

المزايا الموضوعية لمصادقة العراق على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

ا.م.د. رائد احمد خليل

الباحث: كاروان جعفر حسين

جامعة كركوك - كلية القانون والعلوم السياسية

Objective advantages of Iraq's ratification of the Montreal Convention 1999

a.m.d. Raed Ahmed Khalil

Researcher: Karwan Jaafar Hussain

Kirkuk University - College of Law and Political Science

المستخلص: يدور موضوع هذه الدراسة بصفة اساسية حول تطور القواعد التي تحكم النقل الجوي باعتباره من اهم القطاعات الاقتصادية في اية دولة وهي في ذات الوقت وسيلة مهمة ان لم تكن الاهم في نقل المسافرين ونظراً للأهمية الخاصة لقطاع النقل الجوي فان المشرع الدولي قد نظمه في الاتفاقيات الدولية واستحدثت اتفاقيات جديدة ليوكب تطورات التي تحدث في مجال النقل الجوي ومن اهم هذه الاتفاقيات اتفاقية توحيد قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ تشرين الأول سنة ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة والمكملة لها والاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقع في مونتريال ١٩٩٩ كما ان المشرع العراقي قد اخضع احكام نقله الجوي لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ والتي تعد اتفاقاً قديماً ولا ينسجم مع التطورات التي يشهدها النقل الجوي ، والنقل الجوي تطور يوماً بعد يوم نتيجة الاقبال المتزايد على هذه الوسيلة من قبل المسافرين وهذا التطور المستمر والسريع يحتاج الى احكام جديدة وتطور تنظيمي جديد باعتبار اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هي الاتفاقية الاحدث والاشمل تنظيمياً لموضوع النقل الجوي فقد استحدثت الاتفاقية احكام بشأن تعويض العادل الذي يحصل عليه الراكب نتيجة الاضرار التي تصيبه فقد اصبحت مسؤولية الناقل غير محدودة بعد ان كان محدودة في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩ كما وطورت استخدم وسائل الاتصال الحديثة كالأترنتيت لأجل بيع تذاكر السفر خلال نظام الحجز الالي للاتفاقية كما ورد في ديباجتها انحازت لجانب الراكب وتضمنت حماية لحقوق المسافر في وجه الناقل الجوي، لذا فإن موضوع بحثنا سيعالج المزايا الموضوعية لانضمام العراق الى هذه الاتفاقية.

ومن خلال البحث والتحليل لما سبق قد توصلنا الى عدة نتائج أوردناه في نهاية هذه البحث كان من اهم تلك النتائج هي ان اتفاقية وارسو ١٩٢٩ هي اتفاقية قديمة وقد مر عليها اكثر من تسعين عاماً وقد وضعت في حينها لحماية الناقل الجوي لذلك فان الاتفاقية لا تواكب التطورات التي تحدث في مجال النقل الجوي ولا تراعي مصالح المسافرين وبذلك فهي غير صالحة للتطبيق في الوقت الحاضر، وقد خلصنا في نهاية هذه البحث الى توصيات عدة كان من اهمها هو انه ينبغي على المشرع العراقي التصديق على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بدلاً من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حيث ان الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد واكبت التطورات التي استجبت في مجال النقل الجوي. الكلمات المفتاحية: اتفاقية، مصادقة، المزايا.

Abstract

The subject of this study revolves mainly around the development of the rules governing air transport as one of the most important economic sectors in any country, and at the same time it is an important, if not the most important, means of transporting passengers. Given the special importance of the air transport sector, the international legislator has organized it in international agreements and agreements New ones to keep pace with developments in the field of air transport. The most important of these agreements is the Convention for the Unification of the Rules of International Air Transport signed in Warsaw on October 12, 1929, and the amending and supplementary protocols thereof, and the International Convention for the Unification of Some Rules Related to International Air Transport signed in Montreal 1999, and the Iraqi legislator has subjected the provisions of his transfer Air transport of the Warsaw Convention of 1929, which is an old agreement and is not consistent with the developments witnessed by air transport, and air transport has developed day after day as a result of the increasing demand for this method by travelers. For the subject of air transport, the agreement has introduced provisions regarding fair compensation that the passenger receives as a result of the damages he suffers. The



liability of the carrier has become unlimited after it was limited under the Warsaw Agreement of 1929. It has also developed the use of modern means of communication such as the Internet in order to sell tickets through the automatic reservation system. The agreement is as stated. In its preamble, it sided with the passenger and included protection of the passenger's rights in the face of the air carrier, so the subject of our research will address the objective advantages of Iraq's accession to this agreement.

Through research and analysis of the above, we have reached several results that we have mentioned at the end of this research. One of the most important of these results is that the Warsaw Agreement of 1929 is an old agreement that has passed for more than ninety years. It was put in place at the time to protect the air carrier. In the field of air transport and does not take into account the interests of travelers and therefore it is not valid for application at the present time, and at the end of this research we concluded several recommendations, the most important of which was that the Iraqi legislator should ratify the Montreal Convention 1999 instead of the Warsaw Convention 1929 as the Montreal Convention 1999 has kept pace with developments in the field of air transport. **Keywords:** agreement, endorsement, advantages.

المقدمة

اصبح النقل الجوي في عصر السرعة والعولمة الوسيلة الرئيسية لنقل المسافرين وايصال البضائع الى المحطات المنتشرة حول العالم فهو افضل وسيلة للربط بين الدول والقارات مقارنة بوسائل النقل الاخرى نظراً لما تتمتع الطائرات عن الوسائل النقل الاخرى من امكانيات تساعدها على تخطي المسافات بسرعة فائقة، وكونها تعد الوسيلة الاكثر اماناً وتحقيقاً لاشتراطات السلامة الخاصة بعد تطور صناعة الطائرات وتطور وسائل الامان بداخلها. حيث ان التقدم الاقتصادي

للدول يتطلب وجود شبكة مواصلات جوية حديثة تتكون من مطارات وشركات النقل الجوي وبالتبعية وجود تشريعات تواكب ذلك التطور.

وبما ان الطائرة تمتاز بسرعة عالية تمكنها من الانتقال بين العديد من الدول والاقاليم فان ذلك يقتضي تطبيق تشريع كل دولة تمر بها الطائرة الامر الذي يؤدي الى تعدد النظم القانونية المراد تطبيقها في حالة حدوث النزاع ما وما يترتب على ذلك من مشكلة تنازع القوانين الواجب التطبيق.

لذلك تنبته الدول الى ضرورة وجود قواعد تشريعية موحدة تتفق عليها لتحكم من خلالها احكام النقل الجوي وتضع قواعد قانونية تتفق مع خصائصه وتلائم مع ظروف النشأة لمؤسساته وبالتالي تسمح له بالتقدم والارتقاء في ظل قواعد قانونية توفر له حماية اقتصادية وتشريعية حتى ينمو ويزدهر.

ومن اجل ذلك سارع المجتمع الدولي الى ابرام العديد من المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الخصوص. فكانت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والمعروف باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي في مدينة وارسو والتي وضعت المبادئ القانونية الاولى لقانون موحد خاص بتنظيم احكام النقل الجوي والتي صادق عليها العراق، الا ان هذه الاتفاقية لم تستطع مواكبة جميع تطورات النقل الجوي حيث ظهر قصور واضح في احكامها الامر الذي استوجب تعديلها بموجب اتفاقيات وبروتوكولات لاحقة لها. بدأت بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ واتفاقية جوادا لاحارا لعام ١٩٦١ وبروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ وبروتوكولات مونتريال الاربع لعام ١٩٧٥.

وعلى الرغم من هذه التعديلات المتلاحقة لاتفاقية وارسو لايزال النقص والغموض يكتمن العديد من نصوصها ويظهر ذلك من خلال احالة الاتفاقية بعض مسائلها للقوانين الوطنية الامر الذي ادى الى لبس واضح بسبب اختلاف بعض مفاهيم الاتفاقية عن مفاهيم القوانين الوطنية لذلك لم تكنفي الدول باتفاقية وارسو ١٩٢٩ وما طرأ عليها من تعديلات بموجب اتفاقيات وبروتوكولات معدلة لها بل توجهت الى توحيد قواعد النقل الجوي من خلال اتفاقية جديدة معدلة ومستحدثه لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وما يرتبط بها من اتفاقيات وبروتوكولات وهي اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والمنعقدة في مدينة مونتريال بكندا والمعروفة باسم (اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي).

أولاً : اهمية الموضوع واسباب اختياره: يعود اختيار الموضوع الى اسباب موضوعية أهمها حداثة احكام النقل الجوي الخاصة في الوطن العربي وحيث ان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اتفاقية

جديدة حيث لم ينظم اليها اغلب الدول ومنها العراق وبما ان العراق امام انفتاح اقتصادي لذا يقتضي الامر مواكبة التطورات في مجال النقل الجوي. فضلاً ان الدراسات التي تناولت موضوع انضمام العراق الى اتفاقية مونتريال في اعتقادي نادرة ان لم تكن معدومة مما يترتب عليه افتقار المكتبات القانونية الى مؤلفات والشروحات بأحكام اتفاقية. فضلاً عن ان قواعد القانون الجوي عموماً لم تحظ في بلادنا بالعدد الكافي من الدراسة والتحليل مقارنة بتطور وانفتاح بلادنا في مجال النقل الجوي.

ثانياً : اهداف الدراسة: ان الهدف الرئيسي من هذه الدراسة هو بيان المزايا الموضوعية الاساسيه المترتبة على انضمام العراق إلى الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والتي انضمت اليها اغلب الدول نظرا لما تمتاز به من احكام تحقق مصلحة المستهلك الجوي المتضرر من الحوادث الجوية وذلك لأنها تبنت نظام المسؤولية غير المحدودة للناقل على خلاف الاتفاقيات السابقة كاتفاقية وارسو والتي تبنت نظام المسؤولية المحدودة اضافة الى الكثير من المزايا الأخرى التي سنتناولها في ثنايا البحث ان شاء الله.

ثالثاً : اشكالية البحث: ان المشكلة الأساسية لهذه الدراسة تتمثل في النظام القانوني الذي يحكم النقل الجوي في العراق اذ بموجب أحكام قانون النقل الجوي العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ فان اتفاقية وارسو ١٩٢٩ تطبق أحكامها على النقل الجوي الداخلي والدولي في العراق وهذه الاتفاقية قديمة تعود لعام ١٩٢٩ وعدلت مرات عديدة فاتفاقية وارسو كما ذكرنا في اهداف الدراسة تتبنى نظام المسؤولية المحدودة ولا تغطي كافة الأضرار التي تصيب المتضرر من الحوادث الجوية.

وهذا النظام للمسؤولية منتقد ولم يعد يلائم الوضع الحالي للنقل الجوي والذي دفع اغلب الدول الى المصادقة على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لحكم النقل الجوي نظراً لما تتمتع به من مزايا ولأنها تجاوزت العيوب التي تضمنها اتفاقية وارسو لذلك فان النظام القانوني للنقل الجوي لا يتلائم مع التطورات الحالية والتوسع في نطاق النقل الجوي في العراق مما يبرر الحاجة الى دراسة احكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لبيان مزايا التي تتحقق للعراق في حال المصادقة على هذه الاتفاقية.

رابعاً : تساؤلات الدراسة

نحاول في هذا دراسته اجابه على عدة تساؤلات أهمها :

١- ماهي نظام المسؤولية المعتمده في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م؟

٢- كيف استطاع اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إزالة التعارض مع الاحكام الشريعة الاسلاميه؟

٣- ماهي الوثائق السفر الالكترونييه وماهي مزاياها؟

وعدة تساؤلات أخرى سنحاول الاجابه عليها انشاء الله

خامساً : منهج الدراسة: اعتمدنا على المنهج التحليلي والمنهج المقارن.

اما اعتمادنا المنهج التحليلي فانه نظراً لأهمية التي تكتسبها موضوع مزايا مصادقة العراق على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ارتأينا أن نطلع على اهم القواعد التي جاءت بها هذه الاتفاقية لتكشف الجديد والمتجدد منها لذلك اعتمدنا في هذه الدراسة على منهج التحليلي لنصوص اتفاقية مونتريال وبيان الآراء الفقيهيه بخصوص هذه النصوص.

واعتمدنا المنهج المقارن فكان لمقارنة بين احكام كل من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال لبيان أوجه الاختلاف بين الاتفاقيتين للوصول إلى تحديد مزايا انضمام العراق إلى الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

سادساً : هيكلية الدراسة: لتناول مشكلة البحث يتوجب علينا تقسيم الدراسة الى مبحثين وكما يلي:المبحث الأول : اعتماد نظام المسؤولية ذات مستويين وإزالة التعارض مع أحكام الشريعة الاسلاميه. المطلب الاول :اعتماد نظام المسؤولية ذات مستويين. المطلب الثاني :إزالة التعارض مع أحكام الشريعة الاسلاميه المبحث الثاني : الاعتماد على وثائق السفر الالكترونيه وتبسيط تحويل مبالغ التعويض المطلب الاول: الاعتماد على وثائق السفر إلكترونية المطلب الثاني :تبسيط تحويل مبالغ التعويض المزايا الموضوعية لمصادقة العراق على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩

إنّ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والتعديلات اللاحقة بها والتي عالجت مسؤولية الناقل الجوي قد راعت مصلحة هذا الناقل على حساب الراكب حيث انها نصت على تحديد مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة الراكب المتضرر بمسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض اي جعل تحقق هذه المسؤولية مرهونة ومرتبطة بوجود عدة شروط بحيث إنّ هذه الشروط اذا لم تتحقق مجتمعة لم تتعقد مسؤولية الناقل الجوي وكذلك بالنسبة لمقدار التعويض عن الضرر الحاصل للراكب فهو يكاد يكون ضئيلاً جداً بالنسبة لمقدار الضرر ولا يتفق مع احكام الشريعة الاسلاميه فضلاً عن إنّ الأتفاقية لا تتضمن اي ضمانات لمضرورين من حوادث التي تحدث في عملية النقل، لذلك فان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي جاءت لاغياً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ وحلت محلها باعتبار انها عالجت موضوع مسؤولية الناقل الجوي وجعلتها مسؤولية موضوعية وعالجت شروط انعقاد المسؤولية وإزالة التعارض الذي كان قائماً بين نظام المسؤولية التعويضية واحكام الشريعة الاسلاميه في ظل نظام اتفاقية

وارسو ١٩٢٩ وعالجت مشكلة تحويل وحدات الحساب إلى عملات وطنية لذلك سوف نقسم هذا المبحث إلى مطالبين:

المبحث الأول: اعتماد نظام المسؤولية ذو مستويين وإزالة التعارض مع احكام الشريعة الاسلامية.

المبحث الثاني: اعتماد وثائق السفر الالكترونية و تبسيط حساب مبلغ لتعويض.

المبحث الأول: اعتماد نظام المسؤولية ذات المستويين وإزالة التعارض مع احكام الشريعة الاسلامية

خوفاً من إنَّ تحصد الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نفس نتائج التي حصدها بروتوكول جواتيمالا ستي والتي حالت دون تطبيقه فقد عمدت الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إلى الاخذ بنظام المسؤولية على مستويين المستوى الاول يتضمن المسؤولية الموضوعية لشركات الطيران اما المستوى الثاني فيقوم على الخطأ المفترض للناقل الجوي^(١).

كما وان الاتفاق على تحديد قيمة التعويض عن الاضرار قبل وقوعها بمبالغ محددة والمتبع في ظل احكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ يتعرض مع احكام الشريعة الاسلامية الغراء لذلك فان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ جاءت وقلصت الاحكام التي يتعارض مع احكام الشريعة الاسلامية لذلك سوف نقسم هذا المطلب إلى مطلبين نخصص المطلب الاول لدراسة اعتماد نظام المسؤولية ذات المستويين بينما نخصص المطلب الثاني لإزالة التعارض بين نظام المسؤولية التعويضية واحكام الشريعة الاسلامية.

المطلب الأول: اعتماد نظام المسؤولية ذو مستويين

مما لا شك فيه إنَّ اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ جاءت نتيجة ضرورة حتمية أملتها تراكمات وتعدد الاتفاقيات والبروتوكولات المنظمة للنقل الجوي وتزامها ورغبة في تقادي الآثار السلبية اتجه المجتمع الدولي إلى محاولة اعادة بناء وترتيب تلك النصوص والاحكام المتناثرة بقصد ضبط معالم مسؤولية الناقل الجوي ووضع اتفاقية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو وملحقاتها ترضي الاطراف وتراعي تطورات القطاع التقنية والظروف التشريعية القانونية والاقتصادية والسياسية، فقد سعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إلى بحث موضوع جوهرى وتحقيق هدف رئيسي يتمثل في تحقيق التوازن بين مصلحة الركاب ومصلحة الناقلين وعليه جاءت الاتفاقية بصيغة

(١) عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع منشورات MKBde presse، الطبعة الاولى، الدار البيضاء، ٢٠١٤، ص ١٥٩.

فريدة وطبيعة مركبة مغايرة لقواعد المسؤولية المدنية التقليدية^(١) فقد اخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بنظام ثنائية المسؤولية (نظام مسؤولية ذو مستويين أو نظام تعويض المزدوج أو التعويض على درجتين)^(٢) وذلك بغرض تحقيق التوازن بين مصالح شركات الطيران من ناحية ومستعملي الطائرة من المسافرين من ناحية اخرى حيث ربطت اساس المسؤولية بقيمة الاضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو اصابته بأذى جسماني من خلال وضع هذين المستويين مع اختلاف الاساس القانوني لكل منهما^(٣).

فنصت المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على انه: (١- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل إن ينفي مسؤوليته أو إن يحد منها، ٢- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي تتجاوز قيمتها (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب لا يكون الناقل مسؤولاً اذا اثبت ما يلي: أ- إن هذا الضرر لم ينشأ عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. ب- أو إن هذا الضرر نشأ فقط عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير). وفقاً لنص المادة (٢١) من الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اصبحت مسؤولية الناقل الجوي قائمة على مستويين:

١- المستوى الاول

ويقصد بالمستوى الاول للضرر هو في حالة كانت المطالبة بالتعويض لا تتجاوز مائة الف وحدة سحب ويلاحظ إن الاتفاقية جعلت المطالبة امام القضاء هو الفصيل في تحديد اساس المسؤولية وذلك حماية لطرفي العلاقة القانونية وهي بذلك تحمي الناقل الجوي من طمح

(١) مراد بن صغير، اشكاليات التامين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور في مجلة الكوفه للعلوم القانونية والسياسية، المجلد، العدد ٤٣، ٢٠١٩، ص ٣٥٩.

(٢) د. محمود احمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ط١، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، ٢٠٠٠م، ص ١٤٥، عبد الخالق عبدالله مغرب، المصدر السابق، ص ١٩٠، د. ذكري عبد الرزاق محمد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديدة، شركة باس للطباعة، ط١، ٢٠١٥، ص ١٠٠، سمير حامد عبدالعزيز، التامين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني، بحث منشور في مجلة الامن والقانون، اكااديمية شرطة دبي، الامارات، مجلد ٢، العدد ١، ص ٣٠٧، فيل ايمان وتعب اسمية، الالتزام بالسلامة في عقد النقل الجوي للأشخاص، مذكر لإكمال شهادة ماستر في القانون مقدم إلى جامعة امحمد بوقرة بومرداس، كلية الحقوق، بودوود، ٢٠١٨-٢٠١٩، ص ٨٩.

(٣) د. كاميران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد المسؤولية عن سلامة البضائع والامتعة، بحث منشور في مجلة الحقوق، المجلد ١١، العدد ١، ص ١٩١.

المضرور وكذلك تحمي المضرور من تعسف الناقل الجوي حيث جعلت له مطلق الحرية في تحديد قيمة التعويض ولكن على القضاء إنَّ يحدد المسؤولية أولاً^(١) ويتحقق بمجرد وقوع الضرر ب وفاة الراكب أو اصابته بدنياً اثناء وجوده على متن الطائرة أو اثناء عمليات الصعود أو نزول الراكب بغض النظر عن خطأ الناقل^(٢).

ففي المستوى الاول يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الراكب بدون حاجة إلى اثبات خطأ الناقل الجوي اي إنَّ مسؤولية الناقل الجوي في هذا المستوى مسؤولية صارمة (مشددة) التي تقوم على فكرة الضرر أو الخطر وتحمل التبعة وقد تم تحديد هذا المستوى بمبلغ قدره (١٠٠,٠٠٠) وحدة سحب حقوق خاصة وهو يعادل (١٤٢,٠٠٠) يورو تقريباً و (١٤٥,٠٠٠) دولار تقريباً ولا يستطيع الناقل دفعها أو التخلص من المسؤولية الا بأثبات خطأ المضرور فقط اي إنَّ الضرر يرجع إلى اهمال المضرور (الراكب) أو خطأه أو امتناعه فقط ، وقد تم تعديل هذه القيمة لتصبح (١١٣,١٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة في ٢٠/١٢/٢٠٠٩^(٣) حتى لو اثبت الناقل عدم التقصير أو الخطأ من جانبه بل حتى لو استطاع اثبات إنَّ هناك سبباً اجنبياً يتمثل في قوة القاهرة أو في خطأ الغير وعلى ذلك فان مسؤولية الناقل في هذا المستوى تأسست على التزامه بضمان السلامة وهو التزام يتحقق نتيجة ولا يغير من ذلك ما احدثته الاتفاقية من اتساع في نطاق هذا الالتزام بجعل مسؤولية الناقل مطلقة أو صارمة بحرمانه من التخلص من المسؤولية بأثبات السبب الاجنبي اذ يضل التزام الناقل بضمان سلامة المسافرين التزاماً بتحقيق نتيجة كصورة من صور الالتزام العقدي^(٤).

وفي هذا المستوى تظهر قاعدة تحديد الحد الاقصى لمسؤولية الناقل الجوي وهو حكم يبين منه تبني اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ من حيث المبدأ للقاعدة ووضع حد اقصى لمسؤولية الناقل الجوي كما هو الشأن في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها ولا يحصل المتضرر على هذا الحد الاقصى الا اذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو تجاوزته اما اذا كانت الاضرار اقل من ذلك فلا يحصل الا على التعويض الذي يساوي ما لحق المضرور من ضرر^(٥).

(١) ناعمة علي سلطان الزعابي، المصدر السابق ، ص ٥٣.

(٢) سمير حامد عبد العزيز الجمال، التامين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني، بحث منشور في مجلة الامن والقانون، مجلد ٢٠، العدد ١، ص ٣٠٧.

(٣) د. محمود احمد الكندري، المصدر السابق، ص ١٤٥.

(٤) د. محمد السيد الدسوقي، المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة) بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، السنة الاولى، العدد الثاني ربيع الاول، ١٤٣٥هـ يوليو ٢٠١٣، ص ٣٦-٣٧.

(٥) ذكرى عبدالرزاق محمد، المصدر السابق، ص ١٠٠-١٠١.

كما إنّ الغاية من وراء اقرار المسؤولية الموضوعية للناقل حين لا تتجاوز قيمة التعويضات المطالبة بها المائة الف وحدة سحب خاصة هي حمل المضرورين على القناعة بهذا الحد لأنها مسؤولية يتأكد للمسافر المضرور أو ورثته في ظلها الحصول على التعويض على اعتبار انها لا تدحض الا بأثبات خطأ المضرور بمعنى أنه من يرغب في الحصول على تعويض اكد لا يحول دونه الا اثبات خطأ المضرور فان هذا التعويض لا يمكن ان يتعدى (١٠٠) الف وحدة سحب خاصة فهو حد اقصى للتعويض في اطار المستوى الاول في المسؤولية فقط^(١).

إنّ هذا التحديد للمسؤولية الذي وضعته الاتفاقية يمثل حماية للناقل الجوي بتحديد مسؤوليته عن الاضرار بمبالغ محدودة كما إنّ الاتفاقية قد اكدت على هذه الحماية بنصها على تحريم رفع دعوى للتعويض ضد الناقل الجوي مهما كان سندا سواء بمقتضى الاتفاقية نفسها بناءً على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لاي سبب اخر خارج ما وضعت الاتفاقية من شروط لرفع تلك الدعوى أو حدود قررتها وفق احكامها^(٢).

كما ويأخذ مبدأ تحديد المسؤولية في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ عن الاضرار في حالة نقل الاشخاص مفهوماً خاصاً لم تألفه اتفاقية وارسو ١٩٢٩ وتعديلاتها فهو امر مستحدث في الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ فهو ليس تحديداً مجرداً لقيمة التعويض وانما هو تحديد للتعويض عند تطبيق احكام المسؤولية الموضوعية فقط وليس لذلك من تبرير الا اعتبارات تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جانب ومصالح الركاب من جانب اخر^(٣).

ومما يجدر الاشارة اليه إنّ هذا الحد الاقصى للتعويض والذي يلتزم بها الناقل الجوي لا يدخل ضمنها مصاريف دعوى مسؤولية أو اتعاب المحامين أو اي رسوم أو مصروفات اخرى تتعلق بدعوى حيث يكون للمحكمة المختصة ان تحدد تلك المصروفات والمبالغ وفقاً لأحكام قانونها الوطني وتضيف هذا القدر إلى التعويض المحكوم به ولو كانت قد قضت بالحد الاقصى للتعويض، حيث إنّ القوانين الوطنية لبعض دول لا تسمح للمحكمة التي تنظر النزاع ان تحكم بالزام المدعي عليه بمصاريف الدعوى بشكل مستقل عن مبلغ التعويض بل الحكم بها بشكل

(١) دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة ماجستير مقدم إلى جامعة ابي بكر بلقان، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠٠٩-٢٠١٠، ص ٢٧٨-٢٧٩.

(٢) عبد الخالق صالح عبدالله معزب، المصدر السابق، ص ١٩٢.

(٣) هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط ١، ٢٠٠٥، ص ٦٧، و د. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ١٨٩.

اجمالي وان مثل هذا الامر من شأنه إنَّ يؤدي إلى تخفيض مبلغ التعويض الذي تقرره المحكمة للمدعي بمصاريف الذي يتحملها^(١).

وعلى ذلك فإن حصول المدعي على الحد الاقصى للتعويض لا يمنع من إنَّ تقضي المحكمة إنَّ كان قانونها الوطني يسمح بذلك إلى جانب المبلغ المقضي به لصالح المضرور (المدعي) بمبالغ اخرى تمثل كل أو بعض مصاريف الدعوى ونفقات التقاضي الاخرى وذلك بموجب نص الفقرة (٦) من المادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيث نصت على انها: (ان الحدود المقررة في المادة (٢١) وفي هذه المادة لا يمنع المحكمة من إنَّ تقضي بالإضافة إلى ذلك وفقاً لقانونها بمبلغ يوازي كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الاخرى التي تكبدها المدعي بما فيها الفوائد ولا يسري حكم هذا النص اذا كان مبلغ التعويض المحكوم به ما عدا تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الاخرى لا يزيد عن المبلغ الذي عرضه الناقل كتابياً على المدعي خلال مدة ستة اشهر من تاريخ الحدث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى اذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة).

ويتضح من هذا النص إنَّ الاتفاقية تشترط لتطبيق قاعدة استبعاد نفقات التقاضي والفوائد من الحد الاقصى للتعويض ثلاثة بشروط وهي:

اولاً: إنَّ تقضي المحكمة لصالح المدعي بمبلغ يقل عن المبلغ الذي سبق إنَّ عرضه الناقل الجوي على المدعي ودياً. ثانياً: إنَّ يعرض الناقل الجوي على المدعي الوفاء بقيمة التعويض ودياً وبصورة مكتوبة وثالثاً واخيراً إنَّ يتم هذا العرض خلال مدة ستة اشهر من تاريخ الحادث الذي سبق الضرر أو قبل رفع الدعوى اذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة^(٢).

ويرى جانب من الفقه إنَّ اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قصدت بالحكم اعلاه تشجيع اطراف عملية النقل الجوي من ناقلين وركاب على حل منازعاتهم الناشئة عن عملية النقل عن طريق التسوية الودية خلال مدة معينة^(٣).

هذا ولا يقتصر حق التمسك بحدود المسؤولية وشروطها على الناقل الجوي وحده وانما لتابعيه ووكلائه حق التمسك ايضاً بهذه الحدود والشروط حيث نصت الفقرة (١-٢) من المادة

(١) الدكتور. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ط١، ٢٠١٦، ص١٧٠، د. ذكري عبدالرزاق محمد، المصدر السابق، ص١٠٢، ايضاً د. فاروق ابراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، ٢٠١٧، ص٢٧٢، ايضاً د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، ٢٠١٤، ص٣٤٢.

(٢) د. هشام فضلي، المصدر السابق، ص٦٨.

(٣) ينظر: د. عاطف محمد الفقي، المصدر السابق، ص١٩٢.

(٣٠) من الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على أنه (١- اذا رفعت دعوى على تابع أو وكيل للناقل بسبب مشار اليه في هذه الاتفاقية فلهذا التابع أو الوكيل اذا ما اثبت أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفة الحق في الاستعادة من شروط وحدود المسؤولية التي يحق للناقل ذاته الاستناد اليها بمقتضى هذه الاتفاقية ٢- يجب الا يتجاوز مجموع التعويضات التي يمكن الحصول عليها في هذه الحالة من الناقل وتابعيه ووكلائه الحدود المشار اليه).

٢- المستوى الثاني:

ويقصد بالمستوى الثاني للضرر هو في حالة اذا كانت قيمة الاضرار تزيد على (١٠٠٠٠٠٠) وحدة من الحقوق السحب الخاصة عن كل راكب ، فمن اهم الاحكام المستحدثة التي تم صياغتها في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هو اطلاق مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الاضرار التي تلحق بالركاب داخل المستوى الثاني من هذه المسؤولية، فتعتبر مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، فإن استطاع المضرور اقامة الدليل على ان قيمة الضرر تجاوز حد الاقصى المقرر ولم يستطيع الناقل دفع مسؤوليته بإثبات انتفاء الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه أو بإثبات ان الضرر يرجع إلى خطأ الغير^(١) حسب نص الفقرة (٢) من المادة (٢١) من الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي نصت على أنها (فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي تتجاوز قيمتها (١٠٠٠٠٠٠) وحدة من الحقوق السحب الخاصة عن كل راكب و بالتالي فإن الناقل يستطيع ان يتخلص من المسؤولية اذا اثبت ما يلي:

أ- ان هذا الضرر لم ينشأ عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب- أو ان هذا الضرر نشأ فقط عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير).

ففي هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض ما لحق المضرور من ضرر فعلي وبالتالي لن تكون محدود بالحد الاقصى الذي قرره الاتفاقية وانما يكون ملتزماً بتعويض الضرر دون سقف معين وبالتالي يكون للناقل دفوعاً لنفي مسؤوليته عن تعويض الضرر الذي تجاوز (١٠٠٠٠٠٠) وحدة من حقوق سحب خاصة اكثر مما يملكه لدفع مسؤوليته عن الضرر في المستوى الاول^(٢) اي ان المسؤولية تكون هنا قائمة على الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل

(١) د. ذكري عبدالرزاق محمد، المصدر السابق، ص ١٠٢.

(٢) د. احمد بن ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن التعويض اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ٣٩٥، ود. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديد، ٢٠١٧، ص ٣٢٥.

اثبات العكس، إلا إنَّ هذه المسؤولية الخطئية هي ضيقة النطاق بحيث لا يتحرر الناقل الجوي منها بإقامة الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها كما هو الشأن في نظام وارسو ١٩٢٩ ولكنه يستطيع إنَّ يدفعها متى ما اثبت إنَّ الضرر لم ينشأ عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه أو إنَّ يثبت إنَّ الضرر نشأ فقط عن الاهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير^(١).

ويلاحظ إنَّ اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وإن تبنت مبدأ المسؤولية الخطئية في الحالة الثانية والتي تتجاوز فيها التعويض المطالب بها قيمة ١٠٠,٠٠٠ الف وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب فأنها قد القت عبئ اثبات نفي الخطأ على عاتق الناقل الجوي وحسناً فعل المشرع الدولي حيث إنَّ العكس يؤدي إلى نتائج سلبية تتمثل في سلوك دعوى قضائية طويلة ومعقدة ومكلفة من قبل المضرور لإثبات الخطأ الموجب للتعويض حيث أنه من المعلوم إنَّ حوادث الطيران هي عادة معقدة وتتسم بصعوبات تقنية وبذلك فإن بناء المسؤولية على فكرة الخطر هو الافضل من اجل حماية مصالح الركاب وحصر فترة رفع الدعوى^(٢).

ومن حسنات اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ هو امكانية الحصول على تعويضات كاملة تغطي كل ضرر ويتحقق ذلك لان الركاب وذويهم لم يعودوا ملزمين بأثبات الغش أو الخطأ الجسيم لتجاوز حدود المسؤولية المقررة كما هو الشأن في نظام وارسو ١٩٢٩ ، فقد حصرت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حالات التي يتوجب الحكم بالتعويض الكامل بحالتين الاول : وهي حالة تجاوز قيمة التعويض المطالب بها عن (١٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة وحالة اثبات المضرور خطأ واهمال الناقل عن وقوع الحادث ففي حالة التي تتجاوز فيه قيمة التعويض المطالب به عن (١٠٠) وحدة سحب اذ ربطت المسؤولية بقيمة التعويض وجعلت المسؤولية شخصية بمجرد المطالبة بتعويض يتجاوز (١٠٠) وحدة سحب ويترتب عليها الحكم للمضرور بالتعويض الكامل وذلك استناداً إلى الفقرة (٢) من المادة (٢١) من اتفاقية.

ولقد ثار خلاف فقهي بين الفقهاء حول مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال بين العديد من الفقه حيث يرى جانب من الفقه إنَّ مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تعتبر مسؤولية موضوعية كأصل عام وتقوم على اساس فكرة المخاطر وتحمل

(١) د. شريف غنام، مسؤولية الناقل الجوي، بحث مقدم في دورة القوانين والمعاهدات الدولية، سبتمبر ٢٠١٤، المنعقد في الرباط - المملكة المغربية، الهيئة العربية للطيران المدني، ص٧، محمود جواد عبدالهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، ص٤٧.

(٢) جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الامريكي)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ١٩٩٥، ص١٢٢.

التبعة الا إنَّ الاتفاقية خرجت على هذا الاصل العام في الحالة التي تتجاوز فيها قيمة الاضرار مائة الف وحدة حقوق سحب خاصة^(١).

ويرى جانب اخر من الفقه إنَّ اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد حصرت الوسائل التخلص من المسؤولية بالنسبة للمستوى الاول من الاضرار، والتي لا تتجاوز (١٠٠) الف وحدة حقوق سحب خاصة يأتي في مصلحة المسافرين ويتمشى مع الطبيعة الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن هذه الاضرار والتي تحصر سبل التخلص من المسؤولية الناقل الجوي في اضيق نطاق^(٢).

والحالة الثانية هي حالة اثبات المضرور خطأ الناقل أو اهماله في وقوع الحادث حيث التقت واضعي اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إلى ما وقعت به اتفاقية وارسو فحاولوا تجاوز بعض الاشكالات التي جاءت فيها ومع ذلك اعدوا النص على بعضها اذ سايروا بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ بصدد بيان خطأ الناقل واهماله الذي يعد من قبيل الحالات التي تستحق بها المسافرين المضرور التعويض الكامل عند الادعاء بذلك والغت الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ احالة تكييف الخطأ إلى القانون الوطني ووضعت قاعدة عامة بهذا الخصوص تتعلق بخطأ الناقل والاهمال والامتناع عن اداء فعل معين اذ قضت المادة (٢٢) من الاتفاقية بانه: (لا تسري حكم الفقرة (٢١) من المادة (٢١) اذا اثبت المضرور إنَّ الناقل قد ارتكب فعلاً أو امتناع عن فعل كان يقصد احداث ضرر أو رعونة مقرونة بادراك بان هناك ضرراً سيصيب المضرور) فحالات خطأ الناقل وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تتمثل بالخطأ الارادي والخطأ غير الارادي الذي يترتب عليه حرمان الناقل من الحد الاعلى للتعويض^(٣).

ونرى إنَّ حكم المادة (٢١/٢١) يعتبر تطبيقاً فعلياً ومطلقاً لما ورد في ديباجة الاتفاقية من انحيازها لجانب الراكب و حماية مصالح المستهلكين في النقل الجوي الدولي والحاجة إلى الحصول على التعويض العادل، فقد قررت الاتفاقية في الفقرة الاولى من المادة (٢١) الحق المطلق للمضرور في الحصول على مبلغ التعويض الذي لا يتجاوز (١٠٠,٠٠٠) وحدة حقوق سحب خاصة، كما قررت في الفقرة الثانية من المادة (٢١) عدم اشتراط اثبات غش الناقل أو خطئه المساوي للغش للحصول المضرور بافتراض إنَّ الضرر نشأ عن خطأ الناقل، وعندما نصت في الفقرة الثانية من المادة (٢١) على اعطاء الناقل الجوي الحق من التحلل من المسؤولية

(١) ناصر محمد الشрман، اثار عقد النقل الجوي للركاب في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران، بحث منشور في مجلة جامعة العلوم التطبيقية، المجلد ٣، العدد ٢، ٢٠١٩، ص ١٤٧.

(٢) د. عاطف محمد الفقي، المصدر السابق، ص ١٦٠.

(٣) مصطفى سعيد وهاب، النظام التعويضي لضحايا الارهاب في النقل الجوي، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١، العدد ٤٣، ٢٠١٩، ص ٢٨٠-٢٨١.

بإثبات إنَّ الضرر لم ينشئ عن خطأ أو إهمال أو امتناع من جانبه أو من احد تابعيه، وإنما يرجع حدوث الضرر إلى الغير فقد قصد الاعفاء مطلق للناقل الجوي من المسؤولية .

لذلك نرى ولغرض حماية المستهلك (الراكب) العراقي ضرورة التصديق على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيث تضمنت الاتفاقية تعويضاً عادلاً في حالة اصابة أو وفاة الراكب نتيجة حدوث ضرر اثناء عملية النقل الجوي وبالتالي سيتم ضمان حقوق الراكب العراقي عند استخدامه خدمات نقل الجوي.

المطلب الثاني: ازالة التعارض مع احكام الشريعة الاسلامية

تمثل التعارض بين نظام المسؤولية المدنية في اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها واحكام الشريعة الاسلامية في امرين^(١).

الامر الاول: يتمثل في مبدأ الاتفاق على تحديد قيمة التعويض عن الاضرار قبل وقوعها بمبالغ محددة ، فالتعويض الاتفاقي هو بمثابة اتفاق يتم بين المتعاقدين بشكل مسبق على تقدير التعويض رغبة منهما في عدم ترك امر تقدير هذا التعويض للقاضي فيعمداً إلى تحديده بأنفسهم وهو كثير الوقوع في الحياة العملية فقد ابرزت القوانين الوضعية فكرة التعويض الاتفاقي حيث بلورت مفهومه القانوني وذلك بنص عليه صراحة كذلك فيما يتصل ببيان خصائصه واحكامه وشروط انعقاده وكذلك سلطة القاضي في تعديله اذا كان لذلك مقتضى^(٢).

وقد اجاز القانون العراقي هذا النوع من التعويض إذ نصت في القانون المدني العراقي في الفقرة الاولى من المادة (١٧٠) على انه: (يجوز للمتعاقدين إنَّ يحددا مقدماً قيمة التعويض بالنص عليها في العقد أو في اتفاق لاحق وبراغي في هذه الحالة احكام المواد (٦٨ و٢٥٦ و٢٥٧ و٢٥٨)).

إنَّ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها قد وضعت حداً اقصى للتعويض الذي يستحقه الراكب وهي بمثابة تعويض اتفاقي إذ يُقصد بتحديد مسؤولية الناقل الجوي التزامه عند قيام مسؤوليته بتعويض المضرور بمبلغ محدد بالنص القانوني بحدود قصوى غير قابلة للتجاوز مهما كان قدر الضرر أو قيمته وعليه ليس للمضرور إنَّ يطالب بتعويض يزيد عما حدده النص القانوني كما لا يجوز للقاضي إنَّ يحكم بتعويض يتجاوز هذا الحد اياً كانت قيمة الضرر،

(١) سمير حامد عبد العزيز الجمال، التأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني، بحث منشور في مجلة الامن والقانون، مجلد ٢٠، العدد ١، ص ٧٢.

(٢) د. هشام ابراهيم توفيق، التعويض الاتفاقي الشرط الجزائي، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط ٢٠١١، ص ١٣ وما بعدها.

كما أنه لا يجوز للناقل إنَّ ينزل بقدر التعويض الذي يقدم للمضروب عما هو منصوص عليه في النص القانوني^(١).

فقد نصت الفقرة (١) من المادة (٢٢) من الاتفاقية وارسو ١٩٢٩ على انها: (في حالة نقل الاشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محددة بمبلغ مقداره ١٢٥ الف فرنك على أنه في الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع إنَّ يكون التعويض في صورة ربع (مرتب) فلا يجوز إنَّ يزيد رأس المال عن الحد المذكور, ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل إنَّ يحدد مبلغاً اكبر).

بموجب هذا النص فان الناقل الجوي يلتزم بدفع مبلغ قدره ١٢٥ الف فرنك قبل كل مسافر حيث جاء نص الاتفاقية مطلقاً دون تحديد للأضرار التي يتقرر لتعويضها الحد الاقصى وعلى هذا يلتزم الناقل الجوي بدفع مبلغ قدره (١٢٥٠٠٠) فرنك كحد اقصى سواء أكان الضرر الذي لحق المسافرين ناجماً عن وفاته أو جرحه أو اذى بدني اخر يلحق به^(٢).

كما ويجوز صرف التعويض على شكل مرتب دوري اذا كان قانون المحكمة التي تنظر بالنظر بالنزاع يخولها بذلك ولكن بشرط الا يزيد رأس مال المرتب عن الحد الاقصى للتعويض وهو (١٢٥٠٠٠) فرنك^(٣) هذا ويعتبر تحديد مسؤولية الناقل الجوي احد السمات المتميزة في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فهو يتضمن تحديداً لمسؤولية الناقل الجوي سواء من حيث المبدأ أو من حيث المبلغ^(٤). لذا فان نص الاتفاقية واضح في تحديد مبلغ التعويض مسبقاً قبل وقوع الضرر ومعرفة حجم الضرر بمبلغ معين يستحقه الراكب المضروب وهذا مخالف تماماً للأحكام الشرعية الاسلامية. فوفقاً للأحكام الشرعية الاسلامية فان الناقل الجوي مؤتمن حيث لا يسأل عن الاضرار ما لم يتعد أو يفرط فان ثبت تعديه أو تغريظه يكون مسؤول مسؤولية كاملة عن تعويض المضروب عن الاضرار التي لحقت به طول فترة النقل^(٥).

وحيث إنَّ التعويض يكون لجبر ضرر المضروب (المصاب) أو ورثته وأن اصل الدية في الشريعة الاسلامية إنَّ تدفع لورثة الميت, فالدية هي المال الواجب بالجنابة على النفس أو ما

(١) ضياء علي احمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مكتبة المنار للكتب، مراكش، الطبعة الاولى، ٢٠٠٦، ص ٢٠٥.

(٢) د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعية للنشر، طبعة ٢٠٠٠، ص ٤١٦.

(٣) د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٠، ص ١٦٥.

(٤) د. نهاد السباعي، مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي، بحث منشور في مجلة المحامون السورية، العدد الخامس، السنة ٣١، سنة ١٩٦٦، ص ٢٧٠.

(٥) سمير حامد عبد العزيز الجمال، المصدر السابق، ص ٧٢.

في حكمها^(١) فلا يحق للشخص إن يتنازل عنه قبل وفاته أو الاتفاق على تعويض اقل من القدر الذي حددته الشريعة الاسلامية^(٢).

لذلك فقد جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بنظام جديد للمسؤولية قلص كثيراً من الاحكام التي تتعارض مع احكام الشريعة الاسلامية فقد اصبحت مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة فيما يتعلق بالتعويض عن الوفاة والاصابات البدنية^(٣).

أما الامر الثاني: فيتجلى في تحديد قيمة التعويض المقدر عن وفاة الراكب بأقل من قيمة التعويض الذي تقدره الشريعة الاسلامية, حيث كان التعويض المقدر عن وفاة الراكب هو (١٦٦٠٠) دولار امريكي حسب احكام بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ المعدل الاتفاقيه وارسو ١٩٢٩^(٤).

اما الان فان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قلصت من الاحكام التي كانت تتعارض مع احكام الشريعة الاسلامية وجعلت التعويض غير محدد عن الوفاة والاصابة الجسدية ووضعت نظاماً خاصاً لإعادة تقيمه كل خمس سنوات وتركت تحديد مقدار الزيادة لمنظمة الطيران المدني الدولي (ايكاو) بالتنسيق مع الدول الاعضاء كما اعطت الحق للدول الاعضاء في رفض الزيادة المقترحة ووضعت اليه معينه لتنفيذ هذا الامر^(٥).

فقد سبق وان بينا ان الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اخذت بنظام مسؤولية ذات مستويين حيث اعتمدت على التفرقة بين نوعين من الاضرار النوع الاول وهي الاضرار التي لا تتجاوز قيمتها مائة الف وحدة سحب خاصة ويسأل الناقل الجوي عن جبرها وفقاً لقواعد المسؤولية الموضوعية وبحد اقصى مائة الف وحدة سحب خاصة حيث لا يعنى ذلك عدم التزامه بجبر الاضرار التي تزيد عن ذلك وانما بانتقال القدر الزائد عن الاضرار إلى نطاق النوع الثاني من المسؤولية, اما النوع الثاني وهي الاضرار التي تزيد على مائة الف وحدة سحب خاصة ويسأل الناقل عن جبرها وفقاً لقواعد المسؤولية المبنية على الخطأ المفترض في حدود ما يزيد منها فقط على مائة الف وحدة سحب خاصة^(٦).

(١) الزحيلي وهبه، الفقه الاسلامي وادلته، دار الفكر، دمشق، ط١، ١٩٨٥، ص٢٩٨.

(٢) سمير حامد عبد العزيز جمال، المصدر السابق، ص٧٢.

(٣) د. ممدوح علي الهذلي، مزايا الانضمام إلى الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي مجلة عالم السعودية، المجلد ٢٢، ربيع الاول، ١٤٢٩هـ، مارس ٢٠٠٨م، ص٣.

(٤) المصدر نفسه، ص٣.

(٥) د. حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، دراسة قانونية مقارنة، دار الكتب القانونية، المجلة الكبرى، مصر، ٢٠١٠، ص٢٠٥.

(٦) د. هشام فضلي، المصدر السابق، ص٧٢.

ففي نطاق التعويض عن اضرار النوع الثاني يكون التعويض وفقاً لقاعدة إنَّ الضرر يقدر وفقاً لقيمتة وهذه قاعدة استبعدتها اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لفترة طويلة وذلك بالأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية حرصاً منها على دعم وتشجيع مرفق النقل الجوي في بداية ظهوره وحث الان الاخذ بها بعد إنَّ تقدمت صناعة الطيران واصبحت اكثر وسائل النقل اماناً ولذلك ولغرض مواكبة تطورات الذي شهدته النقل الجوي فقد جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بنظام جديد للمسؤولية قلصت الكثير من الاحكام التي كانت تتعارض مع احكام الشريعة الاسلامية فقد اصبحت مسؤولية الناقل الجوي غير محدود فيما يتعلق بالتعويض عن وفاة الراكب أو اصابته بدنياً^(١) ولا يستطيع الناقل رد مسؤوليته أو الاتفاق على تخفيض قيمة التعويض ولكن الاتفاقية عادت واعطت للناقل قدراً من التسامح المقبول حيث نصت على أنه اذا استطاع الناقل الجوي إنَّ يثبت إنَّ الحادث الذي ترتب عليه وفاة الراكب لم يكن بإهمال أو خطأ من الناقل أو احد تابعيه^(٢) .

من خلال ملاحظة احكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ نجد انها جاءت بمبدأ تحديد مسؤوليه الناقل الجوي ولما كان قانون النقل العراقي قد نص في المادة (١٢٦) منه على سريان احكام تلك الاتفاقية على النقل الجوي للأشخاص حتى ولو كان هذا النقل داخلياً فإن ذلك يعتبر استثناءً من القاعدة العامة في قانون النقل العراقي التي سار عليها وذلك من خلال عدم تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص بصورة عامة وذلك وفقاً لما جاء في المادة (١٠/اولاً) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ وبمقتضاه (يسأل الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ النقل) وهذا النص هو من النظام العام في اعتقادنا فلا يجوز الاتفاق على الاعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته كلياً أو جزئياً ولذلك نرى بأنه نصوص الاتفاقية تخالف احكام الشريعة الاسلامية.

ولما كان المادة (١٢٦) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ قد نصت على سريان احكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على النقل الجوي في العراق فقد اصبحت احكام الاتفاقية الاخيرة جزءاً من القوانين العراقية وبما إنَّ احكام الاتفاقية تتعارض مع احكام الشريعة الاسلامية كما ذكرنا فانه بالتالي تتعارض مع الدستور العراقي فقد نصت الدستور العراقي الصادر في ٢٠٠٥ في الفقرة (٢) من المادة (٢) على انه: (لا يجوز سن قانون يتعارض مع ثوابت احكام الاسلام).

لذلك فان مصادقة العراق على احكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ينهي هذا التعارض ويتفق مع احكام الدستور وذلك من خلال ازالة التعارض بين احكام الشريعة الاسلامية ونظام

(١) د. فاروق ابراهيم جاسم، المصدر السابق، ص ٢٧٦، أ. ممدوح علي الهذيلي، المصدر السابق، ص ٣.

(٢) الفقرة (٢) من المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

المسؤولية التعويضية من اجل ذلك ندعوا المشرع العراقي إلى مصادقة على احكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وانهاء حالة التعارض والمخالفة.

المبحث الثاني: اعتماد وثائق السفر الالكتروني و تبسيط حساب مبلغ لتعويض

انسجاماً مع التطور التكنولوجي في العالم ودخول الحاسبات والاجهزة الالكترونية في نظام شركات الطيران فقد عملت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على تقليل في الاعتماد على وثائق السفر الورقية وتشجيع الوسائل الالكترونية حسب الفقرة (٢) من المادة (٣) من الاتفاقية، كما واخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تجنباً للمشكلات التي نشأت عن تحويل الفرنك الفرنسي إلى عملات وطنية بوحدة حقوق السحب الخاصة كوحدة حساب لتعين قيمة التعويض بالعملة الوطنية لذلك سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين نخصص المطلب الاول لاعتماد وثائق السفر الالكترونية ونخصص المطلب الثاني لتبسيط حساب مبلغ لتعويض الذي يعالج مشكلة كيفية تحويل وحدات الحساب إلى عملات وطنية في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

المطلب الأول: اعتماد وثائق السفر الالكترونية

يشكل الفصل الثاني لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تجديداً مهماً وتخلياً عن النظام الشكلي القديم التي كان متبعاً في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ والتي اقتدت بالممارسات القديمة في مجال الملاحة البحرية، وفي جوهر يوحد الفصل الثاني من هذه الاتفاقية بنود بروتوكول جواتيمالا ستي لعام ١٩٧١ والمتعلقة بالركاب والامتعة والذي لم يدخل حيز التنفيذ ابدأ وكذلك بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ الخاص بالبضاعة، لذلك فانه بدون اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لم يكن بالإمكان اية مبادرة من قبل القطاع الصناعي أو دولة من الدول إنَّ يكون قادراً على تبسيط النظام الاجباري للوثائق أو العمل على تحديثه، وفيما يتعلق بالراكب والامتعة تشترط الاتفاقية وثيقة وحيدة (اي وثيقة خاصة أو جماعية للنقل) لا تحتوي سوى على معلومات تشير في جوهرها إلى العمل بالاتفاقية اي إنَّ وثيقة النقل يجب إنَّ تذكر فيها مكان الاقلاع ومكان الوصول أو إنَّ تبين مكان الهبوط المتفق عليه في دولة اخرى اذا كان مكان الاقلاع والوصول داخل اراضي دولة متعاقدة واحدة^(١).

فقد اجازت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ للناقل الجوي الاستعاضة عن اصدار التذكرة العادية أو الورقية باي وسيلة اخرى ولم تحدد الاتفاقية هذه الوسيلة بل تركت تحديدها للناقلين الجويين والدول الاعضاء والتقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل الجوي وتعتبر التذكرة

(١) د. احمد بن ابراهيم الشيخ، المصدر السابق، ص ٧٦-٧٧.

الالكترونية تطبيقاً لنصوص واحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بهذا الشأن كما وان الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) قد جعل اصدار هذا النوع من التذاكر واجباً على جميع الناقلين الجويين حيث حدد نهاية العام ٢٠٠٧م كأقصى موعد انتهاء التعامل بالتذكرة الورقية ثم تم تحديد هذا الموعد فيما بعد بمايو ٢٠٠٨م^(١).

وقد عُرفت التذكرة الالكترونية (e-ticket) على انها : نموذج الكتروني للتذكرة الورقية العادية وتشكل اتفاق نقل بين الراكب وشركة الطيران وبالتالي ليس على الراكب سوى حمل جواز سفره عند تسجيل رحلته وركوب الطائرة فتذكرة الالكترونية قد تم حفظها مسبقاً في قاعدة بيانات شركة الطيران^(٢).

إن فكرة التذكرة الالكترونية هي وليدة التقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل الجوي وفكرة هذه التذكرة تقوم على فتح قناة توزيع جديدة بين شركات الطيران والمسافر فتلغي بذلك التذكرة الورقية وتحل محلها التذكرة الالكترونية ويمكن ايضاً للمسافر إن يدفع قيمة التذكرة الكترونياً عن طريق بطاقات الاعتماد وذلك بدخول إلى موقع شركة النقل الجوي على شبكة الانترنت ومن ثم يتم تحويل المبلغ الكترونياً لحساب شركة النقل المتعاقدة معها أو عن طريق البطاقة الذكية التي يتم وصلها بجهاز خاص إلى الكمبيوتر الذي بدوره يقوم بخصم قيمة التذكرة وتسجيل البيانات الكاملة عليها بما في ذلك الحجز للسفر^(٣).

كما وان الاصل إن يتم تسليم تذكرة السفر إلى الراكب أو من يمثله واستثناءً أجازت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ عدم تسليم الراكب هذه التذكرة وفق الفقرة (٢) من المادة (٣) ويلزم لأعمال هذا الاستثناء إن يستخدم اية وسيلة لحفظ البيانات الواجبة توافرها في تذكرة السفر تتطلبه الاتفاقية كما وعليه إن يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة اذا ما قرر الاخذ بهذا الاستثناء^(٤).

فاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وانسجاماً مع التطور التكنولوجي في العالم ودخول الحاسبات والاجهزة الالكترونية في انظمة شركات الطيران قد بسطت المستندات ووثائق النقل الجوي والبيانات الواجب توفرها فيها على خلاف ما كانت تقرره اتفاقية وارسو ١٩٢٩ لان ذكر هذه البيانات الكثيرة تتنافى مع ما تقتضيه السرعة ولا سيما في النقل الجوي فضلاً عن إن بعضها

(١) عبدالخالق صالح عبدالله معزب، المصدر السابق، ص ١٠٥-١٠٦.

(٢) اخر زيارة للموقع ٦/٨/٢٠٢١ <https://mytickets.ar/ar/content/wat-is-e-ticket.html>

(٣) أ. ماهر عبدالخالق السبسي، اعمال شركات الطيران، الجزء الاول، مقدمة في النقل الجوي والحجز، ٢٠٠٣م، ص ١٣٢-١٣٣.

(٤) شفيق انور فضل علي، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيتين وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، اطروحة ودكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج الخضر - باتنة، ٢٠١٤-٢٠١٥، ص ١١٦-١١٧.

اصبح عديم الجدوى والفائدة^(١) فقد اجازت الاتفاقية للناقل الجوي الاستعاضة عن تسليم مستند النقل بأي وسيلة اخرى تسجل بها المعلومات وذلك حسب الفقرة (٢) من المادة (٣) حيث نص على انه: (يجوز الاستعاضة عن تسليم مستند النقل المشار اليه في الفقرة (١) بأي وسيلة اخرى تسجل بها المعلومات المذكور في تلك الفقرة، وإذا استخدمت مثل هذه الوسيلة الاخرى، فعلى الناقل إنَّ يعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً بالمعلومات المسجلة بهذه الوسيلة) وعلى ذلك لا يكون الناقل الجوي قد اخل بالتزامه بتسليم المسافرين تذكرة السفر إنَّ هو قام بتزويد الحاسبات الالية بالبيانات المتعلقة بنقل المسافرين ومن بينها تلك المتعلقة بنقطة القيام والوصول ويذكر احدى محطات التوقف بدلاً من اصداره تذكرة مشتملة على هذه البيانات وتسليمه للمسافر^(٢).

غير إنَّ هذه الاتفاقية فرضت على الناقل في حالة استخدامها (اي وسيلة اخرى) يجب عليه إنَّ يُعرض على الراكب تسليمه بياناً كتابياً (Print) اي نسخة مستخرجة من البيانات بالحاسبة الالية تشمل على البيانات المطلوبة حيث نصت الاتفاقية في الفقرة (٤) من المادة (٣) على انها: (يعطى الراكب اشعاراً كتابياً بانه في الحالات التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية فأنها تحكم وتحد من مسؤولية الناقلين عن الوفاة أو الاصابة وعن تلف الامتعة أو ضياعها أو تعييبها وعن التأخير)^(٣).

ونرى بانه كان بالإمكان المشرع الدولي الاستغناء عن هذا البند الذي ابقى على ضرورة حصول الراكب على اشعار خطي خصوصاً إنَّ بيانات الموجودة في الحاسبات الالية تكون محفوظة ومؤمنة وفي الحقيقة إنَّ الاتفاقية لم تفرض اية عقوبة على عدم وجود أو عدم تسليم الراكب اشعار كتابي لذا يمكن قول إنَّ المشرع نفسه قد استغنى عنه ضمناً.

بيد إنَّ عدم الالتزام بالأحكام السابقة التي وردت في المادة (٣) لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية حيث نصت الفقرة (٥) من المادة (٣) على ذلك فقد نصت على انها: (ان عدم الالتزام بأحكام الفقرات السابقة لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية)^(٤).

(١) سماح محمود، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، اطروحة دكتوراه، مقدم إلى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج الخضر - باتنه، ٢٠١٤-٢٠١٥، ص ٨٦.

(٢) محمود احمد الكندري، المصدر السابق، ص ٧٠-٧١.

(٣) د. احمد بن ابراهيم الشيخ، المصدر السابق، ص ١٩٠-١٩١.

(٤) د. عبد الفضيل محمد احمد، المصدر السابق، ص ٢٣٤.

إنّ مصادقة العراق على اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ تمنح الراكب العراقي مزايا التذكرة الالكترونية من تأكيد حجزه أو الغاؤه الكترونياً عبر شبكة الانترنت دون الحاجة لمراجعة مكاتب الناقلين الجويين كما وتمنح المسافرين اطمئنان من ضياع وتلف التذكرة الورقية ومواصلة الحرص عليها والقضاء على عمليات التزوير التذاكر وصعوبة اختراقها فبيانات التذكرة الالكترونية محفوظة في قاعدة البيانات الخاصة بالنقل الجوي لذلك ندعو المشرع العراقي إلى مصادقة على احكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ لكي يتمتع الراكب العراقي بمزايا التذكرة الالكترونية ومواكبة المشرع العراقي للتطورات التقنية والقانونية في مجال النقل الجوي.

المطلب الثاني: تبسيط حساب مبلغ التعويض

تجنباً للمشكلات التي نشأت عن تحويل الفرنك الفرنسي إلى العملات الوطنية بسبب تخلي النظام النقدي الدولي عن الذهب كمرجع لتحديد قيمة هذه العملات والتي لم تتجح نظام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ في حلها أو تجاوزها لذلك فقد اخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب يمكن من خلالها تعيين قيمة التعويض بالعملة الوطنية في يوم صدور الحكم^(١) ويقترّب النظام الذي اخذت به الاتفاقية لتعيين قيمة التعويض بالعملة الوطنية من النظام الذي اخذت به اتفاقية هامبورج (اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨) لتعيين قيمة التعويض بالعملة الوطنية^(٢).

وحقوق السحب الخاصة هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي ففي البداية كانت الوحدة تقيم على اساس وزن محدد تماماً من الذهب النقي وتعادل (٠,٨٨٨٦٧١) من الجرام وتم تقييمها بعد ذلك على اساس مجموعة عمولات (١٦) دولة من اعضاء الصندوق بشرط مساهمة كل منها بنسبة ١% على الاقل في التجارة العالمية وتم ادخال الدولار الامريكي في تحديد هذه الحقوق بنسبة ٣٣% والجنيه الاسترليني بنسبة ٢% والمارك الماني بنسبة ١٢,٥% والفرنك الفرنسي ٣,٥% والين الياباني بنسبة ٧% والدولار الكندي بنسبة ٦% وبعض العملات الاخرى بنسب متفاوتة وكان ذلك لغاية سنة ١٩٨٠ وفي بداية سنة ١٩٨١ اكتفى صندوق النقد الدولي بتحديد حقوق السحب الخاصة عن اساس مجموعة العملات الوطنية الرئيسية الخمسة: (الدولار الامريكي، والين الياباني، والمارك الالمانى، والجنيه الاسترليني، والفرنك الفرنسي) و حالياً (الدولار الامريكي و اليورو والين الصيني و الين الياباني و الجنيه الاسترليني) وهي الدول التي

(١) دلال يزيد، المصدر السابق، ص ٢٨١.

(٢) د. كمال حمدي، اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨، (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، ١٩٩٨، ص ١٠٧.

تمثل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية^(١) ويقوم صندوق النقد الدولي بتحديد قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة يومياً على أساس تحويل كمية العملات المكونة الرئيسية إلى ما يعادلها بالدولار ويكون ذلك بسعر السوق السائد في بورصة الصرف الأجنبي في لندن وبعد ذلك تجمع العملات مقومة بالدولار وبذلك تستخرج قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة مقومة بالدولار^(٢).

وقد عالجت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ في مادتها (٢٣) كيفية تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى عملات وطنية لدى الدول الأطراف فيها فقررت إن يتم هذا التحويل عند التقاضي وفقاً لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض حيث نصت على أنه: (١- إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية عند التقاضي وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقديم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضواً في صندوق النقد الدولي وفقاً للطريقة التي تحددها هذه الدولة، ٢- غير إن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها ينطبق أحكام الفقرة (١) من هذه المادة يجوز لها عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق إن تعلن إن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة (٢١) محددة بمبلغ ١,٥٠٠,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب عند التقاضي داخل إقليمها وبمبلغ ٦٢,٥٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (١) من المادة (٢٢) وبمبلغ ١٥,٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب بالنسبة للفقرة (٢) من المادة (٢٢) وبمبلغ ٢٥٠ وحدة نقدية عن كل كيلو غرام بالنسبة للفقرة (٣) من المادة (٢٢) وهذه الوحدة النقدية تعادل خمسة وستين مليجراماً ونصفاً من الذهب بنسبة نقاء تبلغ تسعمائة في ألف ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعنية بأرقام مجبورة الكسور ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية طبقاً لقانون الدولة المعنية ٣- يجب إجراء الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة (١) من هذه المادة واسلوب التحويل المذكور في الفقرة (٢) من هذه المادة بطريقة تعبر

(١) مدحت صادق، النقود الدولية وعمليات الصرف الأجنبي، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع، بدون تاريخ ومكان النشر، ص ٦٧ وما بعدها.

(٢) هشام فضلي، المصدر السابق، ص ٨٦.

إلى ابعاد حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة الطرف عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ الواردة في المادتين (٢١ و٢٢) التي تتجم عن تطبيق الجمل الثلاث الاولى من الفقرة (١) من هذه المادة ويجب على الدول الاطراف إنَّ تبلغ جهة الايداع بطريقة الحساب طبقاً للفقرة (١) من هذه المادة أو بنتيجة التحويل المنصوص عليه في الفقرة (٢) من هذه المادة حسب الحالة وذلك عند ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية وعند اجراء اي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه.

من خلال نص اعلاه يتبين إنَّ الاتفاقية قد فرقت في كيفية تحويله بين كون الدولة التي يتم رفع دعوى فيها من اعضاء في صندوق النقد الدولي من عدمه وبين اذا كان نظامها النقدي يسمح بحساب عملتها الوطنية استناداً إلى حقوق السحب الخاصة ام لا يسمح بذلك^(١) وعلى النحو التالي:

١- الدول الاعضاء في صندوق النقد الدولي

بالنسبة للدول الاعضاء في صندوق النقد الدولي فإن مسألة تحويل وحدات حقوق السحب الخاصة إلى العملات الوطنية لا تثير اي اشكالية حيث يتم احتساب قيمة العملة الوطنية هذه الدول وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها الصندوق النقد الدولي فيما يخص عملياته ومعاملاته السارية يوم التحويل وهو يوم صدور الحكم طبقاً للفقرة (١) من المادة (٢٣) السابق ذكر^(٢). وبذلك فإن الاتفاقية قد احوالت تحويل قيمة التعويض إلى مبالغ نقدية لما يقرره صندوق النقد الدولي بشرط إنَّ يتم تحويل هذه المبالغ إلى ما يعادلها من العملات الوطنية لكل دولة عند التقاضي يوم صدور الحكم وذلك مراعاة لحقوق المسافر باعتباره الطرف الاضعف لكي يستطيع المسافر الاستفادة من اي زيارة قد تطرأ على تحويل قيمة التعويض إلى العملة الوطنية في فترة ما بين وقوع الضرر وصدور الحكم بالتعويض^(٣).

في حالة مصادقة العراق على اتفاقية مونتريال سيقضي ذلك على مشكلة تعدد الأتفاقيات الدولية الخاصة بحساب مبلغ التعويض باعتبار العراق مصادق على اتفاقية وارسو ١٩٢٩ و بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ و بروتوكول مونتريال الاول و الثاني ١٩٧٥ و اعتماد على اتفاقية موحدة مما يؤدي الى سهولة تطبيق القانون من قبل القاضي الوطني و عدم الحاجة الى معرفة الأحكام المتعددة للاتفاقيات الدولية .

(١) محمد اشرف شيخموس شيخو، التعويض عن حوادث النقل الجوي، بحث منشور في مجلة قه لاي زانست العلمية، المجلد ٤، العدد ٣، ٢٠١٩، ص ٥١٤.

(٢) د. رفعت فخري ابادير، الوجيز في القانون الجوي، بدون مكان طبع، ١٩٨٨، ص ٣١٩.

(٣) عبدالخالق صالح عبدالله معزب، المصدر السابق، ص ١٩٨.

٢- الدول غير الاعضاء في صندوق النقد الدولي

وهذه الدول تتوزع بين نوعين: دول تجيز انظمتها القانونية حساب عملتها الوطنية بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة، ودول لا تجيز انظمتها القانونية حساب عملتها الوطنية بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة ويختلف الاسلوب التحويل إلى العملة الوطنية بين هذين نوعين من الدول على شكل التالي:

أ- الدول غير الاعضاء في صندوق النقد الدولي والتي تجيز الحساب استناداً إلى حقوق السحب الخاصة.

بالنسبة لهذه الدول فان حساب قيمة التعويضاتهم بحساب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً للطريقة التي تحددها كل دولة منها طبقاً للفقرة (١) من المادة (٢٣) التي ألزمت الدول التي تدخل ضمن هذه الطائفة عند ايداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية بتبليغ جهة الايداع بطريقة الحساب التي تزم اتباعها في حساب عملتها الوطنية أو عند اجراء اي تغيير في هذه الطريقة (الفقرة (٢) من المادة (٢٣))^(١) على ان تكون طريقة التحويل معبرة إلى ابعاد حد ممكن بالعملة الوطنية عن نفس القيمة الحقيقية لمبالغ الحدود القصوى للتعويض الوارد بالاتفاق فقرة (٣) المادة (٢٣).

ب- الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تجيز الحساب استناداً إلى حق

السحب الخاص

اضطرت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إلى العودة إلى نظام وارسو القديم المتمثلة بالفرنك بونكارية ولكنها أطلقت عليه أسم وحدة نقدية فقط حيث قُيِّمت هذا الوحدة بما يعادل ٦٥,٥ مليجرام من الذهب عيار ٩٠٠ في الالف وهي نفس كمية الذهب التي كان يحتويها الفرنك بونكارية^(٢).

ويجوز لهذه الدول ان تعلن عن التصديق أو الانضمام أو في اي وقت لاحق ان الحد الأقصى للتعويض يحسب في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بمبلغ يعادل مليون وخمسمائة الف وحدة نقدية عن كل راكب وفي حالة الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب بمبلغ يعادل (٦٢٥٠٠) وحدة نقدية عن كل راكب اما في حالة ضرر الذي يصيب البضائع فقد

(١) د. طارق كاظم عجيل، المصدر السابق، ص ٩٤.

(٢) شفيق انور فضل علي، المصدر السابق، ص ٣١٢، ود. طارق كاظم عجيل، المصدر نفسه، ص ٩٤-٩٥، ود. عاطف محمد الفقي، المصدر السابق، ص ١٩١، ودلال يزيد، المصدر السابق، ص ٢٨٣، محمد اشرف شيخموس شيوخو، المصدر السابق، ص ٥١٤.

تم تقدير التعويض بمبلغ يعادل (٢٥٠) وحدة نقدية عن كيلوغرام من البضائع كما وتلتزم هذه الدول بدورها بتبليغ جهة الايداع لطريقة التحويل أو نتيجة أو التغيير فيها الفقرة (٢،٣) من المادة (٢٣) من الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ .

ويلاحظ إنَّ اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بأدراجها هذه الحدود القصوى للتعويضات المقومة بالذهب قد اتبع نفس نظام الذي اتبعه بروتوكول جواتيمالا ستي ١٩٧١ الذي لم يدخل حيز التنفيذ ابداً حيث اعتمد نفس الحدود التي استند عليها البروتوكول وهو ما يدل على إنَّ المشرع الدولي قد حرص على الاحتفاظ ببعض قواعد نظام وارسو ١٩٢٩ التي لا تزال مجدية وصالحة للتطبيق كما وان التنوع الذي جاءت بها الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بالطريقة التي تجري بها تحويل إلى العملة الوطنية يؤدي إلى الاختلاف قيمة التعويض الذي قد يحصل عليه المضرورين تبعاً للطريقة التي يجري بها هذا التحويل ومن باب تنقيح وتحديث هذه القواعد اجازت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إنَّ تحول مبالغ التعويض إلى العملة الوطنية بأرقام دائرة وفقاً للقانون الدولة المعينة^(١).

ولا بد من ذكر إنَّ اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد صدرت بست لغات جميعها تتمتع بنفس القوة أو الحجية وهي اللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية وذلك حسب الفقرة (ب) من المادة (٥٧) من اتفاقية^(٢) حيث نصت على انه: (صدرت في مونتريال في اليوم الثامن والعشرين من شهر مايو/ ايار من عام الف وتسعمائة وتسعة وتسعون باللغات العربية والانجليزية والصينية والفرنسية والروسية والاسبانية وتكون كل النصوص بهذه اللغات متساوية في الحجية).

وبذلك يكون الاتفاقية قد سهلت امر القضاء حيث لا يتعين على القضاء والمحامين عند تعرض لقضايا النقل الجوي ترجمة الاتفاقية إلى اللغة العربية لقراءة وفهم وتطبيق احكامها كما كان معمولاً به في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ويعتبر هذه تقدماً جيداً في مجال القوانين التي تحكم النقل الجوي^(٣).

ويرى الباحث ضرورة الاسراع المشرع العراقي في تصديق على الاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بغرض قطع تفسيرات القضائية المتعددة و بالتالي اصدار احكام متباينة كون اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قد صدرت بلغة الوحيدة (اللغة الفرنسية) و التي يتحمل تفسيرات متعددة حسب الترجمة الحرفية التي تجريها المحاكم .

(١) دلال يزيد، المصدر السابق، ص ٢٨٤، وشفيق انور فضل علي، المصدر السابق، ص ٣١٣.

(٢) د. احمد بن ابراهيم الشيخ، المصدر السابق، ص ٩١.

(٣) Raed Ahmed Khalil· Mohanad hamad ahmed· Rian hashim· Benefits Accruing to Iraq and its National carrier upon ratification opcion· A no35· Especial No22·2019· page 1315R.

الخاتمة: بعد ان انتهينا من الدراسة توصلنا الى مجموعة من الاستنتاجات وعدد من الاقتراحات التي نامل ان تؤخذ بنظر الاعتبار خصوصاً من قبل المشرع العراقي وندرج اهم استنتاجات والاقتراحات فيما يأتي:

١- تبين لنا من خلال الدراسة ان اتفاقية وارسو ١٩٢٩ اولى الاتفاقيات التي عنيت بتنظيم مسؤولية الناقل الجوي على صعيد الدولي وذلك بالنظر الى الاهتمام البالغ الذي اولاه المجتمع الدولي بالنقل الجوي الامر الذي جعلها تحضى بأقبال دولي كبير حيث تعتبر الحجر الاساس لمعاهدات القانون الجوي الخاص لكن كثرة التعديلات التي تعرضت لها اتفاقية وارسو ١٩٢٩ اخل بوحدة القاعدة التي يخضع لها النقل الجوي الدولي.

٢- اقامة اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ نظاماً جديداً لم يكن موجوداً في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حيث اخذت بمجموعة من الاسس القانونية اقامت عليها مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر او تحمل التبعة في حالة نقل الركاب عن اضرار الفئة الاولى، حيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض في حالة نقل الركاب عن الاضرار الفة الثانية مما ادى الى تعدد طرق دفع المسؤولية.

٣- جاءت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بنظام جديد قلص الكثير من الاحكام التي تتعارض مع احكام الشريعة الاسلامية فقد اصبحت مسؤولية الناقل الجوي غير محددة فيما يتعلق بالتعويض عن الوفاة والاصابات البدنية في حين ان نص اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واضح في تحديد مبلغ التعويض مسبقاً قبل وقوع الحادث وهذا مخالف تماماً مع احكام الشريعة الاسلامية.

٤- من خلال استقرائنا لنصوص اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وجدنا ان الاتفاقية اخذت بنظام ثنائية المسؤولية (نظام التعويض المزدوج) وذلك حسب حجم الضرر حيث قررت ان تكون تعويض الفئة الاولى المسؤولية عن الاضرار التي لا تتجاوز قيمتها (١٠٠) الف وحدة حقوق سحب خاصة والفئة الثانية المسؤولية عن الاضرار التي تتجاوز قيمتها (١٠٠) الف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

٥- تجنباً للمشكلات التي نشأت عن تحويل الفرنك الفرنسي الى العملات الوطنية بسبب تخلي النظام النقدي الدولي عن الذهب فقد اخذت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بحقوق السحب الخاصة كوحدة سحب يمكن من خلالها تعيين قيمة التعويض بالعملة الوطنية في يوم صدور الحكم وبذلك يكون قد عالجت الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مشكلة تحويل وحدات الحساب الى عملات وطنية.

ثانياً: الاقتراحات

- ١- ندعو المشرع العراقي الى تعديل نص المادة (١٢٦) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ ونص المادة (١٧٠) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ وأخذ باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بدلاً من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ فعلى الرغم من مرور تسعين عاماً على ابرام اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومرور اتفاقية بتعديلات عديدة من خلال بروتوكولاتها الا انها لم تعد قادرة على متابعة التطورات التي حدثت في مجال الطيران المدني في حين نرى ان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ قد تابعت ما استجد في هذا المجال.
- ٢- نقترح على المشرع العراقي لغرض تقليص الاحكام التي تتعارض مع الدستور العراقي واحكام الشريعة الاسلامية اخذ بنظام المسؤولية غير المحدودة في حالة الوفاة او الاصابات البدنية.
- ٣- ونرى ضرورة الاسراع المشرع العراقي في تصديق على الاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بغرض قطع تفسيرات القضاة المتعددة و بالتالي اصدار احكام متباينة كون اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قد صدرت بلغة الوحيدة (اللغة الفرنسية) و التي يتحمل تفسيرات متعددة حسب الترجمة الحرفية التي تجريها المحاكم .

قائمة المصادر

١- الكتب :

١. احمد بن ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن التعويض اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً للاتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦
٢. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار الحاصلة للمسافرين (دراسة في القضاء الامريكي)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ١٩٩٥
٣. حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، دراسة قانونية مقارنة، دار الكتب القانونية، المجلة الكبرى، مصر، ٢٠١٠
٤. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ط٢٠١٦، ١
٥. ذكري عبد الرزاق محمد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديدة، شركة باس للطباعة، ط١، ٢٠١٥
٦. رفعت فخري ابادير، الوجيز في القانون الجوي، بدون مكان طبع، ١٩٨٨
٧. الزحيلي وهيب، الفقه الاسلامي وادلته، دار الفكر، دمشق، ط١، ١٩٨٥
٨. ضياء علي احمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مكتبة المنار للكتب، مراكش، الطبعة الاولى، ٢٠٠٦
٩. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٠
١٠. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤
١١. عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع منشورات MKBde presse، الطبعة الاولى، الدار البيضاء، ٢٠١٤

١٢. عبد الخالق صباح عبدالله مغرب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص من ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ والقانون السوداني واليمني، المركز الديمقراطي العربي لدراسة الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين (المانيا)، ط١، ٢٠١٩
١٣. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، ٢٠١٤
١٤. علي البارودي، محمد فريد العربي، القانون البحري والجوي، دار الجامعة، بيروت، ٢٠٠١
١٥. فاروق ابراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، ٢٠١٧
١٦. كمال حمدي، اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨، (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، ١٩٩٨
١٧. ماهر عبدالخالق السبيسي، اعمال شركات الطيران، الجزء الاول، مقدمة في النقل الجوي والحجز، بدون نشر، ٢٠٠٣م
١٨. محمود احمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ط١، لجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، ٢٠٠٠م
١٩. محمود جواد عبدالهادي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة
٢٠. مدحت صادق، العقود الدولية وعمليات الصرف الاجنبي، دار غريب للطباعة والنشر والتوزيع، بدون تاريخ ومكان النشر
٢١. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة للنشر، طبعة ٢٠٠٠
٢٢. هشام ابراهيم توفيق، التعويض الاتفاقي الشرط الجزائي، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط١ ٢٠١١
٢٣. هشام فضلي، (مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، ط١، ٢٠٠٥

الرسائل و الاطاريح :

١. دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة ماجستير مقدم الى جامعة ابي بكر بلقان، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠٠٩-٢٠١٠
٢. سماح محمود، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، اطروحة دكتوراه، مقدم الى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج الخضر - باتنة، ٢٠١٤-٢٠١٥
٣. شفيق انور فضل علي، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقيتين وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، اطروحة ودكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج الخضر - باتنة، ٢٠١٤-٢٠١٥
٤. ناعمة علي سلطان الزعابي، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الاضرار الارهاب الموجه ضد امن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الاماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير مقدم الى جامعة الامارات العربية المتحدة - كلية القانون، ٢٠١٦

بحوث و مقالات :

١. سمير حامد عبدالعزيز الجمال، التأمين منالمسؤولية المدنية عن خاطر الطيران المدني، بحث منشور في مجلة الامن والقانون، اكااديمية شرطة دبي، الامارات، مجلد٢، العدد١
٢. شريف غنام، مسؤولية الناقل الجوي، بحث مقدم في دورة القوانين والمعاهدات الدولية، سبتمبر ٢٠١٤، المنعقد في الرباط - المملكة المغربية، الهيئة العربية للطيران المدني
٣. طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل المسافرين، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق - جامعة النهريين، بالعدد ، السنة ٢٠١٤
٤. كاميران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد المسؤولية عن سلامة البضائع والامتعة، بحث منشور في مجلة الحقوق، المجلد ١١، العدد١
٥. محمد اشرف شيموس شيخو، التعويض عن حوادث النقل الجوي، بحث منشور في مجلة قه لاي زانست العلمية، المجلد ٤، العدد ٣، ٢٠١٩
٦. محمد السيد الدسوقي، المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة) بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، السنة الاولى، العدد الثاني ربيع الاول، ١٤٣٥هـ يوليو ٢٠١٣
٧. مراد بن صغير، اشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة، مجلد (١٥)، العدد(١)، ٢٠١٨
٨. مصطفى سعيد وهاب، النظام التعويضي لضحايا الارهاب في النقل الجوي، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١، العدد ٤٣، ٢٠١٩
٩. ممدوح علي الهذيلي، مزايا الانضمام الى الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي مجلة عالم السعودية، المجلد ٢٢، ربيع الاول، ١٤٢٩هـ، مارس ٢٠٠٨م

١٠. ناصر محمد الشрман، اثار عقد النقل الجوي للركاب في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران، بحث منشور في مجلة جامعة العلوم التطبيقية، المجلد ٣، العدد ٢، ٢٠١٩
نهاد السباعي، مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي، بحث منشور في مجلة المحامون السورية، العدد الخامس، السنة ٣١، سنة ١٩٦٦
المصادر الانكليزية :

1. Raed Ahmed Khalil، Mohanad hamad ahmed، Rian hashim، Benefits Accruing to Iraq and its National carrier upon ratification opcion، A no35، Especial No22،2019