723) See. Arpad Szakal.

Christopher E. Cotter, Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention, The Air & Space Lawyer, Volume 24, Number , 2012.

D. Barault, L'évolution des causes exonératoires du transporteur aérien de la C.V 1929 àla C.M 1999, Marseille, DESS, Aix, 1999.

G. D. Kinley, CHITTY ON CONTRACTS, Vol. 2, (Specific Contracts), Twenty Foruth Edition, SWEET & MAXWELL, London, 1977.

Lathigra v. British Airways, 41 F. 3d 535 (9th Cir. 1994)). Quoting: Steven Raffaele.

M. KOTAITE, président du conseil de l'ICAO, Communication lors de la ratificationde la convention de Montréal du 28 mai 1999 par les Etats-Unis d'Amérique, le 5septembre 2003, RFDA, 2003, n°3.

M. R Franks, AIRLINE LIABILITY FOR LOSS, DAMAGE, OR DELAY OF PASSENGER BAGGAGE, Fordham Journal of Corporate & Financial Law, Volume 12, Issue 4, 2000.

McKay Cunningham : The Montreal Convention : Can Passengers Finally Recovery for Mental Injuries ? VANDERBILT JOURNAL OF TRANSNATIONAL LAW, Vol. 41: 1043, 2008.

N.Y Goldsamt v. Slick Airways, 1954 U.S.& Can. Av. Rep. 179.

R. D. BARBEYRAC, Droit aérien - Organisations et accords internationaux, Toulouse,Ed. Jean MERMOZ, 1998.

The compensation for mere moral damage caused by the air carrier's delay in performing its obligation in Emirati law

Majid Almazmi

Mahmoud Fayyad

College of Law - University of Sharjah

Sharjah - U.A.E.

Abstract:

This study aims to examine the recognition of the mere moral damage resulting from the Air carrier's delay according to Emirati Law and the related international conventions in effect in national law. The study initially examined the definition of the term "delay" in the air carrier's relations, and distinguished it from other similar terms like the cancelation of flight and the interdiction of boarding. The nature and definition of mere moral damage consistent with national law and its distinction from other types of damages in Aviation contracts were also highlighted in this study. The study examined in its second part the legal nature of this responsibility and its provisions from national and international perspectives, to finally conclude that there is a clear harmony in the recognition of this responsibility at the national and international levels, as both of them are expanded to recognize this responsibility and regulate its provisions.

Keywords: Civil liability air transport - Air transport contract - Delay in e air transport- Moral damage air transport.