



## التعويض عن حوادث النقل الجوي

Compensation for air transport accidents

المدرس المساعد محمد أشرف شيخموس شيخو

[ashrafsheho@gmail.com](mailto:ashrafsheho@gmail.com)

### الملخص

التعويض هو أثر المسؤولية، أي جزاء الإخلال بالتزام، وعند تحقق قيام مسؤولية الناقل الجوي يلتزم بالتعويض عن الضرر ويكون ذلك في حال الأضرار البدنية التي تصيب المسافر(التزام السلامة)، حالة الهلاك أو التلف أو الضياع التي تصيب البضائع أو الأمتعة،(ضمان البضائع والأمتعة المسجلة)، وحالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي. والتعويض يقدر بقدر الضرر حسب القواعد العامة في القانون المدني، ولكن في مجال النقل الجوي المشرع خرج عن هذه القاعدة، إذ قام بتحديد حد أقصى للتعويض الذي يتحمله الناقل المسؤول، ففي تحميل

### معلومات البحث

تاريخ البحث:

الإستلام: ٢٠١٩/٥/٢٥

القبول: ٢٠١٩/٦/٢٧

النشر: صيف ٢٠١٩

Doi:

**10.25212/lfu.qzj.4.3.14**

### الكلمات المفتاحية:

Compensation, Penalty, obligation, liability, passenger, baggage Registered, air transport contract, Civil Code,



international legislator, Public order.

الناقل المسؤولة عن كامل الضرر) مسؤولية غير محدودة) قد يؤدي بالناقل إلى هافية الإفلاس مما يحجم الناقل عن القيام بعمله في هذا المرفق المهم على الصعيد الاقتصادي، في حين لم يهمل المشرع الدولي الراكب أو الشاحن إذ لم يسمح بالنزول عن الحد الأقصى المحدد في الاتفاقيات الدولية، وذلك لإيجاد نوع من التوازن بين طرفي عقد النقل. والمشرع الدولي حاول جاهداً أن يبقي على المسؤولية المحدودة للناقل الجوي طالما أنه حسن النية، ولكن عندما يصبح سيء النية يصبح ملتزماً عن كامل الضرر ولا يستفيد من المسؤولية المحدودة وكذلك في حال الاتفاق بين الطرفين على أن يكون التعويض عن كامل الضرر فهذا الاتفاق جائز بحسبانه لا يخالف النظام العام.

#### مقدمة

لم يعد خافياً في يومنا هذا الحيز الذي يشغله قطاع النقل الجوي على جميع المستويات الاقتصادية والاجتماعية والفكرية فهو شريان التبادل التجاري، وبذلك تعد مسؤولية الناقل الجوي من أبعديات دراسة القوانين المتعلقة بالنقل الجوي ومثار اهتمام الفقه والقضاء، فهو إن جاز التعبير عصب الحياة. فالطائرة قد قطعت تلك المسافات الشاسعة وأصبح التجوال بوساطتها في العالم من دون عوائق تُذكر، وجعلت العالم أشبه بقريّة صغيرة، ولئن كان النقل يتم بوساطة وسائل خاصة فإن هناك من يقوم بهذه المهمة سواء أكان نقل الأشخاص أو نقل البضائع والأمتعة مما يعني وجود عقد يتم بين طرفين وهذا ما يسمّى بعقد النقل الجوي، وهذا العقد حديث النشأة، وسريع التكوين إذا ما قورن بالنقل البحري، وهو عقد ملزم للجانبين فالناقل يحصل على الأجرة مقابل الخدمة التي يقدمها، ولكنه في الوقت ذاته يُعدّ مسؤولاً عن سلامة الركاب ويقع على عاتقه ضمان البضائع والأمتعة وكذلك



احترام المواعيد، فالتأخير يُشغل مسؤوليته أيضاً. وإن كانت التكنولوجيا قد تطورت بشكل كبير وقطعت شوطاً كبيراً في مواجهة المخاطر التي تواجه الطائرة، إلا أنه يبقى النقل الجوي محفوفاً بالمخاطر مما يجعل المشرع في تدخل مستمر لمواجهتها، وإيجاد نوع من التوازن بين طرفي عقد النقل الجوي إذ أن المخاطر التي تنجم عن حوادث النقل الجوي تكاد أن تكون كارثية وقد تؤدي بالناقل الجوي إلى هابوية الإفلاس مما يحجمه عن القيام بعمله، وفي الوقت ذاته يسعى المشرع إلى عدم إهدار حق الراكب أو الشاحن، ومن هنا سعى المشرع الدولي جاهداً إلى توحيد قواعد النقل الجوي إذ أن النقل الجوي يغلب عليه الطابع الدولي، وتمخض عن تلك المحاولات إتفاقية وراسو لعام 1929 وحددت مسؤولية الناقل الجوي بحد أقصى لا يجوز تجاوزه وتلتها عدة تعديلات وبروتوكولات واتفاقيات وكان آخرها اتفاقية مونتريال لسنة 1999، والهدف منها أيضاً توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي وتلافي ما أغفلت عنه اتفاقية وراسو وما استجدت من ظروف.

### أهمية البحث:

تنبع أهمية البحث في أنه يتناول التعويض عن حوادث النقل الجوي سواء أكان في نقل الأشخاص ولا سيما أن أعمال الإرهاب التي يتعرض لها الراكب في تزايد مهما أئخذت إجراءات الحيطة والحذر يبقى هناك من يخرق الستار الأمني ويعرض سلامة الراكب للخطر، أم في نقل الأشياء ففي حال نقل البضائع ينبغي لمن يتعامل مع الناقل الجوي أن يكون مطمئن البال عندما تتعرض البضاعة للهلاك والتلف أو التأخير، ومعرفة مقدار التعويض الذي سيحصل عليه المتضرر يعدّ أمراً مهماً حتى يتخذ ما يتوجب عليه من إجراءات. ولا يقل الأمر أهمية في حال نقل الأمتعة التي يصحبها معه المسافر والتي تعدّ من مستلزماته وضروريات حياته. وما يضيف على البحث أهمية خاصة هو انفتاح إقليم كوردستان العراق على العالم من ناحية التبادل التجاري والاستعانة بأصحاب الخبرات، فكل هذه الشؤون تُدار عن طريق النقل الجوي، والتعويض عن حوادث النقل الجوي هو أثر عقد النقل الجوي وبذلك يكون البحث قد عالج جزءاً من الموضوع البالغ الأهمية.

### إشكالية البحث:

تتمحور إشكالية البحث في التساؤلات الآتية:

- 1- ما هي المسؤولية المحددة للناقل الجوي، وما مدى انسجامها مع القواعد العامة في المسؤولية المدنية؟ وهل يختلف مقدار التعويض في حال نقل الركاب عنه في حال نقل الأمتعة والبضائع؟ وكيف يتم حساب التعويض؟
- 2- هل يجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب بحسبانها مسؤولية عقدية؟ وكيف يكون الاتفاق على تشديد المسؤولية في حال نقل البضائع والأمتعة؟
- 3- هل يجوز التعويض عن الضرر الأدبي في حوادث النقل الجوي؟ وما موقف القانون العراقي من ذلك؟ وغير ذلك من تساؤلات.

#### منهجية البحث:

اعتمدت في هذا البحث على المنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل النصوص الواردة في الاتفاقيات الدولية، ولا سيما اتفاقيتي وارسو لسنة 1929<sup>١</sup> ومونتريال لسنة 1999<sup>٢</sup>، وكذلك المنهج المقارن من خلال المقارنة بين نصوص هذه الاتفاقيات، والإشارة إلى قانون النقل الجوي العراقي رقم 80 لسنة 1983 وقانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974، وكذلك قانون مؤسسة المطارات المدنية كوردستان العراق رقم 18 لسنة 2008. تم تقسيم هذا البحث إلى مبحثين وكل مبحث إلى مطالب حسب مقتضيات البحث.

### المبحث الأول

#### التعويض المحدد (مبدأ المسؤولية المحدودة)

إذا أخل الناقل الجوي بالتزاماته المفروضة عليه قانوناً تحققت مسؤوليته، والحالات التي يُسأل فيها قانوناً هي حالة الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين (التزام السلامة)، حالة الهلاك أو التلف أو الضياع التي تصيب البضائع أو الأمتعة، (ضمان البضائع والأمتعة المسجلة)، وحالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي (التزام احترام المواعيد)<sup>٣</sup>. ففي كل حالة يخل فيها الناقل الجوي بالتزامه يتوجب عليه التعويض كجزاء للاخلال به، والتعويض محدد بحد أقصى لكل حالة من الحالات، وذلك حماية لمصالح أطراف عقد النقل الجوي، فهذا التحديد له أهمية كبرى في استقرار المراكز ومعرفة كل طرف



لحقوقه والتزاماته، ولا يغيب عن البال طريقة حساب التعويض التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية بهذا الصدد ونظراً لأهمية التعويض عن الضرر المعنوي كان لزاماً عليّ أن ابحث عنه في مطلب مستقل في هذا المبحث.

وبناء عليه سأتناول هذا المبحث في خمسة مطالب، مخصصاً الأول للتعويض المحدد في نقل الركاب، الثاني لدراسة التعويض المحدد في نقل البضائع والأمتعة المسجلة، الثالث لبيان التعويض المحدد في حالة التأخير، وفي المطلب الرابع سأبين طريقة حساب التعويض وفي المطلب الخامس سأبحث عن التعويض عن الضرر المعنوي وفق الآتي:

#### المطلب الأول: التعويض المحدد في نقل الركاب

يعرف التعويض بأنه جزاء المسؤولية المدنية بنوعها العقدية والتقصيرية، ويهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المضرور. وبهذا المعنى يتميز التعويض عن العقوبة، إذ أن الغاية من العقوبة هي مجازاة المجرم على جرمه ومن ثم رده، وردع غيره.<sup>iv</sup> وتقضي القواعد العامة أن يكون التعويض على قدر الضرر والذي يتمثل في تعويض ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب.<sup>v</sup> إلا أن واضعي اتفاقية وراسو خرجوا عن هذا الأصل والقاعدة السابقة وقاموا بتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر،<sup>vi</sup> في حين يختلف التعويض عن حوادث نقل الركاب في اتفاقية وارسو عنها في اتفاقية مونتريال.

#### أولاً- التعويض عن نقل الركاب في اتفاقية وارسو:

يعدّ وضع الحدود القصوى لمسؤولية الناقل الجوي بمبلغ معين من الخصائص الرئيسية لاتفاقية وارسو،<sup>vii</sup> وبذلك حددت المادة 1/22 من الاتفاقية المذكورة بعد تعديلها بروتوكول لاهاي<sup>viii</sup> مبلغ التعويض الذي يتوجب دفعه تجاه كل راكب، فنصت على أن " في نقل الأشخاص، تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك. فإذا أجاز القانون للمحكمة المعروض عليها النزاع التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور. ومع ذلك يستطيع الراكب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع للمسؤولية حداً أكبر".

ويبدو أن تعديل بروتوكول لاهاي تضمن مضاعفة الحد الأقصى للتعويض إذ أصبح مائتين وخمسين ألف فرنك بعد أن كان مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك، ويمثل هذا المبلغ الحد الأقصى الذي يلتزم به الناقل الجوي سواء أكان الضرر الذي يلحق بالمسافر ناجماً عن وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر، أو عن التأخير. ويجوز لقاضي الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب إذا كانت أحكام قانونه تسمح بذلك، على أن لا يزيد رأس مال المرتب الحد الأقصى للتعويض. وذلك حرصاً من المشرع الدولي لحماية مقدار التعويض الذي حُدد من قبله ولعدم التحايل على الأحكام القانونية بأي ذريعة كانت، وحسناً ما فعل المشرع إذ ينبغي اتخاذ كافة الاجراءات لعدم التحايل على أحكام القانون.

وأصبح الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية بعد التعديل الذي أجراه بروتوكول غواتيمالا ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب في حال وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني، وذلك بالنسبة إلى الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، ومليون وخمسمائة ألف وحدة نقدية مكونة من 65.5 مليجرام من الذهب عيار (900) في الألف عن كل راكب بالنسبة إلى الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي<sup>ix</sup>.

مع ملاحظة أن جميع التعديلات التي أجريت على اتفاقية وارسو أكدت على أنه في حال الحكم بالتعويض على شكل مرتب لا يجوز بأي شكل من الأشكال أن يزيد رأس المال المرتب الحد الأقصى للتعويض المحدد من قبل المشرع الدولي، والحكمة من ذلك منع التحايل على أحكام القانون كما سبقت الإشارة إليه.

### ثانياً- التعويض عن نقل الركاب في اتفاقية مونتريال 1999:

سبق القول إلى أن اتفاقية وارسو لسنة 1929 قد حددت مقدار التعويض في حالة الأضرار البدنية (نقل الركاب) إلا أن اتفاقية مونتريال لعام 1999 قد ذهبت بخلاف ذلك فلم تضع حداً أقصى للتعويض في حال وفاة الراكب أو إصابته، إذ نصت المادة 17 من الاتفاقية المذكورة على أن " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية " كما نصت المادة 21 من الاتفاقية ذاتها على ما يلي: 1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته عنها أو يحد منها. 2- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها

100000 وحدة حقوق سحب عن كل راكب لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي: أ- أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب- أو أن هذا الضرر قد نشأ فعلاً عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير. ويتضح من النصوص السابقة بأن مسؤولية الناقل عن الضرر الناشئ عن وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية فيما لا يتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب مسؤولية موضوعية، أما فيما يتجاوز 100000 عن الأضرار المنصوص عليها في المادة 17 مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض ومن ثم يستطيع الناقل أن يتخلص من المسؤولية بإثبات خطأ المضرور، أو بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه أو بإثبات أن الضرر بسبب من الغير<sup>x١</sup>.

أما بالنسبة إلى دولة العراق فأنها لم تنضم إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999 إلى تاريخنا هذا، وهذا يعني أنها مازالت تخضع لأحكام اتفاقية وارسو والإتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها والمصادق عليها بالقوانين 105 و106 و107 لسنة 1973<sup>x١١</sup>. وبالنسبة إلى إقليم كوردستان العراق لم يرد أي نص بخصوص مسؤولية الناقل الجوي في قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان رقم 18 لسنة 2008، وإن كانت المادة السابعة في فقرتها 21 من القانون المذكور تشير إلى الجهة المخولة بالمشاركة في الاجتماعات المتعلقة بعقد الإتفاقيات لخدمات النقل الجوي مع سلطات الطيران المدني في الدول الأخرى، إلا أنها لم تشر إلى مسؤولية الناقل الجوي الداخلي والدولي ما يعني أيضاً البقاء على الأحكام المنصوص عليها في اتفاقية وارسو<sup>x١١١</sup>.

### المطلب الثاني: التعويض المحدد في نقل البضائع والأمتعة المسجلة

إذا تحققت مسؤولية الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة أو البضائع، ولم يتمكن الناقل من دفع مسؤوليته أو التخفيف منها استناداً إلى أحد الأسباب المقررة لذلك، فيفترض أن يدفع الناقل الجوي التعويض الكامل عن جميع الأضرار التي أصابت البضائع والأمتعة<sup>x١٧</sup>، إلا أنه كما في حالة المسؤولية عن الأضرار البدنية المشرع الدولي حدد حداً أقصى للتعويض عن البضائع



والأمتعة، ومقدار التعويض يختلف في كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال، لذا سأقوم بتفصيل ذلك كما يأتي:

### أولاً- التعويض عن البضائع والأمتعة في اتفاقية وارسو:

تنص اتفاقية وارسو في الفقرة الثانية من المادة 22 على أنه " وفي نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو جرام، ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسلم عند الطرد إلى الناقل وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً إذا اقتضى الأمر. وعندئذ يكون الناقل ملتزماً بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور، ما لم يقيم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم".

يتبين من النص السابق أن الحد الأقصى للتعويض يتحدد بمبلغ مائتين وخمسين فرنكاً عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع في كل حالة تتحقق مسؤولية الناقل الجوي إما بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير في إنجاز النقل الجوي. ولتحديد قيمة التعويض المستحق من قبل القاضي المعروض عليه النزاع لا بد من تحديد وزن البضائع والأمتعة المسجلة<sup>xv</sup>. ويبدو أن أحكام بروتوكول لاهاي لم تعدل الحد الأقصى للتعويض المحدد في اتفاقية وارسو، وكذلك استبقته اتفاقية جواتيمالا لسنة 1971 بالنسبة إلى نقل البضائع، أما فيما يتعلق بالأمتعة فقد رفعت هذه الاتفاقية الحد الأقصى في حالات الهلاك والتلف والضياع والتأخير إلى خمسة عشر ألف فرنك<sup>xvi</sup>.

### ثانياً- التعويض عن البضائع والأمتعة في اتفاقية مونتريال 1999:

يبدو أن المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال ساير اتفاقية وارسو وذلك بوضع حد أقصى لما يلتزم الناقل بدفعه من تعويض في حال هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها أو تأخيرها على أن لا يحصل المضرور على الحد الأقصى المحدد إلا إذا كانت قيمة الضرر مساو له أو يتجاوزه أما إذا كانت أقل منه فإنه يحصل فقط على قيمة الضرر تطبيقاً لمبدأ التعويض يكون على قدر الضرر. وبناء عليه نصت الاتفاقية على أنه في حالة هلاك الأمتعة أو تلفها أو ضياعها أو تأخيرها تكون المسؤولية محدودة بمقدار ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا فرق في ذلك بين الأمتعة المسجلة



والأمتعة غير المسجلة وتكون هذه الحدود بالنسبة إلى الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي 15 وحدة نقدية المادة 22 من اتفاقية مونتريال

أما في حالة هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو تأخيرها يكون الحد الأقصى للتعويض 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام أو 250 وحدة نقدية في حال لم تكن الدولة عضواً في صندوق النقد الدولي، ويقع باطلاً كل شرط يهدف إلى النزول بحدود التعويض عن تلك السابق ذكرها، على أن هذا البطلان يقتصر على الشرط وحده، ولا يمتد إلى عقد النقل الذي يبقى صحيحاً خاضعاً لأحكام الاتفاقية، في حين يمكن تجاوز هذه الحدود الواردة في الاتفاقية إذا قام المضرور عند تسلم البضاعة أو الأمتعة بتقديم بيان خاص يبين فيه مصلحته في تسلمها عند نقطة الوصول وبدفع مبلغ إضافي إذا لزم الأمر، عندئذ يلتزم الناقل بدفع المبلغ المعلن إلا إذا أثبت أنها تفوق مصلحة الراكب أو المرسل في استلام الأمتعة أو البضائع عند نقطة الوصول.<sup>xvii</sup>

### المطلب الثالث: التعويض المحدد في حالة التأخير:

على غرار المطالب السابقة ينبغي أن أوضح التعويض المستحق في حالة التأخير في كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال لسنة 1999 وذلك كما يأتي:

### أولاً- التعويض عن التأخير في اتفاقية وارسو:

نصت اتفاقية وارسو في المادة 19 منها على " أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو". وهذا يعني أن المشرع الدولي عد الناقل مسؤولاً في حال لحق الضرر بالمسافرين أو الشاحنين جراء التأخير في عملية النقل. ولكن المادة 22 من الاتفاقية ذاتها لم تشر إلى مقدار التعويض المحدد في حالة التأخير. وإنما أشارت إلى حالتين فقط هما حالة التعويض عن الأضرار اللاحقة بالراكب والأضرار اللاحقة بالأمتعة فقط، وبما أن هذه المادة لم تذكر بشكل صريح أن هذا الحد الأقصى يقتصر على مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، وسلامة الأمتعة والبضائع، هذا ما جعل القضاء يذهب إلى أن هذه الحدود القصوى تمتد لتشمل أيضاً مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير، وبناء عليه يكون الحد الأقصى لمسؤولية الناقل



الجوي عن الضرر الذي يصيب المسافر جراء تأخيرته هو 250000 فرنك، ويكون مقدار التعويض عن الضرر جراء التأخير في نقل الأمتعة والبضائع هو 250 فرنك عن كل كيلو جرام.<sup>xviii</sup>

### ثانياً- التعويض عن التأخير في اتفاقية مونتريال 1999:

إن المشرع الجوي الدولي قد حدد في اتفاقية مونتريال لسنة 1999 حدوداً قصوى للتعويضات التي تترتب في ذمة الناقل الجوي في حال إخلاله بتنفيذ التزامه بالنقل في الميعاد (احترام المواعيد)، ويميز المشرع بين مقدار التعويض في حال نقل الركاب، فحدد الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الذي يلحق الراكب جراء التأخير في النقل بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.<sup>xix</sup> وحدد الحد الأقصى للتعويض المستحق عن الضرر الناجم عن التأخير في نقل الأمتعة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، أما بالنسبة إلى الضرر الناجم عن التأخير في نقل البضائع فقد حدده المشرع بمبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو جرام. ويظهر الضرر الناجم عن التأخير بشكل خاص في نقل البضائع وخير مثال على ذلك هو انخفاض سعر البضاعة في السوق ما بين اليوم الذي كان يجب أن تصل فيه واليوم الذي وصلت فيه فعلياً، فيعد الناقل مسؤولاً عن هذا الفرق في السعر حسب القانون العراقي.<sup>xx</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن المبالغ الواردة في اتفاقيتي وارسو ومونتريال 1999 والتي تمثل الحد الأقصى لمقدار التعويض ليست مبالغ جزافية أو تعويض جزافي بحيث تستحق هذه الحدود القصوى للتعويض تلقائياً دون اعتبار للضرر الحقيقي الذي لحق المسافر أو البضاعة أو الأمتعة جراء إخلال الناقل بتنفيذ التزامه في عقد النقل، وإنما هذه المبالغ هي الحدود القصوى التي لا يدفع الناقل الجوي أكثر منها في حال لحق المسافر أو البضائع أو الأمتعة ضرر، فإذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى أو أقل من هذا الحد عندئذ يعرض المضرور فقط ما يعادل قيمة الضرر (أي يتم جبر الضرر) فالمضرور لا يستحق إلا التعويض الذي لحقه بالفعل على أن لا يتجاوز في جميع الأحوال الحد الأقصى للتعويض الوارد في اتفاقيتي وارسو ومونتريال.<sup>xxi</sup>

ومن نافلة القول أن المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال قد ميز بين فرضين في حالة الهلاك أو التلف الجزئي للبضائع وذلك في المادة 4/24 :



الفرض الأول: إذا كان هذا الضرر الجزئي لا يؤثر على قيمة الطرود الأخرى التي تغطيها وثيقة الشحن الجوي، في هذه الحالة يكون الوزن الكلي للطرود أو الطرود التي لحق بها الضرر وحدها تؤخذ بالحسبان عند تقدير التعويض وتحديد مسؤولية الناقل الجوي عنها.

الفرض الثاني: إذا كان الضرر الذي يلحق بجزء من البضاعة أو الأمتعة يؤثر على قيمة الطرود الأخرى التي تغطيها وثيقة الشحن الجوي في هذه الحالة يؤخذ بالحسبان مجموع وزن الطرود جميعها في الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض ومسؤولية الناقل الجوي عنه.<sup>xxii</sup>

#### المطلب الرابع: طريقة حساب التعويض:

نصت المادة 22 من اتفاقية وراسو في فقرتها الخامسة المعدلة بروتوكول لاهاي على أن "المبالغ المبينة بالفرنك في هذه المادة تعدّ مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من 65.5 مليغرام من الذهب عيار 900 في الألف وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة (خالية من الكسور) في كل عملة وطنية، ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية، في حال رفع دعوى قضائية وفقاً لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم".

ويقصد بالفرنك في الاتفاقية فرنك بوانكاريه الذي يحتوي على 65.5 مليغرام من الذهب الخالص عيار 900 في الألف حسب التشريع الفرنسي الصادر في 1928/06/25 وكان الهدف من اتخاذ الفرنك وحدة قياس هو توحيد العملة التي بموجبها يتم تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى لا يتأثر المضررون فيما يحصلون عليه من تعويضات لاختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها. إلا أن الوفاء يتم بالعملة الوطنية ولم تفرض الاتفاقية مطلقاً إمكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب، ومن ثم لا يجوز استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي بذريعة أن تلك الأحكام تخالف النظام العام الداخلي بعد أن تم منع الوفاء بالذهب وأصبح للعملة الوطنية الورقية سعر إلزامي.<sup>xxiii</sup>

أما اتفاقية مونتريال لسنة 1999 فقد استخدمت وحدة حقوق السحب الخاصة لحساب التعويضات التي تترتب على الناقل الجوي، إذ نصت المادة 23 منها على ما يأتي: "إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدات حقوق السحب الخاصة

## مجلة قهلاى زانست العلمية

مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية - اربيل، كوردستان،

العراق

المجلد ( ٤ ) - العدد ( ٣ ) ، صيف ٢٠١٩

رقم التصنيف الدولي: ISSN 2518-6558 (Online) - ISSN 2518-6566

(Print)



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 عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة إلى عملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم. غير أن الدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة فيجوز لها عند التصديق أو الانضمام أو في أي وقت لاحق، أن تعلن أن مسؤولية الناقل المنصوص عليها في المادة 21 محددة بمبلغ 1500000 وحدة نقدية عن كل راكب فيما يتعلق بسلامته، وبمبلغ 6500 وحدة نقدية عن كل راكب فيما يتعلق بتأخيره، وبمبلغ 15000 وحدة نقدية عن كل راكب فيما يتعلق بأمتمته، وبمبلغ 250 وحدة نقدية عن كل كيلوجرام فيما يتعلق بالبضاعة. وهذه الوحدات النقدية تعادل 65.5 ميلغرام من الذهب بنسبة نقاء 900 في الألف ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية بأرقام مجبورة الكسور طبقاً لقانون الدولة المعنية".

وبناء عليه هناك دول أعضاء في صندوق النقد الدولي وتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، دول غير أعضاء في صندوق النقد الدولي تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص. ودول غير أعضاء في صندوق النقد الدولي ولا تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس بوحدات حقوق السحب الخاصة لذلك اضطرت الاتفاقية للجوء إلى الفرنك بوانكاريه، مثلما كان عليه الوضع في اتفاقية وارسو.<sup>xxiv</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن المادة 24 من اتفاقية مونتريال أوجبت مراجعة حدود المسؤولية المحددة فيها من جانب جهة الإيداع المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO مرة واحدة في كل خمس سنوات، على أن يؤخذ بالحسبان عامل التضخم لتعديل حدود المسؤولية حسب النسب التي حددتها الاتفاقية.<sup>xxv</sup>

### المطلب الخامس: التعويض عن الضرر المعنوي:

تحدثنا عن التعويض عن الضرر المادي وقلنا بأن الضرر يجب أن يجبر بأكمله حسب القواعد العامة في القانون المدني على أن المشرع الدولي خرج على هذا الأصل وحدد مقدار التعويض الذي



يلتزم به الناقل الجوي، ولكن التعويض عن الضرر المعنوي والذي يُعرّف بأنه الضرر الذي لا يصيب الشخص في ماله فهو لا يمس المال، ولكن يصيب مصلحة غير مالية فهو قد يصيب الجسم كالتشوه في الوجه، وقد يصيب الشرف والاعتبار، وقد يصيب العاطفة.<sup>xxvi</sup> قد أثار الجدل في المحاكم والسبب في ذلك أن الاتفاقيات الدولية لم تتطرق إلى الحديث عن هذا النوع من الضرر إذ نصت المادة 24 من اتفاقية وارسو المقابلة لنص المادة 20 من اتفاقية مونتريال على أنه "لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أي صورة كانت في الحالات المشار إليها في المادتين 18 و19 إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه المعاهدة. 2- وتسري أيضاً أحكام الفقرة السابقة على الحالات المشار إليها في المادة 27 دون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم". ونصت المادة 29 من اتفاقية مونتريال على أنه "في حال نقل الركاب والأمتعة والبضائع لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر". وبناء على النصوص الآتفة الذكر أن الأضرار التي لم تنص عليها الاتفاقية لا يمكن التعويض عنها وهي بدورها لم تشر إلى التعويض عن الضرر الأدبي.<sup>xxvii</sup>

ويبدو أن القضاء الأمريكي قد ذهب منحى الاتفاقيات الدولية بهذا الصدد، إذ لم يجز التعويض عن الضرر المعنوي في حوادث النقل الجوي، أما القضاء الفرنسي والمصري والكويتي والإماراتي لم يتعمق في تفسير نصوص الاتفاقية تفسيراً عميقاً إذ اكتفى بأن الاتفاقية لم تشر إلى طبيعة الضرر القابل للتعويض وهذا يعني أنها تركت الأمر لحكم القوانين الوطنية الواجبة التطبيق وفقاً لقواعد الإسناد في قانون القاضي، بحسبان أن قوانين هذه الدول تجيز التعويض عن هذا النوع من الضرر، ومن ثمّ أجاز القضاء الفرنسي التعويض عن الضرر المعنوي في حوادث النقل الجوي، ومحكمة التمييز الكويتية قد قضت في ظل اتفاقية وارسو بتعويض الضرر الأدبي في مثل هذا النوع من الحوادث.<sup>xxviii</sup>



وفي إحدى القضايا أدانت محكمة البداية الفرنسية في باريس شركة الخطوط الجوية البريطانية الرحلة ( 149 ) التي كانت وجهتها من لندن إلى كوالالمبور، وهبطت الطائرة في مطار الكويت للترانزيت في الساعة الرابعة صباحاً وكان على متنها (400) راكب فنزل الركاب وطاقم الطائرة للاستراحة في الأماكن المخصصة لهم داخل المطار، وكانت الشركة الآتفة الذكر تعلم بخطر احتمال قيام العراق بغزو الكويت وفعلاً قام العرق بغزو الكويت في 2 آب 1990 واحتجزت القوات العراقية الركاب ونقلتهم إلى بغداد واستخدمتهم كدروع بشرية لمدة ثلاثة أشهر مما سبب لهم آلاماً ومعاناة وخوف وذعر، ورغم دفع شركة الخطوط الجوية البريطانية إلا أن المحكمة الفرنسية قد قضت بالتعويض الكامل عن الأضرار المادية والمعنوية التي تعرض لها الركاب.<sup>xxix</sup>

وخير ما فعل القضاء الفرنسي إذ أن التعويض عن الضرر المعنوي ولا سيما في حوادث نقل الركاب فيما يتعلق بالأعمال الإرهابية التي قد يتعرض لها الركاب قد يفوق الضرر المادي.

ويبدو أن مسألة التعويض عن الضرر المعنوي قد تمت مناقشتها في المؤتمر الدولي للمنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1999 الذي انعقد لوضع اتفاقية مونتريال في حين لم تأت هذه المناقشة بأي نجاح في هذا الخصوص بحجة أنه ستنهال على الناقل الجوي الدعاوى الباطلة وكذلك لصعوبة إثبات الضرر المعنوي وإن كانت هناك دول تؤيد هذا المقترح الذي قُدم من وفدي السويد والنرويج.<sup>xxx</sup>

أما في القانون العراقي فالتعويض يشمل الضرر المادي والأدبي في المسؤولية التقصيرية (م1/205) ويقتصر على الضرر المادي وحده في المسؤولية العقدية (م2/169) ومسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية. والتعويض عن الضرر الأدبي يعدّ عنصراً قائماً بذاته، وهو وإن كان لا يزيل الضرر الأدبي إلا أنه يخفف من وقعته وآلامه فيتم جبر الضرر.<sup>xxxi</sup>

كما أن المشرع العراقي قد نص في قانون النقل على أنه يسري على النقل الجوي الاتفاقيات الدولية التي يصادق عليها العراق وإن كان النقل داخلياً. وتبين بأن اتفاقية وارسو لا تجيز التعويض عن الضرر المعنوي وهذا الاتجاه ذاته تبناه القضاء الأمريكي كما سبقت الإشارة إليه. وإذا تم الاعتماد على وجهة النظر الثانية وهي وجهة القضاء الفرنسي الذي ذهب إلى أن الاتفاقية لم تشر إلى طبيعة الضرر المستوجب للتعويض مما يعني الأمر متروك للقانون الداخلي الواجب التطبيق حسب قواعد

الإسناد في بلد القاضي لتحديد الأضرار القابلة للتعويض فإن القانون المدني العراقي لا يجيز التعويض عن الضرر المعنوي في نطاق المسؤولية العقدية.

## المبحث الثاني

### التعويض غير المحدد (المسؤولية غير المحددة للناقل الجوي)

الهدف من تحديد مسؤولية الناقل الجوي المحافظة على التوازن بين مصلحة الناقل الجوي -الذي قد يتعرض لحالات كارثية عندما تتعرض طائرة بأكملها لمخاطر الطيران ولا سيما أن الطائرات في وقتنا هذا تتسع لإعداد كبيرة من الركاب- ومصحة الركاب أو المرسل، على أن اشترط المشرع الدولي لتمتع الناقل بنظام المسؤولية المحددة الذي قرره الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها أن يكون الناقل الجوي حسن النية،<sup>xxxii</sup> فإذا كان الناقل سيء النية فلا يستفيد من المسؤولية المحددة التي تعد خروجاً على القواعد العامة والتي تقضي بأن يكون التعويض عن كامل الضرر أي جبر الضرر، وهذا يعني في حال سوء نية الناقل الجوي يلتزم بتعويض كامل الضرر. وقد يتفق الناقل مع الركاب أو الشاحن اتفاقاً يقضي بتشديد مسؤوليته على الرغم من أن الناقل حسن النية وهذا أمر جائز وغير مخالف للنظام العام وعندئذ يعمل بأحكام الاتفاق..

وبناء عليه سأتناول هذا المبحث في مطلبين وفق الآتي:

### المطلب الأول: التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي:

نصت المادة 25 من اتفاقية وارسو على أنه " ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش. 2- وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته"<sup>xxxiii</sup>.

وقد تم تعديل المادة السالفة الذكر بموجب بروتوكول لاهاي إذ نصت المادة 13 منه على ما يلي " لا تسري الحدود المذكورة في المادة 22 إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب



الناقل أو تابعيه قد تم إما بنية إحداث الضرر، وإما عن رعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك. وبشرط أن يثبت في حالة فعل التابعين أو امتناعهم أنهم تصرفوا في أثناء تأدية وظيفتهم.<sup>xxxiv</sup> لقد ربطت اتفاقية وارسو مسؤولية الناقل الجوي بحالتين سأقوم بتفصيلها كما يأتي:

### أولاً- رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ منه معادل للغش:

استناداً إلى النص السابق إذا قام الناقل الجوي بعمل ينطوي على غش أو خطأ معادل له لا يستفيد من الحماية التي قررتها قاعدة التعويض المحدد، فالغش يفسد كل شيء.

ولقد آثرت عبارة الغش أو الخطأ المعادل له التساؤل عن المقصود بها؟؟

في الحقيقة أن اتفاقية وارسو لم تبين المقصود بالغش أو الخطأ المعادل له، أما إذا نظرنا إلى قانون النقل العراقي فقد عرّف الغش في المادة 17 البند (أ) من الفقرة ثانياً بأنه " يقصد بالغش كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر".<sup>xxxv</sup> وبناء عليه فالغش يتمثل في كل تصرف إيجابي (فعل) أو سلبي (امتناع عن فعل) يقع من الناقل أو من تابعيه مقروناً بقصد أو نية إحداث الضرر.<sup>xxxvi</sup> وإن كانت حالة إحداث الضرر عن قصد من قبل الناقل أو تابعيه تكاد تكون نادرة، إلا أنه حدث لطائرة تابعة لشركة ألمانيا كانت وجهتها من برشلونة إلى دوزلدرون إذ تعمد مساعد الطيار إسقاطها بتاريخ 24 مارس 2015 وذلك بإغلاق مقصورة الطائرة وعدم السماح للطيار بالدخول مما أسفر عن وفاة جميع الركاب والبالغ عددهم 150 راكب وطاقم الطائرة بأكمله، وتبين من التحقيقات أن سبب تحطم الطائرة فوق جبال الألب الفرنسية كان بسبب تعمد الطيار لإسقاط الطائرة.<sup>xxxvii</sup> أما الخطأ المعادل للغش فيرى الفقه إلى أنه الخطأ الجسيم في قوانين الدول اللاتينية كالقانون الفرنسي والمصري،<sup>xxxviii</sup> والخطأ الإرادي في الدول الأنكلوأمرىكية، والذي يمكن تعريفه بأنه كل فعل أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال حدوث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه عن عدم اكتراث ورعونة، أو لا يعنيه ما إذا كان هذا الفعل أو الامتناع عنه يؤدي إلى ذلك.<sup>xxxix</sup> أما المشرع العراقي فقد عرّف الخطأ الجسيم في البند (ب) من الفقرة ثانياً من المادة 17 من قانون النقل على أنه " يقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر". ويقول الدكتور ثروت



الأسيوطي أن ماهية الخطأ الذي عينته الاتفاقية تقترب من فكرة القصد الاحتمالي في القانون المصري وفيه تقول محكمة النقض المصرية " إن القصد الاحتمالي نية ثانوية غير مؤكدة تختلج بها نفس الجاني الذي يتوقع أن قد يتعدى فعله الغرض المنوي عليه بالذات إلى غرض آخر لم ينوه من قبل أصلاً فمضى مع ذلك في تنفيذ الفعل فيصيب بذلك الغرض غير المقصود ومضنة وجود تلك النية هي استواء حصول تلك النتيجة وعدم حصولها لديه".<sup>xi</sup>

ثانياً- تخلف ورائق النقل أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة:

إن ورائق النقل الجوي حسب اتفاقية وارسو هي تذكرة السفر، استمارة الأمتعة المسجلة، وخطاب النقل الجوي، وقد رتب الاتفاقية المذكورة على عدم إصدار تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة المسجلة أو قبول بضائع دون تحرير خطاب ضمان لها جزاء حرمان الناقل الجوي من الاستفادة من الأحكام التي تستبعد المسؤولية أو تحد منها، يبدأ أن بروتوكول لاهاي عدل من أحكام ورائق النقل، فالبنسبة إلى تذكرة السفر بمقتضى نصوص اتفاقية وارسو كان الناقل الجوي يحرم من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تستبعد المسؤولية أو تحد منها في حال قبول الناقل مسافراً دون تسليمه تذكرة السفر. أما بروتوكول لاهاي فقد أجرى تعديلاً على هذا الأمر إذ أضاف إلى التزام الناقل بتسليم تذكرة السفر إلى المسافر التزاماً آخر وهو اشتغال تضمين تذكرة السفر الإعلان بخضوع النقل لاتفاقية وارسو، في حين اقتصر في بروتوكول لاهاي من حيث الجزاء على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسؤولية وحدها دون الأحكام الخاصة باستبعاد المسؤولية.<sup>xii</sup> أما بالنسبة إلى استمارة الأمتعة وخطاب النقل الجوي حسب اتفاقية وارسو إذا لم تسلم الاستمارة إلى المسافر أو سلمت إليه ولكن تم إغفال البيانات التي استوجبتها الاتفاقية ( رقم التذكرة، عدد الأمتعة، وزنها، خضوع نقلها للاتفاقية) وكذلك الأمر في حال نقل البضاعة دون تحرير خطاب نقل جوي لها، أو عدم تضمين خطاب النقل على البيانات التي استوجبتها اتفاقية وارسو في مادتها التاسعة فإن الناقل الجوي يُحرم من التمسك بالحد الأقصى الذي حددته الاتفاقية وكذلك يحرم من الأحكام الخاصة بدفع المسؤولية واستبعادها. يبدأ أن بروتوكول لاهاي لعام 1955 قد عدل أحكام اتفاقية وارسو بخصوص استمارة النقل وخطاب النقل الجوي إذ تطلب بيانات أقل مما استوجبهت اتفاقية وارسو في استمارة نقل الأمتعة وفي خطاب النقل الجوي فقصرها على البيانات الآتية:

1- نقطتا القيام والوصول.

2- ذكر إحدى محطات التوقف إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة واحدة متعاقدة ووجدت محطات توقف إقليم دولة أخرى.

3- تنبيه مستعمل الطائرة إلى أنه في حال وقوع نقطة الوصول أو محطة من محطات التوقف في إقليم دولة أخرى غير دولة نقطة القيام بإمكانية خضوع النقل لاتفاقية وراسو التي تضع حداً أقصى للتعويض.<sup>xliii</sup>

وتقضي المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي على أنه ".....ولا يؤثر على قيام عقد النقل أو صحته عدم وجود الاستمارة أو عدم انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية. على أنه إذا قبل الناقل أمتعة دون أن تسلم عنها استمارة، أو إذا لم تكن استمارة الأمتعة مقترنة بتذكرة السفر وفقاً لأحكام المادة الثالثة فقرة (أولى) أو لم تكن داخلية فيها، وكانت الاستمارة غير مشتملة على الإعلان الوارد في الفقرة الأولى (ح) من هذه المادة فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة 22 فقرة 2". وتقضي المادة التاسعة من البروتوكول ذاته بأنه "لا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة 22 فقرة ثانية إذا قام بنقل بضائع لم يعد بشأنها خطاب نقل جوي أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على الإعلان الوارد في المادة 8 ح".

وبناء عليه يحرم الناقل الجوي من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض الذي حددته اتفاقية وراسو إذا لم تعد أو تسلم استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوي، أو أغفل التنبيه إلى خضوع النقل لنظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وراسو، في حين لا يحرم الناقل من التمسك بأحكام المادة 20 من اتفاقية وراسو الخاصة بطرق دفع المسؤولية أو استبعادها.<sup>xliii</sup>

ويبدو أن المشرع الدولي كان موفقاً فيما ذهب إليه من التزام الناقل الجوي بتنبيه وإعلام المسافرين أو الشاحن بأن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في اتفاقية وراسو حتى يتسفيد من أحكام المسؤولية المحدودة إذ أن أغلبية المسافرين والشاحنين ليسوا على الدراية الكاملة بأحكام وقواعد مسؤولية الناقل الجوي.



وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال قد استبعد الحالة التي لا يسلم فيها الناقل مستند النقل للراكب أو الشاحن أو في حال عدم توافر البيانات الجوهرية الواجب توافرها في هذا المستند من حالات حرمانه من مبدأ تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها واستبعادها، وقصرها على حالة واحدة فقط وهي حالة حدوث الضرر بفعل أو امتناع عن فعل من جانب الناقل أو أحد تابعيه، وبهذا يكون قد سائر بروتوكول مونتريال 1975 الذي قضى باستفادة الناقل الجوي من التحديد القانوني للتعويض أو للمسؤولية على الرغم من تخلف خطاب النقل الجوي أو عدم اشتماله على البيانات الواجب توافرها حسب اتفاقية، ومن ثم فإن الناقل يُحرم من الاستفادة من المسؤولية المحدودة عندما يكون سيء النية وتقتصر حالة سوء النية على حالة واحدة فقط، وهي حالة ثبوت الضرر بفعل أو امتناع عن فعل من جانبه أو أحد تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر أو برعونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك غالباً.<sup>xliv</sup>

ولكن يبدو أن التعويض عن حوادث النقل الجوي يخرج عن الحدود المرسومة من قبل المشرع ليس فقط في حالة التشديد القانوني، وإنما قد يخرج عن تلك الحدود باتفاق الطرفين أيضاً.  
**المطلب الثاني: التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي:**

إذا كانت الاتفاقيات الدولية قد حظرت تعديل أحكام مسؤولية الناقل الجوي بالتخفيف من المسؤولية أو الإعفاء منها حماية للطرف الضعيف في عقد النقل الجوي، إلا أنها أجازت الاتفاق على تشديد المسؤولية، وذلك سواء في نقل الركاب وفي نقل البضائع وبناء عليه ستكون دراسة هذا المطلب وفق الآتي:

#### **أولاً- الاتفاق على تشديد المسؤولية في نقل الركاب:**

نصت المادة 22 من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي على أنه "..... ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يضع للمسؤولية حداً أكبر". وبناء على النص السابق يجوز للراكب أن يتفق مع الناقل الجوي بتحديد حد أقصى للتعويض يفوق ذلك الذي حددته الاتفاقية.

وينبغي أن يكون الاتفاق بين الناقل الجوي والمسافر خاضعاً لمساومتها، فإذا كان مفروضاً على أي منهما لا نكون بصدد اتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض حسب الاتفاقية، وعليه لا يعد اتفاق مونتريال لعام 1966 اتفاقاً على رفع الحد الأقصى للتعويض إذ أنه كان مفروضاً على شركات الطيران من قبل هيئة الطيران المدني الأمريكي.<sup>xlv</sup>

ومن نافلة القول أنه لا يجوز في جميع الأحوال أن يتجاوز التعويض حجم الضرر، لأن الغاية من التعويض هي جبر الضرر فالتعويض لا يقدر جزافاً كما سبق القول. وكل ما في الأمر إذا كان الضرر يجاوز حدود المسؤولية المحددة في الاتفاقية بالإمكان تكملة التعويض إلى أن يجبر الضرر بموجب الاتفاق بين الناقل والراكب.

وكذلك الحال في اتفاقية مونتريال فإذا كان الهدف من تحديد مسؤولية الناقل الجوي هو حماية الناقل من المطالبات المرهقة التي قد تؤدي به إلى هاوية الإفلاس، فإن الاتفاقية أجازت الاتفاق على خضوع النقل لحدود أعلى من الحدود التي قررتها بشأن مبلغ التعويض بموجب المادة 25 من الاتفاقية المذكورة وذلك سواء تعلق بأضرار الفئة الأولى التي لا تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة أو أضرار الفئة الثانية التي تتجاوز المبلغ المذكور.<sup>xlvi</sup>

#### ثانياً- الاتفاق على تشديد المسؤولية في نقل الأمتعة والبضائع (إعلان المصلحة في التسليم)

تنص المادة 22 من اتفاقية وارسو في فقرتها الثانية على أنه "في نقل الأمتعة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتي وخمسين فرنكاً عن كل كيلوجرام، ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسليم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً إذا اقتضى الأمر، وعندئذ يكون الناقل ملزماً بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور. ما لم يقيم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم".

لقد ورد في المادة سالفة الذكر ما يعرف باسم "ذكر المصلحة في التسليم" فإذا قام المرسل بتقديم بيان خاص إلى الناقل وذكر فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد، يكون ذلك في الحالات التي تكون البضاعة المراد نقلها أعلى قيمة من الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها



في الاتفاقية، كما هو الحال في نقل السبائك الذهبية، أو الأشياء الأثرية. فلا مرية في أن مصلحة المرسل تقتضي في مثل هذه الحال الحصول على مبلغ أكبر للتعويض من المبلغ المنصوص عليه في الاتفاقية، مادام أنه سيدفع رسماً إضافياً عند تسليمه للبضاعة.<sup>xlvii</sup>

والمادة الأتفة الذكر تستوجب توافر شروط حتى يحصل المرسل على المبلغ الأعلى والمعلن عنه في خطاب النقل الجوي، وعليه يجب أن يتم هذا الإعلان عند تسليم المرسل البضاعة أو الأمتعة المسجلة إلى الناقل، ويشترط أيضاً أن يدفع المرسل رسماً إضافياً إلى جانب أجرة النقل العادية، ويتحقق هذين الشرطين يُعدّ المبلغ المُعلن عنه هو الحد الأعلى للتعويض. مع ملاحظة أن هذا المبلغ لا يُعدّ مبلغاً جزائياً يُستحق بشكل تلقائي عند حدوث الضرر، وإنما تُؤخذ قيمة الضرر الفعلي بالحسبان إذ أن التعويض يكون بقدر الضرر.<sup>xlviii</sup>

هذا وبعد من الأمثلة عن إعلان المصلحة في التسليم الحكم الصادر عن المحكمة العليا الهولندية سنة 1978 في إحدى القضايا التي قام فيها عامل الماني مستخدم لدى شركة KLM بسرقة صندوق يحتوي على مواد البلاتين، وكان قد ذكر المُرسَل إعلان المصلحة في التسليم، وبذلك نقضت المحكمة العليا قرار محكمة البداية وكان مقتضى حكمها إن الإعلان عن قيمة البضاعة يؤدي إلى فقدان الناقل حقه في التمسك بالمسؤولية المحددة الواردة في المادة 22 من اتفاقية وراسو.<sup>xlix</sup>

وتجدر الإشارة إلى أن إعلان المصلحة في التسليم يعد بياناً مقدماً من الراكب في حال نقل الأمتعة ومن المرسل في عقد نقل البضائع إلى الناقل قبل شحنها بطبيعة الأمتعة أو البضاعة، وأنه يعلق على تسليمها في مطار التسليم أهمية مما يستوجب على الناقل المحافظة عليها وبذل عناية أكثر من العناية المبدولة من قبله عادة ويتسحق الناقل أجراً إضافياً مقابل ذلك في حال قبوله الإعلان المذكور وهذا ما أكدته اتفاقية مونتريال.<sup>١</sup>

#### الخاتمة - النتائج والتوصيات:

بعد الانتهاء من دراسة موضوع التعويض عن حوادث النقل الجوي تبين لنا الآتي:



1- إن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب و ضمان الأمتعة والبضائع والتأخير عن المواعيد مسؤولية محدودة بحد أقصى بموجب اتفاقيتي وارسو لسنة 1929 ومونتريال لسنة 1999 وأن مقدار التعويض يختلف في كل من الاتفاقيتين المذكورتين -مع ملاحظة أن اتفاقية مونتريال لم تضع حداً أقصى للتعويض في حال وفاة الراكب أو أصابته ولكن جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية إذا كانت قيمة الضرر لا تتجاوز 100000 وحدة حقوق سحب خاصة، ومسؤولية تقوم على خطأ مفترض في حال تجاوز قيمة الضرر 100000 وحدة حقوق سحب خاصة\_ ولكن في جميع الأحوال تحديد المسؤولية بحد أقصى لا يعني التقدير الجزافي للتعويض فإذا كان الضرر أقل من الحد المحدود فقط يجبر الضرر وإذا كان أكثر يتم التعويض ضمن الحدود.

2- إن المشرع العراقي قد أحال موضوع مسؤولية الناقل الجوي إلى الاتفاقات الدولية التي صادقت عليها دولة العراق وهذا ما ورد في قانون النقل العراقي وكذلك في قانون الطيران المدني، والاتفاقيات المصادق عليها تطبق على النقل الجوي سواء أكان النقل داخلياً أم دولياً.

3- إن التعويض عن الضرر الأدبي لم يرد في اتفاقية وارسو ومن بعدها اتفاقية مونتريال وذهب القضاء في فرنسا في تفسير هذا الموضوع بأن المشرع الدولي لم يبين طبيعة الضرر الذي يستوجب التعويض مما يعني أن الأمر متروك لحكم القوانين الوطنية الواجبة التطبيق وفقاً لقواعد الإسناد في قانون القاضي بحسبان أن قانونها يجيز التعويض عن الضرر الأدبي فلم تذهب إلى التعمق في تفسير نصوص الاتفاقية بهذا الخصوص. وهذا اتجاه القضاء في بعض الدول العربية كالكويت والإمارات. أما القضاء الأمريكي كان مؤيداً لما ورد في الاتفاقية بحسبان أن قانونها لا يجيز التعويض عن الضرر الأدبي المجرد (لوحده). وبالنسبة إلى المشرع العراقي فالأمر سيان فإذا اعتمد على نصوص الاتفاقية فهي لا تجيز هذا النوع من التعويض وإذا اعتمد وجهة النظر الأخرى فإن قانونها الداخلي لا يجيز التعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية العقدية.

4- شدد المشرع الدولي من مسؤولية الناقل الجوي إذ جعل المسؤولية غير محدودة بحد أقصى إذا كان الضرر يعود إلى غش الناقل أو إلى خطأ منه معادل للغش، وكذلك في حال تخلف وثائق



النقل أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة حسب ما ورد في اتفاقية وارسو، وكذلك أجاز الخروج على الحد الأقصى للتعويض في حال وجود اتفاق بين الناقل والراكب أو الشاحن وفي هذه الحالة الأخيرة سماه المشرع " إعلان المصلحة في التسليم".

### ثانياً- التوصيات:

1- من الأجدر إلغاء مبدأ المسؤولية المحدودة وجعلها مسؤولية غير محدودة، من جهة توائم المبدأ العام في التعويض وهو جبر الضرر، ومن جهة أخرى أن التكنولوجيا في تطور مستمر مما يؤدي إلى تطوير وسيلة النقل الجوي " الطائرة" وتخفيف مخاطرها .

2- حرياً بالمشرع العراقي أن ينضم إلى اتفاقية مونتريال بحسبانها في صالح الراكب أو الشاحن أكثر من اتفاقية وارسو، لا سيما أن حوادث النقل الجوي داخلياً ودولياً منطقتاً بالاتفاقيات الدولية التي يصادق عليها العراق. ومن الأهمية بمكان إصدار قانون للنقل الجوي في العراق على غرار ما صدر في مصر والإمارات لبيان أحكام مسؤولية الناقل الجوي ولا سيما أن الاتفاقيات الدولية لم تبين جميع حالات وتفاصيل مسؤولية الناقل الجوي.

3- أن يشمل التعويض الضرر المادي والمعنوي وإن كان في المسؤولية العقدية في القانون العراقي يقتصر التعويض على الضرر المادي دون الأدبي بحسبان أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية، في حين أن الوضع مختلف هنا ففي حالات نقل الأشخاص في حال احتجاز المسافرين كرهائن قد يتغلب الضرر المعنوي على الضرر المادي، وكذلك في حالات التأخير لحضور المؤتمرات العلمية والبراسيم وغير ذلك من الحالات.

4- توعية الناس بالمخاطر التي تنجم عن حوادث النقل الجوي وخير وسيلة لهذه التوعية هي إيلاء المزيد من الاهتمام بتدريس مسؤولية الناقل الجوي الدولي ضمن عقد النقل الذي يُدرج ضمن العقود التجارية التي تُدرس لطلاب السنة الثانية في كليات القانون في العراق وإقليم كوردستان وعدم الاكتفاء بتدريس القواعد العامة في عقد النقل.

## مجلة قهلاى زانست العلمية

مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية - اربيل، كوردستان،

العراق

المجلد ( ٤ ) - العدد ( ٣ ) ، صيف ٢٠١٩

رقم التصنيف الدولي: ISSN 2518-6558 (Online) - ISSN 2518-6566

(Print)



### المراجع

#### أولاً\_ الكتب:

- 1- د. الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، 2004-2005.
- 2- د عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، دون ذكر تاريخ النشر.
- 3- د عبد المجيد الحكيم وآخرون، القانون المدني وأحكام الالتزام، الجزء الثاني، المكتبة القانونية، بغداد، 2017.
- 4- د فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، جامعة المستنصرية، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2017.
- 5- د فاضل صالح الزهاوي، القانون الجوي، مطبعة جامعة البحرين، البحرين، ط1، 2018.
- 6- محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، الجزء السابع، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، 2012.

7- د هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

#### ثانياً- الأبحاث:

- 1- د أسيل باقر جاسم، د صفاء تقي عبدنو، د أحمد سلمان الشهب، قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، بحث منشور في مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 22
- 2- د طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دراسة مقارنة، جامعة ذي قار. بحث منشور على الموقع الآتي: [journal.nahrainlaw.org/getpdf.php?p=187](http://journal.nahrainlaw.org/getpdf.php?p=187) بصيغة PDF.
- 3- د فواز صالح، التعويض، بحث منشور في المجلة القانونية المتخصصة، دمشق، سوريا، المجلد الثاني، دون ذكر تاريخ النشر.
- 4- د هوزان عبد المحسن عبدالله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق، العدد الخاص بالمؤتمر الدولي الأول، (المؤتمر الوطني الرابع) لكلية الحقوق، جامعة تكريت، 2016، الجزء الثالث.

## مجلة قهلاى زانست العلمية

مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية - اربيل، كوردستان،

العراق

المجلد ( ٤ ) - العدد ( ٣ ) ، صيف ٢٠١٩

رقم التصنيف الدولي: ISSN 2518-6558 (Online) - ISSN 2518-6566

(Print)



### ثالثاً- رسائل الماجستير:

- 1- لقمان حسين، التعويض عن حوادث النقل الجوي، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة دمشق، 2014.
- 2- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط، 2011.
- 3- ديارى مسعود الأسعدي، مسؤولية الناقل الجوي العقدية عن إلغاء الرحلة في نقل المسافرين، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة صلاح الدين، 2013.

### رابعاً- القوانين والاتفاقيات الدولية:

- 1- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.
- 2- قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
- 3- قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.
- 4- قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان رقم 18 لسنة 2008.
- 5- اتفاقية وراسو لتوحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي 1929.
- 6- بروتوكول لاهي تعديل اتفاق توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي 1955.
- 7- بروتوكول غواتيمالا سيتي 1975.
- 8- اتفاقية مونتريال 1999 تحديث نظام وارسو.

### الهوامش

- <sup>i</sup> - اتفاقية وراسو لتوحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي 1929.
- <sup>ii</sup> - اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي جاءت لتحديث نظام وارسو
- <sup>iii</sup> - دهاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 334.
- <sup>iv</sup> - د فواز صالح، التعويض، بحث منشور في المجلة القانونية المتخصصة، دمشق، سوريا، المجلد الثاني، ص 206
- <sup>v</sup> - انظر المادة 207 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.

## مجلة قهلاى زانست العلمية

مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية - اربيل، كوردستان،

العراق

المجلد ( ٤ ) - العدد ( ٣ ) ، صيف ٢٠١٩

رقم التصنيف الدولي: ISSN 2518-6558 (Online) - ISSN 2518-6566

(Print)



<sup>vi</sup> - المادة 22 من اتفاقية وارسو التي وقعت في أكتوبر 1929 والتي دخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933.

<sup>vii</sup> - دياري مسعود الأسدي، مسؤولية الناقل الجوي العقدية عن إلغاء الرحلة في نقل المسافرين، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة صلاح الدين، 2013، ص 111.

<sup>viii</sup> - بروتوكول لاهاي تعديل اتفاق توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي 1955.

<sup>ix</sup> - د هوزان عبد المحسن عبدالله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للحقوق، العدد الخاص بالمؤتمر الدولي الأول، (المؤتمر الوطني الرابع) لكلية الحقوق، جامعة تكريت، 2016، الجزء الثالث، ص 330.

<sup>x</sup> - هذه الاتفاقية هي نتاج جهود منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة- من أجل إصلاح اتفاقية وارسو والتي الهدف منها توحيد قواعد النقل الجوي الدولي. د طارق كاظم عجيل، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دراسة مقارنة، جامعة ذي قار، هامش ص 37

<sup>xi</sup> - محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، الكويت، دون ذكر دار النشر، 2000، ص 188. مثال إليه في وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير جامعة الشرق الأوسط، 2011، ص 53.

<sup>xii</sup> - انظر قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 وتعليماته، المادة 126، وانظر أيضاً قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المادة 170 والتي تنص على أنه "تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 تشرين الأول سنة 1929 والاتفاقيات الأخرى المعدلة المكتملة لها، والمنظمة إليها الدولة على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو حتى ولو كان النقل داخلياً.

<sup>xiii</sup> - قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كوردستان العراق، رقم 18 لسنة 2008، الجهة المخولة بالمشاركة في الاجتماعات المتعلقة بعقد الاتفاقيات لخدمات النقل الجوي مع سلطات الطيران المدني في الدول الأخرى هي سلطة المطارات المدنية لإقليم كوردستان.

<sup>xiv</sup> - د فاضل صالح الزهاوي، القانون الجوي، مطبعة جامعة البحرين، البحرين، ط 1، 2018، ص 284.

## مجلة قهلاى زانست العلمية

مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية - اربيل، كوردستان،

العراق

المجلد ( ٤ ) - العدد ( ٣ ) ، صيف ٢٠١٩

رقم التصنيف الدولي: ISSN 2518-6558 (Print) - ISSN 2518-6566 (Online)

(Print)



- xv - د هاني دويدار، المرجع السابق، ص368.
- xvi - المرجع السابق، ص369.
- xvii - رضا التكريتي، مجموعة اتفاقيات النقل الجوي الدولي، الطبعة الأولى، 2001 (دون دار نشر) أشار إليه لقمان حسين، التعويض عن حوادث النقل الجوي، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة دمشق، 2014، ص104.
- xviii - د. الياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، 2004-2005، ص217.
- xix - نصت الفقرة الأولى من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه " في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب".
- xx - د طارق كاظم عجيل، المرجع السابق، ص62 و84.
- xxi - د أسيل باقر جاسم، د صفاء تقي عبدنو، د أحمد سلمان الشهيب، قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، بحث منشور في مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 22، ص152.
- xxii - د فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص295 و296. ويبدو أن هذا الحكم كان قد استحدثه بروتوكول لاهاي قبل صدور اتفاقية مونتريال. على أن بروتوكول لاهاي قد اشترط لتطبيق هذا الحكم أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة واحد أو بخطاب نقل جوي واحد. أما إذا صدرت عدة إيصالات أو خطابات فلا يؤخذ بالحسبان سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحق بها الضرر. د هاني دويدار، المرجع السابق، ص369 و370.
- xxiii - للمزيد انظر د هاني دويدار، المرجع السابق، ص372 و373.
- xxiv - د طارق عجيل، المرجع السابق، ص94 و95. مع ملاحظة أن اتفاقية مونتريال وإن عادت إلى الفرنك بوانكاربه كما تمت الإشارة إليه في المتن وإنما أطلقت عليه وحدة نقدية. نفس المرجع
- xxv - على أنه تجوز مراجعة حدود المسؤولية قبل المدة المشار إليها في المتن (5سنوات) وذلك في حال أبدت ثلث الدول الأطراف في الاتفاقية عن رغبتها في ذلك وكان معدل التضخم قد تجاوز 30% منذ المراجعة السابقة أو تاريخ سريان هذه الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق. للمزيد انظر د فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص299 و300.

## مجلة قهلاى زانست العلمية

مجلة علمية دورية محكمة تصدر عن الجامعة اللبنانية الفرنسية - اربيل، كوردستان،

العراق

المجلد ( ٤ ) - العدد ( ٣ ) ، صيف ٢٠١٩

رقم التصنيف الدولي: ISSN 2518-6558 (Online) - ISSN 2518-6566 (Print)



- xxvi - د عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، دار إحياء التراث العراقي، بيروت، لبنان، دون ذكر تاريخ النشر، ص 865.
- xxvii - د طارق كاظم عجيل، المرجع السابق، ص 75.
- xxviii - للمزيد من التفصيل حول أحكام القضاء عن الضرر المعنوي في حوادث النقل الجوي راجع د طارق كاظم عجيل، المرجع السابق، ص 74-78.
- xxix - للمزيد حول تفاصيل هذه القضايا انظر د هوزان عبد المحسن عبدالله، المرجع السابق، ص 336 وما بعد.
- xxx - انظر د فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 241 و 242، والدول التي أيدت المقترح كانت لبنان وكوريا الجنوبية وقد أشار المؤلف إلى بعض الأحكام في هذا الصدد، نفس المرجع.
- xxxi - د عبد المجيد الحكيم وآخرون، القانون المدني وأحكام الالتزام، الجزء الثاني، المكتبة القانونية، بغداد، 2017، ص 67 و 69.
- xxxii - انظر في ذات المعنى د هاني دويدار، المرجع السابق، ص 379.
- xxxiii - انظر المادة 25 من اتفاقية وارسو.
- xxxiv - انظر المادة 13 من بروتوكول لاهاي.
- xxxv - انظر قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 وتعليماته.
- xxxvi - د أسيل باقر جاسم وغيرها، المرجع السابق، ص 154.
- xxxvii - أشار إلى هذه القضية د فاضل صالح الزهاوي، المرجع السابق، ص 276.
- xxxviii - د هاني دويدار، المرجع السابق، ص 154.
- xxxix - المرجع السابق، ص 384 و 385.
- xl - نقلاً عن لقمان حسين، المرجع السابق، ص 112.
- xli - د هاني دويدار، المرجع السابق، ص 379 و 380.
- xlii - محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، الجزء السابع، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص 192 و 193.
- xliii - محمد نعيم علوه، المرجع السابق، ص 193.
- xliv - محمود الكندري، المرجع السابق، ص 172. أشار إليه لقمان حسين المرجع السابق، ص 116.



- xlv - انظر د هانى دويدار، المرجع السابق، ص 367.
- xlvi - د فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوى، جامعة المستنصرىة، منشورات الحلبي الحقوقىة، الطبعة الأولى، 2017، ص 279 و 280.
- xlvii - محمد نعىم علوه، المرجع السابق، ص 195.
- xlviii - محمد نعىم علوه، المرجع السابق، ص 195.
- lix - أشار إلى هذا الحكم د فاضل الزهاوى، المرجع السابق، ص 297.
- l - د فاروق إبراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 281.

#### پوخته

قهربوو كرده وه ئاسه وارى به رپر سىاره تبه، واته سزای پيشلكردى ئهركه، وه له كاتى هاتنه دى به رپر سىاره تى گويزه رى ئاسمانى ئهوا ده بىت پابه ند بىت به قهربه بوو كرده وهى ئه و زىانهى كه وه كو ئه وهى له حالته تى زىان گه يان دن به جهستهى سه رنشىن (ئهركى سه لامه تى)، يان له حالته تى له ناوچوون و تىكچوون و وون بوونى ئه و كل و په لانهى (گه رهن تى كالواكل و په لى تو مار كراو)، وه له حالته تى دوا كه وتن له جى به جى كرى گرى به ستى گواستنه وهى ئاسمانى (فرۆكه وانى)، وه بى قهربوو كرده وه دىارى ده كرىت به بى زىانه كه به گويزه رى بنه ما گشته كان له قانونى شارستانى، به لام له بوارى گواستنه وهى ئاسمانى ئهوا ياسادانه ر له و بنه ما گشته يه ده رچووه، به لكو هه لستاه به دىارى كرىنى به رزترىن ئاستى قهربوو كرده وه كه گويزه رى به رپر سىار ده بى له ئه ستوى بگرىت، وه له كاتى له ئه ستوگر تى گويزه ر به به رپر سىاره به تى هه موو زىانه كه (به رپر سىاره تى نا سنوور دار) بوى هه به گويزه ر بگه به نىته هه لدرى نا پووت بوون وه به م شپوه به وا له گويزه ر ده كات كه نه توانىت هه لستىت به ئه نجامدانى كاره كه لى له و خزمه ت گوزارىه گرنگه له سه ر ئاستى ئابوورى. كه له هه مان كاتدا ياسادانه رى نيو ده وه لى سه رنشىنى يان هه لگرى (باركراو) لى فه راموش نه كردوه واته رپىگا نادات به دابه زىن له و ئاسته به رزه لى كه له رى كه وتنانه نيو ده وه لى تبه كان دىارى كراوه، ئه وىش به مه به ستى دوزىنه وهى جورىك له هاوسه نگرى له نىوان هه ردوو لايه نى گرى به ستى گواستنه وه، وه ياسادانه رى نيو ده وه لى زور هه ولى داوه كه له سه ر به رپر سىاره تى سنوور داركراو بمى نىته وه سه باره ت به گويزه رى ئاسمانى ئه گه ر ئه و نىاز پاك بوو، به لام كاتىك ده بىته نىاز خراپ ئه و ده بىت پابه ند بىت به هه موو زىانه كه وه سوود وه رناگرىت له به رپر سىاره تى سنوور داركراو وه هه روه ها له حالته تى رى كه وتن له نىوان هه ردوو لايه ن كه



قهربوو كوردنه وه كه له سهر ههموو زىانه كه بىت نهوا نهو رىكه و تنه راسته وه شىاوه چونكه وا هه ژمارده كرىت كه بىچه وانهى سىسته مى گشتى نىه.

### Abstract

Compensation is the effect of liability, which means, the penalty for breach of an obligation. When the liability of the air carrier is realized, the damage is incurred in the event of physical damage to the passenger (safety obligation), loss, damage or loss of goods or baggage Registered) and the delay in the implementation of the air transport contract. Compensation is estimated to the extent of damage according to the general rules of the Civil Code, but in the field of air transport the legislator has departed from this rule, having set a maximum compensation for the carrier responsible, In charging the carrier with liability for the entire damage (unlimited liability), the carrier may lead to the abyss of bankruptcy, thus depriving the carrier of its work in this important economic facility, while the international legislator did not neglect the passenger or shipper, as did not allow the derogation from the ceiling set by International agreements, so as to find a balance between the parties to the contract of carriage. The international legislator has endeavored to maintain the limited liability of the air carrier as long as it is good faith, but when it becomes ill-intentioned it becomes liable for the full damage and does not benefit from limited liability, and if the parties agree that compensation for the full damage is possible, because it does not contravene the public order.