

آثار الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي دراسة مقارنة

إ.م.د. علاء عمر محمد الباحثة: زينب حيدر هاشم
كلية القانون / جامعة البصرة

الملخص

يعد التزام الناقل بضمان سلامة الراكب بتوصيله إلى المكان المتفق عليه سليماً معافاً من أهم الالتزامات التي يربتها عقد النقل الجوي، ولم تعرف الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية ومن ضمنها المشرع العراقي الالتزام بضمان السلامة، الا انها اوجبت المحافظة على سلامة الراكب أثناء النقل ويضمن الناقل سلامة الراكب بغض النظر عن الوساطة المستخدمة في التنقل او المقابل لقاء النقل.

وحرصت اتفاقيتي وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ والتشريعات الداخلية في الدول محل المقارنة - مصر والامارات والعراق، على ترتيب التزاما على الناقل يتضمن إيصال الراكب سليماً الى جهة الوصول، وهذا الالتزام بضمان سلامة الراكب ينشأ في ذمة الناقل طيلة الوقت الذي يستغرقه تنفيذ العقد، ويبدأ منذ شروع الراكب في الصعود الى المطار مروراً بصعوده الى الطائرة وخروجه منها، فالناقل الجوي ملتزم، بمقتضى عقد النقل الجوي، بسلامة الراكب، حتى الوصول إلى الجهة المقصودة في الوقت المتفق عليه، وتبدأ عملية الصعود من اللحظة التي يغادر فيها الراكب المكان المخصص لانتظار المسافرين من مباني المطار، ويدخل في صحن المطار متوجهاً إلى الطائرة حتى يستقر في جوفها، ويستمر أثناء فترة التحليق، وتبدأ عملية الهبوط

بالمقابل منذ بدء الراكب في النزول من سلم الطائرة، وعبره صحن المطار، وحتى دخوله إلى مبانيه التي يتواجد فيها الجمهور.

واختلف الفقه في طبيعة الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل الجوي فمنهم من يرى انه التزام بعناية لا يلتزم فيه الناقل الا ببذل العناية المطلوبة، ومنهم من يرى وهو الراجح لدينا انه التزام بنتيجة، ففي حالة كان الالتزام بتحقيق نتيجة وهنا يقع على الراكب عبء إثبات عدم تنفيذ الالتزام وأنه تعرض وأصيب بضرر ولا يمكن للناقل التملص ودفع المسؤولية الا بإثبات السبب الأجنبي، واتجهت التشريعات القانونية محل المقارنة الى أن الالتزام بالسلامة في النقل الجوي هو إلتزام بتحقيق نتيجة.

وتنهض مسؤولية الناقل الجوي العقدية بناء على الخطأ المفترض في جانب الناقل الجوي وينبغي تحقق ضرر يصيب الراكب ليتمكن المطالبة بالتعويض، ويعد الناقل الجوي مخلا بتنفيذ التزامه بضمان سلامة الراكب اذا هو اخفق في اقامة الدليل على انتفاء خطئه، فتتعدد مسؤوليته في هذه الحالة، وقد حرصت اتفاقية وارسو على تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية وينصرف بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها عن الحد المقرر في اتفاقيات الناقل الجوي الى الشروط التي يضعها الاطراف في مرحلة ابرام العقد، كما حرصت التشريعات بالزام الناقل الجوي بالتأمين من المسؤولية في عقد النقل الجوي الذي يضمن جميع الإصابات التي تقع على الراكب بغرض الحصول على التعويض دون تعريض لمخاطر عدم توافر مبلغ التعويض لدى المتسبب في الضرر (الناقل الجوي) .

The Commitment to Ensure the Safety of the Passenger in the Contract of Air Transport A comparative study

**Assis. Prof. Dr. Alaa' Omar Mohammed
Researcher .Zainab Haidar Hashim
College of Law / University of Basrah**

Abstract

The commitment of the carrier to ensure the safety of the passenger by conveying it to the agreed place is intact and is one of the most important commitments of the air transport contract. International conventions and internal legislation, including the Iraqi legislature, have not been obliged to ensure safety, but they have maintained the safety of the passenger during transport. The carrier shall ensure the safety of the passenger regardless of the medium used in the transport or the return for transport.

The 1929 Warsaw and Montreal Conventions of 1999 and the domestic legislation of the comparator countries - Egypt, the United Arab Emirates, and Iraq - have arranged a commitment to the carrier that includes the proper delivery of the passenger to the destination. This commitment to ensuring the safety of the passenger arises in the carrier's custody through the time it takes to carry out the contract. The passenger is bound to board the airport and pass it to and from the aircraft. The air

carrier is committed, under the contract of air transport, to the safety of the passenger until reaching the destination at the agreed time. The boarding begins from the moment the passenger leaves the waiting area For travelers from the airport buildings, enter the airport dish heading to the plane until it snaps into the combine, and continue during the period of the flight, and begin landing in return process since the start of the passenger to disembark from the plane, and crossed the airport dish, and even entering the awards where the audience resides

The jurisprudence differed as to the nature of the commitment to ensure safety in the contract of air transport. Some of them see it as a careful commitment in which the carrier is committed only to the required care, and some of them believe that it is more likely to be a result. In the case of the commitment to achieve a result, And that the carrier was evaded and the carrier could evade responsibility only by provoking the foreign cause, and the legal legislation in comparison pointed out that the commitment to safety in air transport is a commitment to achieve a result. The liability of the contractual air carrier is based on the presumed error on the air carrier side and damage should be done to the passenger so that compensation can be claimed. The air carrier is guilty of carrying out its commitment to ensuring the safety of the passenger if he fails to prove his fault, Warsaw to report the invalidity of the conditions of exemption from liability and the cancellation of the conditions of exemption from liability or mitigation of the

limit set in the air carrier agreements to the conditions laid down by the parties at the stage of conclusion of the contract, and the legislation required the air carrier to ensure liability in the contract Air transport which ensures all injuries to the passenger in order to obtain compensation without jeopardizing the risk of non-availability of compensation by the offender (air carrier).

In order to get acquainted with the subject of the research, the study was divided into two chapters, in the first chapter, we discussed the concept of the commitment to ensure safety in the contract of air transport. The second deals with the legal basis for the commitment to ensure the safety of the passenger In the contract of air transport and its legal nature, and dealt with in the second chapter the provisions of the commitment to ensure the safety of the passenger in the contract of air transport, and divided into two sections, we devoted the first to the effects of violation of the commitment to ensure the safety of the passenger in the contract of air transport, We have reached, at the end of our study, a number of conclusions and recommendations, including explicit provision for moral damages, in the Iraqi Transport Law. The text shall be as follows: (The carrier shall be responsible for the physical and moral damage to the passenger during Implementation of the contract of carriage and nullifies any agreement that exempts the carrier in whole or in part from such liability), the distinction between the passenger line alone and the common fault of the absence of liability

المقدمة

أولاً - أهمية البحث :

لقد شهد العالم تطوراً كبيراً في ميدان النقل بصفة عامة، وإن التقدم التكنولوجي أنعكس بدرجة كبيرة على النقل، ولاشك أن أول ظهور للالتزام بضمان السلامة كان مع عقد النقل على يد القضاء الفرنسي، إذ كانت المحاكم الفرنسية ترفض الاعتراف بوجود التزام تعاقدية بضمان سلامة الراكب، غير أن صعوبة إثبات الخطأ وماينتج عنه من صعوبة الحصول على التعويض اضطر القضاء الفرنسي الى البحث عن وسيلة لتسهيل الحصول على التعويض، وتمثلت هذه الوسيلة بفرض التزام بضمان سلامة الراكب على الناقل، ويؤدي الإخلال بهذا الالتزام الى قيام مسؤولية الناقل، ومع ظهور عقد النقل الجوي وتطوره وازدياد الحوادث التي يتعرض لها الراكب كان من الاهمية البحث عن التزام يلقي على عاتق الناقل الجوي لضمان سلامة الراكب .

وأعطت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها فضلاً عن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حماية الراكب أهمية كبيرة، فاتجهت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها الى تبني فكرة الخطأ المفترض، اما بروتوكول جواتيمالا - سيتي ١٩٨١ و اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد اتجهت الى فكرة المخاطر وتحمل التبعة لتحقيق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب إذ تفترض مسؤولية الناقل الجوي بمجرد عدم حدوث النتيجة التي يرتبها عليه عقد النقل الجوي، وهي إيصال الراكب سالماً إلى جهة الوصول المعينة، ولا يكفي لكي تتعقد مسؤولية الناقل الجوي طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة أن تكون الواقعة التي الحقت ضرراً بالراكب ناتجة عن وقوع حادث، إنما يلزم كذلك أن تقع على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول .

كما أقرت العديد من التشريعات حماية الراكب بوصفه الطرف الضعيف في عقد النقل الجوي، فجاءت بالعديد من النصوص التي توفر له الحماية المطلوبة، وقد

وسعت التشريعات الداخلية من نطاق الالتزام بالسلامة فألقت على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة الراكب إذا حدثت إصابته على رصيف الركوب أو رصيف المغادرة، واشترطت وقوع الحادث خلال فترة النقل أي تلك الفترة التي يكون فيها الراكب تحت رعاية الناقل وإشرافه، والتي تبدأ مع بداية الرحلة الجوية وتنتهي مع نهايتها مما تقدم تأتي أهمية دراسة الموضوع، إذ أصبح من الضروري تناول جوانب الالتزام بضمان سلامة الراكب وسبر اغوار الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية لتلمس مواطن القوة والضعف فيها من أجل اضعاف حماية أكبر للراكب من الحوادث التي تحدث نتيجة خطأ الناقل الجوي .

ثانياً - مشكلة البحث :

يقتضي الالتزام بضمان سلامة الراكب أنه إذا ما أصيب الراكب بأي ضرر أثناء نقله جراء خطأ الناقل الجوي فإنه يعد إخلالاً بالالتزام ناشئ عن عقد النقل الجوي، وتظهر مشكلة البحث في التعريف بهذا الالتزام، وما هي آثار إخلال الناقل الجوي بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي وكيفية إقامة دعوى التعويض التي تنهض على مسؤولية الناقل الجوي؟ ومدى إلزامه بتعويض الراكب على أساس إخلاله بضمان سلامته ؟

ثالثاً- منهج البحث

لغرض دراسة موضوع الالتزام بضمان سلامة الراكب سنستخدم منهج البحث التحليلي للتعرف على مفهومه وتحديد مسؤولية الناقل الجوي ونطاقها والتعرف على احكامها وجزاء الاخلال بهذا الالتزام، وسنستعين بالمنهج المقارن من خلال مقارنة النصوص التي جاءت بها اتفاقيتا وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ مع ما ورد في التشريعات الداخلية في كل من مصر والامارات والعراق من نصوص تحدد مسؤولية الناقل الجوي في الالتزام بضمان سلامة الراكب واستجلاء موقف القضاء العراقي والمقارن طالما تيسر ذلك .

رابعاً - خطة البحث

سنتناول دراسة آثار الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي في مطلبين، سنتناول في الأول مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي، وسنبحث في الثاني جزاء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة.

المطلب الأول/ مسؤولية الناقل الجوي عن الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب في عقد النقل الجوي

أن أهم التزام يرتبه القانون على الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة الراكب، وأن أهميته متأتية من كونه يرتبط بحياة الإنسان ومنع إيقاع الأذى بجسده التي تعد من الضرورات التي تسعى التشريعات إلى حمايته والذي يعني أن الناقل ملتزم بموجب عقد النقل بإيصال الراكب سالماً من الوجوه كافة إلى الجهة المقصودة، وعليه يقتضي منا تحديد أركان مسؤولية الناقل الجوي وشروطها، وسنتناول دراسة هذا المطلب في فرعين، نخصص الأول لأركان المسؤولية، ونضع في الثاني حالات تحقق الإخلال بالالتزام بضمان السلامة.

الفرع الأول/ أركان المسؤولية

تقوم مسؤولية الناقل الجوي العقدية على ثلاثة أركان، وهي الخطأ، الضرر، العلاقة السببية، وسنتناولها على النحو الآتي :

أولاً - خطأ الناقل الجوي

يعد الخطأ ركناً مهماً من أركان المسؤولية المدنية التي لا يمكن أن تنهض بدونه سواء كانت عقدية أم تقصيرية، ويُعرف الخطأ أنه تقصير في مسلك الإنسان لا يقع من شخص يقظ وجد في الظروف الخارجية نفسها التي أحاطت بالمسؤول^(١). تنترتب مسؤولية الناقل الجوي سواء كان شخصاً طبيعياً أم معنوياً، وهو يكون مسؤولاً عن أي حادث يصيب الراكب جراء خطئه^(٢)

وتقتضي القاعدة العامة في الإثبات أنّ البينة على من أدعى^(٣)، فيكون عبء الإثبات على المضرور ؛ إذ هو المدعي، وذلك أن يقيم الدليل على توافر أركان مسؤولية المدعى عليه ومنها ركن الخطأ^(٤).

إلا إنّ عبء إثبات عدم الخطأ في مسؤولية الناقل الجوي بضمان السلامة يلقي على عاتق الناقل وليس الراكب، إذ إنّ التزام الناقل بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة، فيكون الناقل مسؤولاً عن كل ضرر يصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل^(٥).

فيعد الناقل الجوي مخلاً بتنفيذ التزاماته إن هو أخفق في إقامة الدليل على انتفاء خطئه، فتتعدّد مسؤوليته في هذه الحالة، وتختلف مسؤولية الناقل بحسب خطأ الراكب فإذا كان يمكن توقعه أو من الممكن دفعه أو كان الضرر لا يرجع إليه وحده فتكون المسؤولية جزئية وتطبق قواعد الخطأ المشترك، وإذا كان الخطأ مشتركاً التزم الناقل بتعويض جزئي وفقاً لقواعد الخطأ المشترك^(٦).

ولقيام مسؤولية الناقل الجوي يجب أن يكون الخطأ صادراً من الناقل الجوي أو أحد تابعيه، وأن يكون فعل الخطأ متصلاً بعملية النقل الجوي؛ فتنتقي مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار التي تصيب الراكب في حالة حدوث شجار داخل الطائرة تسبب به أحد الركاب ؛ إذ إنّ واقعة الاعتداء لا تعد خطأً متصلاً بعملية النقل الجوي وإن كانت وقعت أثناء الرحلة أو داخل الطائرة^(٧). كما تنتقي مسؤولية الناقل الجوي إذا ارتكب الراكب غشاً^(٨) أو خطأً جسيماً أدى إلى وقوع الضرر^(٩). ويجب على الناقل الجوي متابعة القواعد والمعايير المتطلبة لسلامة الراكب قبل الصعود على متن الطائرة^(١٠).

فيجب على الناقل الجوي أن يحذر الركاب وذلك وفق علامات أعدت خصيصاً لتبهيهم تحذر الركاب من المواد الخطرة الموجودة على متن الطائرة أو في حقائبهم أو على شخصهم، ويجب إبلاغ الركاب من الاستثناءات الخاصة المسموح بها، ويجب أن

يكون كل إشعار مقروءاً ويتم عرضه بشكل بارز بحيث يمكن رؤيته من قبل الراكب^(١١) .

وأوجبت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على الناقل الجوي أن يثبت أن خطأ الراكب هو سبب الضرر أو ساهم فيه لإمكان استبعاد مسؤولية الناقل الجوي أو تخفيفها^(١٢) . ولقد نصت اتفاقية وارسو على هذا الالتزام في مادتها السابعة عشرة صراحة، وعدت هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل بحيث يفترض وقوع خطأ من جانبه يستوجب مسؤوليته بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل على العكس، ويكون ذلك عن طريق إثبات أن الناقل وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، فعلى الناقل الجوي أن يبذل جهداً معقولاً لينقي تعاقب الأضرار فإذا تقاعس عن بذل هذا الجهد بتقاضي تلاحق الأضرار؛ فإنه يكون قد أخطأ، ويتحمل نتيجة هذا الخطأ^(١٣) .

إذ أرست اتفاقية وارسو أساس مسؤولية الناقل الجوي على مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض، بحيث إذا ما تعرض الراكب لحادث ما عد الناقل مسؤولاً عنه، إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير الضرورية كافة للحيلولة دون وقع الضرر أو كان يستحيل عليهم تلافيه، وأجازت المادة (٢١) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، للمحكمة أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها إذا أثبت أن الخطأ الشخصي للراكب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه بالتطبيق لأحكام القانون الداخلي لمحكمة الموضوع^(١٤) .

وإن أساس المسؤولية بحسب المادة (٢٠) من الاتفاقية هو الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي إلا أن الفقه قد انقسم في تفسير معنى الخطأ وفقاً للاتفاقية فاتجه رأي في الفقه إلى التفسير الضيق؛ وهو التفسير الذي يعد الخطأ واقعاً متى فشل الناقل في إثبات اتخاذ تدابير الضرورية كافة ذات العلاقة المباشرة بالحادث المتسبب بوقوع حادث بسبب تساقط الثلوج، واتجه آخر إلى التفسير الواسع؛

ويتمثل في قياس خطأ الناقل الجوي بمعيار سلوك الرجل العادي في اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر، فيعد الناقل الجوي مسؤولاً إذا لم يتخذ التدابير اللازمة التي كان من الممكن للرجل العادي أن يقوم بها لتفادي الحادث^(١٥).

وقد أشارت المادة (١/٢٢) من اتفاقية وارسو إلى افتراض خطأ الناقل ؛ وذلك للتعبير عن انتفاء الخطأ في جانب الناقل وتابعيه يجب أن يثبت واقعة إيجابية هي اتخاذ الناقل الجوي وتابعيه الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر، إذ تشير عبارة (انتفاء الخطأ واتخاذ الإجراءات الضرورية لتفادي الضرر) إلى واقعة إيجابية تتضمن معنى واحداً وهو أنَّ الناقل قد تصرف في تنفيذ عملية النقل وفقاً لمستوى الناقل المعتاد، ومن ناحية أخرى إنَّ إثبات الواقعة الإيجابية أيسر من إقامة الدليل على واقعة سلبية التي تبدو صعبة في كثير من الأحيان، لذا افترض على الناقل عنصر الخطأ لأنَّه يمكن دفع هذا الافتراض بوسائل الإثبات كافة^(١٦).

أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فنجد أنَّها تبني مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة الخطر وتحمل التبعة كقاعدة مع بعض الاستثناءات ذلك أنَّ المعتد به في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ليس مدى خطأ المضرور وأثره في مسؤولية المدعى عليه (الناقل) وفقاً لقانون القاضي، وما يثيره ذلك من اختلاف القوانين الوطنية في تعريفها للخطأ وأثره في المسؤولية ومداهها، بل هي تضع قاعدة موضوعية عامة تطبق في كل حالات المسؤولية مفادها: إعفاء الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً بحسب ما إذا كان إهمالاً أو خطأ أو امتناع المضرور قد تسبب وحده في وقوع الضرر أو أسهم في حدوثه^(١٧).

وإنَّ الناقل في هذه الحالة لا يمكنه أن ينفي مسؤوليته عن الالتزام بضمان السلامة بانتفاء الخطأ من جانبه أو من جانب تابعيه، إذ يجب حتى ينفي مسؤوليته أو يحد منها أن يثبت أنَّ الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمالاً أو خطأ أو امتناع الراكب أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، وذلك بقدر ما يكون الإهمال أو

الخطأ أو الامتناع قد يسبب الضرر أو أسهم في حدوثه، والعبرة في هذه الحالة وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ليست بدرجة جسامه كل خطأ بالنسبة على الآخر، بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر^(١٨).

وأكدت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في المادة ١٧ منها أنَّ التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين يعد التزاماً مفروضاً على الناقل، تتعقد مسؤوليته إذا ما أخل بهذا الالتزام عندما نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، وعلى ذلك يكون الناقل الجوي قد أخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب بشرط أن يكون الإخلال قد نشأ عن حادث^(١٩).

وتنھض مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ إذا تسبب بخطئه ضرراً للراكب، أما إذا أسهم خطأ الراكب في إحداث الضرر أو أسهم في حدوثه، كإهمال أو خطأ أو امتناع الراكب فتكون مسؤولية كل منهما بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وقد يعفى الناقل الجوي كلياً من المسؤولية إذا أثبت أنَّ خطأ الراكب هو السبب الرئيس في إحداث الضرر أو جزئياً إذا أثبت أنَّ خطأ الراكب قد أسهم في إحداث الضرر^(٢٠).

وأما المشرع العراقي فقد أشار إلى تطبيق اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو بتاريخ ١٢ تشرين الاول سنة ١٩٢٩ على عقد النقل الجوي حتى ولو كان النقل داخلياً^(٢١)، وحدد بعض الحالات التي لا يكون الناقل الجوي فيها مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الراكب كحالة اضطرار قائد الطائرة إلى إنزال أي راكب يخل بالنظام فيها إذا كان وجوده يشكل خطراً على سلامة الطائرة أو ركابها^(٢٢)، وفرض مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل^(٢٣).

وتنھض مسؤولية الناقل أثناء وجود الراكب على متن الطائرة في الجو أو أثناء النقل^(٢٤)، لذلك فإنَّ هذه المسؤولية ترتبط بعقد النقل وتنتفي بانقائه، وانطلق المشرع

لتقرير هذا النص وفق دوافع إنسانية تنهض من الأهمية التي تتميز بها حياة الإنسان وما يترتب عليها من خطورة احتمال ضياع حقوق الراكب المضرور^(٢٥).

ونلاحظ أنَّ المشرع العراقي أقر صراحة التزام الناقل بضمان سلامة الراكب ؛ لحماية الراكب في عقد النقل، وقد افترض خطأ الناقل الجوي بمجرد عدم إيصال الراكب سالماً إلى الجهة التي يقصدها^(٢٦)، وأما خطأ تابعي الناقل المتعلق بعمليات النقل فتكون من ضمن مسؤولية الناقل الجوي متى كان قيامهم بها في نطاق وظائفهم، ويعدّ تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل^(٢٧).

كما يستوي في تحقق خطأ الناقل الجوي في دعوى الإخلال بضمان السلامة في حالتي النقل بأجر أو بدون أجر، إذ يضمن الناقل الجوي وصول الراكب سليماً معافى إلى الجهة المقصودة في عقد النقل، لذا أخضع المشرع الناقل الجوي المحترف الذي يقوم بنقل شخص ما بدون أجرة أو تكون له مصلحة مادية -وهو ما يطلق عليه عقد النقل المجاني- إلى أحكام المسؤولية العقدية، ولا يؤثر في طبيعة النقل أنّه يجني منفعة معنوية أو أنّ له مصلحة أدبية، وذلك بموجب المادة (١٠/ثانياً) التي نصت على أنّه: (يسري حكم الفقرة "أولاً" من هذه المادة على النقل بالمجان متى ما كان الناقل محترفاً للنقل ولم تكن له فيه مصلحة مادية)^(٢٨)؛ لأنّ القانون لا يعترف بالمصلحة الأدبية، فالمشرع العراقي راعى مصلحة الراكب المضرور في عقد النقل وعقد النقل المجاني، إذ شملهما بقواعد المسؤولية العقدية التي تفرض على الناقل التزاماً بالسلامة^(٢٩)، وعلى ذلك فإذا صدر من الناقل أو تابعيه خطأ معيباً، فإنّ هذا الخطأ يترتب مسؤولية الناقل حتى ولو كان النقل بالمجان .

وتمتد مسؤولية الناقل الجوي ويتحقق خطؤه إذا ما أصاب الراكب أي ضرر حتى في حال تعرض الراكب لحادث في مواقع معدة لوقوف واسطة النقل لا يسمح الدخول

فيها لغير المسافرين عادة، إذ يشمل تنفيذ العقد المدة الواقعة بين دخول الراكب إلى تلك المواقع في مكان القيام وخروجه منها في مكان الوصول^(٣٠).

وأما إذا اقتضى الأمر تغيير واسطة النقل في الطريق فلا تدخل ضمن مسؤولية الناقل مدة انتقال الراكب من واسطة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه، وكذلك تجواله خارج المحل المعد للاستراحة الذي يعينه الناقل^(٣١).

ولا يسأل الناقل عن الخطأ الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطرار إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض أو مصاب أو في خطر، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو من جانب تابعيه^(٣٢).

وأما المشرع المصري فقد نص على المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي وأخضع النقل الجوي الدولي إلى أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر ١٩٢٩ والتي انضمت إليها الدولة والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها. وتسري على النقل الجوي الداخلي أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من قانون التجارة الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩^(٣٣) وتشمل مسؤولية الناقل أفعاله وأفعال تابعيه التي تقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم وبعدّ تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل^(٣٤).

ونص المشرع الإماراتي على أن "يكون الناقل 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 أو نزوله من الطائرة^(٣٥). ونص أيضاً على أنه (يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل)^(٣٦)

إذ يفترض كلاً من القانونين الإماراتي والمصري تحقق الخطأ من جانب الناقل الجوي بمجرد حدوث أي ضرر للراكب، إذ يتحقق الإخلال بالالتزام بضمان سلامة الراكب لعدم تحقق النتيجة وهي وصول الراكب سليماً معافى لمنطقة الوصول،

فتتشغل ذمة الناقل دون الحاجة إلى إثبات وقوع الخطأ، ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أنَّ الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو عن فعل غيره . وقضت محكمة النقض المصرية أنَّ (مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو إصابة الراكب أساسها خطأ مفترض من جانب الناقل لا يرتفع عنه إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها)^(٣٧).

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية أنه يكفي لإثبات مسؤولية الناقل الجوي أنَّ الراكب لم يرتكب أي خطأ تسبب في إصابته بالحادث.^(٣٨) وأنَّ (انعدام خطأ الناقل غير كاف لتخليصه من التزامه بالسلامة، وبظل التزامه بالتعويض للمسافر عن الأسباب المجهولة للإخلال به قائماً على عاتقه)^(٣٩).

وفي قضية تتلخص وقائعها أنَّ طائرة قد تحطمت أثناء اقترابها من مطار ايجاركا على بعد حوالي ٧٠٠ متر من المدرج في رحلة طيران داخلية في روسيا من كراسنويارسك إلى ايجاركا في ٣ آب ٢٠١٠، مما أسفر عن مقتل اثني عشر شخصاً من أصل خمسة عشر شخصاً على متن الطائرة، وقد أجرت لجنة الطيران الروسية تحقيقاً انتهى إلى أنَّ الطاقم فشل في اتخاذ قرار في الوقت المناسب عندما سقطت الطائرة تحت الحد الأدنى من الارتفاع الآمن (١٠٠ متر) في غياب اتصال مرئي موثوق به مع النهج أضواء وأضواء المدرج. وخلص التقرير النهائي للحادث، الذي صدر في تشرين الأول ٢٠١٠، إلى أنَّ خطأ الطيار هو السبب نتيجة للتحطم، وفي تشرين الأول ٢٠١٣، قضت المحكمة في مدينة (كراسنويارسك في سيبيريا) أنَّ قائد الرحلة كان بإمكانه تجنب وقوع الحادث بانتظار ظروف جوية أفضل قبل محاولة الهبوط، ولكن بدلاً من ذلك استمر في نهج هبوطه في ضعف الرؤية، وحكمت عليه بالسجن ٤ سنوات لدوره في الحادث^(٤٠).

وإذا كان انعدام خطأ الناقل لا يكفي لتخليصه من التزامه بالسلامة، فإنه لا يسعفه في ذلك أيضاً أن يدفع بانتفاء مسؤوليته لسبب أجنبي، وإنما يجب عليه أن يثبت واقعة محددة لها صفة السبب الأجنبي في إحدى صوره وهي القوة القاهرة، أو فعل غيره، أو خطأ الراكب نفسه^(٤١).

كما يعد تقدير الخطأ الذي يحقق المسؤولية من اختصاص محكمة الموضوع، إذ قضت محكمة النقض المصرية أن (تقدير الخطأ المستوجب لمسؤولية مرتكبه مما يتعلق بموضوع الدعوى ولا يقبل المجادلة فيه أمام محكمة النقض)^(٤٢)، كما قضى أن الحكم الصادر من المحكمة الجنائية ببراءة الناقل الجوي أو أحد تابعيه من جنحة الإصابة أو القتل غير العمدي لا يكفي القول بانعدام خطأ الناقل الجوي وليس له أثر على دعوى التعويض أمام المحكمة المدنية الناشئة عن إخلال الناقل بالتزامه بضمان سلامة الراكب الناشئ عن عقد النقل وقرينة المسؤولية التي يلقبها على عاتقه^(٤٣).

وهذه المسؤولية المفترضة في خطأ الناقل الجوي أقرها القضاء الفرنسي نتيجة للصعوبة التي يواجهها المضرور ألا وهو الراكب في إثبات الخطأ الذي تسبب بالحق الضرر به، فلجأ إلى مختلف الوسائل التي تسهل للمضرور أمر الحصول على التعويض، ومنذ عام ١٩١١ بدأت محكمة النقض الفرنسية التأكيد على وجود التزام بضمان سلامة الراكب، فإذا ما أصيب بأية أضرار أثناء عملية نقله، يعد ذلك إخلالاً بالالتزام الناشئ عن عقد النقل نفسه، حيث تنهض نتيجة لذلك المسؤولية العقدية^(٤٤).

ثانياً - الضرر

عرف بعض الفقهاء الضرر أنه "إخلال بحق أو مصلحة ذات قيمة للمضرور"^(٤٥)، ويعرف الضرر أنه الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له كثروته أو جسمه أو حياته أو صحته أو قدرته على الكسب^(٤٦). ولقد استقر الفقه على تعريف الضرر أنه الأذى الذي يصيب الشخص من

جاء المساس بحق من حقوقه، أو لمصلحة مشروعة له، سواء كان ذلك الحق أم تلك المصلحة ذا قيمة مالية أم كانت غير مالية^(٤٧).

والضرر الذي يصيب الراكب قد يكون ضرراً مادياً وهو على نوعين : الأول يصيب النفس، والثاني يصيب الأموال، وقد يكون ضرراً أدبياً، وهو الذي يؤثر في شعور الشخص وأحاسيسه وعواطفه أو شرفه أو أي شيء آخر من الأشياء التي يحرص عليها الناس ويدخل ضمنها الآلام الحسية نتيجة للإصابات الجسمية أو الآلام النفسية التي يعانيها الشخص بسبب التشوهات أو العاهات فضلاً عن القلق الذي قد يصيب الشخص فيما يتعلق بمصيره ومصير أولاده، علاوةً على الآلام النفسية التي تصيب الأقارب بسبب فقدان شخص عزيز عليهم أو بسبب فقدان من يعيلهم^(٤٨).

وقد نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على أنه " يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر يلحق بالراكب...".

وأما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، فقد أكدت في الفقرة (١) من المادة (١٧) مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تقع في حالة وقوع حادث يتسبب في وفاة الراكب أو إلحاق أضرار جسيمة به، وهو حكم مطابق لما ورد في المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩، التي تحمل الناقل الجوي مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تترتب في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأضرار جسمية أخرى، فالالتزام بحرفية الاتفاق المبرم بين الناقل والراكب يستلزم وصول الراكب إلى الجهة المقصودة وهو غير ناقص عضو من أعضاء جسمه أو جثة هامة، وهذا ما يؤكد الأخذ بروح العقد وتفسيره ومقتضى حسن النية في تنفيذ العقود^(٤٩).

إذ يكون الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسيمة، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود

الركاب أو نزولهم ، فالناقل ضامن لسلامة الراكب، وملزم بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى، فتقوم مسؤولية الناقل عن الضرر الذي أصاب الراكب، في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسيمة، ومن حق الراكب المضرور أن يرفع دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن الإخلال بالالتزام إذا أخل الناقل بالتزامه بضمان سلامة الراكب، وترتب على ذلك ضرر، وكفي إثبات أن إصابة الراكب قد حدثت أثناء النقل، ليثبت إخلال الناقل بالتزامه العقدي بضمان سلامة الراكب أو الراكب، ولا يستطيع الناقل أو المدين المسؤول التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت رجوع الإصابة إلى سبب أجنبي^(٥٠).

ولم يكن تحديد الضرر وفقاً للمادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ أمراً سهلاً في ظل عدم تحديدها للضرر القابل للتعويض في حالة الوفاة أو الجرح أو سائر الأضرار البدنية للراكب، ومن جانب آخر على وجود المسؤولية ذاتها متى تعرض الراكب لأضرار أو اضطرابات نفسية فقط، خاصة في حالة الانحراف بمسار الطائرة في ظل أعمال القرصنة الجوية والإرهاب، وبذلك يظل الخلاف قائماً حول ما إذا كان يمكن المطالبة بالتعويض عن الأضرار المعنوية، خاصة أنه لا يوجد نص في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، كذلك الأمر في اتفاقية وارسو ١٩٢٩^(٥١).

فمن شروط تحقق المسؤولية هو إلحاق الضرر بالراكب، ولم تحدد الاتفاقية ماهية الضرر ونوعه، ولقد نصت الاتفاقية على هذا الشرط صراحة عندما قضت في مادتها السابعة عشرة بمسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر".

ولقد أثار تفسير عبارة أي أذى بدني آخر خلافاً كبيراً خاصة بعد تعرض الطائرات للاختطاف وما يترتب على ذلك من أضرار نفسية وعصبية للراكب. ووفقاً للقانون المصري أن يلحق ضرر بالراكب يستوجب التعويض لقيام مسؤولية الناقل الجوي، كأن يتوفى الراكب نتيجة الحادث، فيترتب على ذلك ضرر يلحق بغيره ممن

كان يعولهم الراكب، أو يتكبد غيره المصاريف بسبب الوفاة، كمصاريف محاولة علاج المتوفى ثم تكاليف دفنه، كذلك قد يتمثل الضرر في إصابة الراكب بجروح في جسمه نتيجة ارتطام جسم صلب به، يؤدي إلى نزيف دموي خارجي، أو بعض الكسور والرضوض^(٥٢).

ويخضع تقدير الضرر لمحكمة الموضوع، فلا تخضع في هذه المسألة لرقابة محكمة النقض، إذ قضت محكمة النقض المصرية بـ (... وجوب ثبوت الضرر شرطاً لقيامه ويعد تقديره وتحديد مداه وتقدير التعويض عنه من المسائل الواقعية التي تستقل بها محكمة الموضوع ...)^(٥٣)، وورد في حكم آخر لمحكمة النقض المصرية أنه (تعيين عناصر الضرر المطالب بالتعويض عنه من مسائل القانون وأن تعيين العناصر المكونة قانوناً للضرر والتي يجب أن تدخل في حساب التعويض من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة النقض)^(٥٤)، وقضت محكمة النقض المصرية أنه (المقرر - وعلى ما جرى به قضاء محكمة النقض - أنه وإن كان الضرر من أركان المسؤولية وكان ثبوته شرطاً لازماً لقيامها إلا أن تقديره وتحديد مداه وتقدير التعويض عنه من المسائل الواقعية التي تستقل بها محكمة الموضوع دون تعقيب عليها فيه مادامت قد بيّنت عناصر الضرر ووجه أحقية طالب التعويض فيه)^(٥٥).

وعد التشريع العراقي والتشريع الاماراتي أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية ومن ثم فلا تعويض إلا عن الأضرار المتوقعة، أما إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقعة أو غير متوقعة مادية أو أدبية. فيسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر^(٥٦).

واشترط القضاء أن يكون الضرر محققاً أو أنه سيقع حتماً في المستقبل لقيام المسؤولية، إذ قضت محكمة النقض المصرية أنه (يشترط أن يكون الضرر محققاً بمعنى أن يكون قد وقع أو أنه سيقع حتماً في المستقبل، أما مجرد احتمال وقوع

الضرر في المستقبل فإنه لا يكفي للحكم بالتعويض^(٥٧)، وجاء في حكم آخر لها أنه (يشترط أن يكون الضرر محققاً بأن يكون قد وقع بالفعل أو يكون وقوعه في المستقبل حتمياً ، ولا يلزم المدين في المسؤولية العقدية في غير حالتي الغش والخطأ الجسيم إلاّ بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد)^(٥٨)، وجاء في حكم آخر لها أنه (المقرر في قضاء هذه المحكمة أنه يشترط للحكم بالتعويض عن الضرر المادى الإخلال بمصلحة مالية للمضرور و أن يكون الضرر محققاً بأن يكون قد وقع بالفعل أو يكون وقوعه في المستقبل حتمياً ، ولا يلزم المدين في المسؤولية العقدية في غير حالتي الغش و الخطأ الجسيم إلاّ بتعويض الضرر الذى كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد)^(٥٩)، وقضت محكمة النقض المصرية أنه (الضرر الموجب للتعويض وجوب أن يكون محققاً . الضرر الاحتمالي غير محقق الوقوع لا يستحق عنه التعويض إلا إذا وقع فعلاً . أن الضرر الموجب للتعويض يتعين أن يكون ضرراً محققاً، بمعنى أن يكون قد وقع بالفعل أو أنه سيقع حتماً في المستقبل، أما مجرد احتمال وقوع الضرر في المستقبل فإنه لا يكفي للحكم بالتعويض)^(٦٠) ، وقضت محكمة النقض المصرية أنه (الضرر الموجب للتعويض عدم افتراض وجوده لمجرد عدم قيام المدين بالتزامه العقدي وجوب أن يكون محققاً للضرر الاحتمالي غير محقق الوقوع لا يستحق عنه التعويض إلا إذا وقع فعلاً المقرر أن الضرر من أركان المسؤولية وثبوته شرط لازم لقيامها والحكم بالتعويض نتيجة لذلك، وهو لا يفترض وجوده لمجرد أن المدين لم يقم بالتزامه العقدي ويشترط فيه أن يكون محققاً بمعنى أن يكون قد وقع أو أنه سيقع حتماً في المستقبل، أما مجرد احتمال وقوع الضرر في المستقبل فإنه لا يكفي للحكم بالتعويض)^(٦١). فنلاحظ من هذه الاحكام أن القضاء قد استقر على وجوب أن يكون الضرر محققاً أو أنه يكون محتمل الوقوع حتماً في المستقبل.

ثالثاً- الرابطة السببية مابين الخطأ والضرر

يقصد بالعلاقة السببية أنَّ الضرر يجب أن يكون نتيجة طبيعية لإخلال المدين بالتزامه العقدي بالنسبة للمسؤولية العقدية، أو نتيجة مباشرة للعمل غير المشروع في المسؤولية القصيرية، ولكي تكون المسؤولية عقدية، يجب أن توجد علاقة سببية، بين خطأ الناقل العقدي والضرر إذ يشترط أن تكون هناك رابطة قانونية بينهما بمعنى أن يكون الضرر ناجماً عن عدم تنفيذ أحد الالتزامات المتولدة عن العقد ذاته أو تنفيذه تنفيذاً معيباً^(٦٢).

فيتطلب أن يكون الضرر نتيجة طبيعية لإخلال الناقل الجوي بالتزامه العقدي بالنسبة للمسؤولية الناشئة عن الالتزام بضمان السلامة^(٦٣).

وتخضع الرابطة السببية لحكم القواعد العامة من المسؤولية المدنية، إذ لا جديد فيها، إلاَّ إنَّ لها دوراً مهماً في التفرقة بين الأضرار المباشرة وغير المباشرة، فيمكن في وجود علاقة السببية بين فعل المسؤول وما نجم عنه من ضرر، فكلما وجدت علاقة بين الضرر وكونها نتيجة حتمية للخطأ أو محققة فالضرر يكون مباشراً، وإذا تخلفت العلاقة السببية كان الضرر غير مباشر^(٦٤).

وقضت محكمة النقض المصرية أنَّه (فى العلاقة السببية بين الخطأ والضرر استخلاص الخطأ الموجب للمسؤولية وعلاقة السببية بينه وبين الضرر من سلطة محكمة الموضوع . شرطه أن يكون استخلاصها سائغاً لمحكمة الموضوع سلطة استخلاص الخطأ الموجب لهذه المسؤولية والضرر وعلاقة السببية بينهما ، وحسبها أن تقيم قضاها على أسباب سائغة تكفي لحمله^(٦٥)).

ويعد تقدير توافر السببية بين الخطأ والضرر من مسائل الواقع التي لاتخضع فيها محكمة الموضوع لرقابة محكمة النقض، إذ قضت محكمة النقض المصرية أنَّ (محكمة الموضوع سلطتها فى استخلاص علاقة السببية بين الخطأ و الضرر دون رقابة محكمة النقض . شرطه .لأن كان استخلاص علاقة السببية بين الخطأ والضرر

هو مسائل الواقع التي تستقل بها محكمة الموضوع ولا رقابة عليها في ذلك من محكمة النقض إلا إن ذلك مشروط أن تورد الأسباب السائغة إلى ما انتهت إليه^(٦٦). وقضت محكمة النقض المصرية أن (تقدير توافر السببية بين الخطأ والضرر من المسائل الموضوعية التي فصل فيها محكمة الموضوع بغير معقب عليها)^(٦٧) وقضت محكمة النقض المصرية أن (تقدير توافر رابطة السببية بين الخطأ والضرر أو عدم توافرها هو من المسائل الموضوعية التي تختص فيها محكمة الموضوع بغير معقب عليها مادام تقديرها سائغاً مستنداً إلى أدلة مقبولة ، ويكفي لتوافر رابطة السببية أن تستخلص المحكمة من وقائع الدعوى أنه لولا خطأ المرتكب لما وقع الضرر)^(٦٨)

الفرع الثاني/ حالات تحقق الإخلال بالالتزام بضمان السلامة

يقتضي توافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي، وهي أن يكون الإخلال بالالتزام بضمان السلامة قد نشأ عن حادث؛ وقع أثناء مدة زمنية معينة، وترتب عليه ضرر أصاب الراكب، وسبق أن تناولنا دراسة الضرر بوصفه أحد أركان المسؤولية، عليه سنتناول دراسة الشرطين الباقيين من شروط تحقق الإخلال بالالتزام بضمان السلامة في فرعين، وعلى النحو الآتي :

أولاً - نشوء حادث جوي

إن أول شرط يجب توافره لتطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب الراكب من أضرار بدنية هو وقوع حادث جوي، ويعرف الحادث الجوي أنه كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، فإذا لم تكن واقعة الاعتداء ناجمة عن عملية النقل وليست متصلة بحسب أصلها بعملية الاستغلال الجوي كحالة اعتداء راكب على آخر ؛ فلا يسأل الناقل عن الأضرار في هذه الحال^(٦٩).

واختلف الفقهاء في تفسير معنى الحادث، ويميل جانب إلى التفسير الضيق للحادث وقصره على الحالة التي يحدث فيها خلل فني في الطائرة، كعطل المحرك

للطائرة مثلاً، مما يؤدي إلى سقوطها فيموت أو يصاب ركبها وأعضاء طاقم الطائرة^(٧٠). حيث نلاحظ على هذا الاتجاه أنه يقصر معنى الحادث على الحالات التي يكون فيها الراكب داخل الطائرة فلم يتعد الى الحالات التي يكون الراكب فيها في المطار أو أثناء استعداده للسفر قبل صعود الطائرة.

ويميل جانب آخر إلى المعنى الواسع له فيشمل كل واقعة يترتب عليها المساس بسلامة الراكب فعرفه أنه كل تأثير فجائي لعامل خارجي يقع على شخص الراكب وسواء كان مرتبطاً باستغلال الطائرة أم غير مرتبط بذلك؛ فعدّ الحادث أي عامل خارجي عن الشخص المضروب ترتب عنه المساس به فعرفه أنه "كل واقعة تحدث نتيجة لعامل خارجي ومستقل عن إرادة الناقل وتابعيه، ويكون من شأنها إحداث تأثير فجائي في الراكب بوفاته أو إصابته".^(٧١) وإننا نفضل هذا الاتجاه إذ يمد مسؤولية الناقل الجوي ليشمل أية حادثة يتعرض لها الراكب أثناء مدة عقد النقل الجوي .

ويرى آخر أن الحادث يعد أمراً لا يمكن توقعه أو التنبؤ به، ويحدث نتيجة نقل خارجي عن الراكب، مع ضرورة إعطاء المحكمة المرونة في تقييمه على ضوء الظروف المحيطة بإصابة الراكب، فيعدّ من قبيل الحادث في مفهوم المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، وفي ظل الغموض وعدم التحديد الذي يحيط بصياغة النص، بعض الحالات التي ليس لها علاقة مباشرة بمخاطر الطيران بمعناها التقليدي، وهي تلك المخاطر التي يتحملها الناقل بصفة أصلية، نتيجة تقديم أطعمة ملوثة للراكب، وإصابة الراكب بمرض على إثر عدوى أو تلوث أصيب به في الطائرة، أو سقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم على مقاعدهم، كذلك حوادث التصادم، وحالات خطف الطائرات والأعمال الإرهابية واحتجاز الركاب كرهائن^(٧٢).

ومن جانب آخر أن حادث الإرهاب يدخل ضمن الحوادث المسؤول عنها الناقل الجوي، وذلك بالنظر إلى أن هذا الحادث مما يخل بالسير العادي للرحلة الحيوية وناجم عنها ومرتبطة بها فالتقدم الذي يشهده النقل الجوي يجعل من الإرهاب حادثاً

يمكن للناقل توقعه ودفعه من خلال الاستعانة بالتدابير الأمنية الكافية بتجهيز الطائرة وطاقتها بالوسائل كافة التي يمكن من خلالها التصدي لما يقع من عمليات الإرهاب^(٧٣).

وقد نصت المادة السابعة عشرة من اتفاقية وارسو: "يسأل الناقل عن الضرر الحال في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عن الضرر على متن الطائرة أو أثناء عمليات صعود الركاب إليها ونزولهم منها".

ولم تحدد اتفاقية وارسو المقصود بالحادث، واستقر الفقه على أنَّ المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تشترط، لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب، أن يقع حادث، فليست كل واقعة تقع بسبب الراكب وتسبب أضرار تجعل التعويض ممكناً، وذلك بغرض الحيلولة دون تطبيق نظام المسؤولية في الحالات التي لا يكون للناقل فيها يد في حدوث الضرر، كما لو ألقى الراكب بنفسه من الطائرة بغرض الانتحار، أو سقط من مقعده على السطح نتيجة لتناوله مواد مخدرة أو مسكرة، لأنَّ ذلك يتنافى مع اعتبارات العدل والإنصاف بتحميله المسؤولية عن ذلك بصورة تلقائية^(٧٤). وأقامت اتفاقية وارسو المسؤولية على فكرة الخطأ المفترض، فلم تهتم بتعريف الحادث^(٧٥)، فالناقل الجوي هو الذي يسعى لإثبات تخلف وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر، وذلك لمحاولة إثبات انتفاء الخطأ وفقاً لنص المادة ٢٠ من الاتفاقية^(٧٦).

وأما اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فقد اشترطت تحقق "الحادث" لقيام مسؤولية الناقل الجوي، إذ نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة بدنية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"^(٧٧).

وإنَّ لتحديد مدلول الحادث أهمية قصوى للناقل الجوي في الحدود التي يسأل فيها مسؤولية موضوعية إذ يستطيع عن طريق نفي وصف الحادث في الواقعة المسببة للضرر أن يتخلص من المسؤولية هذا فضلاً عن حقه في دفع المسؤولية بإثبات خطأ المضرور^(٧٨).

ولم تحدد اتفاقية مونترال ١٩٩٩ المقصود بمصطلح الحادث، وبالنظر إلى أنَّ هذا المصطلح قد ورد في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ عليه فإنَّ تحديد مدلول مصطلح الحادث هو الراجح من آراء الفقهاء واجتهادات القضاء التي قيلت في ظل تطبيق اتفاقية وارسو ١٩٢٩.^(٧٩)

وأما المشرع المصري فقد عرف حادث الطائرة في قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل أنَّه كل واقعة مرتبطة بتشغيل طائرة تقع في أي وقت منذ صعود أي شخص للطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة إذا ترتب على هذا الحادث أي مما يأتي :١- إصابة أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة وجوده على متن الطائرة أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من الأجزاء المتصلة بها أو التي تنفصل عنها أو نتيجة التعرض المباشر للفتح النفث ولا يدخل في ذلك الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية أو التي يحدثها الشخص بنفسه أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون ولا دخل للحادث بها والإصابات التي تقع لشخص متسلل مختبئ في غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طواقم الطائرة.٢- إصابة الطائرة بتلف أو بعطل هيكلي من شأنه أن يؤثر تأثيراً ضاراً في قوة بنية الطائرة أو أدائها أو خصائص طيرانها ويتطلب إصلاحات رئيسة أو استبدال الأجزاء التالفة ولا يدخل في ذلك فشل المحرك أو تلفه عندما يقتصر التلف على المحرك أو أعطيته أو ملحقاته أو المراوح أو أطراف الأجنحة أو الهوائيات أو الاطارات أو الفرامل أو الأسطح الانسيابية أو انبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة. ويقصد بواقعة الطائرة كل واقعة لا ينطبق عليها تعريف

حادث طائرة على النحو المبين في هذه المادة وترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر في سلامة التشغيل أو تعريض الطائرة للخطر.^(٨٠)

ويلاحظ أنَّ المشرع المصري قد فرق بين الواقعة والحادث في المعنى في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٦، إذ عرف واقعة الطائرة أنَّها كل حادث لا ينطبق عليه حادث طائرة ويرتبط بتشغيل الطائرة ويؤثر أو يمكن أن يؤثر في سلامة التشغيل.^(٨١)

ويرى رأي في الفقه أنَّ تعريف المشرع المصري للحادث غير منضبط، إذ إنَّه يشمل بالحماية أي شخص يصعد إلى الطائرة بقصد الطيران، ولو لم يكن من الركاب الذين يربطهم بالناقل الجوي عقد نقل جوي، إذ عدَّ أي واقعة تؤدي إلى الإضرار بأي شخص على الطائرة ضمن معنى الحادث الذي يسأل عنه الناقل الجوي حتى وإن لم يكن هناك عقد نقل جوي، وهذا المعنى يتعارض مع اتفاقية وارسو ١٩٢٩ التي اشترطت قيام عقد النقل الجوي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي^(٨٢)، كما قيد الحادث بضرورة أن يقع في مدة محددة، وهي مدة تشغيل الطائرة، ومن ثم يكون قد ضيق المدة التي يسري فيها التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب فلا يشمل الأضرار التي تلحق بالراكب قبل قيامه بالصعود إلى الطائرة أو بعد هبوطه منها^(٨٣).

ويتضح أنَّ المشرع المصري قد توسع في مفهوم الحادث ضمن أحكام مسؤولية الناقل الجوي، بحيث يصبح الحادث نتيجة استغلال الطائرة أو بسبب هذا الاستغلال، وليس نتيجة تشغيل الطائرة بمعناه الملاحي أو مايمكن أن يؤثر في هذا التشغيل، ونلاحظ كذلك أنَّ المفهوم الذي تبناه كل من القانون المصري وكذلك الاتفاقيات الدولية للحادث الجوي كان واسعاً، إذ إنَّه يشتمل على كل واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل الجوي بغض النظر عن مدى إمكانية توقع هذا الحادث أو إمكانية دفعه بل يكفي مجرد وقوع ضرر بالراكب .

كما ساعد هذا التوسع في معنى الحادث إلى إدخال حوادث الارهاب من ضمن الحوادث التي يسأل عنها الناقل الجوي، إذ إنَّ الراكب بوصفه الطرف الضعيف في عملية النقل يجب تعويضه عما يلحق به من أضرار الإرهاب وذلك لأنَّ حوادث الإرهاب غالباً مايرافقها أضرار مادية ونفسية كبيرة تلحق بالراكب نتيجة تعرضه للضغوط النفسية على أثر وقوع هذا الحادث، كما يعد الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي بوصفه واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل، من خلال الاعتداء على أمن الطائرة وذلك على النحو الذي من شأنه إلحاق الضرر بها، وقد ساعد هذا التوسع في تفسير الحادث ليس فقط مجرد عد الاعتداءات الإرهابية من قبيل الحوادث الجوية ولكن أيضاً في إعفاء الراكب من عبء إثبات خطأ الناقل كي يقيم مسؤوليته عن هذه الاعتداءات^(٨٤).

وأما المشرعين الاماراتي والعراقي فقد عرفا حادث الطيران أنه : كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة ويقع في المدة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي تتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة ويحدث خلالها أحد الأمرين التاليين أو كلاهما:- وفاة أي شخص أو إصابته بإصابات بالغة نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.- إصابة الطائرة بعطب جسيم^(٨٥) .

ويتضح أنَّ المشرع الاماراتي والعراقي قد اشترطا أن يكون الحادث مرتبطاً بتشغيل الطائرة، وحددا المدة التي يقع فيها وهي المدة المحصورة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي تتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة ، وأنَّ يحدث في خلال هذه المدة إما وفاة الراكب أو إصابة الطائرة بعطب جسيم .

وأما القضاء فقد اتجهت أغلب أحكامه التي صدرت تطبيقاً لنص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ إلى إعطاء تفسير واسع لمفهوم الحادث، وقد أيدت محكمة

النقض الفرنسية هذا المفهوم ، في القضية التي رفعها زوجان ضد شركة الطيران الفرنسية، إذ تعرضت الطائرة إلى حادث اختطاف نتج عنه ضرراً للراكب، وقد دفعت الشركة أن حادث الاختطاف لا تعد حادثاً وفقاً لمفهوم المادة (١٧) من اتفاقية وارشو، غير إن المحكمة رفضت هذا الدفع "وقضت بأن معنى الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل لا يمكن توقعه من جانب غير سيء النية. ويتضح من قرار النقض أن محكمة النقض الفرنسية تؤيد مفهوم الحادث على النحو الوارد في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٦٦ وبروتوكولات جواتيمالا لسنة ١٩٧١. إذ إن الحادث حسب هاتين الاتفاقيتين يشتمل على الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت هذه الأسباب ناتجة عن عملية النقل أم غير ناتجة عن ذلك، وسواء أكان مرتبطاً باستغلال الطائرة أم غير ذلك^(٨٦).

ومن الجدير بالذكر أن القضاء الأمريكي لم يقصر تعريف الحادث على الأعمال الفنية أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة الجوية، أو على الواقعة المرتبطة بعملية النقل والناشئة عن الاستغلال الجوي بل بسطه ليشمل كل واقعة فجائية غير معتادة وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، وإصابة المحرك بعطل أثناء هبوط الطائرة، وسقوط أشياء على الركاب أثناء جلوسهم على مقاعدهم والتصادم بين طائرتين، وسقوط فنان من القهوة الساخنة على الراكب بعد أن وضعته المضيفة على المنضدة المعلقة أمام مقعده والهبوط المفاجئ للطائرة مما أدى إلى إصابة الراكب بالصمم واختلال ضغط الهواء بكابينة الطائرة مما ترتب عليه اضطرابات سمعية للراكب والإنذار بوجود قنبلة على الطائرة وسقوط راكب مخمور على راكب آخر مما أدى إلى جرح هذا الأخير إلخ^(٨٧).

وفي قضية ساليرنو ضد شركة الطيران أن أمريكان (salemo v. pan American world airway) والتي تتلخص وقائعها في أن السيدة ساليرنو استقلت الطائرة التابعة لشركة الطيران أن أمريكان المتجهة من ميامي إلى أرجواي ذهاباً وإياباً

وأثناء رحلة العودة علم طاقم الطائرة أنَّ هناك قنبلة على متنها فقاموا بالتفتيش إلى أن تمكنوا من العثور عليها. الأمر الذي أصاب الركاب بالخوف الشديد مما تسبَّب في إصابة السيدة ساليرنو بانهيار أدى إلى إجهاضها من حملها، ومن ثم موتها، ونتيجة لذلك تم رفع دعوى لمطالبة شركة الطيران بالتعويض وعندما نظرت محكمة جنوب نيويورك هذه الواقعة قررت أنَّ الحادث الذي أصاب السيدة ساليرنو بالإجهاض غير متوقع ويخل بالسير الطبيعي للأمور، ومن ثم فإنَّ المحكمة عدته من قبيل الحوادث الجوية التي يسأل عنها الناقل^(٨٨).

وقد سعت أحكام القضاء إلى تبني مفهوم واسع للحادث الجوي نتيجة لتزايد الأنشطة الإرهابية، من أجل عدّ هذه الأنشطة من قبيل الحوادث المسؤول عنها الناقل، وقد ظهر صدى هذا الأمر في أحكام المحاكم الأمريكية عندما كانت تفصل في منازعات المسؤولية عن هذه الاعتداءات حيث اكتفت هذه المحاكم لوقوع الحادث مجرد وقوع ضرر بالطائرة أو حمولتها، وقد أكَّد القضاء الأمريكي هذا الاتجاه، ف قضى في واقعة تتلخص أحداثها في أنَّه أثناء قيام طائرة تابعة لشرطة الخطوط الجوية السويسرية برحلة من سويسرا إلى نيويورك قامت جماعة مسلحة بإجبار قائد الطائرة على الهبوط بصحراء الأردن واحتجاز ركابها كرهائن، وكان ضمن ركاب هذه الطائرة سيدة تدعي هسرل حيث قامت بعد انتهاء الاحتجاز برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران عن تعويض الأضرار التي لحقت بها، وقد دفعت شركة الطيران دعوى السيدة هسرل بالقول إنَّ اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا يعد حادثاً جويّاً وأثناء نظر الدعوى أمام محكمة جنوب نيويورك استجابت المحكمة لطلب السيدة هسرل ورفضت دفع شركة الطيران حيث ذهبت إلى أنَّ لفظ الحادث ينصرف إلى كل واقعة مفاجئة مرتبطة بعملية النقل حتى ولو كانت خارجة عن سيطرة الناقل، وقد دعمت المحكمة هذا التفسير لأنَّه ليس في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ ما يفيد عدم اتساع مصطلح الحادث للأفعال غير المشروعة التي ترتكب من الآخر، كما أنَّ الإنصاف يقتضي تحويل شركة الطيران

تتبعه مخاطر الإرهاب خاصة في مواجهة الركاب المتضررين نظراً لقدرتها على انتقاء هذه المخاطر والسيطرة عليها بدليل ما جاء في الأعمال التحضيرية لاتفاقية مونتريال من إلقاء تبعية عمليات التخريب على الناقل الجوي، وأن شركة الطيران هي الأقدر على ضبط الإرهابيين والمختطفين وتجنب هذه الحوادث من خلال سيطرتها على الطائرة واتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع حوادث الإرهاب^(٨٩).

ثانياً - وقوع الحادث في مدة زمنية معينة

سبق القول إن مسؤولية الناقل محددة في إطار زمني محدد، وتبدأ هذه المدة من وقت بدء الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يترتبها عقد النقل في ذمته، وتشمل المرحلة التي يصعد فيها إلى الطائرة ومن ثم تحليق الطائرة إلى النزول منها، وقد أخذت اتفاقية وارشو على ضرورة وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء صعود أو نزول الراكب.

وإن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ المذكورة والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها قد وسعت من نطاق مسؤولية الناقل الجوي، إذ جعلته مسؤولاً عن الضرر الذي يحدث للراكب وهو على متن الطائرة، ولكنها لم توضح المقصود بعبارة "على متن الطائرة" وكذلك لم توضح المقصود بالحادث^(٩٠).

وعرف بعض الفقه عبارة "على متن الطائرة" أنها تعني وجود الراكب على متن الطائرة سواء أكانت رابضة في أرض المطار أم كانت في حالة الطيران^(٩١).

ويشترط وفقاً لذلك أن يتعرض الراكب لضرر داخل الطائرة لقيام الالتزام بضمان السلامة؛ فيسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي يتعرض لها الراكب إذا تعرضت الطائرة لحادث اختطاف وهو على متنها، وتأكيداً على ذلك قضى في قضية (ميريام هيرمان) ضد خطوط الجوية العالمية تعرضت طائرة لعملية اختطاف، فرفع المدعي دعوى ضد شركة الطيران نتيجة للأضرار التي تعرض لها، دفعت الشركة الناقلة بعدم مسؤوليتها عن الأضرار التي لحقت المدعية أثناء مدة احتجازها داخل الطائرة وهي رابضة في أرض المطار مستندة إلى عبارة "على متن الطائرة" أنها تنصرف إلى

مدة تحليق الطائرة وحدها، إلا إنَّ المحكمة رفضت هذا الدفع بقولها "على متن الطائرة" تشمل المدة التي يكون المسافر فيها موجوداً داخل الطائرة سواء أثناء التحليق أم الطائرة رابضة على الأرض" (٩٢).

فتتعد مسؤولية الناقل الجوي منذ اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرته أو إمرة تابعيه وهي لحظة دخول الراكب للقاعة المعدة لتجمع الركاب في المطار والقيام للتوجه للطائرة المعدة لنقله، ويستمر هذا الالتزام طالما كان الراكب على متن الطائرة، وتنتهي مسؤولية الناقل لحظة دخول الراكب مباني مطار الوصول، أما الحادث الذي يُصيب الراكب خارج نطاق هذه المدة فلا يسأل الناقل عنه إلا إذا كان الحادث قد حدث أثناء انتقال الراكب من مكاتب النقل الموجودة بوسط المدينة إلى المطار بواسطة العربات التي يخصصها الناقل لهذا الغرض، ولكن تتعد مسؤولية المطار وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني والتجاري، وكذلك لا يسأل الناقل الجوي إذا أصيب الراكب أثناء تجوله في ردهات مطار القيام أو الوصول طالما لم يكن موجوداً تحت إمرة الناقل لأنَّ هذه المباني ليست ملكاً لشركات النقل الجوي، فالراكب له مطلق الحرية للتجوال فيها (٩٣).

واتجه المشرع المصري وفقاً للمادة (٢٨٧) من قانون التجارة إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الركاب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضراً، وعلى ذلك ينبغي، حتى يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب وفقاً لقانون التجارة، أن يقع ذلك خلال المدة التي يصبح فيها الراكب تحت رعاية وإمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه (٩٤).

وقد حددت الفقرة (٢٤) من المادة الأولى من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، المدة التي يسأل فيها الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب

بمعيار ضيق، يقتصر على مدة الطيران بمعناها الضيق بنصها على أن مدة النقل الجوي هي : (الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع، حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها))، وهو معيار لم يعتمده المشرع في قانون التجارة الجديد الذي نفذ بمعيار واسع للمدة التي يظل فيها الناقل الجوي ملتزماً بسلامة الركاب على النحو الوارد في المادة (٢٨٧) من هذا القانون.

وأما المشرعين العراقي^(٩٥) والاماراتي فقد عدّا مسؤولية الناقل الجوي بالالتزام بضمان السلامة قائمة أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة، ويشمل تنفيذ عقد النقل المدة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى وساطة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول^(٩٦)، وفي حالة وجود أرصفة مخصصة لوقوف وساطة النقل فإنّ تنفيذ العقد يشمل المدة الواقعة بين دخول الراكب إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول^(٩٧). ولا تقوم مسؤولية الراكب في حال تغيير الطائرة في أي مطار يقع في الطريق أو انتقال الراكب من طائرة إلى أخرى في أي مطار دون حراسة الناقل أو تابعيه^(٩٨).

المطلب الثاني/ جزاء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة

أهم أثر يترتب على إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان السلامة هو التعويض وهذا التعويض يعدّ مقابلاً وجبراً للضرر الذي يصيب الشخص فلا تعويض حيث لا ضرر^(٩٩).

ويقصد بالتعويض وسيلة مالية أو غير مالية يحكم بها القضاء بناءً على طلب صاحب الحق لمحو الضرر، أو التخفيف من شدة وطأته إذا لم يكن محوه ممكناً^(١٠٠)، وهو حق يترتب في ذمة محدث الضرر لمصلحة الدائن المضرور، سواء على شكل نقد، أم أية ترضية أخرى سواء كان هذا الالتزام عقدياً، أم تقصيرياً^(١٠١).

وإذا ثبت مسؤولية الناقل الجوي عن إخلاله بالتزام ضمان السلامة في عقد النقل الجوي ؛ فيلزم بالتعويض جزاء هذا الإخلال، إلا إنَّ التعويض يختلف بحسب الأضرار التي قد تصيب الراكب، فهي قد تكون أضراراً مادية أو أدبية، وعليه سنتناول التعويض في كلا النوعين وموقف التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية والقضاء إزاءهما في فرعين سنخصص الفرع الأول لدراسة الضرر المادي، وسنبحث في الثاني الضرر الأدبي.

الفرع الأول/ التعويض عن الضرر المادي

قررت اتفاقيةتأريشومونتريال في المادة (١٧) أن يعوض الناقل الراكب عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يصيبه إذا وقع على متن الطائرة أو أثناء الهبوط أو الصعود، ولم تشر الاتفاقيتان إلى تحديد نوع الضرر إذ كانت الحوادث التي تحصل أثناء النقل الجوي تتمثل بالأضرار المادية فقط كموت الراكب أو إصابته بجروح^(١٠٢). إلا إنَّه لا يلزم بالتعويض إلا عن الأضرار المباشرة التي تكون نتيجة طبيعية للإخلال بالالتزام^(١٠٣).

أما المشرع المصري فقد نص على أنه : (يسأل الناقل عن: ... ب- ما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية وغير بدنية)^(١٠٤) فقد أشار صراحةً إلى إلزام الناقل بتعويض الراكب عن الأضرار المادية والأدبية، كما قرر المشرع المصري أن الضرر المباشر هو الذي يعد نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر فيه، ويعد كذلك إذا لم يكن في استطاعة الناقل الجوي أن يتوقاه ببذل جهد معقول، ويعد قصر التعويض على الضرر المباشر دون الضرر غير المباشر مبدأ عاماً في نوعي المسؤولية العقدية والتقصيرية^(١٠٥).

ويرى جانب من الفقه المصري أن الأصل في المسؤولية عقدية كانت أم تقصيرية هي وجوب التعويض عن الضرر المباشر بأكمله، حتى لو كان غير متوقع ؛ لأنَّ المدين مسؤول عن هذا الضرر، فهو الذي أحدثه مباشرة بخطئه، إلا إنَّ إرادة

المتعاقدين هي التي تحدد مدى المسؤولية العقدية، وقد افترض القانون أنَّ هذه الإرادة قد انصرفت على جعل المسؤولية عن الضرر مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين، فهذا هو المقدار الذي يمكن أن يفترض افتراضاً معقولاً أنَّ المدين قد ارتضى، ويكون هذا الافتراض المعقول، وعليه فقد نشأت قاعدة قصر التعويض في المسؤولية العقدية على الضرر المتوقع دون الضرر غير المتوقع إلا في حالتي الغش والخطأ الجسيم^(١٠٦).

كما نص المشرع الإماراتي على أن : (يكون الناقل مسؤولاً...وعماً يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية...) (١٠٧) وأما المشرع العراقي فنص على : (أولاً - يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية.) (١٠٨)

وأحال المشرع العراقي النقل الجوي سواء الداخلي منه أم الدولي إلى اتفاقية وارشا لعام ١٩٢٩، إلا إنَّ الأخيرة لم تحدد الضرر القابل للتعويض ؛ فيقتضي الرجوع إلى النظام القانوني العراقي وبيان موقفه من تحديد هذه الأضرار، وبوصف أنَّ قانون النقل العراقي هو الذي يسري على جميع أنواع النقل أيّاً كانت صفة الناقل مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية التي يكون العراق طرفاً فيها^(١٠٩)، وتطبق أحكامه على جميع أنواع النقل^(١١٠). وقد نص قانون النقل العراقي على أنَّه : (يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية) (١١١) .

ويتضح من المادة أعلاه أنَّ كلمة الأضرار قد وردت مطلقة فلم يفرق المشرع العراقي بين الأضرار المادية والأضرار الأدبية وحيث إنَّ المطلق يسري على إطلاقه ما لم يقيد نص، فعليه فإنَّ الناقل الجوي يلتزم بتعويض الراكب عن جميع الأضرار التي تنشأ عن إخلاله بضمان السلامة .

وبالرجوع للقانون المدني العراقي بوصفه القانون العام الذي يرجع إليه عند عدم ورود تحديد للمسألة في القانون الخاص، فقد نص على التعويض عن الضرر المادي، إذ جاء فيه أنه : (١- إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص القانون، فالمحكمة هي التي تقدره. ٢- ويكون التعويض عن كل التزام ينشأ عن العقد سواء كان التزاماً بنقل ملكية أم منفعة أو أي حق عيني آخر أو التزاماً بعمل أو بامتناع عن عمل، ويشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب بسبب ضياع الحق أو بسبب التأخر في استيفائه بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم وفاء المدين بالالتزام أو التأخر عن الإيفاء به. ٣- فإذا كان المدين لم يرتكب غشاً أو خطأً جسيماً فلا يجاوز التعويض ما يكون متوقعاً عادة وقت التعاقد من خسارة تحل أو كسب يفوت)^(١١٢).

وعليه فإنّ المشرع العراقي أوجب على الناقل الجوي تعويض الأضرار نتيجة الإخلال بضمان السلامة، وبما أنّ الالتزام بضمان السلامة ينشأ من عقد النقل الجوي؛ فالأصل أنّ الناقل لا يلتزم إلاّ بتعويض الضرر المباشر المتوقع عند التعاقد إلاّ في حالة الخطأ الجسيم أو الغش^(١١٣).

ويلتزم الناقل الجوي بتعويض الضرر المتوقع، لأنّ الناقل الجوي والراكب في إطار المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل الجوي قد توقعا الضرر ومن ثم يلتزم الناقل الجوي بتعويض ما توقعه من ضرر لأن التعاقد قد تم على أساسه^(١١٤)، أما الضرر غير المتوقع فلا يلتزم بتعويضه الناقل الجوي إلاّ إذا ارتكب الناقل الجوي أو أحد تابعيه خطأً جسيماً أو غشاً، والناقل الجوي يلتزم بتعويض الراكب عنها، فضلاً عن الكسب الفائت أو الخسارة اللاحقة التي يلتزم بها الناقل الجوي وما يصيب الراكب من ضرر كالجروح والعاهات أو العجز، كما يلتزم بنفقات العلاج وأجرة الطبيب ومصروفات المستشفى^(١١٥).

وتأكيداً لذلك قضت محكمة بداءة بغداد -الرصافة بتأييد طلب المدعي وأصدرت حكمها بالاستناد إلى المادة (١٧) من اتفاقية وارشو في قضية أقيمت على الخطوط الجوية العراقية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار البدنية التي لحقت من جراء حادث عند عملية نزول الركاب من إحدى طائرات الخطوط الجوية العراقية في مطار بغداد الدولي قادمة من لندن وتعرّش المدعي من على سلم النزول من الطائرة ووقوعه إلى الأرض مما أدى إلى إصابته بضرر^(١١٦).

الفرع الثاني/ التعويض عن الضرر الأدبي

شكّل ازدياد تعرض النقل الجوي للعمليات الإرهابية والانحراف بمسار الطائرات إلى ظهور الأضرار الأدبية أو النفسية وذلك لحالات الانهيار العصبي والاعتداءات النفسية التي يتعرض إليها الركاب من جراء الأعمال الإرهابية الجوية، الأمر الذي أدى إلى زيادة الاهتمام بالتعويض عن الضرر الأدبي إذ إنّه أصبح يشكل خطورة لا تقل عن الأضرار المادية، إذ قد يصيب الراكب الضرر في مصلحة غير مالية كشعوره النفسي أو حرمانه من مظهره الجمالي أو حرمانه من متع الحياة وشعوره بالنقص مما يستوجب التعويض^(١١٧).

وقد حددت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ صور الأضرار التي يجوز التعويض عنها في المادة (١٧) على أنّ الناقل يعدّ مسؤولاً عن تعويض الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر، إذ شملت الوفاة والجرح الحالات التي نصت عليها الاتفاقية كمصادر للتعويض فيما يتصل بالأضرار التي تصيب الركاب، إلا إنّ الاتفاقية لم تشر إلى مضمون الضرر الأدبي وإنّما اكتفت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، واكتفت بإحالة تحديد مدى الضرر للقانون الوطني الواجب التطبيق^(١١٨).

وقد أثارت عبارة (أو أي أذى بدني آخر) خلافاً فقهيّاً حاداً مع ازدياد حالات اختطاف الطائرات، وما تسببه من أضرار نفسية وعصبية للركاب، في ظل عدم تحديد

الاتفاقية للمقصود بهذه العبارة، وما إذا كان ذلك يشمل التعويض عن هذه الأضرار بصفة مستقلة ولو لم تكن مترتبة على أضرار مادية، فيرى رأي في الفقه أن كل من عبارة الوفاة والجرح وعبارة الأذى البدني هما مصطلحان ذوا مدلول واحد ولا يوجد ما يمنع من التعويض عن الأضرار الادبية وفقاً لنص المادة (١٧) من اتفاقية وارشو^(١١٩)، وأن شركات النقل الجوي قد اتجهت للدفع بالتفسير الضيق لعبارة (وأي أذى بدني آخر) وذلك بقصر التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية وذلك عند مطالباتها بالتعويض عن الأضرار الأدبية من قبل الركاب المضرورين^(١٢٠).

ويشترط بعض الفقه لإمكان المطالبة بالتعويض عن الأضرار الادبية أن يكون الضرر الأدبي مترتباً عن ضرر بدني، إذ إن طلب التعويض عن الأذى الأدبي على وجه الاستقلال ينبغي رفضه، بناءً على عدم وروده في الحالات المذكورة في المادة (١٧) من الاتفاقية، إلا إن الضرر الذي يلتزم الناقل بتعويضه يمكن أن يمتد ليشمل الأضرار المادية والمعنوية (النفسية) التي ترتبت على الأذى البدني، فيشترط أن تكون الآلام النفسية محل الاحتجاج، مصحوبة بالآلام عضوية، لأن وجود هذه الأخيرة يبرهن على جدية طلب التعويض الخاص بالآلام النفسية^(١٢١).

ويوسع رأي آخر في الفقه من التعويض الذي يمكن المطالبة به وفقاً لاتفاقية وارشو فيدخل التعويض عن الضرر الأدبي إلى جانب الضرر البدني، وذلك استناداً إلى العبارة الأخيرة (وأي أذى بدني آخر) من المادة السالفة الذكر بوصف أن الاتفاقية قصدت التعويض عن كل الأضرار التي تصيب الراكب سواء كانت مادية أم الأدبية^(١٢٢).

ولم تحدد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ موقفها بنص صريح من مسألة التعويض عن الضرر الأدبي للراكب، إذ نصت المادة (١٧/١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه: (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن

الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم)، إذ لم تنص بشكل صريح على تعويض الضرر الادبي كالضرر البدني، غير أنَّ عدم إيراد الأذى البدني من بين الأضرار القابلة للتعويض في اتفاقية مونتريال لا يؤدي تلقائياً إلى استبعاد كل إمكانية المطالبة بالتعويض عن الأضرار الأدبية للركاب^(١٢٣).

لقد استمر الخلاف الذي ظهر في المادة (١٧) من اتفاقية وارشو واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، على الرغم من توجه معظم الدول للانضمام لها بوصفها اتفاقية أبرمت في ظروف تختلف عن تلك التي أبرمت في ظلها اتفاقية وارشو على اعتبار أنَّ النقل الجوي يتمثل في أرقى مراحل ازدهاره اقتصادياً^(١٢٤).

وإنَّ اتفاقية وارشو ومونتريال لم توضحا بشكل واضح وصريح إمكانية التعويض عن الأضرار النفسية، وإذا كان الحديث عن تعديل اتفاقية وارشو فقد بات من الصعب تحقيقه في ظل توجه أغلب الدول الانضمام إلى اتفاقية مونتريال على الرغم من سكوت الأخيرة عن إمكانية التعويض عن الأضرار النفسية، وخاصة أنَّ هذه الأضرار تكون في الغالب نتيجة الحوادث الارهابية الجوية لما يترتب عليها من قسوة وعنف سواء كانت هذه الأضرار أصابت المضرور قبل وفاته أم ارتدت إلى ورثته بآثار مادية ومعنوية، لذا نقترح تعديل المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال واستبدال (عبارة الوفاة والجرح والأذى البدني) بعبارة (أي أذى بدني أو نفسي يصيب الراكب) حتى يسمح للقضاء الحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي وخاصة أنَّ الدراسات الحديثة تشير إلى إمكانية إثبات الأضرار الأدبية ولا يوجد هناك أي مانع من إثباتها^(١٢٥) سواء كانت تلك التي أصابت المضرور قبل وفاته أم تلك التي تصيب ورثته.

وتشير الدراسات الطبية الحديثة أيضاً إلى خطورة الأضرار الأدبية على جسم الانسان بشكل يفوق تأثير الأضرار المادية^(١٢٦).

وقد ورد في القانونين المصري والاماراتي إشارة صريحة إلى الضرر الأدبي^(١٢٧) فجاء في المادة (٢٢٢) من القانون المدني المصري على أنه يشمل التعويض الضرر

الأدبي أيضاً، وأنّ الذي أُلْغِدَ شمول الأضرار الأدبية الناتجة عن المسؤولين سواها كانت عقديّة أم تقصيرية بالتعويض . وهذه المادة قد وردت ضمن المبادئ العامة في القانون المدني المصري^(١٢٨).

وقد نصّ المشرع العراقي على تعويض الضرر الأدبي وذلك في المادة (٢٠٥) من القانون المدني العراقي، إلّا أنّه لم يكن موفّقاً عندما وضع هذه المادة في الفصل الخاص بالمسؤولية التقصيرية؛ وهو الأمر الذي دفع ببعض الفقهاء إلى القول إنّ المشرع قد قصر التعويض عن الضرر الأدبي على المسؤولية التقصيرية فقط^(١٢٩). إلّا إنّ الفقه الغالب يرى من الضرورة أن يشمل التعويض الضرر الأدبي في حالة الإخلال بالالتزامات العقدية، فليس هناك ما يمنع ضرورة التعويض عنه^(١٣٠) فضلاً عن أنّ إيراد المادة (٢٠٥) ضمن أحكام وقواعد الفصل الخاص بالمسؤولية التقصيرية لا يعني بالضرورة أنّ المشرع قصرها على المسؤولية العقدية^(١٣١).

ولم يسير القضاء في تفسير المادة (١٧) من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ على وتيرة واحدة، فقد تباين بين تفسير ضيق وآخر شامل لصور الضرر القابل للتعويض وذلك لغموض ترجمة عبارة الأذى البدني (le sion corporelle) الواردة في نص المادة (١٧) من الاتفاقية، إذ لم تعطِ تحديداً دقيقاً لمفهوم الضرر، وهل كان يقصد به الضرر بصورة عامة أم الضرر المادي فقط^(١٣٢).

لقد رفض القضاء في بادئ الأمر التعويض عن الضرر الأدبي أو النفسي، وبررت أحكام القضاء موقفها ذلك بالعديد من الأسباب، ففي قضية (سوبر نانت) ضد شركة الطيران الكندية (Air Canada) والتي بمقتضاها رفض القضاء دعوى أبوين توفيت ابنتهما (إحدى الركابات في الطائرة المنكوبة) نتيجة حادث جوي وأقيمت الدعوى للمطالبة عن الضرر الأدبي الذي تعرضوا إليه نتيجة الصدمة النفسية ومشاعر الحزن لموت ابنتهما وبرّر الرفض أنّ الضرر المدعى به ضرر ذاتي لا يكون موضوعاً للتقاضي فضلاً عن سكوت اتفاقية وارشو عليه^(١٣٣).

إلا إنَّ القضاء وفي مدة زمنية أخرى أجاز التعويض عن الأضرار الأدبية والنفسية واشترط أن تكون ناتجة عن أذى بدني، وهذه الحوادث تتمثل في الحالات التي يصاب بها المضرور ويبقى على قيد الحياة ولو للحظة واحدة فإنَّه يصاب بأضرار أدبية يجوز التعويض عنها للورثة وانتقال الحق بها لهم، ففي قضية أقيمت ضد الخطوط الجوية الاسبانية قضت المحكمة بتعويض ورثة المتوفي عن الأضرار الأدبية التي أصابته نتيجة انفجار قنبلة بالقرب من مقعده بعد ثبوت بقائه على قيد الحياة لمدة تتراوح عدة دقائق^(١٣٤).

ولم يسمح القضاء بإمكانية تعويض الورثة عن الضرر الأدبي أو النفسي الذي يصيبهم نتيجة وفاة مورثهم لأنَّه اشترط أن يكون الضرر الأدبي ناتجاً عن ضرر بدني مادي وذلك وفقاً لنص المادة (١٧) من اتفاقية وارشو، فالتعويض الذي جاء به الاتجاه القضائي وإن كان يجيز التعويض عن الضرر الأدبي فهو خاص بالمضرور وانتقل إلى الورثة بوصفه حقاً مكتسباً له .

كما أجاز القضاء المصري التعويض عن الضررين المادي والأدبي إجمالاً، إذ قضت محكمة النقض المصرية أنَّ (القضاء بالتعويض عن الضررين المادي والأدبي لاخطأ مادام أنه عوض للعناصر المكونة للضرر)^(١٣٥) وقضت محكمة النقض المصرية بـ (جواز القضاء بتعويض إجمالي عن الضررين المادي والأدبي جملة بغير تخصيص شرط بيان عناصر الضرر ومناقشة الضرر ومناقشة كل عنصر على حدة)^(١٣٦) .

وقد فسرت الأحكام الصادرة عن القضاء الأمريكي عبارة (الأذى البدني) الواردة في المادة (١٧) من الاتفاقية أنَّها تشمل الضرر البدني فقط، وعليه فقد

اشتراطت فيما يتعلق بالأضرار التي يجوز تعويضها أن تكون بدنية ورفضت تعويض الأضرار النفسية المجردة من أي أذى أو ضرر بدني^(١٣٧)، واستمرت الأحكام على هذا النحو لمدة أعوام طويلة، ولم يتم التعويض عن الأضرار الادبية مستقلة عن أي ضرر بدني يلحق بالراكب، وذلك ضماناً لجدية الإدعاء بالأضرار الأدبية، ففي قضية موراليس ضد ترانس وورلد إيرلاينز، ٥٠٤ الولايات المتحدة ٣٧٤ (١٩٩٢)، رأت المحكمة العليا الأمريكية أن القانون الفيدرالي في الولايات المتحدة الأمريكية يحظر على الدولة تماماً فرض أي قانون بالخدمات التي يقدمها الناقل الجوي، إذ إن جميع قوانين حماية المستهلك الخاصة بالدولة ومطالبات التعويض عديمة الجدوى ضد شركات النقل الجوي، مما يترك للراكب سبباً واحداً فقط متبقي للدعوى وهو عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه بضمان السلامة مما يترتب عليه انتهاك العقد، فيمكن للراكب الذي أصابه ضرر مادي أو أدبي بسبب مخالفة العقد من قبل الناقل الجوي مطالبته بالتعويض^(١٣٨).

الخاتمة

توصلنا في نهاية بحثنا لمسؤولية الناقل الجوي بالالتزام بضمان السلامة في عقد النقل الجوي الى جملة من النتائج والمقترحات، ندرجها على النحو الاتي:

اولاً- النتائج

١. التعريف اللغوي للالتزام بضمان السلامة يشير الى التعهد بالوصول من دون أذى فلا يشمل ضمان الوصول إلا اذا أورد بنص خاص، أما معنى الالتزام بضمان السلامة الاصطلاحي فيتضمن ضمان وصول الراكب بدون اذى الى المكان المتفق عليه.

٢. لم تعرف اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩، ولا التشريعات المقارنة الالتزام بضمان السلامة، واكتفت بتحديد شروط الالتزام وعناصره، وتوصلنا الى تعريف للالتزام بضمان السلامة في عقد النقل الجوي بأنه (التزام عقدي يتمثل بالمحافظة على سلامة الراكب أثناء النقل ويضمن الناقل الجوي سلامة الراكب بصرف النظر عن واسطة النقل، ولا يمكن الاتفاق على الاعفاء منه).

٣. لم تتضمن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ تعريفاً محدداً لاصطلاح الناقل الجوي، وعرفت التشريعات المقارنة ومن ضمنها العراقي الناقل الجوي بأنه: ((الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعرض او يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب او البريد او البضائع)) ووضعنا تعريفاً للناقل الجوي بأنه (كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم بتنفيذ عقد النقل الجوي).

٤. تنهض مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ اذا تسبب بضرر للراكب، أما اذا أسهم خطأ الراكب في احداث الضرر أو أسهم في حدوثه، كإهمال أو خطأ أو امتناع الراكب فتكون مسؤولية كل منهما بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وقد يعفى الناقل الجوي كلياً من

المسؤولية اذا اثبت ان خطأ الراكب هو السبب الرئيس في احداث الضرر أو جزئياً اذا اثبت ان خطأ الراكب قد اسهم في احداث الضرر.

٥. يسأل الناقل الجوي وفق التشريع العراقي والتشريعات المقارنة عن الأضرار المتوقعة، اما إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، فيلتزم الناقل الجوي بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقعة أو غير متوقعة مادية أو أدبية

٦. يعرف الحادث الجوي بأنه كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة، وعرف المشرع المصري حادث الطائرة بأنه كل واقعة مرتبطة بتشغيل طائرة تقع في أي وقت منذ صعود أي شخص للطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة، وعرف المشرعان الاماراتي والعراقي حادث الطيران بأنه كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة ويقع في المدة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي تتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة وان يحدث في خلال هذه المدة اما وفاة الراكب او اصابة الطائرة بعطب جسيم.

٨. عدّ المشرعان العراقي والاماراتي مسؤولية الناقل الجوي بالالتزام بضمان السلامة قائمة اثناء النقل الجوي او اثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة، ويشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود الى وساطة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، وفي حالة وجود ارصعة مخصصة لوقوف وساطة النقل فإن تنفيذ العقد يشمل الفترة الواقعة بين دخول الراكب الى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول ولا تقوم مسؤولية الراكب في حال تغيير الطائرة في اي مطار يقع في الطريق او انتقال الراكب من طائرة الى أخرى في أي مطار دون حراسة الناقل او تابعيه.

٩. حددت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ صور الاضرار التي يجوز التعويض عنها إذ شملت الوفاة والجرح الا انها لم تشر الى مضمون الضرر الادبي وانما اكتفت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، واكتفت باحالة تحديد مدى الضرر للقانون الوطني الواجب التطبيق.

١٠. تعرف القوة القاهرة بانها كل حادث خارجي لا يمكن توقعه من قبل الناقل الجوي أو تفادي آثاره، فإذا اثبت أن الناقل الجوي كان من المستحيل عليه وعلى تابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر فلا يكون مسؤولاً، أما الحادث الفجائي فعرف بأنه أمر ينتج من اداة النقل ويتصل بنشاط الناقل، و يرى البعض من الفقه انهما مترادفان يقصد بهما امر غير متوقع حصوله وغير ممكن تقاذه يجبر الشخص على الاخلال بالالتزام

ثانياً - المقترحات

١. نرى ضرورة توفر عنصر رعاية الناقل، و عنصر مخاطر الطيران، للقول بسريان قواعد مسؤولية الناقل الجوي، إذ أن فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب جاء لحماية الراكب من المخاطر الخاصة بالطيران، ولكونه تحت رعاية الناقل الجوي فلا يبدأ سريان الالتزام بضمان سلامة الراكب إلا من لحظة مغادرة الراكب، تحت إمرة الناقل، مطار القيام متوجهاً إلى الطائرة، ويستمر حتى وصوله مطار الوصول .

١- نقترح ان ينص المشرع العراقي بشكل صريح على الالتزام بضمان السلامة، فالمشرع العراقي لم ينص صراحة على هذا الشرط بالرغم انه قد كفل سلامة الراكب بجملة من الضمانات تكفل له مطالبة الناقل الجوي بالتعويض عن اي ضرر يصيبه جراء خطأ الناقل او احد تابعيه .

٢- ندعو القاضي العراقي الى عدم الاخذ بوفاة الناقل كقوة قاهرة تدفع مسؤولية الناقل الجوي .

٣- ندعو القاضي العراقي الى التفرة التي اخذت بها النظم الأنجلو أمريكية بين نوعين من الناقل الجوي الاول وهو الناقل العام الذي يلتزم بتلبية كافة طلبات النقل التي تقدم إليه دون تمييز بينها لقاء مقابل معين، وهو يلتزم ببذل أقصى درجة العناية للحفاظ على سلامة الراكب، ومن ثم يسأل حتى عن الخطأ اليسير، واما النوع الثاني فهو الناقل الخاص وهو الذي يكون بينه وبين الراكب اتفاقا خاصا يقوم بإبرام عقود النقل في كل حالة على حدة، دون أن يلتزم بقبول كافة ما يقدم إليه من طلبات لإبرام هذه العقود، ولا يكلف إلا ببذل العناية العادية أو المعقولة، ويقع إثبات ذلك على عاتق المدعي، وينبغي ان يعد وقوع الحادث في حد ذاته قرينة على إهمال الناقل، ومن ثم تحقق مسؤوليته ولو كان نتيجة لسبب اجنبي من اجل عدم حرمان الراكب أو ورثته من كل تعويض لعجزهم عن اثبات التقصير.

٤- نقترح على المشرع العراقي النص صراحة على الاضرار الادبية وذلك في قانون النقل العراقي فيكون النص بالشكل الاتي : (يسأل الناقل عن الاضرار البدنية والادبية التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كليا او جزئيا من هذه المسؤولية)

الهوامش

(١) د. سليمان مرقس ، الوافي في شرح القانون المدني ، الفعل الضار والمسؤولية المدنية، ط ٥ ، ج٢، بدون ناشر، القاهرة ، ١٩٨٨ ، ص٤٠٦-٤٥٥ ؛ د. حسن علي الذنون ، المبسوط في المسؤولية المدنية ، ج٢ ، شركة التايمس للطبع والنشر، ١٩٨٨ ، ص٦٣؛ د. سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٨ ، ص٢٢٦.

(2) Frans G. von der Dunk, COMMERCIAL SPACE ACTIVITIES: AN- INVENTORY OF LIABILITY – AN- INVENTORY OF PROBLEMS- Space, Cyber, and Telecommunications Law, Program Faculty Publications Law, College, University of Nebraska – Lincoln, 1994, P4

(٣) المادة (٧) من قانون الأثبات العراقي رقم ١٧٠ لعام ١٩٧٩ ، وتنص المادة الأولى من قانون الإثبات المصري رقم (٢٥) لسنة ١٩٦٨ أن : (على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه) ، وتنص المادة (١) من قانون الأثبات في المعاملات المدنية والتجارية الاماراتي رقم (١٠) لسنة ١٩٩٢ المعدل على أنه : (على المدعي أن يثبت حقه وللمدعى عليه نفيه).

(٤) د. حسن علي الذنون ، مصدر سابق ، ص٧٤٣-٧٤٤ ؛ د. عباس العبودي ، شرح أحكام قانون الأثبات العراقي ، ط٢ ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، كلية القانون ، جامعة الموصل ، ١٩٧٠ ، ص٥٤.

(٥) عبد المهدي كاظم ناصر، مصدر سابق ، ص ٣٥.

(٦) د. هوزان عبد المحسن عبدالله ، مصدر سابق ، ص ٢٥.

(٧) د. هوزان عبد المحسن عبدالله ، مصدر سابق ، ص ١٠.

(٨) عرف المشرع العراقي الغش في الفقرة (ثانياً أ) من المادة (١٧) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل أنه كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر .

(٩) عرف المشرع العراقي الخطأ الجسيم في الفقرة (ثانياً ب) من المادة (١٧) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل أنه كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر .

(10) in Aviation Consumer Protection, Analyst in Transportation and Industry, August 17, 2016, P5. [https : // fas.org /sgp /crs / misc /R43078.pdf](https://fas.org/sgp/crs/misc/R43078.pdf)

(11) 6.0B CARRIER REQUIREMENTS – AIR, STUDENT WORKBOOK, Pipeline and hazardous materials, P7

(١٢) نصت المادة ٢١ من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ أنه (إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المضروب تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه ، جاز للمحكمة أن تستبعد مسؤوليته أو التخفيف منها)

(١٣) د. إسماعيل غانم، النظرية العامة للالتزام ، ج ٢ ، أحكام الالتزام والإثبات، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٨٦ .

(١٤) عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق ، ص ١٨٨ .

(١٥) د. محمد عمران، مصدر سابق ، ص ٢١٣ .

(١٦) أخذ بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب بفكرة المسؤولية الموضوعية ، فتعتقد مسؤوليته بمجرد وقوع الضرر ما لم يثبت خطأ الركاب وفقاً للفقرة (١) من المادة (٢٠) من البروتوكول ، أو كانت الحالة الصحية للراكب هي السبب الوحيد للضرر وفقاً للمادة (٤) من البروتوكول .

(١٧) د. أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص ٣٣٨ .

(١٨) د. فريد العربي، مصدر سابق ، ص ٣٢١ .

(١٩) المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .

- (٢٠) الفقرة (٢٠) من المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .
- (٢١) المادة (١٧٠) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل.
- (٢٢) المادة (١٧٢) من القانون ذاته .
- (٢٣) الفقرة (أولاً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل.
- (٢٤) الفقرة (ثالثاً) من المادة (١٠) من القانون ذاته .
- (٢٥) عبد المهدي كاظم ناصر، مصدر سابق ، ص ٣٦.
- (٢٦) د. هوزان عبدالمحسن عبدالله ، مصدر سابق ، ص ١١.
- (٢٧) الفقرة (سادساً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل.
- (٢٨) الفقرة (ثانياً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل.
- (٢٩) عبد المهدي كاظم ناصر، مصدر سابق ، ص ٣٧.
- (٣٠) الفقرة (رابعاً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل.
- (٣١) الفقرة (خامساً) من المادة (١٠) من القانون ذاته .
- (٣٢) الفقرة (أولاً) من المادة (١٧) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل.
- (٣٣) المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل.
- (٣٤) المادة (٢٢٣) من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ المعدل.
- (٣٥) المادة (٣٣٥) من المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣ .
- (٣٦) المادة (٣٣٤) من القانون ذاته .
- (٣٧) الطعن ١٢٨٨ لسنة ٤٨ ق - جلسة ١٩٨٣ / ٢ / ١ س ٣٤ ص ٣٧٥ ، نقلاً عن د. معوض عبد التواب ، المستحدث في القضاء التجاري ، ط ٣ ، منشأة المعارف ، الاسكندرية، ١٩٩٧ ، ص ٦٣٧ .

(38) Cass.Civ. 20-10-1969. D.J- P.33- 1970.

نقلًا عن د. وجدي عبد الواحد علي، مصدر سابق ، ص ٣٣

(39)Cass. Civ 10-6-1914- S- 159-1-1941.

نقلًا عن د. وجدي عبد الواحد علي، مصدر سابق ، ص ٣٣.

(40)Hill Dickinson, Personal and corporate responsibility and liability in air accidents and incidents,European regions airline assocataion,p4.

(41) La Cour d'Appel de Paris 31-1-1962.G.P.233 -2 -1962.

نقلًا عن د. وجدي عبد الواحد علي، مصدر سابق ، ص ٣٣.

(٤٢)الطعن رقم ١٠١٤ لسنة ٧٥٢ جلسة ٢٦ ديسمبر/ كانون الأول ٢٠٠٢ س ٣٥ ع ١ ص ١٢٩١

(43) La Cour d'Appel de Paris 27 -2 - 1935 .Gp 432-2- 1935.

نقلًا عن د. وجدي عبد الواحد علي، مصدر سابق ، ص ٣٤.

(44)Stark (B), Roland (H) et Boyer (L) ،Les obligations, 2, contracte, 1993, p-255.

نقلًا عن د. وجدي عبد الواحد علي، المصدر نفسه، ص ٣٤.

(٤٥) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط ، ج ١، مصدر سابق ، ص ٩٧١-٩٧٢.

(٤٦) د. جميل الشرقاوي، النظرية العامة للالتزام- مصادر الالتزام، دار النهضة العالمية ، القاهرة، ١٩٩٣ ، القاهرة ، ص ١٠٧.

(٤٧) د. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للالتزامات ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٧٦ ، ص ١٧٥ .

(٤٨)د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط ، ج ١، مصدر سابق ، ص ١١٩٦.

(٤٩) د. ذكرى عبد الرزاق محمد ، مصدر سابق ، ص ٣١.

(٣) الفقرة (١) من المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٥٠) د. محمد عمران ، مصدر سابق، ص ٢٠٥.

- (٥١) د. رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دار الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٤.
- (٥٢) ينظر المادة (٢٨٧) من قانون التجارة المصري لعام ١٩٩٩ المعدل .
- (٥٣) الطعن رقم ٤٠٣٩ لسنة ٧٤ جلسة ٨ مايو ٢٠٠٥.
- (٥٤) الطعن رقم ١٨٩٤ لسنة ٤٩ جلسة ٢٠/٠٣/١٩٨٣ س ٣٥ ع ١ ص ٧٥٢ ق ١٤٣
- (٥٥) الطعن رقم ٤٠٣٩ لسنة ٧٤ جلسة ٠٨/٠٥/٢٠٠٥ س ٥٦ ص ٤٥٨ ق ٨٠
- (٥٦) ينظر الفقرة (أولاً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل ؛وينظر المادة (٣٣٥) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣.
- (٥٧) الطعن رقم ٣٢٣٨، ٣٢٦٩ لسنة ٧١ جلسة ٠٨/٠٥/٢٠٠٣ س ٥٦ ص ٤٥٨ ق ٧٢ .
- (٥٨) الطعن رقم ١٨٩٤ لسنة ٤٩ جلسة ٣١ مارس ١٩٨٤ ص ٧٥٧
- (٥٩) الطعن رقم ١٨٩٤ لسنة ٤٩ جلسة ٢٠/٠٣/١٩٨٣ س ٣٥ ع ١ ص ٧٥٢ ق ١٤٣
- (٦٠) الطعن رقم ٧٦٠٧ لسنة ٧٩ جلسة ١٢/٠٣/٢٠١٣
- (٦١) الطعن رقم ٣٢٣٨ لسنة ٧١ جلسة ٢٦/١٢/٢٠٠٢ س ٥٣ ع ٢ ص ١٢٩٠ ق ٢٤٨
- (٦٢) صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي ، مصدر سابق ، ص ١١ .
- (٦٣) د. عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط ، ج ١ ، مصادر الالتزام ، مصدر سابق ، ص ٥٨١ .
- (٦٤) د. سمير عبد السيد تناغو، نظرية الالتزام ، بدون ناشر، بدون سنة نشر، القاهرة ، ص ٢٥٩ .
- (٦٥) الطعن رقم ٧٦٠٧ لسنة ٧٩ جلسة ١٢/٠٣/٢٠١٣

(٦٦) الطعن رقم ٤٢٩٢ لسنة ٦١ جلسة ١٧/١٢/١٩٩٢ س ٤٣ ع ٢ ص ١٣٤٤ ق

٢٧٤

(٦٧) الطعن رقم ٦٢١٦ لسنة ٦٥ جلسة ١١ فبراير سنة ٢٠٠٢ .

(٦٨) الطعن رقم ١٠١٤ لسنة ٧٥٢ جلسة ٢٦ ديسمبر ٢٠٠٢ س ٣٥ ع ١ ص

١٢٩١ .

(٦٩) د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص ٥٤ .

(٧٠) د. هشام فضلي ، مصدر سابق ، ص ٣٩٧ .

(٧١) د. فريد العريني، مصدر سابق ، ص ١٩٣ .

(٧٢) د. ذكرى عبد الرازق محمد ، مصدر سابق ، ص ٣٥ .

(٧٣) د. علاء التميمي عبده ، مصدر سابق ، ص ٦٣ .

(٧٤) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سابق، ص ٥٩ .

(٧٥) حدد بروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ معنى الحادث أنه كل الأسباب المؤدية للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النقل أم عن غيرها وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة به كتغيير مسار الطائرة والهبوط في غير محطة الوصول ، فيعد الناقل الجوي مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تلحق بالراكب من جراء هذا التغيير . لمزيد من التفصيل

ينظر د. ذكرى عبد الرازق محمد ، مصدر سابق، ص ٣٢ .

(٧٦) د. ذكرى عبد الرازق محمد ، مصدر سابق، ص ٣١ .

(٧٧) الفقرة (١) من المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ .

(٧٨) د. هشام فضلي ، مصدر سابق، ص ٣٩٦ .

(٧٩) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سابق، ص ٦٠ .

(٨٠) المادة (٩٨ مكرر) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل .

(٨١) الفقرة (٣٣) من المادة (١) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة

١٩٨١ المعدل .

(٨٢) د. رفعت فخري، مصدر سابق، ص ٣٥ .

(٨٣) د. أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص ٣٨ .

- (٨٤) د. علاء التميمي عبده ، مصدر سابق، ص ٥٧.
- (٨٥) الفقرة (٢٧) من المادة (١) من قانون الطيران المدني الاماراتي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١ المعدل. وقد نصت الفقرة (٣١) مادة ١ قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل على أنه ، (حادث الطيران - كل واقعة مرتبطة بتشغيل الطائرة تقع منذ الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي يتم فيه مغادرة جميع هؤلاء الاشخاص للطائرة ويحدث خلالها، -إصابة أي شخص بإصابة بالغة أو وفاته نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها ب- إصابة الطائرة بعطب جسيم)
- (٨٦) قرار محكمة استئناف باريس رقم (cass.16 Fevrier 1982,R.F.A. 1982) نقلاً عن د. محمد السيد الفقي ، د. علي البارودي ، د. محمد فريد العريني ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠١ ، ص ٧٢٥ .
- (٨٧) قرار المحكمة العليا للولايات المتحدة الامريكية الصادر في ٤ آذار ١٩٨٥ في قضية Air-France نقلاً عن د. محمد فريد العريني مصدر سابق، ص ٢٠٨.
- (٨٨) قرار محكمة جنوب نيويورك في القضية رقم (no.82 Civ.5316) الصادر في ٩ نيسان عام ١٩٨٥ . نقلاً عن د. علاء التميمي عبده ، مصدر سابق، ص ٤٦.
- (٨٩) قرار محكمة استئناف الولايات المتحدة الامريكية رقم (com.39,1973) نقلاً عن يحيى أحمد البنا، مصدر سابق، ص ١٢٦.
- (٩٠) ينظر: المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.
- (٩١) د. جميل الشرقاوي، مصدر سابق، ص ١٠٧.
- (٩٢) د. هوزان عبدالمحسن عبدالله ، مصدر سابق ، ص ٩.
- (٩٣) د. عدلي أمير خالد، مصدر سابق، ص ٥٦ .
- (٩٤) د. أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص ٣٢٠.
- (٩٥) نصت المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل على أنه ، (أولاً - يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل .. ثانياً - يسري حكم الفقرة أولاً من هذه المادة على النقل بالمجان متى كان الناقل محترفاً للنقل ولم

تكن له فيه مصلحة مادية. ثالثاً - يشمل تنفيذ عقد النقل المدة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها فعلاً في مكان الوصول. رابعاً - إذا وجدت مواقع معدة لوقوف واسطة النقل لا يسمح الدخول فيها لغير المسافرين عادة فيشمل تنفيذ العقد المدة الواقعة بين دخول الراكب إلى تلك المواقع في مكان القيام وخروجه منها في مكان الوصول...)

(٩٦) ينظر: المادة (٣٥٥) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣.

(٩٧) الفقرة (٢) من المادة (٣٣٤) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣.

(٩٨) الفقرة (٣) من المادة (٣٣٤) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣.

(٩٩) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل ، تعويض تفويت الفرصة ، القسم الأول ، بحث منشور في مجلة الحقوق ، كلية الحقوق جامعة الكويت ، السنة العاشرة ، العدد الثاني ، ١٩٨٦ ، ص ٨١.

(١٠٠) د. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية ، وزارة العدل ، بغداد ، ١٩٨١ ، ص ١٤٥ .

(١٠١) د. حسن حنتوش الحسناوي ، الضرر المتغير وتعويضه في المسؤولية التقصيرية ، رسالة دكتوراه ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، ص ٦٨ .

(١٠٢) د. محمود عبد الرحمن محمد ، النظرية العامة للالتزامات، ج ٢، أحكام الالتزام، جامعة القاهرة ، القاهرة ، ٢٠٠٧ ، ص ١٢١ .

(١٠٣) د. عبد الرشيد مأمون، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات- الكتاب الثاني ، أحكام الالتزام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٦ ، ص ٦٧ .

(١٠٤) المادة (٢٦٥) من قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩

(١٠٥) الفقرة (١) من المادة (٢٢١) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ .

- (١٠٦) د. محمد عمران ، مصدر سابق ، ص ٢٠٩ . د . السنهوري ، مصدر سابق ، ج ١ ، المجلد ١ ، ص ٩٣٤ .
- (١٠٧) الفقرة (١) المادة (٣٣٥) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣ .
- (١٠٨) الفقرة (٢) المادة (٣٣٥) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣ .
- (١٠٩) المادة (٣) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل .
- (١١٠) الفقرة (أولاً) من المادة (٤) من قانون النقل العراقي .
- (١١١) الفقرة (أولاً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي .
- (١١٢) المادة (١٦٩) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لعام ١٩٥١ المعدل .
- (١١٣) يلتزم المدين في مجال المسؤولية العقدية بتعويض الضرر المباشر المتوقع إلا في حالتي الغش والخطأ الجسيم ، أما في المسؤولية التقصيرية فيلزم المسؤول بالتعويض عن الضرر المباشر سواء كان متوقعاً أم غير متوقع، لمزيد من التفصيل ينظر: د. عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري، محمد طه البشير، مصادر الالتزام ، مصدر سابق، ص ٢٢٧ .
- (١١٤) د. عبد الحميد الشواربي وعز الدين الدناصوري ، مصدر سابق ، ص ٩٧٨ .
- (١١٥) د. إبراهيم الدسوقي أو الليل ، تعويض تفويت الفرصة ، مصدر سابق ، ص ١١٢ .
- (١١٦) قرار محكمة بداءة بغداد - الرصافة المرقم (١٦٤٩) بتاريخ ٢١-١٢-١٩٧٥ ، أشار إليه د. هوزان عبدالمحسن عبدالله ، مصدر سابق ، ص ١١ .
- (١١٧) د. مقدم السعيد ، التعويض الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية ، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع ، بيروت ، ١٩٨٥ ، ص ١٨٤ .
- (١١٨) د. رفعت أبادير، مصدر سابق ، ص ١٦ .
- (١١٩) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سابق ، ص ٣٦٥ .
- (١٢٠) د. رفعت فخري ، مصدر سابق ، ص ١٢٢ .
- (١٢١) د. فريد العريني، مصدر سابق ، ص ٢٠٨ .
- (١٢٢) د. محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٨٦، ص ١٢٥ .
- (١٢٣) د. رفعت أبادير، مصدر سابق ، ص ١٦ .
- (١٢٤) د. رفعت فخري ، مصدر سابق ، ص ١٢٤ .
- (١٢٥) عبد السميع أسامة السيد، التعويض عن الضرر الأدبي دراسة تطبيقية في الفقه الإسلامي والقانون، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧، ص ٧٢ .

(126) King vBristo helicopters ltd(Scotland),in m(2002)ukhl(28th February). available at ,dockets.justia.com/docket/new-york

نقلاً عن د. عبد المهدي كاظم ناصر ، مصطفى سعيد وهاب ، مصدر سابق ، ص ٨.
(١٢٧) نصت الفقرة (١) من المادة (٣٣٥) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣ على أنه ، (يكون الناقل مسؤولاً... عما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية...)

(١٢٨) د. حسن علي الذنون ، مصدر سابق ، ص ٢٢٢ ، ص ٢٣٣ ، وينظر د. سمير عبد السيد تناغو ، مصدر سابق ، ص ١٨١.

(١٢٩) كان قانون التجارة العراقي الملغى يستخدم (يضمن الناقل سلامة الراكب) في المادة (٢٩٩) منه ، وفسرت أن المشرع العراقي كان يقصد بهذه المادة الأضرار البدنية فقط دون الأضرار الأدبية، لأن مصطلح سلامة الراكب تشير إلى سلامته الجسدية فقط ، ونتيجة للتطور الحاصل في التعويض عن الأضرار الأدبية فقد غير المشرع عبارة (سلامة الراكب) إلى (الأضرار) وذلك ليشمل معنى الضرر الذي يمكن تعويضه الضرر البدني والأدبي. لمزيد من التفصيل د. مجيد حميد العنبي، قانون النقل المبادئ والاحكام، مركز البحوث القانونية، وزارة العدل، بغداد، ١٩٨٤، ص ٨٣.

(١٣٠) د. عبد المجيد الحكيم ، د. عبد الباقي البكري ، ود. محمد طه البشير ، مصدر سابق ، ص ١٨٦.

(١٣١) د. حسن علي الذنون ، مصدر سابق ، ص ٢٣٤.

(١٣٢) د. ذكرى عبد الرازق محمد ، ، مصدر سابق ، ص ٥٢.

(133)Miller, liability in international Aire transport (the warsaw system in municipal courts)1977kp212

نقلاً عن د. عبد المهدي كاظم ناصر ، مصطفى سعيد وهاب ، مصدر سابق ، ص ٧-٨.

(134) Trans world Airline ,linc ospina,(d3).2dcir,1992,f975.

أشار إليه د. محمد السيد الدسوقي، محمد السيد الدسوقي ، المسؤولية العقدية للنقل الجوي عن سلامة المسافرين، بحث منشور على مجلة العلوم القانونية، جامعة عجمان، العدد الثاني، ٢٠١٣، ص ٣٠

(١٣٥) الطعن رقم ٦٦٩ لسنة ٤٠ جلسة ٢٧ نوفمبر سنة ١٩٧٦

(١٣٦) الطعن رقم ٧١٩ لسنة ٧١ جلسة ١٣ يونية سنة ٢٠٠٢ ص ٨٠٠ .

(١٣٧) د. أبو زيد رضوان، مصدر سابق ، ص ٣١٠.

(138)Alexander Anolik, The Obligations of Airlines and the Rights of Passengers,June 2013,Vol. 30 No. 3,p2.

المصادر

القران الكريم

اولاً- الكتب القانونية :

١. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر،
٢. د. إسماعيل غانم، النظرية العامة للالتزام، ج ٢، أحكام الالتزام والإثبات، مكتبة عبد الله وهبة، القاهرة، ١٩٦٧،
٣. د. أسعد ذياب، ضمان العيوب الخفية وتخلف الوصف، ط ٣، دار اقرأ للطباعة، بيروت، ١٩٨٣،
٤. د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، دار الحكمة، بغداد، ١٩٨٧ .
٥. د. ثروت حبيب، دروس في القانون التجاري، بدون ناشر، ١٩٧٩،
٦. د. جميل الشرقاوي، النظرية العامة للالتزام- مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣ .
٧. د. حسن الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية، ج ٢، شركة التاييس للطبع والنشر، ١٩٨٨،
٨. د. حسن علي الذنون، النظرية العامة للالتزامات، دار الحرية للطباعة، بغداد، ١٩٧٦ .
٩. د. جميل الشرقاوي، النظرية العامة للالتزام- مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣،

١٠. د. رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دار الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، الاسكندرية، ٢٠٠٧.
١١. د. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، وزارة العدل، بغداد، ١٩٨١.
١٢. د. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني- في الالتزامات، ج ٣، القاهرة، ١٩٨٨،
١٣. د. سمير عبد السيد تناغو، نظرية الالتزام ،بدون ناشر، بدون سنة نشر، القاهرة.
١٤. د. عباس العبودي، شرح أحكام قانون الأثبات العراقي، ط٢، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، كلية القانون، جامعة الموصل، ١٩٧٠
١٥. د. عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٧
١٦. د. محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي ،دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦.
١٧. د.ذكرى عبد الرازق محمد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٥ .
١٨. د. رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دار الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، الاسكندرية، ٢٠٠٧،
١٩. د.عادل البارودي، د.محمد فريد العريني.د محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠١،

٢٠. د.عباس العبودي، شرح أحكام قانون الأثبات العراقي، ط٢، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، كلية القانون، جامعة الموصل، ١٩٧٠ .
٢١. د.عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤ .
٢٢. د.عبد الرشيد مأمون، الوجيز في النظرية العامة للالتزامات- الكتاب الثاني، أحكام الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦ .
٢٣. د.عبد المجيد الحكيم، الأستاذ عبد الباقي البكري، الأستاذ المساعد محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، في مصادر الالتزام، ج١، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٨٦ .
٢٤. د.علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب (طبقا لأحدث اتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص)، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر.
٢٥. د.محسن شفيق، القانون التجاري الكويتي، بدون ناشر، الكويت، ١٩٧٢ .
٢٦. د.محمد ابراهيم، القانون البحري والجوي، ط١، بدون ناشر، بدون سنة نشر، القاهرة.
٢٦. د.محمد علي عمران، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته في بعض العقود، بدون ناشر، ١٩٨٠ .
٢٧. د.محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، ٢٠١٦ .
٢٨. د.محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، ج١، مطبعة جامعة القاهرة، ١٩٧٨،

٢٩. د.محمود عبد الرحمن محمد، النظرية العامة للالتزامات، ج٢، أحكام الالتزام، جامعة القاهرة، القاهرة، ٢٠٠٧.
٣٠. د. محمود سمير الشرفاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦.
٣١. د.مقدم السعيد، التعويض الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، دار الحداثة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٥.
٣٢. د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي - دراسة في اتفاقية مونترال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٥.
٣٣. د.وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الاخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، ط١، بدون ناشر، القاهرة، ٢٠٠٤.
٣٤. عبد السميع أسامة السيد، التعويض عن الضرر الأدبي دراسة تطبيقية في الفقه الإسلامي والقانون، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٧.
٣٥. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام - القانون الجوي، ج٧، مكتبة زين الحقوقية، بيروت، بدون سنة نشر.
٣٦. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية، ١٩٩٤.

ثانياً- الاطاريج والرسائل

١. د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، تعويض تفويت الفرصة، القسم الأول، بحث منشور في مجلة الحقوق، كلية الحقوق جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد الثاني، ١٩٨٦.

٢. المر سهام، التزام المنتج بالسلامة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة ابو بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، ٢٠٠٩.
٣. حسن حنتوش الحساوي، الضرر المتغير وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد.
٤. شفيق انور فضل، مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ م ومونتريال ١٩٩٩ م، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة اسبوط، ٢٠١٢.
٥. عبد المهدي كاظم ناصر، المسؤولية المدنية الناشئة عن النقل المجاني، رسالة ماجستير، كلية القانون - جامعة بابل، ٢٠٠٢.
٦. محمود عبد الجواد عبد الهادي عبد الجواد، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للاشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة اسبوط، ٢٠١٥.
٧. يحيى احمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية، ١٩٩٣.

ثالثاً - البحوث

١. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، تعويض تفويت الفرصة، القسم الأول، بحث منشور في مجلة الحقوق، كلية الحقوق جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد الثاني، ١٩٨٦.
٢. د. هوزان عبدالمحسن عبدالله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب دراسة مقارنة - كلية القانون والسياسة بجامعة صلاح الدين.
٣. د. محمد السيد الدسوقي، المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين، بحث منشور على مجلة العلوم القانونية، جامعة عجمان، العدد الثاني، ٢٠١٣.

رابعاً - القوانين

١. القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ المعدل .
٢. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل
٣. قانون التجارة الملغى رقم (١٤٩) لسنة ١٩٧١
٤. قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل
٥. قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ .
٦. قانون النقل العراقي النافذ رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ .
٧. قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٣) لسنة ١٩٩٣
٨. قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ .

خامساً - الاتفاقيات

١. اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩
٢. بروتوكول لاهاي ١٩٥٥
٢. اتفاقية جوادا لآخارا لعام ١٩٦١ .
٣. بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١
٤. اتفاقية توحيد قواعد النقل الجوي (اتفاقية مونتريال ١٩٩٩)

سادساً - المواقع الإلكترونية

- 1-<http://forexu.info/forum.t95677.html>
- 2-<http://tfig.itcilo.org/AR/contents/Montreal-convention.htm>
- 3- https://www.icao.int/about-icao/Pages/AR/default_AR.aspx
- 4-www.bbc.com/arabic/middleeast-44968778.

سابعاً - المصادر الأجنبية

- 1-6.0B CARRIER REQUIREMENTS - AIR, STUDENT WORKBOOK, Pipeline and hazardoua materials
- 2- Alexander Anolik, The Obligations of Airlines and the Rights of Passengers, June 2013, Vol. 30 No. 3, .
- 3-Frans G. von der Dunk, COMMERCIAL SPACE ACTIVITIES: AN- INVENTORY OF LIABILITY - AN- INVENTORY OF PROBLEMS- Space, Cyber, and Telecommunications Law, Program Faculty Publications Law, College, University of Nebraska - Lincoln, 1994,
- 4-Hill Dickinson, Personal and corporate responsibility and liability in air accidents and incidents, European regions airline assocataion .
- 5- in Aviation Consumer Protection, Analyst in Transportation and Industry, August 17, 2016, <https://fas.org/sgp/crs/misc/R43078.pdf>.