

المسؤولية المدنية الناشئة عن أخطاء شركات الطيران الأهلي

(دراسة قانونية تحليلية)

م.م زيد رياض عبد الزهرة

almailyzaid2@gmail.com

جامعة القادسية _ كلية القانون

Civil liability arising from the mistakes of private airlines

(Analytical legal study)

Assist. Lecturer. Zaid Riyadh Abdel-Zahra

Al-Qadisiyah University_ College of Law

المستخلص

إنّ الحاجات المتعددة والمستمرة جعلت من الفرد في مختلف الأزمنة يفكر في سدّ هذه الحاجات تارةً عن طريق توفير هذه الحاجات مباشرةً من محيطه الخارجي، وتارةً أخرى عن طريق عن طريق الحصول على هذه الحاجات من الغير، إلا أن التقدم الحضاري والتقني الذي شهدته الحياة في جوانبها المتعددة قلل من اعتماد المقايضة كوسيلة في ابتياع السلع والخدمات لا سيما بعد ظهور وتداول النقود والتي مثلت وسيلة ناجحة في التعاملات بين الأفراد، ومن هذه الحاجات الحاجة الى النقل الجوي الذي تتولاه في الوقت الحاضر عدة شركات، إذ أن لشركات النقل الجوي بصورها كافة أثراً كبيراً في الوقت الحاضر على الحياة العامة بصورها كافة سواء الاقتصادية أو الاجتماعية للفرد، ومن هذه الشركات ما يكون مملوكاً للقطاع الخاص (الطيران الأهلي)، ومع اتصاف هذه الشركات بأنها تابعة لقطاع خاص إلا أن ذلك لا يعني عدم خضوعها لأحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي والتي تترتب على أخطاء معينة سوف نتناولها ضمن موضوع بحثنا. **الكلمات المفتاحية:** شركات، النقل الجوي، المسؤولية، أخطاء، الأهلي.

Summary:

The multiple and continuous needs have made the individual in different times think of filling these needs, sometimes by providing these needs directly from his external surroundings, and

at other times by obtaining these needs from others, but the cultural and technical progress that life has witnessed in its many aspects Reducing the use of barter as a means of purchasing goods and services, especially after the emergence and circulation of money, which represented a successful method in transactions between individuals, and among these needs is the need for air transport that is currently handled by several companies, as air transport companies in all their forms have a great impact at the time. Present on public life in all its forms, whether economic or social for the individual, and some of these companies are owned by the private sector (civil aviation), and with the characteristics of these companies as belonging to the private sector, this does not mean that they are not subject to the provisions of civil liability of the air carrier, which entail certain errors We will deal with it within the topic of our research.

Keywords: companies, air transport, liability, errors, Al-Ahly.

مقدمة

أولاً: موضوع البحث: يمثل الطيران أهم صورة من صور استغلال الفضاء الجوي، فقصّة الانسان مع الطيران تعد تصور للصراع الذي يعيشه مع قوى الطبيعة، إذ راوده حلم تقليد الطيور في طيرانها، وبعد كفاح مرير وتضحيات استطاع ان يجوب الفضاء الجوي مستخدماً مركبات ذات سرعة فائقة وقادرة على حمل أثقال كبيرة، بل انه تجاوز الغلاف الجوي ليخوض مجال اكتشاف الفضاء الخارجي، إلا أن هذا الاستغلال للفضاء الجوي صاحبه بعض الأخطاء التي مثلت مدخلاً للمسؤولية المدنية لشركات الطيران لا سيما تلك الشركات المملوكة للقطاع الخاص.

ثانياً: أهمية الموضوع: كانت ولا زالت السلامة من المسلمات في الفقه القانوني، وتأتي أهميتها من الدور الذي تقوم به في إطار استقرار التعاملات لا سيما تلك التي تكون بين الأفراد، ويكون مدار هذا الالتزام هو تعويض كل الأضرار التي قد يتسبب بها أحد الأفراد للطرف الأخر سواء كان ذلك عن خطأ متعمد أم خطأ غير متعمد، فالمسؤولية المدنية لشركات الطيران تدور وجوداً وعدمياً مع الضرر.

ومع حقيقة وجود التطور وتسليماً بهذه البديهية ساهم هذا الأمر في إضفاء مستجدات على محددات المسؤولية المدنية، وقد ابتغى المشرعون في ذلك محاولة مواكبة التطور والإسهام في توفير حماية للراكب يكون من شأنها تعويضه عن كل ما قد يلحق به من أضرار ناشئة عن نشاط الناقل، فالتطور الحاصل في العصر الحالي في ميادين الصناعة والتجارة قد أدى إلى ظهور مشاكل جديدة لاسيما فيما يخص النقل الجوي، لم يكن لواضعي القوانين المدنية أن ينظموها لأنها لم تكن داخلية ضمن توقعاتهم، لذلك كان لا بد لها من استحداث وسائل لحماية الأفراد المتضررين من جراء التطور والتقدم في مجال النقل الجوي.

ثالثاً: مشكلة البحث: تبرز إشكالية دراسة هذا الموضوع في المرتبة الأولى في النقص التشريعي الذي يشوب القوانين المدنية لاسيما العربية ومنها القانون المدني العراقي، إذ أن المشرع لم يتبنى النظرية الموضوعية بخصوص مسؤولية الناقل الجوي، فضلاً عن موقف قانون الطيران المدني العراقي الذي جاء مفقداً لكثير من الأحكام الخاصة بشركات الطيران الأهلي، لذا فإنّ بحث هذه الموضوعات يساهم في محاولة إيجاد القواعد الخاصة بالتعويض وغيرها من أحكام المسؤولية التي تحكم الأضرار الناشئة عن أخطاء شركات النقل التابعة للقطاع الأهلي.

رابعاً: منهجية البحث: إن دراسة هذا الموضوع تفرض على الباحث اتباع منهج الدراسة القانونية التحليلية للقانون العراقي مع ذكر حكم الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع البحث.

خامساً: خطة البحث: سوف نتناول هذا الموضوع ضمن خطة بحثية مكونة من مبحثين، نتكلم في المبحث الأول عن موضوع ماهية المسؤولية المدنية الناشئة عن أخطاء شركات الطيران الأهلي، ضمن مطلبين، أما المبحث الثاني سوف يكون لموضوع احكام مسؤولية شركات الطيران الاهلية، وفي مطلبين أيضاً.

المبحث الأول

ماهية المسؤولية المدنية الناشئة عن أخطاء شركات الطيران الأهلي

مثلَّ الخطأ وعلى مرور سنوات عديدة مرتكزاً للمسؤولية المدنية، فمشرعي القوانين المدنية جعلوا من هذا العنصر (الخطأ) نقطة البدء في رسم معالم كل ما يخص المسؤولية المدنية في جانبها العقدي والتقصيري على حدّ سواء، فوقع الخطأ يمثل إخلالاً يجب على من صدر عنه جبر ما نجم من هذا الخطأ، إلا أنّ التسوية أو جبر الأضرار التي كانت تترتب على هذا الخطأ اختلفت باختلاف المجتمعات، وباختلاف الأزمان في المجتمع ذاته، وصولاً إلى ما وصلت إليه المسؤولية المدنية من تطور تمخض في ظهور التعويضات بكافة أشكالها النقدية والعينية لإصلاح ما أفسده الخطأ، أو لما أصاب المضرور من أضرار^(١).

فالمسؤولية المدنية أضحت اليوم حقيقة لا مجال لإنكارها وهذا ما جعل المشرعون في الكثير من المجالات يعمدوا إلى تحديد معالم هذه المسؤولية لا سيما ضمن القطاعات الحيوية كقطاع النقل الجوي، لذا سنحاول ضمن هذا المبحث أن نستعرض المسؤولية المدنية التي تنشأ عن شركات الطيران المدني ضمن مطلبين كالآتي:

المطلب الأول

مفهوم المسؤولية المدنية لشركات الطيران الأهلي

إنّ من بين الأفكار التي ظهرت مع التقدم العلمي والتقني في مجال المسؤولية المدنية ما يخص مسؤولية شركات الطيران الأهلي التي سنبينها ضمن فرعين كالآتي:

الفرع الأول

تعريف المسؤولية المدنية لشركات الطيران الأهلي

أنّ ارتباط المسؤولية المدنية بالمعنى المتقدم مع ركن الخطأ لا يعني بالضرورة كون المسؤولية المدنية تماثل المدلول المتعارف للخطأ، لكون أن المسؤولية المدنية حظيت بعدة تعريفات جعلت من ركن الخطأ مبنياً أو أساساً لهذه المسؤولية، فمن الفقه من

(١) د. بمر برويز خان الدلوي، النظرية العامة للحماية المدنية، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٤، ص ١١.

يعرف المسؤولية المدنية بأنها: " هي حالة الشخص الملتزم قانوناً بتعويض الضرر الذي سببه للغير بفعله الخاطئ"^(١)، فمن هذا التعريف يتضح لنا أن المسؤولية تتكامل في تعويض الأخطاء التي تلحق بالغير ضرر بشرط أن يكون المسؤول عن التعويض هو شخص ملتزم قانوناً^(٢)،، بمعنى أن يكون أهلاً للمسائلة القانونية ومع وجهة هذا التعريف الذي أوضح جانب من جوانب المسؤولية المدنية إلا أنه لا يتفق مع جزئية دراستنا، لكون أن التعريف السابق يقتصر المسؤولية على الأخطاء التي تصدر مباشرة من الشخص المسؤول ولا يتصور تطبيق هذا التعريف على موضوع البحث.

في حين يذهب رأي آخر إلى تعريف المسؤولية يُنسب إلى الفقيه الفرنسي (سافاتيه) بأنها: " الالتزامات التي تتخذ على عاتق من يكون مسؤولاً عن نتائج النشاط الذي يقوم به وعليه فلا توجد أية غرابة بأن نجعل هذه المسؤولية على النشاط الخالي من أي خطأ كان"^(٣)، ويذهب رأي ثالث إلى تعريف المسؤولية المدنية في ضوء النتائج المترتبة عليها فيعرف هذه المسؤولية بأنها:"هي حالة الشخص الذي ارتكب أمراً يستوجب المؤاخذه"^(٤)، من كل ما تقدم يمكننا أن نضع تعريفاً للمسؤولية المدنية لشركات الطيران الأهلي بأنها:"كل نشاط يسبب ضرر للراكب أو الأمتعة بناءً على خطأ ناشئ عن النقل الجوي".

(١) د. أحمد حشمت ابو ستيت، نظرية الالتزام في القانون المدني، مصادر الالتزام، ج ١، ط ٢، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٥٤، البند ٤٠٧، ص ٣٧٠. نقلاً عن: جبار صابر طه، إقامة المسؤولية المدنية عن العمل غير المشروع على عنصر الضرر، منشورات جامعة صلاح الدين، ١٩٨٤، ص ١٨.

(٢) تتفق أغلب التشريعات على أن الأصل في الإنسان هو تمام الأهلية، أي أن تكون أهليته كاملة ومستمرة ما لم تصاب هذه الأهلية بعارض من عوارضها، وترتبط الأهلية مع مسألة سن الرشد إذ أن سن الرشد حددته المادة (١٠٦) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ بنصها على: (سن الرشد هي ثماني عشرة سنة كاملة)، وتقسّم الأهلية إلى أهلية وجوب وأهلية أداء، ففي الأحوال التي يتم فيها الإشارة إلى نقص الأهلية أو انعدامها فإن المقصود بهذه الأهلية هي أهلية الأداء وليس أهلية الوجوب لأنه لا يمكن تصور أهلية الأداء إذا انعدمت أهلية الوجوب.

(٣) د. حسن الخطيب، نطاق المسؤولية المدنية التصيرية والمسؤولية التعاقدية في القانون الفرنسي والقانون العراقي، مطبعة الحداد، البصرة، ١٩٦٨، ص ١٠٦. نقلاً عن: جبار صابر طه، مصدر سابق، ص ١٩.

(٤) د. سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنينات البلاد العربية، ج ١، ط ٢، بلا دار نشر، القاهرة، ١٩٧١، ص ١.

الفرع الثاني

خصائص المسؤولية المدنية لشركات الطيران الأهلي

إنّ للمسؤولية المدنية التي يمكن أن تنشأ عن أخطاء شركات الطيران الأهلي خصائص نذكر منها:

أولاً: أنها مسؤولية موضوعية: تتميز المسؤولية الموضوعية عن المسؤولية المدنية بكونها لا تأبه بالخطأ كركن فيها، فالمسؤولية اليوم أصبحت بعيدة عن فكرة العقاب، فلم تعد الغاية منها إنزال عقوبة بالفاعل، وإنما الهدف منها جبر ما نجم عن الفعل من ضرر، بصرف النظر عما إذا كان هذا الفعل مشروعاً أو غير مشروع، ولذلك سميت هذه المسؤولية بالمادية أيضاً، لأنها تؤسس المسؤولية على عنصر الضرر، فمن أحدث الضرر يلتزم بتعويضه بصرف النظر عن قصده ومسلكه، فموضوع التعويض هو الضرر، بالمقابلة للنظرية الشخصية التي تقيم المسؤولية على أساس مسلك الفاعل الشخصي^(١) كما تسمى هذه النظرية أيضاً في فقه القانون ب(نظرية المخاطر المستحدثة) أو (نظرية تحمل التبعات المستحدثة)^(٢).

وبالنسبة لموقف مشرعنا العراقي لم ينظم الضرر الذي يحقق المسؤولية الموضوعية، وإنما أكتفى المشرع بما ورد في القواعد العامة الواردة في القانون المدني التي حددت الأضرار التي يمكن التعويض عنها بموجب قواعد القانون المدني العراقي، إلا أن التعويل على هذه القواعد لا يحقق الحماية المرتقبة لا سيما بخصوص حوادث النقل الجوي لذا نقترح على مشرعنا العراقي تنظيم موضوع الضرر في القوانين الأخرى ذات الصلة على غرار ما عليه الأمر في القانون الفرنسي أو المصري^(٣).

(١) د. أحمد حشمت ابو ستيت، مصدر سابق، ص ٣٩٦-٣٩٨. د. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، المجلد الأول، ط٥، ١٩٩٢، ص ١٢٠-١٢١.

(٢) د. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٠، ص ٢٩١.

(٣) إلا أن المشرع العراقي اعتمد الضرر في قوانين أخرى كما هو الحال في قانون العمل رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥ حيث نصت المادة (١٠٢) منه على: (إذا وجدت علاقة عمل بين صاحب عمل وحدث لا يجوز تشغيله بموجب احكام هذا القانون يلتزم صاحب العمل بدفع اجوره المتفق عليها وبتعويضه في حال اصابته اثناء العمل او من جرائه بصرف النظر عن توفر ركن الخطأ)، كما تمت الإشارة إلى

ثانياً: أنها مسؤولية تضامنية: من المتفق عليه أن التضامن في المسؤولية المدنية (التقصيرية) هو أمر مفترض، بينما في المسؤولية العقدية فلا تضامن بين المسؤولين (المدينين) اذا تعددوا الا بمقتضى اتفاق صريح أو نص في القانون، فقد نصت المادة (٣٢٠) من القانون المدني العراقي " التضامن ما بين المدينين لا يفترض وانما يكون بناءً على اتفاق أو نص في القانون"، وعليه فإن مسؤولية شركات الطيران الأهلي تكون من قبيل المسؤولية التضامنية في الأحوال التي تنشأ عنها المسؤولية التقصيرية كما هو الحال في الحوادث التي تسببها الطائرات على سطح الأرض.

وعلى صعيد اتفاقية مونتريال في عمليات النقل الجوي نصت المادة (٤٥) منها على: (فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى التعويض حسب اختيار المدعي أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد أو عليهما معاً متضامنين أو منفردين، وإذا اقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هذين الناقلين يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الآخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى)، فمن هذا النص نرى أن المسؤولية التي تخص شركات الطيران هي مسؤولية تضامنية بغض النظر عن كون الطائرة تابعة للقطاع العام أو الخاص (الأهلي).

كما أن موضوع التضامن قد نظمته المشرع المصري في القانون المدني ضمن المسؤولية عن العمل غير المشروع كما جاء ذلك في المادة (١٦٩) والتي نصت على أنه: (اذا تعدد المسؤولين عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض

الضرر في قانون الوقاية من الإشعاعات المؤينة العراقي رقم (٩٩) لسنة ١٩٨٠ إذ نصت المادة (١٣) منه على أنه: (اولاً - يكون مالك المصدر دون غيره، مسؤولاً عن تعويض جميع الاضرار المتحققة فعلياً عن مصادر الإشعاع، وتعتبر مسؤولية المالك بهذا الشأن مفترضة بحكم القانون، وغير قابلة لإثبات العكس).

كما جاء قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠ معتمداً للضرر كما جاء ذلك في المادة (٢) والتي نصت على أنه: (اولاً - يلتزم المؤمن بالتعويض عن الوفاة او الاصابة البدنية التي تلحق أي شخص جراء استعمال السيارة في الاراضي العراقية، بصرف النظر عن توفر ركن الخطأ، وتعتبر سيارة لأغراض هذا القانون، كل مركبة ذات محرك آلي يعمل بالوقود وقادرة على السير في الطرق البرية - عدا ما تسير منها على السكك الحديدية، وتكون بحكم السيارة المقطورة الملحقه بها).

الضرر، وتكون المسؤولية بينهم بالتساوي الا اذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض (حيث أن حكم هذه المادة يجري على تعدد المسؤولين عن العمل غير المشروع حيث يكونوا متضامنين في تعويض الضرر، وتكون المسؤولية بينهم بالتساوي إلا في الأحوال التي يُعين القاضي فيها نصيب كل منهم في التعويض، وهذا ما يجعلنا نرتكن إلى القواعد العامة التي نظمت موضوع التضامن بين المسؤولين عن الفعل الضار التي نظمها المشرع العراقي في القانون المدني ضمن المادة (٢١٧) والتي نصت على أنه: (١ - اذا تعدد المسؤولون عن عمل غير مشروع كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر دون تمييز بين الفاعل الاصلي والشريك والمتسبب. ٢ - ويرجع من دفع التعويض بأكمله على كل من الباقيين بنصيب تحدده المحكمة بحسب الاحوال وعلى قد جسامه التعدي الذي وقع من كل منهم، فان لم يتيسر تحديد قسط كل منهم في المسؤولية يكون التوزيع عليهم بالتساوي)، فمن هذا النص يمكن القول أن للمضروب من النقل الجوي الرجوع على شركة الطيران أو المستأجر للطائرة بكامل التعويض الذي يستحقه على أن يرجع المستأجر على من شاركه في عملية النقل الجوي حسب جسامه خطأ كل منهم.

المطلب الثاني

صور أخطاء شركات الطيران الأهلي

شكل الخطأ فكرة قديمة تم اعتمادها في معظم النظم القانونية، فالخطأ ركن أساسي من أركان المسؤولية المدنية أو الجزائية على حد سواء، إلا أنه لم تتفق كلمة الفقه القانوني على تحديد معناه وإيراد مفهوم عام تتضوي تحته كل صور الخطأ، فقد ذهب رأي في الفقه إلى التمسك بموقفه التقليدي في تعريف الخطأ على أنه: (انحراف في سلوك الشخص مع إدراكه لهذا الانحراف)، فهذا الرأي يؤسس فكرة الخطأ على عنصرين الأول هو عنصر مادي يتمثل في الانحراف أو التعدي، أما العنصر الآخر فهو

العنصر المعنوي الذي يتجسد في الإدراك^(١)، في حين أن رأياً آخر يذهب في تعريف الخطأ في إطار المسؤولية المدنية على أنه: (عدم قيام المدين بتنفيذ التزام أو هو عدم تحقق النتيجة في الالتزام بتحقيق نتيجة وعدم بذل العناية المطلوبة في الالتزام ببذل عناية)^(٢)، ومهما يكن من أمر فإنّ الخطأ في التعريفات المختلفة التي قيلت بصدهه فإنه لا يعدو على أن يكون نشاط تكون نتيجته ضرر يصيب الغير وفي نطاق جزئية بحثنا فإنّ الخطأ في عمل شركات الطيران يكون سبباً في إثارة المسؤولية المدنية لها، وسوف نحاول ضمن هذا المطلب أن نسلط الضوء على صور الأخطاء التي تثير مسؤولية شركات الطيران الأهلي ضمن الفروع الآتي:

الفرع الأول

الخطأ في التأمين على الطائرة المستأجرة

مع اكتشاف الطيران وتطوره شرعت البشرية الى استغلاله اقتصادياً، وجاء ذلك مع اتساع نطاق المبادلات الدولية وضرورة انتقال الاشخاص عبر الدول او عبر اقاليم الدولة الواحدة ظهرت اهمية الطيران لما تتميز به الطائرة من القدرة على حمل الاشخاص والاشياء والسرعة الفائقة التي تجعلها اكثر وسائل الانتقال سرعة، ونتيجة للتطور التجاري للبيئة الجوية بواسطة الطائرة بهذا الشكل السريع ،وحتى الان وضعت شركات التأمين واعادة التأمين امام تحديات كبيرة لظهور اخطار جديدة غير معروفة سابقا مما استدعى اجراء صياغات جديدة في وثائق التأمين، إلا أن اغلب شركات التأمين تأبى التأمين على الطائرة، وذلك لعدم امكانية تحديد الخطر الجوي لا من حيث احتمالية وقوعه و لا من حيث جسامته، وهذا يجعل من العسير على شركات التأمين حساب المخاطر الجوية التي تتعرض لها الطائرة والمبالغ التي تلتزم بدفعها

(١) يُنظر في ذلك: د. أنور سلطان، الموجز في مصادر الالتزام، مصدر سابق، ص ٣٢٣. وكذلك: د. عبد المجيد الحكيم وآخرون، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي – مصادر الالتزام، ج ١، ط ٤، دار العاتك، القاهرة، ٢٠١٠، ص ٢١٥.

(٢) د. رمضان محمد ابو السعود، مبادئ الالتزام في القانون المصري واللبناني، بلا ط، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٤، ص ٢٢٧.

كتعويضات وهذا الى احجام اغلب شركات التأمين عن قبول تغطية المخاطر التي تتعرض لها الطائرة^(١) .

فالتأمين على الطائرة يشترط لضمان المسؤوليات الناشئة عن المخاطر الجوية، بحيث يجب ربط الالتزام بالتأمين بكل صور من صور المسؤوليات، ويتعين ان يجعل الناقل الجوي لا مستثمر الطائرة ملزماً بالتأمين ضد المسؤولية عن الاضرار التي تصيب الركاب والامتعة التي تكون على متن الطائرة، واذ ما فرض الالتزام على عاتق الناقل الجوي فانه سيقع على كل من يكتسب هذه الصفة^(٢)، ومن ثم فان المشرع يجعل التأمين على الطائرة شرط للحصول على تصريح الطيران وخاصة لتلك الطائرات الوطنية التي تعمل في الاقليم^(٣) .

فالناطق الشخصي للالتزام بالتأمين على الطائرة لا يقف عند هذا الحد، بل ايضاً يشمل المودع لديهم الطائرات اي مالكي مطارات الطائرات حيث انهم يكونون مسؤولين عن الاضرار التي تصيب الطائرة المودعة لديهم اذا لم يبذلوا العناية اللازمة للحفاظ عليها، وكذلك فانهم مسؤولون عن الاضرار التي تصيب الشخص الثالث مادامت الطائرة بحوزتهم اذا ثبت اهمالهم، لذلك فهم مجبرون على التأمين على الطائرة لكي يتخلصوا من المسؤولية المترتبة من اصابته الغير بالاضرار، لكن المودع لديهم الطائرة يتخلصون من هذه المسؤولية عن طريق تضمين عقد التأمين شرط عدم المسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرة، على ان يثبتوا في حال ظهور نزاع بشأن مضمون العقد بان مالكي الطائرات لديهم علم بهذا الشرط والعكس صحيح، وكذلك فان المصارف ايضاً قد تؤمن على الطائرات التي تم شرائها بموجب قروض قدمت من قبلها الى شركات الخطوط الجوية وذلك من اجل المحافظة على مبلغ القرض^(٣) .

(١) د. طالب حسن موسى، النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي وقانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ بحث منشور في مجلة القضاء العدد الثاني ٢٦، ص ٩٤.

(٢) د. علاء عزيز حميد الجبوري - حسنين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرة، بحث منشور في مجلة أهل البيت، العدد ٢٠، بلا تاريخ نشر، ص ٣٦٢.

(٣) هاني دويدار بالتأمين الجوي بحث مقدم الى مؤتمر الجديد في مجال التأمين - منشورات الحلبي الحقوقية- بيروت لبنان - ٢٠٠٦ - ص ١٢٠-١٢٤.

وبخصوص التأمين على الطائرة التابعة للقطاع الأهلي فلا يتصور وجوده ضمن التشريع العراقي، ففي قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ لا نجد صعوبة في تحديد شخص الملزم بالتأمين حيث ان شركة الخطوط الجوية هي المستثمرة الوحيدة لطائراتها لم يجد صعوبة في تحديد النطاق الشخصي للالتزام بالتأمين لوجود جهة متخصصة بإدارة الخطوط الجوية العراقية التي، تعد هي المستثمر و الناقل الجوي في نفس الوقت لذلك فهي الملزمة بالتأمين على الطائرات التابعة لها الا وهي الخطوط الجوية العراقية^(١)، حيث نصت المادة (١٨٥) من قانون الطيران العراقي على أن: " مع مراعاة الاحكام المقررة في هذا الباب يجب على كل مستثمر لطائرة تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه ان يؤمن لتغطية مسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الارض والاضرار التي تصيب ركاب الطائرات واذا طلبت سلطات الطيران المدني التامين على نقل البضائع وجب ذلك على المستثمر كما يجب على كل مستثمر لطائرة مسجلة في الدولة التامين على تابعيه المعرضين لحوادث الطيران لتغطية الاضرار التي قد تنشأ عنها".

الفرع الثاني

الخطأ الناتج عن الأضرار التي تلحقها الطائرة على سطح الأرض

لما كان الضرر هو قوام المسؤولية ويدور معها وجوداً وهدماً، فلا يمكن قيام المسؤولية المدنية عند تخلف ركن الخطأ فإنه لا يمكن تصور قيامها مع تخلف ركن الضرر، ودور الضرر في قيام المسؤولية يلزم دوره الذي لا يقل عنه أهمية في تحديد حجم التعويض، فالربط في الاتجاهات التشريعية يتم بين الضرر والتعويض وليس بين التعويض والخطأ، فقد يرتب خطأ يسير ضرراً جسيماً ومن ثم يكون التعويض يناسب هذا الضرر ويتحدد به لا بالخطأ والعكس قد يرتب خطأ جسيم ضرر بالغ وأيضاً يتحدد التعويض به لا بالخطأ^(٢).

(١) شذى حسن زلزلة - وثائق تأمين الطيران والشروط العالمية المستعملة في تطبيقها في السوق العراقية - بحث مقدم الى كلية الادارة والاقتصاد - جامعة بغداد ١٩٧٨ - ص ١٦٥ .
(٢) د.حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية - الضرر، ج ١، ط ١، دار وائل للطباعة، عمان، ٢٠٠٦، ص ١٢٣.

أن اتفاقية روما لعام ١٩٥١ بخصوص المسؤولية العقدية للناقل الجوي رتبت أثراً على وقوع هذه المسؤولية يتمثل في التعويض الذي يكون من حق الراكب في حال تعرضه للأضرار التي تسببه، والتعويض عن الأضرار التي تسبب أمتعته، والتعويض الذي يكون لورثته عند وفاته بحادث أثناء الطيران.

وقد تولت المواد (١٧/١٨/١٩) من اتفاقية وارسو تحديد المسؤولية العقدية للناقل الجوي والتي اقامتها على أساس الخطأ المفترض، أي أن المسافر أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل، إذ راعت الاتفاقية بموجب هذه المواد مصلحة المسافر والشاحن وعليه فإن المحكمة المختصة بالدعاوى الناشئة عن النقل الجوي الخارجي هي المحكمة التي حددتها هذه الاتفاقية، حيث نصت المادة (٢٨) منها على: (يجب على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في اقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة، أما محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيس لنشاطه، أو لجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد أو أمام محكمة جهة الوصول). في حين أن وفاة الراكب لم تتعرض له الاتفاقيات الدولية، فقد جاءت اتفاقية مونتريال هي الأخرى خاليةً من إيراد حكم يخص الأشخاص الذين يجوز لهم رفع دعوى المسؤولية عن أضرار النقل في حالة وفاة المسافر^(١).

وقد أكد المشرع العراقي على ركن الخطأ في المسؤولية المدنية التي تنشأ عن الطيران، فقانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ نص في المادة (١٧٤) " لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت ان الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران، أو من شخص أو شيء سقط عنها"، كما نصت المادة (١٨٨) من هذا القانون على أن: " ذا نشأ ضرر للغير على سطح الارض يستحق عنه تعويضا من جراء تصادم طائرتين او اكثر في حالة طيران او بسبب اعاقه احدهما سير الاخرى او اذا نشأ مثل هذا الضرر من طائرتين او اكثر معا فتعتبر كل طائرة متسببة في وقوع الضرر ويكون مستثمر كل منها مسؤولاً وفقاً لأحكام هذا

(١) د. محمود عبد الجواد عبد الهادي، مصدر سابق، ص ٣٨٧.

الفصل"، ان مفهوم الضرر الواجب التعويض لم يحدده المشرع العراقي، فلم يوضح الاضرار التي يلتزم الناقل بتعويضها في قانون الطيران بل أشار الى التعويض عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض ولم يحدد نوع الضرر بل عبر عنها بشكل مطلق بالأضرار وذلك في المادة (١٧٤) منه، بل أطلق لفظ الاضرار وحيث ان المطلق يسري على إطلاقه مالم يأتي نص يقيدده فهو يقصد بلفظ الاضرار الوارد في الفقرة (اولاً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي النافذ الاضرار(المادية والادبية)،والذي نصت على "يسال الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية^(١).

الفرع الثالث

الخطأ الناتج عن التأخير في الوصول أو تأخر عملية النقل

إن الاتفاقيات الدولية المختصة في النقل الجوي قد عملت على تحديد المسؤولية عن التأخير في الوصول ضمن عمليات النقل الجوي، وقد فرقت الاتفاقيات الدولية كاتفاقية وارسو بين المدعي في دعاوى نقل البضائع، والمدعي في نقل الركاب، إذ تناولت هذه الاتفاقية تحديد المدعي في دعاوى نقل البضائع ولم تتطرق إلى تحديد المدعي في دعاوى نقل الأشخاص، فقد اكتفت اتفاقية وارسو في الاحتكام إلى قانون المحكمة التي يُرفع أمامها النزاع لتحديد من لهم الحق في مقاضاة الناقل الجوي في دعاوى نقل الأشخاص وبشرط عدم مخالفة نص الفقرة الثانية من المادة (٢٤) والتي أشارت إلى أن رفع الدعوى لا يجوز إلا وفقاً للحدود المقررة للتعويض في هذه الاتفاقية^(٢).

وطبقاً لاتفاقية وارسو ففي حال هلاك الأمتعة أو التأخير في النقل، فللمدعي في هذه الدعاوى وهو المسافر الحق في مباشرة الدعوى أصالةً عن نفسه وان يُطالب بالتعويض عما أصابه من ضرر، كما يكون لنائبه القانوني الحق في رفع الدعوى إذا كان المدعي (المسافر) قاصراً أو لخلفه العام أو الخاص وذلك طبقاً لقانون المحكمة المرفوع أمامها

(١) د. مجيد حميد العنبي، قانون النقل العراقي - المبادئ والأحكام، بلا ط، مركز البحوث القانونية، بغداد، ١٩٨٤، ص٨٣.

(٢) د. أحمد ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، بلا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص٦١٥.

النزاع^(١)، أما في نقل البضائع فقد نصت الفقرة (٣) من المادة ذاتها على: (يكون من حق الراكب أو المرسل إليه صاحب الحق في الاستلام الرجوع على الناقل الأخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق خلالها الحادث أو التأخير المسبب للضرر)، فمن هذا يظهر أن الحكم الذي جاءت به اتفاقية مونتريال روعيت فيه مصلحة التيسير على المدعي، فالناقل الأول قد يكون أقرب إلى المسافر المضرور أو المرسل أو المرسل إليه^(٢).

أما على صعيد القانون العراقي لم نعثر على حكم مماثل لما جاءت به الاتفاقيات الدولية من إقرار مسؤولية الناقل الجوي عن خطأ التأخير في الوصول، إلا أن ذلك لا يعد من قبيل النقص التشريعي لكون أن المادة (١٢٦) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ على أن: " تطبق على نقل الشخص والشيء والامتعة بطريق الجو، حتى لو كان النقل داخليا، احكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارشو بتاريخ ١٢ تشرين الاول ١٩٢٩ والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين ١٠٥ و ١٠٦ و ١٠٧ لسنة ١٩٧٣ او اية اتفاقية تحل محلها ويصادق عليها بقانون"، أما بالنسبة لقانون الطيران المدني العراقي فلم ينص على حكم مسؤولية الناقل الجوي في الأحوال التي يرتكب فيها خطأ في عدم تنفيذ التزامه ضمن الوقت المحدد للوصول سواء في نقل الأشخاص أو نقل البضائع.

المبحث الثاني

احكام مسؤولية شركات الطيران الاهلية

يعد تحديد احكام مسؤولية شركات الطيران الاهلية من المسائل المهمة، ذلك لأن خطوط النقل الجوي اصبحت تمثل عصب التنقل بين الدول بل وبين اجزاء الدولة الواحدة نفسها، لما تتميز به من سرعة وسهولة في التنقل وبطبيعة الحال لم يعد يقتصر

(١) د. عبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، بلا ط، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص ٤٤٢. نقلاً عن: د. محمود عبد الجواد عبد الهادي، مسؤولية الناقل الجوي والداخلي للأشخاص، مصدر سابق، ص ٣٨٨.

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، بلا ط، مكتب الجلاء، المنصورة، بلا تاريخ نشر، ص ٣٥٢.

النقل الجوي على شركات الطيران الحكومية بل ظهر للقطاع الخاص دوراً كبيراً في هذا الامر، لذا لا بد من تحديد ضوابط مسؤولية هذه الشركات وذلك في مطلبين عقدنا اولهما لتحديد طبيعة تلك المسؤولية اما الثاني فسيكون للتعويض عن تلك المسؤولية .

المطلب الاول

طبيعة مسؤولية شركة الطيران الاهلية

لا ريب ان مساءلة شركة الطيران ميدانها العقد المبرم بينها وبين الراكب ولكن لا بد من معرفة متى تكون الشركة قد نفذت التزامها، في الواقع الاجابة على هذا الامر تقتضي تحديد طبيعة التزام شركات الطيران اهو التزم بتحقيق نتيجة وبذلك تكون الشركة قد وفّت التزامها لمجرد بذلها لعناية الشخص المعتاد ام ان التزامها هو تحقيق غاية ولا بد من ان تتحقق تلك الغاية حتى يمكن القول ان شركة الطيران الاهلي قد نفذت التزامها وبالتالي تتخلص من المسؤولية، لذا سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين نتعرف فيه على الالتزام ببذل عناية اما الثاني فسيكون للالتزام بتحقيق نتيجة .

الفرع الاول

الالتزام بتحقيق نتيجة

الالتزام بتحقيق نتيجة يقصد به التزام الناقل بتحقيق نتيجة معينة وهي وصول الراكب وامتعته سالماً إلى جهة الوصول، وبذلك يعتبر مخلاً بتنفيذ التزامه اذا لم يصل الراكب في الوقت المطلوب او اصابه ضرر من جراء تلك الرحلة ما لم يثبت السبب الاجنبي الذي من شأنه ان يقطع العلاقة السببية بين خطأ العقدي وبين الضرر الذي لحق بالراكب، ولعل هذا الاتجاه هو المعمول به في كل من مصر والعراق، فقد ورد في قانون التجارة ان الناقل مسؤول عن كل ضرر يصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويعتبر باطل الشرط الذي يقضي بخلاف ذلك^(١) .

^(١) ينظر نص المادة (٢٦٤) من قانون التجارة المصري (يضمن الناقل سلامة الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلا كل اتفاق يعفى الناقل من هذا الضمان) ينظر ايضا المادة (٢٩٠) من نفس القانون (لا يجوز للناقل الجوي نفي المسؤولية الا بإثبات القوة القاهرة.. او خطأ الراكب)

كذلك الحال بالنسبة لقانون النقل العراقي فقد تشدد فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وطالبه بأن يبذل مزيدا من الحيطة والحذر من خلال استخدام واسطة النقل الجوية المناسبة من حيث صلاحيتها للعمل ومن حيث كفاءتها، اضافة إلى ذلك ان المشرع جعل الناقل مسؤولا عن افعال تابعيه متى صدرت منهم اثناء قيامهم بوظائفهم^(١).

في حين لو انتقلنا إلى اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ والتي تعتبر لها الفضل الاكبر في جمع احكام النقل الجوي فهي لا تقل عن اهمية اتفاقية وارشوا في توحيد قواعد النقل الجوي فقد جاءت اتفاقية مونتريال مستصحة كل التطورات التي وصلت لها الاتفاقيات السابقة لها في مجال النقل الجوي، فقد ارسى قواعد المسؤولية المطلقة والتي تقوم على فكرة تحمل الناقل المسؤولية بغض النظر عن الخطأ الذي صدر منه او من احد تابعيه، فهي بذلك وان اتت بأحكام مشابهة للاتفاقيات السابقة كاتفاقية ورشو لعام ١٩٢٩ و بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ م إلا انها اختلفت عنها في مسألة اساس المسؤولية ففي الاتفاقيات سالفه الذكر وضعت حدا معينا للتعويض وجعلت المسؤولية في اطار هذا الحد مسؤولية مفترضة اما اذا جاوز الضرر المبلغ الذي حددته تلك الاتفاقيات فلكي يستحق المسافر تعويض اضافي عليه ان يثبت الخطأ من جانب شركة النقل، بل وابعد من ذلك اضافة اتفاقية وارشوا لسنة ١٩٢٩ إلى اشتراط الغش والخطأ الجسيم، في حين على خلاف ذلك بالنسبة لمونتريال فهي على الرغم من تحديدها نسبة معينة وهو (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، ولكن على الرغم من ذلك سواء كان التعويض في حدود هذا المبلغ او أكثر من ذلك فهو قائم على مسؤولية مفترضة اتجاه الناقل^(٢).

(١) ينظر نص المادة (١٢٨) من قانون النقل العراقي التي تنص على (يلتزم الناقل ببذل بالغ الحيطة والحذر للتأكد قبل الرحلة من اعداد الطائرة وصلاحيتها للملاحة الجوية) . وينظر ايضا نص الفقرة السادسة من ذات القانون التي تنص على: (تشمل مسؤولية الناقل افعال تابعيه المتعلقة بعمليات النقل متى كان قيامهم بها في نطاق وظائفهم. ويعتبر تابعا كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل)

(٢) عبد الخالق صالح عبد الله معزب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م والقانونين السوداني واليمني، ط ١، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين_ألمانيا، ٢٠١٩، ص ١٣٤_ ١٣٥

يتضح مما تقدم ان قانون التجارة المصري و قانون النقل العراقي واتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ تجعل التزام التزاما بتحقيق نتيجة.

الفرع الثاني

الالتزام ببذل عناية

في الالتزام ببذل عناية يعتبر المدين قد اخل بتنفيذ التزامه إذا لم يبذل في تنفيذ التزامه الحرص اللازم، ودرجة الحرص التي يبذلها المدين في العقد هي عناية الرجل المتوسط أو المعتاد^(١).

وبما ان اساس العلاقة بين الراكب وبين شركة الطيران الاهلية هو العقد المبرم بين الطرفين فالمفترض في ذلك ان يكون التزم تلك الشركة هو التزاما ببذل العناية المناسبة وهي عناية الرجل المعتاد، وقد ذهب البعض إلى التمييز بين النقل الجوي العام والنقل الجوي الخاص ويقصد بالنقل العام هو النقل الذي تتولاه الحكومة او احد الاجهزة الرسمية، وفي هذه الحالة يتولى هذا الناقل الاستجابة لكل طلبات النقل التي تتوجه اليه ما دامت في حدود امكانياته المتاحة دون التمييز بين بعضها البعض وعليه في تلك الحالة ان يبذل اقصى درجات العناية من الاجراءات المناسبة عقلا ومنطقا والتي من شأنها ان تحافظ على سلامة الراكب، اما في النقل الخاص او النقل بواسطة شركة الطيران الأهلي فأن الناقل غير مجبر على الاستجابة لجميع طلبات الناقل بل الفيصل الاساسي هو العقد المبرم بين الطرفين وهو بنفس الوقت يحدد حقوق والتزامات الاطراف وفي الوقت نفسه يحدد مقدار العناية والتي يجب ان لا تخرج عن عناية الرجل المعتاد وهي اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على امن الراكب وسلامته من خلال تهيئة واسطة نقل مناسبة للرحلة^(٢).

(١) ينظر نص المادة (٢٥١) الفقرة الأولى والتي تنص ((في الالتزام بعمل اذا كان المطلوب من المدين ان يحافظ على الشيء او ان يقوم بإدارته او كان مطلوبا منه ان يتوخى الحيطة في تنفيذ التزامه فان المدين يكون قد وفى بالالتزام اذا بذل في تنفيذه من العناية ما يبذله الشخص المعتاد حتى ولو لم يتحقق الغرض المقصود)). ينظر ايضا، د. عبد المجيد الحكيم و عبد الباقي البكري و آخرون، مصدر سابق، ص ١٦٥

(٢) عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، بدون مكان نشر، ١٩٨٨م، ص ٧١

المطلب الثاني

التعويض

يعد التعويض احد وسائل جبر الضرر الذي يلحق بالمصاب والتعويض بصورة عامة اما ان يكون تعويضاً عينياً واما ان يكون تعويضاً نقدياً، وان كان هذا الاخير هو الغالب والشائع في اطار هذا النوع من المسؤولية، وهو بطبيعة الحال يقسم إلى قسمين القسم الأول هو التعويض عن الضرر المادي الذي يلحق بالمصاب اما النوع الثاني من التعويض هو التعويض عن الضرر الادبي والذي يتمثل بالتعويض عن الضرر الذي يصيب الانسان في عاطفته وشعوره، وهذا ما سوف نتناوله في الفرعين القادمين .

الفرع الاول

التعويض المادي

يقصد بالتعويض المادي، مبلغ من النقود او اي ترضية من جنس الضرر من شأنها ان تعادل ما لحق المدين من خسارة وما فاتته من كسب وكان ذلك نتيجة طبيعية للفعل غير المشروع الذي صدر من الطرف محدث الضرر^(١).

اما في اطار مسؤولية شركات الطيران الأهلي فيقصد بالتعويض تلك الترضية التي من شأنها جبر الضرر الذي يصيب الراكب سواء كان في جسمه او في عنصر من عناصر ذمته المالية ولعل هذا التصور هو الذي اخذ به القانون المدني المصري في المادة (٢٢١) و التي تنص على "اذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون، فالقاضي هو الذى يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية اذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول 2. ومع ذلك اذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم- المدين الذى لم يرتكب غشاً أو خطأً جسيماً الا بتعويض الضرر الذى كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد " وهو ايضا ما نص عليه المشرع العراقي في القانون المدني فقد نصت المادة (١٦٩)

(١) حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقديرية، دار المعارف، ط٢، ١٩٧٩م، ص٣٣٧

على " ١ - إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره . ٢- ويكون التعويض عن كل التزام ينشأ عن العقد ... ويشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من كسب بسبب ضياع الحق عليه أو بسبب التأخر في استيفائه بشرط ان يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم وفاء المدين بالالتزام أو لتأخره عن الوفاء به " وفي ذات الخصوص نص قانون النقل العراقي في جعله للناقل مسؤولاً عن تعويض الاضرار التي تلحق بالراكب بقوله في المادة (١٠) "اولاً - يسأل الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل. ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية وكذلك الحال فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية هي الاخرى جعلت الناقل آياً كانت طبيعة هذا الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الراكب وهذا ما نصت عليه المادتان (١٧، ١٩) وارشو وكذلك تعدلت تلك المسؤولية بموجب بروتكول غويتما، فقد نصت هذه الاتفاقيات على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب في حالة الوفاة او الاصابة متى وقع الحادث على متن الطائرة او اثناء الصعود والنزول، مع ملاحظة ان الحادث المقصود والموجب للمسؤولية الذي يقع على متن الطائرة هو الحادث المتعلقة بعملية النقل لا خارج عنها، فلو تشاجر اثنان من الركاب على متن الطائرة واصيب احدهما ففي الطبع الا يسأل الناقل عن تلك الاصابة^(١).

الفرع الثاني

التعويض عن الضرر الادبي

في الواقع الضرر الادبي يختلف عن الضرر المادي فالضرر الادبي لا يتمثل بصورة ضرر يصيب الانسان بدمته المالية وانما هو عبارة عن الاذى الذي يصيب الانسان في عواطفه وشعوره جراء تعرضه لإصابة معينة، وهو يكون بصورتين اما ان يصيب

^(١) وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانون الكويتي والاردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة الشرق الاوسط، الاردن، ٢٠١١م، ص٦٦

الانسان مباشرة جراء الاصابة او قد يلحق بذويه جراء وفاته^(٢)، وفي الواقع ان التعويض عن الضرر الادبي يجد له مكانا واضحا في اطار المسؤولية التقصيرية في القوانين المدنية وعلى وجه الخصوص المشرع العراقي الذي جعل الحق بالتعويض عن الضرر الادبي امراً مقبولاً في اطار المسؤولية التقصيرية، وفرق في ذلك بين التعويض الذي يثبت للمصاب شخصياً وبين التعويض الذي يثبت للأقارب، حيث جعل الاول لا ينتقل إلى الورثة بعد وفاة المصاب إلا اذا تم تحديد قيمته بموجب اتفاق او حكم نهائي^(١).

في حين على خلاف ذلك بالنسبة للمسؤولية العقدية التي تكون بعيدة عن التعويض الادبي فقط حصر المشرع التعويض الادبي في اطار المسؤولية التقصيرية دون العقدية، اما فيما يتعلق بقانون النقل العراقي انف الذكر نجده في المادة العاشرة منه قد جعل الناقل مسؤولاً عن كل ضرر يصيب المسافر ولم يفرق في ذلك بين الضرر الادبي والضرر المادي، اذ جاء النص عاماً مطلقاً وبنفس الوقت نص على منع كل اتفاق اياً كان نوعه من شأنه ان يحدد من اطار تلك المسؤولية، بل وابتعد من ذلك فقد جعل تلك المسؤولية قائماً حتى وان كان النقل بالمجان، هذا ولعل المشرع في اطلاقه لتلك المادة اراد ان يضيف نوع من الحماية للراكب اتجاها متولي النقل خصوصاً وان الاخير لديه من الامكانيات تجعل الراكب لا يتفاوض في شروطه اي بعبارة اخرى ام ان تأخذ او تدع فهي عقود لا تخلوا لا تماماً من الازعان والرضوخ^(٢).

الخاتمة:

(٢) بوبكر نوال و بن عزوز فاطمة الزهراء، الضرر المعنوي وآليات تعويضه في القانون الجزائري، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة احمد دراية، الجزائر، ٢٠١٦_٢٠١٧ م، ص ٩

(١) ينظر نص المادة (٢٠٥) من القانون المدني العراقي (١) – يتناول حق التعويض عن الضرر الادبي كذلك فكل تعد على الغير في حريته او في عرضه او في شرفه او في سمعته او في مركزه الاجتماعي او في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن التعويض.

٢ – ويجوز ان يقضي بالتعويض للأزواج ولأقربين من الاسرة عما يصيبهم من ضرر ادبي بسبب موت المصاب.

٣ – ولا ينتقل التعويض عن الضرر الادبي الى الغير الا اذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق او حكم نهائي

(٢) ينظر المادة العاشرة من قانون النقل والتي نصها (اولاً – يسأل الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل. ويبطل كل اتفاق يقضي باعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية).

أولاً: النتائج

١- اعتمد المشرع العراقي ضابط أو عنصر الخطأ في كافة صور الخطأ التي يمكن أن تكون نقطة لبداية المسؤولية المدنية لشركات الطيران الأهلي مع أن اعتماد هذا العنصر قد لا يحقق الحماية المدنية للمتضرر لصعوبة اثبات الخطأ في كثير من الأحيان.

٢- لم نجد في قانون الطيران النافذ ما يدل على تحديد نوعية الأضرار التي يُسأل بالتعويض عنها من قبل شركات النقل الأهلي، ولم يوضع قواعد خاص بهذا الشأن واعتمد في ذلك على القواعد العامة، مع أن القواعد العامة في القانون المدني حددت نوعية الأضرار التي يمكن التعويض في المسؤولية التقصيرية والعقدية.

٣- لم يأخذ المشرع العراقي في قانون النقل وقانون الطيران المدني بالمسؤولية الموضوعية في تحديد مسؤولية شركات النقل الأهلي، ويعزى السبب في ذلك إلى أن القانون العراقي لم يعتد بهذا النوع من المسؤولية التي تقوم على عنصر الضرر فقط ضمن القوانين التي نظمت النقل الجوي، إلا أن المشرع أخذ بهذه النظرية ضمن قوانين خاصة كما أشرنا إلى ذلك ضمن البحث.

٤- بالرغم من أن المشرع العراقي لم ينص على حكم تأخر عملية النقل أو التأخير في الوصول على غرار ما جاءت به الاتفاقيات الدولية من إقرار مسؤولية الناقل الجوي عن خطأ التأخير في الوصول، إلا أن ذلك لا يعد من قبيل النقص التشريعي لكون أن المادة (١٢٦) من قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ أشارت إلى تطبيق حكم اتفاقية وارشو التي تضمنت حكم التأخر أو التأخير في الوصول وألزمت الناقل بضرورة التعويض عن هذا الخطأ.

٥- أن التزام الناقل في شركات النقل الأهلي يكون ذا طبيعة التزام بتحقيق نتيجة سواء ضمن نقل البضائع أم نقل الأشخاص ويستند ذلك إلى مبدأ ضمان السلامة الجسدية الذي يعتبر من أهم التزامات الناقل.

ثانياً: المقترحات

١- نقترح على المشرع العراقي وضع نص ضمن قانون الطيران يلزم فيه شركات الطيران الأهلي بالتعويض عن ضرر الوفاة في حال سقوط الطائرة أو أجزاء أو أشياء

منها على شخص على سطح الأرض، سيما أن الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها العراقي ومنها اتفاقية وارشو ومونتريال لم تتضمن هذا الحكم للعمل على سد هذا النقص التشريعي.

٢- نقترح على المشرع العراقي ضرورة النص على التأمين من قبل شركات الطيران الأهلي، لكون أن موضوع التأمين من الأخطاء لشركات النقل الأهلي لم يُنظم تشريعياً بسبب تولي خطوط النقل الجوية التي هي بطبيعة الحال شركات عامة عمليات النقل الجوي.

٣- نرى من الضروري على المشرع العراقي تنظيم المسؤولية التضامنية لشركات الطيران الأهلي ضمن نصوص قانون الطيران المدني، إذ لم نعثر على حكم هذا الموضوع المهم ضمن قانون الطيران النافذ.

قائمة المصادر

أولاً: الكتب القانونية

١. أحمد ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، بلا ط، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
٢. أحمد حشمت ابو ستيت، نظرية الالتزام في القانون المدني، مصادر الالتزام، ج١، ط٢، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٥٤.
٣. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٠.
٤. بمو برويز خان الدلوي، النظرية العامة للحماية المدنية، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٤.
٥. جبار صابر طه، إقامة المسؤولية المدنية عن العمل غير المشروع على عنصر الضرر، منشورات جامعة صلاح الدين، ١٩٨٤.
٦. حسن الخطيب، نطاق المسؤولية المدنية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية في القانون الفرنسي والقانون العراقي، مطبعة الحداد، البصرة، ١٩٦٨.
٧. حسن علي الذنون، المبسوط في المسؤولية المدنية - الضرر، ج١، ط١، دار وائل للطباعة، عمان، ٢٠٠٦.
٨. حسين عامر، عبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، دار المعارف، ط٢، ١٩٧٩.
٩. رمضان محمد ابو السعود، مبادئ الالتزام في القانون المصري واللبناني، بلا ط، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٤.
١٠. سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، ج١، ط٢، بلا دار نشر، القاهرة، ١٩٧١.
١١. سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، المجلد الأول، ط٥، ١٩٩٢.

١٢. عبد الخالق صالح عبد الله معزب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م والقانونين السوداني واليمني، ط ١، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية والاقتصادية، برلين _ألمانيا، ٢٠١٩.
١٣. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، بلا ط، مكتب الجلاء، المنصورة، بلا تاريخ نشر.
١٤. عبد المجيد الحكيم وآخرون، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي – مصادر الالتزام، ج ١، ط ٤، دار العاتك، القاهرة، ٢٠١٠.
١٥. عز الدين الدناصوري، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، بدون مكان نشر، ١٩٨٨.
١٦. مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي – المبادئ والأحكام، بلا ط، مركز البحوث القانونية، بغداد، ١٩٨٤.
١٧. هاني دويدار التأمين الجوي بحث مقدم الى مؤتمر الجديد في مجال التأمين - منشورات الحلبي الحقوقية- بيروت لبنان - ٢٠٠٦.

ثانياً: الرسائل الجامعية

١. بوبكر نوال و بن عزوز فاطمة الزهراء، الضرر المعنوي وآليات تعويضه في القانون الجزائري، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة احمد دراية، الجزائر، ٢٠١٦_٢٠١٧.
٢. وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانون الكويتي والاردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة الشرق الاوسط، الاردن، ٢٠١١.

ثالثاً: البحوث

١. شذى حسن زلزلة - وثائق تأمين الطيران والشروط العالمية المستعملة في تطبيقها في السوق العراقية - بحث مقدم الى كلية الادارة والاقتصاد - جامعة بغداد ١٩٧٨.
٢. طالب حسن موسى، النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي وقانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ بحث منشور في مجلة القضاء العدد الثاني ٢٦.
٣. علاء عزيز حميد الجبوري - حسنين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرة، بحث منشور في مجلة أهل البيت، العدد ٢٠، بلا تاريخ نشر.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية

١. اتفاقية وارسو للنقل الجوي عام ١٩٢٩.
٢. اتفاقية روما لعام ١٩٥١.
٣. اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

خامساً: القوانين

١. القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨.
٢. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
٣. قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.
٤. قانون الوقاية من الاشعاعات المؤينة العراقي رقم (٩٩) لسنة ١٩٨٠.
٥. قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات العراقي رقم (٥٢) لسنة ١٩٨٠.
٦. قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩.
٧. قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.
٨. قانون العمل العراقي رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥.