

## المسؤولية الناشئة عن انتهاك أمن الطائرات

عباس فاضل بدر الربيعي

إشراف الدكتور: أحمد رضا توحيد

عضو كلية القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة قم، إيران

Ar.tohidi@qom.ac.ir

Liability arising from a violation of aircraft security

Prepared by: Abbas Fadel Badr Al-Rubaie

[legalart2@gmail.com](mailto:legalart2@gmail.com)

Supervised by Dr. Ahmed Reda Tawhidi

[alfdlabw444@gmail.com](mailto:alfdlabw444@gmail.com)

### المخلص

إن الجرائم الماسة بأمن الطائرات، مثل الاعتداء على الطائرات والسيطرة عليها بالقوة، تنتهك بشكل مباشر العديد من حقوق الإنسان الأساسية. هذه الأعمال الإجرامية تهدد حق الأفراد في الحياة والسلامة الجسدية، وتمس بحرية التنقل والتنقل بأمان. كما أنها تسبب الرعب والخوف لدى الركاب والطاقم، مما ينتهك حقوقهم في الأمن النفسي والشعور بالطمأنينة بالإضافة إلى ذلك، فإن هذه الجرائم تؤثر سلبًا على حقوق المجتمع ككل. فهي تعرقل حركة النقل الجوي وتعطل خطط السفر والتجارة، مما يؤثر على الاقتصاد الوطني والدولي. كما أنها تزيد من حالة عدم الاستقرار والخوف في المجتمع، مما ينتهك الحق في العيش في بيئة آمنة وهادئة. الكلمات المفتاحية: المسؤولية، أمن الطائرات، الانتهاك، الجرائم.

### Abstract:

Crimes against aircraft security, such as assaulting and forcibly seizing aircraft, directly violate many basic human rights. These criminal acts threaten individuals' right to life and physical safety, and affect freedom of movement and safe travel. They also cause terror and fear among passengers and crew, violating their rights to psychological security and peace of mind. In addition, these crimes negatively impact the rights of society as a whole. They disrupt air traffic and disrupt travel and trade plans, affecting the national and international economy. They also increase instability and fear in society, violating the right to live in a safe and peaceful environment.

**Keywords:** liability, aircraft security, violation, crimes.

### المقدمة

تخضع الرحلات الجوية الدولية لمعاهدتين أساسيتين وهما اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال وتحدد اتفاقية وارسو الموقعة في عام ١٩٢٩ عددًا معينًا من الالتزامات لشركات الطيران التي تتعلق بكل من خدمات نقل الركاب والشحن، وفي عام ١٩٩٩ تم إنشاء اتفاقية جديدة، مكملة لاتفاقية وارسو بهدف استبدالها في اتفاقية مونتريال وتفرض اتفاقية وارسو عددًا معينًا من الالتزامات لشركات الطيران لمنع أي نزاع مع مستخدميها ويشمل ذلك على وجه الخصوص الالتزام بإصدار تذكرة للركاب وكذلك لأمتعتهم المسجلة وتصادق اتفاقية مونتريال على مسؤولية شركات الطيران في حالة حدوث أضرار مادية وإصابات جسدية يتعرض لها الركاب وعلى وجه الخصوص وتحدد الحد الأقصى لمبلغ التعويض المستحق اعتمادًا على نوع الضرر الحاصل ومسؤوليتها عنه<sup>(١)</sup>

### مشكلة البحث:

بدون وجود الأمن فلا ثقة للمستخدم والجمهور باستخدام مجال النقل الجوي وتتولى مديريات سلامة الطيران المدني في الدول مسؤولية ضمان الامتثال للأحكام التشريعية والتنظيمية على المستويين الوطني والدولي و تعمل في مجال إصدار الشهادات ومراقبة المشغلين الجويين على أساس

اللوائح الدولية والمحلية و قد حددت اتفاقية ٧ ديسمبر لعام ١٩٤٤ المتعلقة بالطيران المدني الدولي والمعروفة أيضاً باسم اتفاقية شيكاغو دور منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) في مسائل السلامة والامان ولذلك فإن كل دولة مسؤولة عن صلاحية الطائرات المسجلة في سجلها للطيران وكفاءة الطيارين المرخصين والامتثال للوائح من قبل شركات الطيران و تلبية متطلبات القواعد الدولية والمجتمعية.

### **أهمية البحث:**

في اطار تعزيز مكافحة انتهاك أمن الطائرات تم تطبيق الاتفاقيات الثلاث في القوانين الوطنية ومن خلال اعتماد تدابير تكميلية قانونية وتقنية، تهدف أيضاً إلى منع أعمال التدخل غير المشروع وكذلك من خلال تطبيق الصكوك الدولية الأخرى ضد الإرهاب الدولي وفي بعض الأحيان تدخلت الدول بالقوة لتحرير الركاب الرهائن في حين أثرت أيضاً مسألة العقوبات الجماعية ضد الدول التي تنتهك التزاماتها المتعلقة بالأمن الجوي وبالمثل يمكن أن يصبح أمن الطيران المدني موضع شك بسبب أنشطة الدولة فيما يتعلق باعتراض الطائرات المدنية بواسطة الطائرات العسكرية في المجال الجوي الوطني أو الدولي فتم اعتماد قواعد وتقنيات قانونية مفصلة، مع احترام الحدود الإنسانية المفروضة بالقانون الدولي وفي مواجهة الأنشطة العسكرية التي تشكل خطراً على الطيران المدني.

### **أهداف البحث**

١. التعرف على المسؤولية الناشئة عن انتهاكات امن الطائرات.
٢. وصف التنسيق بين الأنشطة العسكرية والمدنية لضروري تنفيذ وتنسيق منظمة الطيران المدني الدولي.
٣. التعرف على التدابير الملموسة الواردة من اتفاقية شيكاغو.
٤. التعرف على حالة النزاع المسلح لحماية الطيران المدني.
٥. التعرف على القواعد الدولية المتعلقة بالسلامة الجوية.
٦. التعرف على اتفاقية شيكاغو بحماية الطائرات المدنية.

### **منهجية البحث**

: ان دراسة المسؤولية الناشئة عن انتهاك أمن الطائرات يتطلب منا اتباع المنهج التحليلي لبيان النصوص القانونية التي تنظم المسؤولية الدولية التي ترتبط بامن الطائرات كونها من الجرائم الواسعة الانتشار، لذا لابد من وجود قواعد قانونية ترسخ هذه المسؤولية وتنظمه.

### **هيكلية البحث**

: للاحاطة بموضوع البحث تم تقسيمه الى محبتين، نتناول في المبحث الاول المسؤولية الدولية عن انتهاك امن الطائرات، من خلال بيان تعريفه والاتفاقيات التي تنظمه، وفي المبحث الثاني نتناول الاثر المترتب على ثبوت المسؤولية الدولية عن انتهاك امن الطائرات، ثم نختم الدراسة بخاتمة تتضمن اهم النتائج والتوصيات التي تساهم في ازالة الابهام والغموض عن النصوص التشريعية الخاصة بالمسؤولية عن انتهاك امن الطائرات.

### **المبحث الاول المسؤولية الدولية عن انتهاك امن الطائرات**

يعتبر الأمن أولوية قصوى بالنسبة لمجال الطائرات وهو جزء لا يتجزأ من جميع العمليات الجوية ولهذا يلزم ادارة تلك المسألة بشكل صحيح حيث تستمر التهديدات التي تتعرض لها الطائرات وتسعى شركات الطيران والمطارات والحكومات والوكالات الدولية وأصحاب المصلحة المستقلون في مجال الطيران إلى تعزيز وتطوير قدرات أمن الطيران. ولا ينبغي المساس بأهمية إدارة الحوادث والتعاون وضمان الأمن وتحتاج الصناعة إلى التكيف باستمرار مع اللوائح والتحديات المتغيرة باستمرار التي تطرحها البيئة الأمنية العالمية بينما تتطلع إلى توسيع عملياتها وتطويرها.<sup>(٢)</sup> وسنبين في هذا المبحث تعريف المسؤولية الدولية عن انتهاكات الطائرات وفي المطلب الثاني نبين اركان المسؤولية الدولية عن انتهاكات أمن الطائرات، وكما يلي:-

#### **المطلب الاول. تعريف المسؤولية الدولية عن انتهاكات الطائرات**

يعد تعزيز الأمن دائماً أحد الأصول الأساسية في تلك العملية من اجل تحسين الكفاءة التشغيلية والتنسيق بين المطارات وشركات الطيران وسلطات الطيران وأساس أمن الطيران هو الملحق ١٧ من اتفاقية شيكاغو لمنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) حيث توفر هذه الوثيقة واسعة النطاق الإجراءات والإرشادات القياسية لصناعة الطيران المدني حول كيفية حمايتها من أعمال التدخل غير القانوني ويتم تعديل الملحق ١٧ بانتظام لمعالجة التهديدات التي يتعرض لها أمن الطائرات.

**الفرع الاول: المسؤولية في القانون**

تتقسم الي قسمين مسؤولية جنائية ومسؤولية مدنين ،المسؤولية المدنية وهي التي تقع بناء على التزام او تعاقد يترتب اثاره على المتعاقدين فيصبح كل مسؤول فيما يخصه (مسؤولية عقدية) او تكون ناجمه عن الاخلال باي التزام قانوني (المسؤولية التقصيرية) ويكون هناك التزام بتعويض الضرر الذي ينشأ جراء الاخلال بهذه المسؤولية الجنائية وهي التي تتصرف اثارها الي الجماعة التي تكون محميه من السلطة العامة وتكون مقرونه بعقوبة ويباشرها ذوي الشأن في الحق بتحريك دعوتها العمومية

**تعريف المسؤولية في القانون العراقي** تناول القانون المدني تعريف والتي نصت على ان التعدي على الغير يستحق التعويض عنه تبعا لمقدار الضرر الواقع وبالتالي يعد اعترافا ضمنيا بالالتزامات العقدية وما ينشأ عنها من مسؤولية جراء الاخلال بتلك الالتزامات<sup>(٣)</sup> ثانيا المسؤولية التقصيرية والناشئة عن اي اخلال بالالتزامات غير العقدية بناء على فعل غير ذي مشروعية وقد ذهب المشرع العراقي الي مبدا المساواة في تجريم الاعتداء الواقع على الاشخاص والممتلكات وعن التعويض اللازم في حال الاخلال بالالتزام الذي يترتبه العقد سواء كانت الحقوق شخصية او عينيه وتقدير الضرر لدي الدائن فيما لحق به من خسارة وما فاته من ربح جراء هذا الاخلال كضياح الحق او التأخر في تنفيذه نتيجة لخطأ المدين<sup>(٤)</sup> اساس قيام المسؤولية المدنية هو الضرر الذي يلحق بأحد الاشخاص ويكون الحكم فيها بتقدير التعويض المادي الملائم وفق ظروف كل دعوي ومقدار الضرر فيها ويمكن تعديل مبلغ التعويض اذا ارتأى صاحب الدعوة المدنية عدم مناسبة التعويض للضرر الواقع وللمحكمة الأعلى ان تحكم بزيادته ولورثه المضرور ايضا الحق في المطالبة به والقاعدة القانونية التي مفادها كل خطأ سبب ضرر يلزم من ارتكبه بالتعويض<sup>(٥)</sup> وجعل صورته خطأ هنا غير محده او محصورة فوردت كلمة كل خطأ اي انها تشمل جميع الأخطاء وتختلف المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية اذ يترتب على المسؤولية المدنية الحق في التعويض ولا تكون احكامها سالبة للحرية بعكس المسؤولية الجنائية.

**المسؤولية العقدية** العقد شريعة المتعاقدين كثيرا ما نواجه هذه القاعدة القانونية حيث يترتب العقد بين اطرافه مسؤوليه يترتب على الاخلال بها وجوب التعويض كما في عقد البيع فاستلام المشتري للشيء المبيع دون سداه ثمنه يوجب التعويض او عدم استلام المشتري للشيء المبيع رغم التزامه بدفع الثمن المنصوص عليه في العقد فيوجب له التعويض مع نفاذ باقي بنود العقد<sup>(٦)</sup> ولا تقوم المسؤولية العقدية إذا تبين ان العقد قد شابه اي من العيوب التي توجب بطلانه وبالتالي إذا حكم بالبطلان لعقد ما انتفت بذلك المسؤولية العقدية وكذلك لا تتحقق إذا وقع خطأ بعد انتهاء مده العقد وتصرف اثار التعاقد الي الاطراف الموقعة على العقد عند تحديد المسؤولية العقدية ولا تتعدي الي شخص اخر أجنبي عن العقد والا رفضت الدعوي في حقه (رفعها على غير ذي صفة) ويعتبر الخلف بنوعيه الخاص والعام امتدادا للعقد ويجب ان يكون الضرر الناشئ الموجب للتعويض نتيجة للاخلال بالالتزام وليس من اي سبب أجنبي اخروننشأ المسؤولية العقدية بالارتباط بين الفعل وعلاقة السببية بعدم تنفيذ التزام او تنفيذه في صورة معيبة او بعد انتهاء المدة المحددة مع ثبوت وقوع الإهمال والالتزامات تنقسم من حيث نوعها الي قسمين:

- الالتزام بتحقيق غاية او الالتزام ببذل عناية
- الالتزام بتحقيق غاية مثل ضمان شركات النقل للمسافرين وامتعتهم اما بذل العناية دون الوصول الي الغاية كالتزام المحامي الموكل من قبل طرف ما ببذل كل ما تقتضيه الدعوي او العمل القانوني من جهد دون التطرق لنتيجة الحكم الناتج في الدعوي اما في حال الالتزام بتحقيق غاية فعلي شركة النقل التعويض إذا اصيب أحد المسافرين اثناء السفر بتعد مسؤولة عنه فتتعد وسائل النقل في العصر الحديث واصبحت ذات اهمية قصوى في مجال نقل الركاب والأمتعة والبضائع بين جميع الدول فيوجد النقل الجوي والبحري والارضي<sup>(٧)</sup> ولعل من اهم وسائل النقل في العصر الحديث هو النقل الجوي لما يتسم به من سرعه وتطور هائل في الطائرات وانتشار خطوط النقل لتغطي كامل ارجاء المعمورة.
- تعريف الخدمات الجوية** وفقا لمنظمة الطيران المدني الدولية والتي وضعت تعريفا للخدمات الجوية المقدمة بصوره منتظمة بأنها الخدمات التي تتوفر فيها ما يلي الرحلات الجوية داخل وعبر الدولة التي تقوم على منتها بنقل المسافرين او الأمتعة او البضائع والسلع او خدمات نقل البريد جوا
- ان تكون الرحلات مسموح بها من قبل سلطات الدول
- ان تقوم الرحلات في صورته منتظمة معن عنها سابقا في توقييات محددة
- اما النقل الجوي غير المنتظم او العارض (الشارتر) فهي التي تكون مؤجره من قبل شخص او مجموعة من الاشخاص للقيام برحله خاصة والطيران الخاص يعتبر كل ما لا يدخل في إطار الطيران المنتظم<sup>(٨)</sup> خدمه النقل الجوي: والمقصود بها عمل تجاري الغرض منه الاستثمار لنقل الاشخاص وكل ما يمكن نقله عبر الجو باي وسيله هوائية من مكان لأخر داخل او خارج الدولة ويكون الغرض من ادارته شركات النقل لهذه الرحلات هو تحقيق الربح عن طريق تحصيل مقابل ما تقدمه من خدمات (الاجرة) مثل اي شركة اخري في اي مجال اخر للنقل مثل البري او البحري ولكن يتميز النقل الجوي بخدماته الأساسية والمساعدة له من نقل المسافرين عبر المطارات والبضائع وما الي ذلك وخدمات الشحن والبريد مع التزام شركات النقل بضمنان

سلامة الشيء المنقول كل حسب طبيعته ويرتبط بها ايضا خدمات المراقبة والملاحة والاتصالات<sup>(٩)</sup>، وتقوم الدول فيما بينها بأنشاء الاتفاقات والمعاهدات الدولية التي تسهل من عملية الطيران كما هو الحال في المنطقة العربية وقيام الدول العربية بوضع برامج لتسهيل عمليات النقل وزيادة القدرات التنافسية بين الشركات سواء كانت شركات حكومية او خاصة. اتفاقيه النقل الجوي الموقعة في عام ١٩٩٨ والتي هدفت الي تقليل الممارسات الاحتكارية لشركات الطيران في النقل المنتظم مما ادبالي زياده ملحوظه في معدلات الحركة الجوية بنسبه تقارب ٢٥% بعد دخولها حيز التنفيذ بين الدول العربية في الاول من فبراير لعام ٢٠٠٧ لفتح الاجواء بين الدول الموقعة. وان الاساس القانوني والموقف الذي اتخذه المشرع العراقي فيما يخص مسؤولية الناقل الجوي بدراسة مقارنة ظهرت الحاجة الملحة الي تدخل المشرع العراقي بتنظيم مبادئالعلاقة القانونية بين أطراف عقد النقل الجوي بعد الانتشار الكبير في مجال النقل الجوي سواء للأفراد او البضائع لذا نجد تدخل المشرع من خلال وضع القوانين المحلية التي تنظم المسؤولية كون الموضوع برمته يحظى باهتمام محلي ودولي، واشترط القانون العراقي وجود اركان المسؤولية بين الفعل الضار وما يترتب عليه والعلاقة السببية بينهما<sup>(١٠)</sup>.

### **الفرع الثاني: الاتفاقات الدولية لمسؤولية الناقل الجوي وأثرها في القانون العراقي وارسو ١٩٢٩**

تتعقد المسؤولية للناقل الجوي بمجرد وجود الخطأ ولكن يلتزم الشاحن بان يقوم بإقامه الدليل علي وجود هذا الخطأ بإثبات اخلال الناقل باي من البنود الواردة في العقد (يقع علي المدعي عبء الاثبات) اما إذا تبين انه قد بذل عناية الشخص اللازمة هو ومن هم في حكمه او جاء يد لسبب أجنبي او قوه قاهره وما لسلطه المحكمة من تقدير الضرر فلها ان يتم اعفاءه من التعويض، وبناء على اتفاقيه وارسو التي قد حصرت توحيد المسؤولية في ثلاثة بنود

١. قيام مسؤولية الناقل على فكره الخطأ مفاده عدم جواز إلزام الطرف الاخر بإثبات هذا الخطأ وهو ما ورد في موادها رقم ١٧.١٨.١٩ والتي اتاحت للناقل ان يعفي نفسه من المسؤولية إذا اثبت انه اتخذ الاجراءات المطلوبة<sup>(١١)</sup>.

٢. حددت الاتفاقية حدا أقصى للتعويض الذي ممكن ان يطلبه المسافر وهو ما اظهر ان هذه الاتفاقية لم تغفل مصلحة الناقل.

٣. يتم إلغاء الحد الأقصى للتعويض والبنود الموجب لإعفاء والمقررة لصالح الناقل إذا تبين ان الناقل كان يعلم بالخلل من قبل وقوعه ويعلم النتائج المترتبة عليه من الاضرار فهنا يكون الناقل (سيء النية) وكذلك الحال يستفيد الناقل بهذه الحزمة من التخفيفات هو ومن معه إذا توافرت لديهم حسن النية.

ولكن كيف يمكن تحديد سوء او حسن النية وهل كانت متوافرة ام لا؟ اعتبرت الاتفاقية ان من حالات سوء النية تتعقد في مواجهه الناقل في حالتين: الحالة الاولى/في حال ان وثائق السفر لم تكن تحوي كل البيانات الجوهرية. الحالة الثانية / إذا تبين ان الضرر الحاصل قد وقع نتيجة عيب من عيوب الرضا شابت المسافر وقت ابرام العقد مثل الغش. الآثار القانونية المترتبة على عقد النقل الجوي تعد الآثار القانونية لعقد النقل نافذه في حق ثلاث

أطراف يمكن تحديدهم في: - ١ الناقل ٢ المرسل ٣ المرسل اليه

اولا الالتزامات الواقعة على الناقل..

١. يقوم بتسليم البضائع من المرسل والقيام بإجراءات شحنها داخل الطائرة

٢. المحافظة على البضائع

٣. الالتزام بمواعيد النقل المتفق عليها

٤. قيامه بتسليم البضاعة المشحونة الي المرسل اليه

ثانيا الالتزامات التي تقع على عاتق المرسل

١. التزامه بدفع الأجرة كامله او بما يتفق عليه مع الناقل

٢. التزامه بتسليم البضائع المراد نقلها الي الناقل مع بياناتها الكاملة إثر عقد الجوي تجاه المرسل اليه. يثور التساؤل هنا ما هو المركز القانوني للمرسل اليه في عقد النقل الجوي خاصه وفي كثير من الاحيان لم يتم بالتوقيع على العقد ولكن الفقه لم يغفل مركز المرسل اليه ولم يغفل يده في احقيته في المطالبة بالتعويض والرجوع على الناقل استنادا على ان رغم ان العقد قد تم التوقيع عليه من قبل طرفين الا انه قد تم انشاء هذا العقد في الاساس لمصلحه المرسل اليه وبناء على ما تقدم فان للمرسل اليه ان يرجع على الناقل الجوي في حال وجد تأخير او هلاك كل او بعض من البضائع حيث اعتبره القانون هنا (ذي مصلحة)<sup>(١٢)</sup> الاحكام القانونية في القانون العراقي في تحقيق المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

اولا أطراف دعوي مسؤولية الناقل: ذهب قانون المرافعات العراقي<sup>(١٣)</sup> بأن هذه الدعوي بانها تقام بناء على طلب شخص لحقه من اخروهي وسيلة من وسائل استعمال الحق لجبر الضرر الناشئ عندما تتحقق المسؤولية وتخضع للأحكام العامة لقانون المرافعات المدنية واطرافها كالتالي: المدعي: - وهو الاصل في هذه الدعوي اي من وقع عليه الضرر وهو من يستحق التعويض سواء كان الناقل او الطرف الثالث المرسل اليه (صاحب المصلحة) سواء كانت المصلحة ثابتة له بصوره مباشره او غير مباشرة فيحق لورثه صاحب المصلحة المطالبة ايضا بالتعويض وإذا ثبت لهم هذا الضرر فان التعويض المادي يقرر لهم كل منهم بحسب نصيبه الشرعي في مورثهمو يتم اعمال احكام المسؤوليةالعقدية او المسؤولية التقصيرية مع عدم اغفال الحد الأقصى في التعويض بناء على اتفقيه وارسو ١٩٢٩ المدعي عليه: -وهو الشخص المسؤول سواء كان شخصا طبيعيا او اعتباريا وهو المطالب بدفع مبلغ التعويض نتيجة لانعقاد المسؤولية وثبوت الخطأ في حقه الاختصاص المكاني والولائي. جاء في اتفقيه وارسو في الفقرة الاولى من مادتها الثامنة والعشرين في تحديد الاختصاص للمدعي برفع دعواه في المحكمة التي يتبعها موطن الناقل (المدعي عليه) او في المحكمة الابتدائية التي تم في اختصاصها المكاني القيام بإجراءات ابرام التعاقد سواء كان للمدعي او المدعي عليه وتخضع اجراءات التقاضي لقانون المحكمة التي تنظر الدعوي (اختصاصا ولأثيا) ولا ينال من ذلك الاختصاص كون الدولة موقعة علنا لاتفاقية مع مراعاة المحكمة لمبادئ وبنود الاتفاقية للوصول الي حكم متوازن بين مصلحتي الناقل والمدعي اما المبادئ التي تمسك بها المشرع العراقي في تحديد قيمة الضرر فأباح للقاضي عند تقديره للضرر وما نتج عنه وقيمه ما يستحق من تعويض يراه مناسباً جبرا للأضرار الواقعة (مبدأ التعويض الكامل)<sup>(١٤)</sup> في البداية كانت مسؤولية الناقل الجوي تختلف بحسب اختلاف القوانين في كل دولة ولكن بعد عقد اتفاقية وارسو ودخولها حيز التنفيذ علي ارض الواقع تغير الحال<sup>(١٥)</sup> ففي السابق كانت اجراءات التقاضي تقوم علي اساس المسؤولية في القواعد العامة للدولة وفيما يخص الناقل الجوي فقد كانت مسؤوليته عقدياً لا يلتزم الراكب او الطرف المسلم اليه بعبء الاثبات بل يلزم فقط بنشوء الالتزام بموجب بنود التعاقد وعدم قيام الناقل بتنفيذ هذا الالتزام ومن هنا تكون ذمة الناقل الجوي مشغولة بسداد التعويض الا اذا كان استحالة تنفيذ الالتزام كان راجعا الي سبب اجنبي لا يد للناقل فيهما إذا كان التعاقد محله الركاب المسافرين فتتأ في هذه الحالة المسؤولية التقصيرية وهو ما يلزم المسافر باقامه الدليل علي وجوده (عبء الاثبات) وذلك مفاده الي ان الالتزام من جهة الناقل بسلامة وامن الركاب لا يرجع فقط الي الالتزام ببنود العقد بل هو موجود بقوة القانون كما جاء بالقانون الانجليزي في عبارة الالتزام ببذل العناية المعقولة وفي القانون الامريكي بعبارة بذل العناية القصوى لسلامة وامن الركاب بجانب ما سبق فان مسؤوليه الناقل الجوي قد تتشأ بموجب وجود الخطأ سواء كان خطرا افتراضيا او خطأ واجب الثبوت حتي في حالات اخري قامت المسؤولية تجاه الناقل الجوي حتي وان لم يثبت وقوع اي خطأ من جانبه بالاكتماء بحدوث الضرر (قانون الملاحة الفرنسي) ومن هنا ظهرت الحاجة الملحة الي توحيد المبادئ القانونية لكون النقل الجوي يتسم بالصفة الدولية من خلال النقل عبر الدول المختلفة وحتى لا تتغير المراكز القانونية للأطراف بتغير مسارات الطائرات بين الدول لتكون اتفقيه وارسو الموقعة في عام ١٩٢٩ والتي دخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٣٣ هي الحل في تجاوز هذه المشكلة<sup>(١٦)</sup>مسؤوليه الناقل الجوي طبقا لما جاء في اتفقيه وارسو. حاولت الاتفاقية موازنة الامور بين المدعي والمدعي عليه في مساله طلب التعويض المستحق الناجم عن خطأ الناقل الجوي بان افردت مساحة قانونيه للناقل يمكنه من خلالها اثبات انه قد اتخذ كل ما يلزم من الاجراءات المتبعة في مثل هذه الحالات وان الخطأ الواقع لا يد له فيه وايضا حددت المبالغ المستحقة عند طلب التعويض ولكي لا يتخذ هذا الناقل ذريعة للهروب من التزاماته فقد اعتبرته سيء النية في حال انه كان علي علم بالضرر المحتمل او اخفي بعض او كل من بيانات الرحلة في وثائق السفر<sup>(١٧)</sup>.

**برتوكول لاهاي هولندا ١٩٥٥** شهد قطاع النقل الجوي تطورات عديده وأدت المنافسة بين الشركات الي ظهور اجيال جديده من الطائرات توفرت فيها كل وسائل الامان مما ادي الي اختفاء حوادث الطائرات وانتظام العمل بين شركات النقل بسهولة أكبر فكان من الضروري وجود بروتوكولات جديده كبرتوكول لاهاي بما مفاده افساح المجال أكثر لحماية حقوق المسافرين والذي دخل حيز التنفيذ في عام ١٩٦٣ ليرفع الحد الأدنى في التعويض.

ثالثا: صفة الالتزام عقد النقل الجوي ملزم لكلا الطرفين كل طرف فيما يخصه بما له من حقوق وما عليه من واجبات فيلتزم الناقل ببذل عناية الشخص العادي في الحفاظ على البضائع وتوفير الوسائل اللازمة لحمايتها كما يلتزم بتسليمها في الزمان والمكان المتفق عليه للطرف الثالث المرسل اليها بالنسبة للشاحن فيلتزم بدفع مبلغ الاجرة المتفق عليه ويلتزم بتسليم البضاعة المراد نقلها الي يد الناقل بصفه الإذعان حيث يدخل في نطاق عقود الاسد حيث لا يملك الراسل تغيير البنود التي غالبا ما تكون في نماذج مطبوعة جاهزة للتوقيع من الجانبين وبالتالي لا يستطيع الراسل تقييم الشروط الموضوعه وهل تناسبه او لاصفه الإذعان<sup>(١٨)</sup> حيث يدخل في نطاق عقود الاسد حيث لا يملك الراسل تغيير البنود التي غالبا ما تكون في نماذج مطبوعة جاهزة للتوقيع من الجانبين وبالتالي لا يستطيع الراسل تقييم الشروط الموضوعه وهل تناسبه او لا. أما الاعتبار الشخصي تتصرف بنود العقد مع الناقل الجوي الي شخصية المتعاقدين حيث تكون شخصيه المتعاقد اساسا جوهريا في عملية التعاقد ومن الممكن رفض أحدهما التعامل مع الاخر فيما يتعلق

بموضوع النقل كانت المعاهدات الدولية المنظمة لعمليات النقل الجوي هي بحق المكمل الاساسي للتشريعات المحلية بل واصبحت هي المصدر الاساسي في خطوه هامه لتوحيد المبادئ والقوانين الخاصة بالنقل الجوي والالتزامات الواقعة علي الناقل الجوي وباقي الاطراف المتعاقدة ولعل اهم ما رتبته هذه المعاهدات الدولية هو التصدي لمشكلة تنازع القوانين والتي هي في حقيقه الامر اكثر تعقيدا من النزاع بين اطراف العاقدين<sup>(١٩)</sup>.

### **المطلب الثاني: أساس المسؤولية الدولية عن انتهاكات أمن الطائرات**

سنبين في هذا الفرع اساس المسؤولية الدولية عن انتهاكات امن الطائرات وذلك في فرعين وكما يلي:-

**الفرع الاول: الاساس القانوني للمسؤولية الدولية** اساس مسؤولية الناقل الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية تنتسب الآراء الفقهية وتختلف بشأن مسؤولية الناقل الجوي من حيث الاساس والطبيعة باختلاف كل نظام قانوني عن الاخر كما هو الحال في بعض الدول التي لا يوجد عندها تشريعات تنظم القانون الجوي ومجال النقل فيه مما يجعلها تلجأ الي القواعد العامة الأخرى في نظرية الالتزامات هذا جعل من الصعوبة الوقوف علي التكيف القانوني لمسؤولية الناقل وما يتعلق بهذه الحالة من اشكاليات خاصة في ثبوت المسؤولية وقيامها في حق الناقل وايضا الاساس القانوني لحدود الاعفاء منها وحالاته مما أفرز حالة من تضارب الاحكام القضائية تبعا للاختلاف القضائي بين كل دولة واخرى مما أثر علي مبداتكافؤ الفرص والعدالة في قواعد المنافسة بين الناقلين فبرزت الحاجة لتوحيد المبادئ والاحكام لمسؤوليات الناقل الجوي فظهرت المعاهدات الدولية في ذلك الشأن مثل معاهدة فرسوفيا بوارسو عام ١٩٢٩ بعد مصادقة عدة دول عليها<sup>(٢٠)</sup>. ويتم اعمال بنود المعاهدة في مجال تطبيقها بالشروط التي تعرضنا لها بأن يكون عقد النقل من تنفيذ كل شخص طبيعي او معنوي يقوم بنقل البضائع او الركاب وان يكون النقل دوليا الي جانب البروتوكولات المكمل لها انتهاء ببرتوكول مونتريال عام ١٩٧٥ ثم معاهدة مونتريال عام ١٩٩٩ ليكتمل بذلك جمع كل احكام مسؤولية الناقل الجوي من كل المعاهدات السابقة. يرتب عقد النقل الجوي اثارا تتصرف الي اطرافه منها ما يقع علي الناقل ومنها ما يقع علي الشاحن فيلتزم الناقل باستلام البضاعة وشحنها والحفاظ عليها وتسليمها في الموعد المحدد، وتقع علي المرسل التزامات ايضا مثل التزامه بتسليم البضاعة ودفع الاجرة للناقل. والمرسل اليه ايضا له مركزا قانونيا حيث تتوافر الصفة له بمجرد انعقاد المصلحة حيث يعتبر صاحب مصلحة وان لم يكن من اطراف عقد الشحن فيرتب العقد في هذه مرتبة لالتزامات في ذمة الغير فيمكن للمرسل اليه ان يقوم بالرجوع علي الناقل حال تعرض الشيء المنقول الي تلف او هلاك او تأخير في مدة الشحن<sup>(٢١)</sup> يكون التعويض الجابر للأضرار الواقعة بأنواعها طبقا لما تقرره القواعد العامة محسوبا علي اساس ما لحق من خسارة وما فات من ربح. لكن يختلف الحال في مجال التعويض فيما يخص الاضرار الناتجة عن حوادث النقل الجوي وذلك يرجع لعدة اسباب اهمها طبيعة تلك الحوادث وحجم الاثار الهائلة المترتبة عليها فنادر من ينجو من تلك الحوادث بتأثيرها المميت علي الارواح والممتلكات وقد اخذت الاتفاقيات الدولية هذا بعين الاعتبار فعلي سبيل المثال فقد حددت اتفاقية وارسو الحد الأقصى في التعويض المستحق واعطت الناقل مساحة لإثبات حدوث القوة القاهرة او ان الحادث وقع بسبب اجنبي ولا توجد ادني مسؤولية تقصيره عليه ومفاد ذلك ان المغالاة في مبالغ التعويضات قد تؤدي في النهاية الي الافلاس وتعطيل مرفق اصبح من المرافق الهامة الذي لا غني عنه في المصلحة العامة<sup>(٢٢)</sup>

### **الفرع الثاني: دعوى المسؤولية في الاتفاقيات والبروتوكولات**

حق النقاضي مكفول في كل النظم القضائية ويحظى بحماية دستورية تحفظ الحق لاي شخص في اللجوء الي القضاء في حال نشوء اي نزاع، وقد اهتمت الانظمة القانونية بتنظيم دعوي المسؤولية تجاه الناقل الجوي في حال لحق بالمسافر اي ضرر يستحق عنه ضرر وفقا للقواعد القانونية العامة كل خطأ سبب ضرر يلزم من ارتكبه بالتعويض أطراف دعوي المسؤولية. المدعي: وهو الشخص الذي وقع الضرر والذي له الحق في اقامة دعوي التعويض بعد استيفاء اجراءاتها الشكلية من رفع الصحيفة الي الاعلان القانوني المرتب لأثره ويكون المدعي اما حاضرا بشخصه او لورثته ايضا الحق في رفع دعوي التعويض ويجوز رفع الدعوي في حالة عدم كمال الأهلية بواسطة الولي الطبيعي او الوصي علي المدعي فالورثة ايضا قد اصابهم الضرر من جراء فقدان مورثهم و التعويض المنصوص عليه في المادة رقم ٢٠ في اتفاقية وارسو المعدلة هو اثر لعقد النقل ما يرتب أحقية الخلف العام في اقامة دعوي التعويض<sup>(٢٣)</sup>. وفي حال كان الورثة المدعين قد أقاموا الدعوي استنادا الي وجود عقد بين مورثهم وبين الناقل فتكون المسؤولية هنا مسؤولية عقدية اما إذا كان سند الدعوي هو المطالبة بالتعويض عن الاضرار التي لحقت بهم فتكون المسؤولية هنا مسؤولية تقصيرية ولم تتطرق لها بنود اتفاقية وارسو المعدلة بل اكتفت بالحالة في هذا الشأن الي القاضي المحلي، وجاء تنظيم دعوي المسؤولية في اتفاقية وارسو ما ورد على سبيل الحصر في شأن المواد ١٨ و ١٩ بانه لا يجوز رفع دعوي المسؤولية الا ما ورد في هذه المواد المذكورة وفقا لشروط الاتفاقية. الا ان بروتوكول جواتيمالا قد استبدل المادة ٢٤ بعبارة لا يجوز رفع دعوي المسؤولية سواء الخاصة بالأشخاص او البضائع الا وفقا لمبادئ وشروط المعاهدة<sup>(٢٤)</sup>.

**المدعي عليه:** وهو الناقل والمطالب بدفع التعويض وتتعقد له الصفة بعد نفاذ الاعلان في حقه قانونا وللمدعي ان يرفع الدعوي على الناقل مباشرة او على ورثته في حال وفاته وهو ما جاء في المادة رقم ٢٧ من الاتفاقية بجواز رفع الدعوي على ورثة المدعي عليه وهو ما يخالف به بعض الانظمة القانونية التي من الممكن ان تحكم بالانقضاء من تلقاء نفسها حال وفاة المدعي عليه.

**الناقلون المتتابعون:** وهو يكون في في حالة النقل بواسطة اكثر من خط جوي واحد سواء كان بعدة عقود او بتقديم واحد للأشخاص او للبضائع فمن يكون المدعي عليه في هذه الحالة؟ اجابت المادة ٣٠ في فقرتها الثانية علي هذا بما جاء في اتفاقية وارسو بعدم جواز رفع الدعوي الا علي الناقل الذي وقع وقت الضرر علي مسؤوليته الا في حال ما اتفق علي غير ذلك بين الناقلين المتعديين بأن يتولوا المسؤولية الناقل الاول منهم وبناء عليه فانه يمكن رفع الدعوي علي الناقل الذي حدث الضرر وقت مسؤوليته او علي الناقل الاول اذا اتفق علي ذلك<sup>(٢٥)</sup>.

**الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:** لم يرد في اتفاقية وارسو ثمة تفرقة ما بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي ولكن بعد انتشار اندماج الكيانات والوكالة في مجال النقل الجوي كان لابد من بيان حالة ما ان تم النقل بواسطة الناقل الفعلي او المتعاقد وهذا ما تطرق اليه بروتوكول جواتيمالا في مادتها الاولى الفقرة الثانية على ان الناقل المتعاقد هو الشخص الذي يكون طرفا في العقد ويعمل لحساب الناقل او الراكب ويخضع لاتفاقية وارسو. اما الناقل الفعلي فهو الذي يقوم بإجراء الاعمال بموجب تصريح من الناقل المتعاقد وعليه فانه في حدود الوكالة الممنوحة له لا يعتبر ناقلا متتابعا سواء قام بأعمال النقل كلها او جزء منها. وعلى ذلك فانه يجوز للمدعي في دعوي المسؤولية ان يختصم كل من الناقل الفعلي او الناقل المتعاقد او الناقل الفعلي في نطاق العمل الذي قام به ولكل من المدعي والمدعي عليه طلب ادخال خصوم جديدة في الدعوي وفقا للإجراءات المنظمة لقانون محكمة النزاع ويكون التعويض الجابر للأضرار الواقعة بأنواعها طبقا لما تقرره القواعد العامة محسوبا على اساس ما لحق من خسارة وما فات من ربح. لكن يختلف الحال في مجال التعويض فيما يخص الاضرار الناتجة عن حوادث النقل الجوي وذلك يرجع لعدة اسباب اهمها طبيعة تلك الحوادث وحجم الاثار الهائلة المترتبة عليها فنادرا من ينجو من تلك الحوادث بتأثيرها المميت علي الارواح والممتلكات وقد اخذت الاتفاقات الدولية هذا بعين الاعتبار فعلي سبيل المثال فقد حددت اتفاقية وارسو الحد الأقصى في التعويض المستحق واعطت الناقل مساحة لإثبات حدوث القوة القاهرة او ان الحادث وقع بسبب اجنبي ولا توجد ادني مسؤولية تقصيرية عليه ومفاد ذلك ان المغالاة في مبالغ التعويضات قد تؤدي في النهاية الي الافلاس وتعطيل مرفق اصبح من المرافق الهامة الذي لا غني عنه في المصلحة العامة<sup>(٢٦)</sup>.

**المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي:** ان شرط الاعفاء من كل او بعض مبلغ التعويض الملزم للناقل ونطاق تمتعه بالمسؤولية المحدودة يتوقف علي عدم اخلال الناقل بالتزاماته القانونية والتي من اهمها اصدار تذكرة السفر المتضمنة كافة البيانات الجوهرية التي تخص الراكب والرحلة والقيام بتنفيذ التعاقد بدون وجود سوء نية وبناء علي ذلك فأن ثبوت سوء النية لدي الناقل او أيا من تابعيه يحرمه من التمتع بميزة الحد الأقصى للتعويض المقرر متي توافرت القرائن والدلائل القانونية علي سوء نيته كأن تشمل تذكرة السفر علي بيانات مجهولة او منقوصة او ارتكابه او احد معاونيه خطأ ينطوي علي الغش<sup>(٢٧)</sup>.

**الحالة الأولى / تخلف وثائق النقل** ويحدث هذا عندما لايقوم الناقل بإصدار وثائق السفر المقررة قانونا كتذكرة السفر، وقد اعتبرت اتفاقية وارسو ان عدم اصدار تذكرة السفر او فقدها او ضياعها اي تغيير على العقد فيظل هذا العقد خاضعا لها وبناء عليه فإن شرط التمسك بالمسؤولية المحدودة هو اصدار الناقل لتذكرة السفر وهو ما فرضه المشرع على الناقل ويمكن تسليم تذكرة السفر الي الراكب مباشرة او لمن ينوب عنه.

**الحالة الثانية / شرط البيانات** لاستكمال التمتع بحد الاعفاء اشتراط المشرع ايضا على اصدار الناقل لتذكرة السفر تحوي كل بيانات الرحلة من اسم وعنوان الناقل ونقاط الانطلاق والتوقف والوصول والزمن المقدر للرحلة والتبهي على الراكب بإعلانهم بأن هذه الرحلة تخضع لاتفاقية وارسو.

**الناقل المتعاقد والناقل الفعلي** لم يرد في اتفاقية وارسو ثمة تفرقة ما بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي ولكن بعد انتشار اندماج الكيانات والوكالة في مجال النقل الجوي كان لابد من بيان حالة ما ان تم النقل بواسطة الناقل الفعلي او المتعاقد<sup>(٢٨)</sup> وهذا ما تطرق اليه بروتوكول جواتيمالا في مادتها الاولى الفقرة الثانية على ان الناقل المتعاقد هو الشخص الذي يكون طرفا في العقد ويعمل لحساب الناقل او الراكب ويخضع لاتفاقية وارسو. اما الناقل الفعلي فهو الذي يقوم بإجراء الاعمال بموجب تصريح من الناقل المتعاقد وعليه فانه في حدود الوكالة الممنوحة له لا يعتبر ناقلا متتابعا سواء قام بأعمال النقل كلها او جزء منها وعلى ذلك فانه يجوز للمدعي في دعوي المسؤولية ان يختصم كل من الناقل الفعلي او الناقل المتعاقد او الناقل الفعلي في نطاق العمل الذي قام به<sup>(٢٩)</sup>، ولكل من المدعي والمدعي عليه طلب ادخال خصوم جديدة في الدعوي وفقا للإجراءات المنظمة لقانون محكمة النزاع.

**دعوى المسؤولية في اتفاقية مونتريال في حالة حدوث اي ضرر او اخفاق من قبل الناقل في تنفيذ بنود العقد المتفق عليه أجازت اتفاقية مونتريال اللجوء الي القضاء للحصول على التعويض اللازم في حالة حدوث اي ضرر او اخفاق من قبل الناقل في تنفيذ بنود العقد المتفق عليه أجازت اتفاقية مونتريال اللجوء الي القضاء للحصول على التعويض اللازم (٣٠) أطراف دعوى المسؤولية**

المدعي وهو الطرف الذي لحق به الضرر ويختلف في حالة النقل سواء كانت للأشخاص او للبضائع مادة ٢٩ من اتفاقية مونتريال والتي اشترطت لرفع دعاوى المسؤولية للمسافر او للبضائع والأمتعة ان تكون الدعوى وفقا للشروط التي حددتها الاتفاقية ولا يكون الحكم الصادر في الدعوى خارجا عن نطاق الاتفاقية اما بالنسبة للورثة فيحق لهم المطالبة بالتعويض وفقا لما تقتضيه قواعد المسؤولية ، وللمرسل اليه القيام برفع الدعوى طالما وجدت الصفة والمصلحة ولكن لا يلتزم الناقل بدفع تعويض الي الطرفين بل يتم تقدير قيمة البضاعة المضرورة ثم دفع التعويض المناسب للوقت الذي تسلمها الناقل فيه .

المدعي عليه وهو الناقل والاصل ان تكون الدعوى في حقه الا انه توجد بعض الحالات المستثناة مثل وفاة الناقل مادة ٣٢ من اتفاقية مونتريال والتي نصت علي انه في حال وفاة الناقل جاز رفع الدعوى علي ورثته ومن الملاحظ هنا اننا نتحدث عن الاشخاص الطبيعيين لا الكيانات الاعتبارية (٣١) .  
الناقلين المتتابعين اعتبرت الاتفاقية عمليات النقل التي يقوم بها أكثر من ناقل هي عملية نقل واحدة لا تتجزأ بغض النظر ان كان العقد محل الالتزام قد أنشأ في صورة عقد واحد او سلسلة من العقود، ورغم ان رحلة النقل هنا واحدة الا انه يتم تنفيذها بواسطة أكثر من ناقل فجاءت المادة رقم ٣٦ من اتفاقية مونتريال لتحديد الناقل المطالب بالتعويض الذي وقع الضرر ي مرحلة النقل الخاصة به الا في حالة تحمل الناقل الاول لكافة المسؤوليات كما يحق للمرسل اليه او صاحب البضاعة الحق في الرجوع على الناقل في حال تلف البضاعة او هلاكها .

الناقل المتعاقد والناقل الفعلي مادة ٤٥ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ اجازت للمدعي القيام برفع الدعوى علي الناقل الاصلي المتعاقد معه او علي الناقل الفعلي الذي قام بعملية النقل او علي كلاهما معا لكون العلاقة عقدية وهذا ما أكدته المادة ٤١ حينما اعتبرت الناقل المتعاقد والفعلي ومن يعاونهم مسؤولين مسؤولية تضامنية (٣٢) .

الاختصاص المكاني كثيرا ما تكون الكيانات والاتحادات الجوية منتشرة في مختلف بلاد العالم بمراكزها وفروعها ولكن اين هو الموطن الصحيح الذي يتم من خلاله بدء مباشره اجراءات الخصومة وكيفية اتباع خطوات رفع الدعوى بصورة صحيحة حتى لا يكون الحكم في النهاية صادرا بعدم الاختصاص هذا ما تناولته اتفاقية مونتريال في شأن الموطن فيمادتها رقم ٣٣ فأجازت للمدعي ان يقوم برفع دعواه في محكمه إحدى الدول الاطراف في الاتفاقية او في المحكمة التي يقع في دائرتها المركز الرئيسي للناقل مكان ابرام التعاقد او في موطن الناقل او في محكمه نقطة المقصد، وقد اتفقت اتفاقية مونتريال مع ما جاء باتفاقية وارسو في شأن الاختصاص المكاني الا ان اتفاقية مونتريال اضافت موطن اخر يمكن للمدعي رفع الدعوى فيه وهو المكان الذي يمارس الناقل او المدعي عليه نشاطه منه وقت وقوع الحادث الموجب للتعويض (٣٣) اي ان الاتفاقية اشترطت هذا الموطن الخامس في حال ان كان التعويض يتعلق بحالات الوفاة والاصابة فقط او ان للمدعي موطن في هذا المكان وقت وقوع الحادث، وان يكون الناقل مشغلا لأحدي الخطوط الجوية الذي يقع في محل اقامة الناقل واقامة المدعي عليه في هذا الموطن اقامة دائمة واخيرا قيام الناقل بعمليات نقل عن طريقه او عن طريق وكلاء له في هذه الدولة من منشآت سواء كانت مملوكة له او مستأجرة .

### **المبحث الثاني: الاثر المترتب على ثبوت المسؤولية الدولية عن انتهاك امن الطائرات**

تعتبر رحلة الطائرة رحلة دولية عندما تكون نقطة المغادرة والوصول في دولتين مختلفتين أو عندما يكون هناك توقف في دولة أخرى ويجب أن تكون هذه الدول موقعة على اتفاقية مونتريال (التي وقعها ٩١ دولة عام ١٩٩٩) والتي تحدد المسؤوليات ومبالغ التعويضات التي من المحتمل تخصيصها، والتي تنطبق على جميع أنواع الطائرات المستخدمة (٣٤) . وتنص اتفاقية مونتريال على أنه يجب على جميع شركات النقل دفع مبلغ تعويض في حالة وفاة أحد الركاب و تغطي هذه المبالغ التكاليف التي ستدفعها الأسرة على سبيل المثال تكاليف العلاج في المستشفى أو العودة إلى الوطن بالنسبة لشركات الطيران في الاتحاد الأوروبي لا يمكن أن يكون هذا أقل من ١٦٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة (حوالي ١٨٠٠٠ يورو)، وبعد ذلك، تقوم شركات تأمين الناقل بإجراء تقييم للأضرار التي لحقت معنوية، جسدية مادية، اقتصادية وتقدم التعويض وفقاً لذلك ويزداد التعويض المرتبط بفقدان أحد الركاب في حالات الوفاة، وتحمل شركات النقل المسؤولية تلقائياً إذا كان الضرر أقل من أو يساوي ١٠٠٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة (حوالي ١٢٧٠٠٠ يورو). وفي حالة الوفاة تحصل الأسرة على هذا المبلغ تلقائياً، حتى لو أثبت الناقل أن الحادث لا يعزى إليه، وإذا كان الضرر



أكبر فيلتزم الناقل بدفع ١٠٠٠٠٠٠ من حقوق السحب الخاصة ولكن يجوز له إعفاء نفسه من المسؤولية عن جزء التعويض الذي يزيد عن هذا المبلغ في حالات معينة مثل حالة القوة القاهرة، خطأ الضحية فإذا لم يقدّم إثبات ذلك وجب تغطية الضرر بالكامل.<sup>(٣٥)</sup>

### **المطلب الأول: أنواع التعويض بثبوت المسؤولية الدولية وكيفية تقدير التعويض**

**أولاً التعويض في التشريعات المحلية** يعد التعويض احد وسائل جبر الضرر الذي يلحق بالمصاب والتعويض يكون في صورتين اما ان يكون تعويضاً عينياً واما ان يكون تعويضاً نقدياً وان كان التعويض النقدي هو الغالب خلال هذا النوع من المسؤولية وبطبيعة 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 و التعويض المادي يكون عبارة عن مبلغ من النقود او اي ترضية أخرى من جنس الضرر يكون من شأنها ان تعادل ما لحق بالمدين من خسارة وما فاته من ربح وكان ذلك كنتيجة طبيعية للفعل غير المشروع الذي صدر من الطرف محدث الضرر<sup>(٣٦)</sup> وفي أطار مسؤولية شركات الطيران فيقصد بالتعويض الترضية التي من شأنها جبر الضرر الذي يلحق بالراكب سواء كان هذا الضرر واقع على جسمه أو في أي عنصر من عناصر ذمته المالية وهذا ما قد اخذ به القانون المدني المصري في المادة (٢٢١) و التينصت على اذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالقاضي هو الذي يقدره وفق السلطة التقديرية له. ويشمل ملف التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته من ربح بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. اما إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً الا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة عند وقت التعاقد. وقد اخذ بذلك الاتجاه ايضا المشرع العراقي في القانون المدني<sup>(٣٧)</sup> فاذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره ويكون التعويض عن كل التزام ينشأ عن العقد الدائن من خسارة وما فاته من كسب بسبب ضياع الحق عليه او بسبب التأخر في استيفائه بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم وفاء المدين بالالتزام أو لتأخره عن الوفاء به. وفي نفس المسألة فقد نص قانون النقل العراقي الذي جعل لناقل مسؤولاً عن تعويض الاضرار التي تلحق بالراكب<sup>(٣٨)</sup> وفق ما يلي اولاً -يسأل الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل سواء اعفاء كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية وكذلك الحال فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية هي الأخرى جعلت الناقل أياً كانت طبيعة هذا الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب الراكب وهذا ما نصت عليه المادتان (١٧) (١٩) وارسو وكذلك تعدلت تلك المسؤولية بموجب بروتوكول غويتمالا، فقد نصت هذه الاتفاقيات على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب في حالة الوفاة او الاصابة متى وقع الحادث على متن الطائرة أو اثناء الصعود والنزول مع الاخذ بالاعتبار أن الحادث المقصود والموجب للمسؤولية الذي يقع على متن الطائرة هي المتعلقة بعملية النقل لا خارجة عنها. فعلى سبيل المثال فاذا وقعت مشاجرة بين اثنان من الركاب او اكثر على متن الطائرة واصيب احدهما فلا يسأل الناقل عن تلك الاصابة<sup>(٣٩)</sup>، والضرر الأدبي يختلف عن الضرر المادي لان الضرر الادبي لا يتمثل في صورة ضرر يلحق بالإنسان في ذمته المالية بل عبارة عن الأذى الذي يلحق بالإنسان بعواطفه وشعوره من جراء تعرضه لإصابة وهو يتمثل في حالتين ان يصيب الشخص بطريقة مباشرة من جراء الاصابة أو ق يلحق بذويه جراء وفاته<sup>(٤٠)</sup>. ان التعويض عن الضرر الادبي يجد له مكاناً واضحاً داخل أطار المسؤولية التقصيرية في القوانين المدنية وقد جعل المشرع العراقي الحق بالتعويض عن الضرر الادبي امراً مقبولاً من خلال المسؤولية التقصيرية و فرّق بين التعويض الذي يقرر للمصاب شخصياً وبين التعويض الذي يقرر للأقارب حيث جعل الأول لا ينتقل إلى الورثة بعد وفاة المصاب إلا إذا تم تحديد قيمته بموجب اتفاق او حكم بات اما بالنسبة للمسؤولية العقدية والتي تكون بعيدة عن التعويض الادبي فقط فقد حصر المشرع العراقية التعويض الادبي في أطار المسؤولية التقصيرية فقط دون العقدية. وبالنظر الى قانون النقل العراقي نجد انه نص على 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 ايأ كان نوعه من شأنه ان يحدد من اطار تلك المسؤولية<sup>(٤١)</sup>، بل ان المشرع العراقي جعل تلك المسؤولية قائماً حتى ولو كان النقل بلا مقابل ولعل رغبة المشرع في اطلاقه لتلك المادة انما اراد ان يسبغ نوعاً من الحماية للراكب تجاه الناقلين خاصة مع عدم التوازن في المراكز بينهما حيث ان الناقلين لديهم من الامكانيات ماتجبر الراكب على عدم التفاوض على أي شروط و بعبارة اخرى اما ان يأخذ او يدع فهي عقود لا تخلوا من الاذعان والرضوخ (عقود الأسد او نظرية عمل الامير) وعلى ذلك فالتعويض سواء كان مادياً أو معنوياً والذي سببه انتهاك أمن الطائرات بحيث يوفر الجبر الرضا للمحكوم له من خلال التعويض وهي تفرض على مرتكب الجريمة وبالتالي حماية مصالح الشخص المسؤول والضحية وفي الوقت نفسه تحقيق مصالح المجتمع.

**ثانيا - التعويض في الاتفاقيات الدولية** بموجب البروتوكول الصادر في هولندا بمدينة لاهاي في عام ١٩٥٥ والذي تم التوقيع عليه في كندا بمدينة مونتريال عام ١٩٧٥ و رغبة من حكومات الدول في تعديل بعض بنود الاتفاقيات واستبدالها بنود اخرى مثل حذف المادة رقم ٢٢ من اتفاقية وارسو واستبدالها فيما يخص مبالغ التعويضات المقررة علي حالات الوفاة او الاصابة بان تكون ذمة الناقل مشغولة بمبلغ ١٠٠٠٠٠٠ من حق السحب الخاص لمجموعة الطلبات سواء دفعة واحدة او علي عدة دفعات بما لا يتجاوز ذلك المبلغ اما في حالات التأخير بالنسبة للأشخاص فيكون التعويض بمبلغ ٤١٥٠ من حق السحب الخاص وفيما يتعلق بفقد او هلاك الأمتعة الخاصة بالركاب او تأخيرها فيكون الناقل ملزم بدفع حق خاص للمرسل وقدره ١٠٠٠٠ حق سحب وفي حالة نقل البضائع فيكون حسب الوزن المقدر بالكيلو جرامات والتعويض المحدد مبلغ ١٧ وحده حق سحب خاص وتطرق التعديل ايضا الي تكاليف رفع الدعاوي ومقابل اتعاب المحاماة ومصاريف التقاضي وحق السحب الخاص بها عن كل راكب وكذا تعديل المواد الخاصة بتسليم المستندات وشكل التوقيع عليها وعدد نسخها وطبيعة التوقيع سواء كان مطبوعا او مهورا بخاتم، كما تم ايضا حذف فقرات اخرى من الاتفاقية المعدلة بموجب بروتوكولات لاهاي وبروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ وبروتوكول مونتريال عام ١٩٧٥ كتعديل شامل لاسم الاتفاقية باسم اتفاقية وارسو المعدلة واشتمل التعديل علي حذف واستبدال المادة ٢٠ من الاتفاقية والتي تتعرض لحالة عدم استحقاق التعويض اذا اثبت الناقل او من يعاونه اتخاذهم لكافة الاجراءات الضرورية اللازمة المعتمدة في هذا المجال وما يمكن لذلك ان يتسبب في اعفاء الناقل من التعويض في بعض الحالات اعفاء كلياً او جزئياً وبعد ان تم التصديق علي هذه البروتوكولات وحتى قبل نهاية فترة التوقيع فان الدول الموقعة علي الاتفاقية او علي البروتوكولات او تلك الدول التي وقعت علي البروتوكولات فقط فان ذلك التوقيع علي البروتوكول المكمل يعتبر بمثابة التوقيع علي كامل الاتفاقية<sup>(٤٢)</sup>.

**- اتفاقية مونتريال** في خلال اجتماع ديبلوماسي حضره ممثلين عن دول اعضاء في منظمة الطيران المدني والمنعقد في مونتريال بكندا تم تعديل بعض الاحكام المعمول بها وخاصة في ما يتعلق بالكوارث الجوية وآثارها مع الاحتفاظ بالمبادئ الاساسية التي وحدت احكام النقل الدولي المنبثقة عن معاهدة وارسو والبروتوكولات المعدلة لها لا تختلف صياغة البنود كثيرا عن المعاهدات السابقة فيما يتعلق بمجال وشروط تطبيقها في مسألة ان يكون النقل دوليا وان يكون بواسطة طائرة ولكن من دون التطرق لتعريف كلمة طائرة وان يكون هناك مقابلا مدفوعا للنقل<sup>(٤٣)</sup>. ورغم الاشتراط بأن يكون النقل الجوي بواسطة طائرة الا انه أحيانا قد يكون النقل بواسطة طائرة الي جانب وسائل اخرى كالنقل البري او البحري وهذا ما اخضعتة الاتفاقية ايضا لولايتها الا إذا كان هذا النقل متعلقا بالعقد ومرتباً لآثاره كما في حالة تسليم البضائع او خلال عملية النقل او في بعض الاحوال يقوم الناقل باستبدال وسيلة النقل دون ابلاغ المرسل فيقع كل هذا النقل اعتباريا كنقل جوي يخضع لأحكام المعاهدة والنقل يعتبر دوليا عندما تكون نقطة الانطلاق ونقطة الوصول واقعيتين في حدود دولتين من أطراف الاتفاقية ولكن ماذا ان كانت الرحلة ما بين دولتين احدهما موقعه على اتفاقية وارسو ولم توقع الي اتفاقية مونتريال اختلف فقهاء القانون الجوي في هذه المسألة هل يكون نقلا دوليا وخاضعا لأي من المعاهدتين والتفسير الاقرب لهذه الحالة هو ماورد بالنص في شروط اعتبار النقل دوليا هو ان تكون نقطتي الانطلاق والمقصد في دولتين من أطراف المعاهدة بما يعني حسب النصوص ان هذه الحالة لا تعتبر نقلا دوليا، وكذلك اعتبار الرحلة ما بين نقطة الانطلاق والمقصد النهائي داخل دولة واحدة موقعه على الاتفاقية بمثابة نقلا دوليا إذا اشتمل مسار الرحلة علي نقطة توقف في بلد اخري حتي ولو لم تكن تلك الدولة من الموقعين على الاتفاقية.

**حالات النقل المتتابع** انتهجت اتفاقية مونتريال نفس نهج اتفاقية وارسو فيما يخص الحالات التي يتم فيها النقل بواسطة أكثر من ناقل واعتباره نقلا دوليا اذا انصرفت إرادة المتعاقدين الي ذلك كالاتفاق علي اعتبار هذه الحالة نقلا واحدا علي ان يتم هذا النقل بين دولتين موقعتين علي الاتفاقية او في مسار نقطة توقف الرحلة حتي ولو لم تكن الدولة التي فيها نقطة التوقف من غير الموقعين علي الاتفاقية.

**الخدمة بالمقابل** لم تحدد معاهدة مونتريال معني كلمة المقابل اهو مال او غير ذلك فيجوز بذلك ان يكون الاجرة بمال هي المقابل ويجوز ايضا ان يكون المقابل عينيا او اي ميزة اخري يتحصل عليها الناقل بموجب هذا العمل وفي بعض الاحيان تكون عملية النقل مجانية أي دون مقابل ويحدث ذلك في احيان كثيرة عندما تطلب شركات النقل من أحد المشاهير القيام برحلات على خطوطها من باب الدعاية لها ، وقد اعتبرت اتفاقية مونتريال ان هذه الحالة وان كانت مجانية وبلا مقابل مدفوع عينيا او نقديا الا انها تخضع لأحكامها أيضا، حددت اتفاقية مونتريال في مادتها ١٧ بمسؤولية الناقل في حال حدوث وفاة او اصابة للمسافر بما لا يجاوز ١٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب فلا يجوز في هذه الحالة للناقل ان يدفع بعدم مسؤوليته عنها، اما في حالة التعويض بما يجاوز ١٠٠٠٠٠٠ وحده سحب فالناقل الحق ان يدفع بعدم مسؤوليته او ان الخطأ في الأساس هو خطأ المسافر وهذا هو الشكل العام لمبدأ المسؤولية الموضوعية التي تبنتها الاتفاقية وخرجت عنها فقط في حال اذا تخطت قيمة التعويض المبلغ السابق.

**طبيعة مسؤولية الناقل عن الأمتعة وفقا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩**

فرقت هنا الاتفاقية بين نوعين من الأمتعة وهي الأمتعة التي المسجلة فيلترم الناقل بالمسؤولية عنها حال وقوع الضرر او التلف او الفقد اما الأمتعة الشخصية فلا يُسأل عنها الناقل طالما كانت غير مسجلة ولم يكن سبب الضرر من جانبه اما إذا كان الضرر من قبل الناقل فتقع المسؤولية تجاهه.

### **المطلب الثاني: المسؤولية الجنائية عن الجرائم الماسة بأمن الطائرات**

نظراً للبعد الدولي للإرهاب ولضمان عدم حصول الإرهابيين المشتبه بهم على ملاذ آمن توفر الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية المناهضة للإرهاب قواعد قانونية للتعاون القضائي غير محدودة جغرافياً تُمكن السلطات الوطنية في الدول الأطراف من إجراء تحقيقات فعالة عبر الحدود وتيسر التحقيقات والملاحقات الجنائية عندما تتطوي الجرائم المرتكبة على عنصر خارجي وأقرت قواعد بسيطة ودقيقة تسمح للقضاة بمعرفة الأسس التي يمكنهم أن يقيموا عليها ولايتهم القضائية لملاحقة مرتكبي الأعمال الإرهابية وبالرغم من تزايد النشاطات الإجرامية الإرهابية وامتداد أثار الجريمة الواحدة إلى أكثر من دولة إلا أن الاتفاقيات الدولية لم تقلل من أهمية الاختصاص الإقليمي كضابط اختصاص أساسي لتحديد ولاية الدولة القضائية. ويتفق التشريع العراقي مع الاتفاقيات الدولية في الاعتراف بالاختصاص الإقليمي كضابط اختصاص أساسي وذلك في قانون العقوبات<sup>(٤٤)</sup>، حيث نص على مبدأ الاختصاص الإقليمي وهذا المبدأ يتضمن خضوع جميع الجرائم التي ترتكب في العراق لولاية القضاء والقانون العراقي بغض النظر عن جنسية أو صفة مرتكبها وتعد الجريمة مرتكبة في العراق إذا وقع فيه فعل من الأفعال المكونة لها أو إذا تحققت فيه نتيجتها أو كان يراد أن تتحقق فيه، وفي جميع الأحوال تسري ولاية القضاء والقانون العراقي على كل من ساهم في جريمة وقعت كلها أو بعضها في العراق ولو كانت مساهمته في الخارج سواء كان فاعلاً ام شريكاً، ويشمل الاختصاص الإقليمي للعراق أراضي جمهورية العراق وكل مكان يخضع لسيادتها بما في ذلك المياه الإقليمية والقضاء الجوي الذي يعلوها و أخذ المشرع العراقي بالاختصاص العيني وأخضع لولاية القضاء والقانون العراقي الجرائم الماسة بأمن الدولة الخارجي والداخلي.

### **الخاتمة**

بغض النظر عن جنسية مرتكب تلك الجرائم أو مكان ارتكابها وأخذ المشرع العراقي في الاختصاص الشخصي فكل عراقي ارتكب وهو في الخارج فعلاً يجعله فاعلاً أو شريكاً في جريمة تُعد جنائية أو جنحة بمقتضى القانون العراقي يعاقب طبقاً لأحكامه إذا وجد في الجمهورية وكان ما ارتكبه معاقباً عليه بمقتضى قانون البلد الذي وقع فيه... كما أخذ المشرع العراقي في المادة بالاختصاص الشامل (مبدأ عالمية القانون الجنائي) وأخضع لولاية القضاء والقانون العراقي كل من وجد في العراق بعد أن ارتكب في الخارج بوصفه فاعلاً أو شريكاً جريمة من جرائم تخريب أو تعطيل وسائل المخابرات والمواصلات الدولية أو الإتجار بالنساء أو بالصغار أو بالرقيق أو بالمخدرات.

### **التائج**

١. الركن الخاطئ في المسؤولية المدنية المرتبطة بالطيران فقد جاء في قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ ما أكدت عليه المادة ١٧٤ ان لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت الضرر.

٢. وفيما يتعلق بجزء من التعويضات بالطائرة نفسها والتي دفعها التأمين التعويضي للشركة المالكة للطائرة وقد قامت الجمهورية الإسلامية بدفع تعويضات لأسر الناجين بسبب التزامها القانوني حيث تم دفع مبلغ ١٥٠ ألف دولار لكل ضحية بغض النظر عن الجنسية والعمر والجنس لكل من الناجين من الضحايا او الورثة.

٣. انتهاك الحق في الأمن والسلامة وهذه الجرائم تسبب الرعب والخوف لدى الركاب، مما ينتهك حقهم في الشعور بالأمن.

٤. إخلال بحقوق المجتمع كالجرائم تضر بالمصالح العامة للمجتمع ككل.

٥. محدودية الإجراءات الأمنية وقد تؤدي التدابير الأمنية المتشددة إلى انتهاكات جديدة.

٦. ضرورة التوازن بين الأمن والحقوق والحل يكمن في تطوير سياسات تحقق التوازن بين الأمن

### **التوصيات**

١. الحفاظ على حرية التنقل والتنقل عبر الحدود من خلال إجراءات أمنية فعالة وسريعة.

٢. ضمان احترام الخصوصية وكرامة الأفراد أثناء عمليات التفتيش والمراقبة.

٣. تطوير سياسات تؤمن التوازن بين متطلبات الأمن والحقوق الأساسية.

٤. تعزيز التعاون الدولي لمكافحة الجرائم الماسة بأمن الطائرات.

٥. تحسين التنسيق والتعاون بين الجهات المعنية في مجال الأمن الجوي.

## المراجع أولاً: الكتب

١. بكور مختار، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب، ١٩٨٩.
٢. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، مصر، ١٩٦٦.
٣. حسين عامر عبد الرحيم عامر المسؤولية المدنية العقديّة والتقصيرية، دار المعارف، ط٢، ١٩٩٧.
٤. خالد عدلي أمير، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر، ٢٠٠٠.
٥. دياب، محمد موسى، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي دار النهضة العربية، مصر، ١٩٨٦.
٦. رضوان أبو زيد، القانون الجوي قانون الطيران المدني، ط٤، مصر، دار الفكر العربي، ١٩٨٩.
٧. راضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨.
٨. شامي محمد حسين، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، ١٩٩٠.
٩. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
١٠. عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، ٢٠٠٦.
١١. فاضل صالح الزهاوي القانون الجوي، جامعة البحرين، الطبعة الأولى ٢٠١٨.
١٢. محمد فريد العريني القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٥.
١٣. محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية، مصر، ١٩٨٥.

## ثانياً: الرسائل والاطاريح

١. بوبكر نوال و بن عزوز فاطمة الزهراء، الضرر المعنوي واليات 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 الأوسط الأردن، ٢٠١١.

## ثالثاً: القوانين

١. قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل.
٢. قانون المرافعات العراقي لسنة ١٩٧٩
٣. قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣
٤. المادة ١٦٣ من القانون المدني العراقي
٥. القانون المدني العراقي لسنة ١٩٥١

## هوامش البحث

- (١) عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٦.
- (٢) عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٦.
- (٣) المادة ٢٠٤ من القانون المدني العراقي لسنة ١٩٥١
- (٤) المادة ١٦٩ الفقرة الثالثة من القانون المدني العراقي لسنة ١٩٥١
- (٥) المادة ١٦٣ من القانون المدني العراقي

- (٦) محمد فريد العريني القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٥
- (٧) الأسيوطي، ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٦٦
- (٨) عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٦.
- (٩) خالد عدلي أمير، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر. ٢٠٠٠
- (١٠) بيري، محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية. ١٩٨٥
- (١١) لاتفاقية وارسو
- (١٢) محمد فريد العريني القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٨
- (١٣) المادة ٨٣ من قانون المرافعات العراقي لسنة ١٩٧٩
- (١٤) الزنون ١٩٧٦ النظرية العامة للالتزام. الجامعة المستنصرية. بغداد
- (١٥) عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٦.
- (١٦) الأسيوطي، ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، ١٩٦٦
- (١٧) محمد فريد العريني القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٤٠
- (١٨) عدلي أمير خالد عقد النقل الجوي قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٦.
- (١٩) خالد عدلي أمير، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر. ٢٠٠٠
- (٢٠) رضوان أبو زيد (١٩٩٤) القانون الجوي قانون الطيران المدني، الطبعة الرابعة الأردن. دار الفكر العربي. ١٩٩٤.
- (٢١) بيري، محمود مختار، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية. ١٩٨٥
- (٢٢) بوبكر نوال و بن عزوز فاطمة الزهراء، الضرر المعنوي واليات تعويضه في القانون الجزائري رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة احمد دراية الجزائر، ٢٠١٦ ٢٠١٧ م، ص ٨
- (٢٣) حسين عامر عبد الرحيم عامر المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، دار المعارف، ط ١٩٧٩ م، ص ٣٣٩
- (٢٤) رضوان أبو زيد (١٩٩٤) القانون الجوي قانون الطيران المدني، الطبعة الرابعة الأردن. دار الفكر العربي. ١٩٩٤
- (٢٥) محمد فريد العريني القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٤٦
- (٢٦) بيري، محمود مختار (١٩٨٥)، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية.
- (٢٧) الأسيوطي، ثروت أنيس (١٩٦٦)، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية
- (٢٨) بكور مختار (١٩٨٩)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب.
- (٢٩) خالد عدلي أمير (٢٠٠٠)، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر.
- (٣٠) دياب، محمد موسى (١٩٨٦)، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي دار النهضة العربية.
- (٣١) مادة ٣٢ من اتفاقية مونتريال
- (٣٢) ربيضي، عيسى غسان (٢٠٠٨)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان
- (٣٣) رضوان أبو زيد (١٩٩٤) القانون الجوي قانون الطيران المدني، الطبعة الرابعة الأردن. دار الفكر العربي.
- (٣٤) بوبكر نوال وبن عزوز فاطمة الزهراء، الضرر المعنوي واليات تعويضه في القانون الجزائري رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة احمد دراية الجزائر، ٢٠١٦ ٢٠١٧ م، ص ١١
- (٣٥) شامي محمد حسين (١٩٩٠)، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية.
- (٣٦) حسين عامر عبد الرحيم عامر المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية، دار المعارف، ط ١٩٧٩ م، ص ٣٣٧

(٣٧) المادة ١٦٩ من القانون المدني العراقي

(٣٨) المادة ١٦٩ من القانون المدني العراقي

(٣٩) 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 الأوسط الأردن، ٢٠١١م،

(٤٠) بوبكر نوال و بن عزوز فاطمة الزهراء، الضرر المعنوي واليات تعويضه في القانون الجزائري رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة احمد دراية الجزائر، ٢٠١٦ ٢٠١٧ م، ص ٩

(٤١) المادة العاشرة من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣

(٤٢) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٢٣

(٤٣) فاضل صالح الزهاوي القانون الجوي، جامعة البحرين، الطبعة الأولى ٢٠١٨، ص ٢١

(٤٤) المادة السادسة من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل.