

Legal Frameworks for Protecting Passengers from Piracy and Aviation Accidents

Riyadh Nadhim Hameed^{1*}

¹ College of Law, Tikrit University, Tikrit, Iraq.

* Corresponding author: Riyadh_n83@tu.edu.iq

Received: 11/12/2024

Accepted: 20/01/2025

Abstract

This study investigates the risks encountered by passengers in the realm of air transportation, encompassing those associated with various types of aviation accidents as well as risks linked to acts of piracy, aircraft theft, or hijacking. After identifying and categorizing these risks, the research delves into the legal frameworks designed to prevent such risks and mitigate their occurrence to the greatest extent possible. Additionally, it examines measures for addressing and compensating damages should these risks materialize, focusing on national legislation, international conventions, and treaties. This approach aims to provide robust legal protection on both political and global levels.

Keywords: Air transportation, legal liability, legal frameworks, compensation.

الأطر القانونية لحماية المسافرين من القرصنة والحوادث الجوية

أ.م. رياض ناظم حميد^{*1}

¹ كلية القانون، جامعة تكريت، تكريت، العراق.

* البريد الإلكتروني: Riyadh_n83@tu.edu.iq

الملخص

تضمنت هذه الدراسة البحث في المخاطر التي يتعرض لها المسافر في مجال النقل الجوي سواء تعلقت هذه المخاطر بالحوادث الجوية على اختلافها، أو المخاطر التي تتعلق بعمليات القرصنة وسرقة الطائرات أو الاستيلاء عليها. وبعد تحديد هذه المخاطر وحصرها نلجأ إلى البحث في الأساليب القانونية التي من شأنها منع تلك المخاطر والحيلولة دون تحقيقها قدر المستطاع فضلاً عن السعي وراء معالجة هذه الأضرار في حال تحققها وذلك من خلال التشريعات الوطنية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية. وهذا بدوره يحقق حماية قانونية على المستويين السياسي والعالمي.

الكلمات المفتاحية: النقل، الجوي، المسؤولية، القانونية، التعويض.

مقدمة

أولاً- موضوع البحث:

يعد النقل الجوي أهم شكل من أشكال استغلال الفضاء الجوي، فتجربة الانسان مع الطيران تعد تصوراً للصراع القائم بينه وبين قوى الطبيعة، فقد راوده حلم التحليق كالطيور، ليبدأ بمرحلة الكفاح وبذل التضحيات للوصول إلى مبتغاه، فقد استطاع الإنسان من خلال طموحه وعلمه الذي فضله الله به على غيره وإرادته أن يفتح لنفسه نافذة إلى الفضاء ليحسب فيه ويستكشف أسرارها من خلال مركبات متطورة تتمتع بسرعة فائقة وقدرة على حمل الأوزان الكبيرة ومهام مختلفة كالطائرات المخصصة للنقل وغيرها، بل ذهب الإنسان إلى أبعد من ذلك فقد تجاوز نطاق الغلاف الجوي ليخوض في مجال أكثر اتساعاً

بما يملكه من شغف ودوافع أخرى لاكتشاف الفضاء الخارجي، إلا أن هذا الاستغلال للمجال الجوي قد صاحبه بعض الأخطاء التي مثلت مدخلاً لوجوب توفير الحماية القانونية للمسافر في مجال النقل الجوي.

ثانياً- إشكالية الدراسة: تتمثل إشكالية البحث الرئيسية في وجود فراغ تشريعي واضح ينظم الحماية القانونية للمسافر في مجال النقل الجوي، إذ إن مشرنا العراقي لم يتبنى النظرية الموضوعية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، فضلاً عن موقف المشرع في قانون الطيران المدني الذي غابت عنه الكثير من الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي وشركات الطيران وخاصة الأهلية، مما ينجم عن هذه الإشكالية العديد من الاسئلة الفرعية التي يجب طرحها والمتمثلة بما يلي:

- 1- ماهية التزام الناقل بحماية المسافر في حدود القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي.
- 2- ما هي أهم المخاطر التي يتعرض لها المسافر الجوي؟
- 3- بيان الحماية القانونية للمسافر وتنظيم المسؤولية للناقل؟

ثالثاً- هدف الدراسة:

تتمثل أهداف الدراسة التي نسعى إلى بلوغها في المحاور التالية:

- 1- بيان مدلولات النقل الجوي، والمخاطر التي تكثفها.
- 2- التعرف على الإجراءات والعمليات الخاصة بالنقل الجوي، والمسؤولية اللاحقة للناقل.
- 3- معرفة أثر الالتزام العقدي في عقد النقل على مسؤولية الناقل على الصعيد الوطني والدولي.
- 4- محاولة إيجاد القواعد الخاصة بالتعويض وغيرها من احكام الحماية القانونية والمسؤولية عن الاخلال بها التي تحكم الأضرار الناشئة عن أخطاء شركات النقل الجوي.

رابعاً- أهمية الدراسة:

- 1- تُعد هذه الدراسة من أهم الدراسات القانونية كونها قد تناولت منشأة النقل التي تتميز حالياً بالتطور السريع والمستمر مما يتطلب تطوير أنظمة حمايتها القانونية بما يتناسب مع سرعة تطورها.
- 2- معالجة الاضطرابات القانونية التي تنشأ في مجال النقل الجوي وفقاً للقوانين الوطنية وبما ينسجم مع الاتفاقيات الدولية.
- 3- بيان الحماية القانونية للمسافر في مجال النقل الدولي والمسؤولية القانونية المترتبة عليها.

خامساً- منهج الدراسة: اعتمد الباحث في دراسته على المنهج الوصفي التحليلي المقارن من خلال وصف وتحليل النصوص القانونية الواردة في قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 النافذ وكذلك قانون الطيران رقم 148 لسنة 1974 النافذ، فضلاً عن تحليل النصوص القانونية الواردة في القوانين العراقية النافذة التي تعالج المسائل غير المنظمة في اتفاقيات النقل الجوي (كرفض الراكب، الغاء الرحلة، تأخير الرحلة).

كما اعتمد الباحث على المنهج القانوني المقارن من خلال المقارنة مع بعض التشريعات لمعرفة أوجه الشبه والاختلاف بين التشريع العراقي والتشريعات المقارنة، وما يمكن ان يستفاد مشرنا العراقي من التشريعات الاخرى لسد النقص التشريعي الحاصل في مجال توفى الحماية النقل الجوي، بالإضافة الى التطبيقات القضائية اللازمة في هذا المجال.

سادساً- هيكلية الدراسة: تك تقسيم هذا البحث على مبحثين تضمن المبحث الاول منهما المخاطر التي يتعرض لها المسافر في مجال النقل الجوي، بينما تناولنا في المبحث الثاني موضوع الحماية القانونية للمسافر في مجال النقل الجوي والمسؤولية المترتبة عن الاخلال بها، واختتمنا البحث ببعض الاستنتاجات والمقترحات الهامة و ذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول

المخاطر التي يتعرض لها المسافر في مجال النقل الجوي

تلعب صناعة النقل الجوي دوراً رئيسياً في الاقتصاد العالمي، ومع النمو الكبير المتوقع في حركة النقل الجوي في المستقبل، يصبح التخطيط لسلامة الطيران على المستويات الدولية والإقليمية والوطنية أمراً ضرورياً لتنظيم هذا النمو بطريقة آمنة وفعالة، مع مراعاة المسؤولية القانونية، فلنقل الجوي أثر مهم في ازدهار صناعة الطائرات بمقتضى التزامات قانون الطيران

المدني وكذلك الاتفاقيات الخاصة بالنقل الجوي الذي يتطلب توفير الطمأنينة الكافية للراكب وللناقل، إلا أن ما يؤثر على ذلك هو ما يتعرض له المسافر من أخطار وحوادث طيران⁽¹⁾.
وتعد حوادث الطيران والقرصنة من المخاطر التي يتعرض لها المسافر الجوي والتي ينبغي على الناقل حمايته منها وهي ما سنتناوله في مطلبين على الترتيب التالي:

المطلب الأول الحوادث الجوية

منذ أن بدأت المحاولات الجادة في الطيران في أواخر القرن التاسع عشر، وبعد أن اتضحت الأهمية الكبيرة للطائرة في رسم مستقبل النقل في العالم، اتخذ المهتمون مسارين يهدف كلاهما إلى تحقيق القدر الأكبر من السلامة الجوية، ويتمثل المسار الأول بتطوير النواحي التقنية في الطائرات، وعلى ذلك تطورت المحركات من العادية إلى النفاثة، وتم اختراع أدوات الملاحة و أجهزة الاتصالات و التي بدأت باللاسلكية ووصلت إلى عصر الأقمار الصناعية، كما وصلت أجهزة الرادار والتنبؤات الجوية إلى أعلى مستوياتها الفنية، ومازالت وسائل الراحة داخل الطائرة تتحسن يوماً بعد يوم، أما المسار الثاني فهو المسار القانوني، وهو محور بحثنا، فقد بدأت القوانين الجوية في الظهور وطنياً ودولياً مع بداية صناعة الطائرات، وكان لا بد لها من مواكبة التطورات الفنية، وتضع القواعد التي يتوجب إتباعها لحماية الطيران والتقليل من خطورتها، وقد نجح المجتمع الدولي في وضع اتفاقيات توطر القانون الدولي العام وتحقق قدراً كبيراً من السلامة الجوية، فهي التي تعتمد عليها الدول المختلفة في بناء قوانينها الوطنية العامة في الطيران، وعلى أساس ذلك فقد تتعرض الرحلة الجوية للعديد من المخاطر التي ينبغي تأمين المسافر الجوي منها، أما بخصوص موقف المشرع العراقي من ذلك فنلاحظ أن هذا الأخير قد تناول موضوع حوادث الطيران في قانون الطيران المدني العراقي فقد عرفت المادة الأولى منه حادث الطيران بأنه: "كل واقعة مرتبطة بتشغيل الطائرة تقع منذ الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي يتم فيه مغادرة جميع هؤلاء الأشخاص للطائرة ويحدث خلالها:

- أ- إصابة اي شخص بإصابة بالغة او وفاته نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو أي شيء مثبت فيها.
- ب- إصابة الطائرة بعطب جسيم.
- ج- فقد الطائرة أو استحالة الوصول إليها"⁽²⁾.

أما بالنسبة للمشرع المصري فقد عرف حادث الطائرة بأنه "كل واقعة مرتبطة بتشغيل طائرة تقع في أي وقت منذ صعود أول شخص للطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة إذا ترتب على هذا الحادث أي مما يأتي:

- 1- إصابة أي شخص إصابة مميتة أو جسيمة نتيجة وجوده على متن الطائرة أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من الأجزاء المتصلة بها أو التي تنفصل عنها، أو نتيجة التعرض المباشر للفتح النفاث ولا يدخل في ذلك الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية أو التي يحدثها الشخص بنفسه، أو التي يتسبب فيها أشخاص آخرون ولا دخل للحادث بها والإصابات التي تقع لشخص متسلل مختبئ في غير الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طواقم الطائرة.
- 2- إصابة الطائرة بتلف أو يعطل هيكلها من شأنه أن يؤثر تأثيراً ضاراً في قوة بنية الطائرة أو أداؤها أو خصائص طيرانها ويتطلب إصلاحات رئيسية أو استبدال الأجزاء التالفة ولا يدخل في ذلك فشل المحرك أو تلفه عندما يقتصر التلف على المحرك أو أعطيته أو ملحقاته أو المراوح أو أطراف الأجنحة أو الهوائيات أو الإطارات أو الفرامل أو الأسطح الانسيابية أو انبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة.

(1) عبدالرحيم، ثروت، الإعفاءات والمسموحات في التأمين البحري، عالم الكتاب مطبعة مخيمر، 1966، بند 216، ص 193 وما بعدها.

(2) المادة (1- ف31) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974.

ويقصد بواقعة الطائرة كل واقعة لا ينطبق عليها تعريف حادث طائرة على النحو المبين في هذه المادة وترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر على سلامة التشغيل أو تعريض الطائرة للخطر⁽³⁾.

يتضح لنا من خلال مراجعتنا للنصوص الخاصة في الحوادث الجوية بأنها تنقسم إلى عدة فقرات وهي:

أولاً- إصابة أي شخص إصابةً مميتةً أو جسيمة، ولكي ينطبق عليه وصف الحادث الجوي لابد من توافر الشروط الآتية⁽⁴⁾:
1- أن يكون موجوداً على متن الطائرة.

2- أن يكون على اتصال مباشر بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك الأجزاء التي يمكن فصلها عنها.

3- التعرض المباشر لعوادم محركات الطائرات النفاثة.

ويستثنى من ذلك الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية، أو التي يكون سببها الشخص لنفسه أو التي يسببها أشخاص آخرون، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل قد أختبأ في مكان آخر غير الأماكن المخصصة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة⁽⁵⁾.

ثانياً- تعرض الطائرة لأضرار أو خلل هيكلي من شأنه الاضرار ببنية الطائرة أو في ادائها أو خصائص طيرانها، ويتطلب ذلك عادة إجراء تصليحات كبرى أو استبدال الجزء التالف: ويستثنى من ذلك الحالات الخاصة بفشل المحرك أو تلفه، ويكون التلف قاصراً على محرك واحد، بما في ذلك أغطيته أو ملحقاته، أو المراوح، أو أطراف الأجنحة، أو الهويات، أو المسابرة، أو دورات الريح، أو الإطارات، أو المكابح، أو العجلات، أو عمليات التسليب، أو الألواح، أو بوابات عجلات الهبوط، أو الزجاج الأمامي، أو السطح الخارجي للطائرة مثل الخدوش الصغيرة أو الثقوب، أو ما يتعلق بالأضرار البسيطة التي تلحق بأرياش الدوار الرئيسية أو بأرياش الدوار الخلفية، أو بعجلات الهبوط، والأضرار التي تنجم عن البرد الخفيف أو عن اصطدام الطيور بالطائرة، بما في ذلك الثقوب الموجودة في الرادوم⁽⁶⁾.

ثالثاً- فقدان الطائرة أو عدم إمكانية الوصول إليها كلياً: اعتمد المشرع العراقي هذه الفقرة حيث نص على أن واقعة الطيران هي: "كل واقعة لا ينطبق عليها حادث الطيران وترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر على سلامة التشغيل"⁽⁷⁾، والواقعة الخطيرة هي: الواقعة التي تشير ملابساتها إلى وجود خطر كبير لوقوع حادثة تتعلق بتشغيل طائرة، وتحدث في حالة الطائرة التي يقودها طيار في أي وقت منذ صعود أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة، أو أن تحدث في الحالة التي تطير فيها الطائرة بدون طيار في أي وقت تكون فيه الطائرة مستعدة للتحرك بغرض الطيران حتى التوقف في نهاية الرحلة مع إغلاق نظام الدفع الرئيسي⁽⁸⁾.

أما على صعيد التطبيقات القضائية فنجد بعض الأمثلة التي أخذ بها القضاء الفرنسي فقد قضى في إحدى القضايا المعروضة عليه والتي تتلخص وقائعها في اختطاف طائرة إذ اضرت عملية الخطف تلك بالركاب فادعى شخص يدعى (زجان) على الشركة الناقلة للمطالبة بالتعويض فدفعت هذه الشركة أن الاختطاف لا يعد حادثاً وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة 17 من

⁽³⁾ راجع المادة (98) من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 المعدل بقانون رقم 136 لسنة 2010. راجع أيضاً نص المادة (1-ف25) من قانون الطيران المدني القطري رقم 15 لسنة 2002 والمعدل بقانون رقم 15 لسنة 2018. المادة (1-ف12) من قانون الطيران المدني العماني رقم 76 لسنة 2019. المادة (1) من قانون الطيران المدني اليمني رقم 12 لسنة 1993.

⁽⁴⁾ إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2005، ص 180.

⁽⁵⁾ د. أكرم يا ملكي، القانون الجوي - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998، ص 143.

⁽⁶⁾ د. مراد منير فهم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1986، ص 43.

(المادة (1/ف33) من قانون الطيران المدني العراقي⁽⁷⁾)

⁽⁸⁾ المادة (1) من قانون رقم 15 لسنة 2002 بشأن الطيران المدني القطري.

اتفاقية وارسو⁽⁹⁾، إلا أن محكمة النقض الفرنسية نقضت الحكم باعتبار أن الحادث هو كل ما يخل بسير الرحلة الجوية المعتاد حتى لو كان ناجماً من تدخل الغير سيء النية وهو تأييد واضح. كما تبني بعض الفقه ما جاء من تعريف للحادث الوارد في اتفاقية مونتريال لعام 1966 والتي جاء فيها أن الحادث قد ينشأ من عملية النقل ذاتها أو عن عامل خارجي مرتبط بالنقل⁽¹⁰⁾. وبالرغم من ندرة التطبيقات القضائية العراقية في هذا الشأن إلا أننا وجدنا أن محكمة بداية البصرة قد قضت في أحد قراراتها بإلزام شركة الخطوط الجوية العراقية بدفع تعويض مقداره مليون ومائتان وخمسون ألف دينار لكل واحد منهم عن الأضرار المادية والمعنوية التي تعرض لها المسافر مع ولده، وذلك نتيجة التأخير الذي حصل في الرحلة المرقمة (149) والتي كان من المقرر ان تبدأ في تمام الساعة السادسة من مساء يوم 2018/7/16، وتكون وجهتها من مطار البصرة الدولي الى مطار مشهد الدولي، إلا ان موعد البدء بالرحلة قد تجاوز الوقت الاصلي المحدد لها بسبب عدم حضور كابتن الطائرة الى المطار، وبعد مرور اكثر من ساعة تمت دعوة المسافرين الى التوجه والصعود الى الطائرة والجلوس على المقاعد المخصصة لهم، إلا انهم تفاجئوا بإبلاغهم بأن الطائرة سوف يتم تحويل مسارها وتتجه نحو مطار بغداد الدولي لأركاب مجموعة اخرى من المسافرين على متنها والتوجه بعد ذلك الى مطار مشهد الدولي، وبعد ذلك حطت الطائرة على مطار بغداد الدولي وتم تبليغ المسافرين بالبقاء جالسين على مقاعدهم ولمدة نصف ساعة، الا ان المدة تجاوزت اكثر من ساعة دون ان يركب معهم اي مسافر من مطار بغداد، وبناءً على ذلك فقد اصدرت محكمة البداية في حكمها الذي استندت فيه الى نصوص المواد (5 و 9 أولاً و 126 و 127) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 والتي الزمت فيه الناقل في المجال الجوي والمتمثل ب (شركة الخطوط الجوية العراقية) بتعويض المسافر المدعي عن الأضرار التي اصابته نتيجة التأخير الذي حصل له بسبب تأخير الاقلاع وتغيير مسار الرحلة الى مطار اخر⁽¹¹⁾.

إلا أن محكمة التمييز الاتحادية قد نقضت قرار محكمة بداية البصرة معللة نقضها للحكم بناءً على الأسباب الآتية:

- 1- كان يجب على محكمة البداية أن تتحقق من اسباب التأخير في الاقلاع ابتداءً.
- 2- معرفة أسباب تغيير وجهة الرحلة.
- 3- معرفة أسباب إبقاء المدعي وولده محجوزين في الطائرة لمدة أكثر من ساعة في مطار بغداد الدولي، والاستعانة بخبراء مختصين في هذا الخصوص⁽¹²⁾.

ويرى الباحث: أن قرار محكمة التمييز الاتحادية الموقرة قد جانب الصواب لأن التأخير في الحالة الأولى لا يعود الى ظروف استثنائية كخطر أمني أو ظروف جوية، وانما بسبب عدم حضور كابتن الطائرة في الوقت المحدد، ومن ثم لا يفترض أن يتحمل الركاب خطأ الكابتن، بالإضافة الى أن تغيير مسار الطائرة والتوجه الى مطار بغداد قد تسبب في الحاق الضرر بالركاب، لذا فإن الحكم بالتعويض كان هو الأصوب وكان على محكمة التمييز الموقرة تصديق القرار ليكون رادعاً لشركات الطيران التي لا تحترم حق عملائها.

يلخص الباحث مما تقدم: أنه لا يكفي مجرد تعرض الراكب لحادث حتى يضمن الناقل ذلك الحادث اثناء عملية النقل الجوي يجب أن يكون الحادث نتيجة لعملية النقل ذاتها فلا يمكن تصور التعويض عن اصابة الراكب بأزمة قلبية أو تعرضه لمرض ما اثناء السفر لا يد للناقل والقائمين على الرحلة فيه كان تنفجر الطائرة أو ترتطم بالأرض أو تصطدم بغيرها ولا يغير من الأمر أن كان ذلك الحادث ناتجاً عن عطل في الطائرة أو خطأ أو اهمال من قائدها وهنا تكون الحالة حادث متعلق بسبب الرحلة ولكن لا يسأل الناقل عن اعتداء الركاب على بعضهم البعض اثناء الرحلة فتلك إصابات خارج حدود الحماية القانونية من الناقل للمسافر التي تتحقق ذلك من خلال ما يلي:

(9) See: Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention, American University International Law Review 16, no. 4 (2001), Pp.891-968.

(10) هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب: دراسة مقارنة، مجلة جامعة تكريت للحقوق، العراق، السنة 1، مج 1، عدد 2، ج 2، 2017، ص 575.

(11) قرار محكمة بداية البصرة ذي العدد (1770/ب/2018 في 2018/12/2)، القرار غير منشور.

(12) قرارها (العدد /1416/الهيئة الاستئنافية منقول/2019/ت:1374، في 2019/5/8) القرار غير منشور.

- 1- وضع الاستراتيجيات العالمية الواردة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، والخطة العالمية للملاحة الجوية.
- 2- الحفاظ على القواعد والتوصيات الدولية ومتابعتها بالتطوير وكذلك الإجراءات المتعلقة بخدمات الملاحة الجوية التي تنطبق على أنشطة الطيران المدني الدولي واستكمالها بكتيبات وتعاميم توفر مواد إرشادية بشأن تنفيذها.
- 3- من خلال رصد اتجاهات ومؤشرات السلامة، تقوم منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بمراجعة تنفيذ العناصر الحاسمة لنظام مراقبة السلامة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة سلامة الطيران.
- 4- تنفيذ برامج السلامة التي تهدف إلى معالجة نقاط الضعف وأوجه القصور المتعلقة بسلامة الطيران والبنية التحتية.

المطلب الثاني

عمليات القرصنة الجوية

تتميز الملاحة الجوية بصفات لا تتوفر في وسائل النقل الأخرى كالسرعة والأمان، إلا أن الإقبال الزائد على هذه الوسائل جعلها عرضة لمجموعة من الأعمال الإجرامية، التي حاولت المساس بها لمحاولة تخريبها وجعلها عرضة للاختطاف أو التفجير، والمعلوم للقارئ أن هنالك تعدد وتنوع للجرائم المرتكبة ضد الطائرات؛ كالاستيلاء الغير قانوني على الطائرات "اختطاف الطائرات"، وكذلك القرصنة الجوية، وتفجير أو قصف الطائرات، بالإضافة إلى تعرض الطائرات للهجمات بواسطة الأسلحة المتطورة، ولم يأتي ذلك من العدم بل بسبب توافر العديد من العوامل التي ساعدت بشكل كبير على انتشار مثل تلك الجرائم، كحالة عدم الاستقرار السياسي، فضلاً عن ضعف الأجهزة الأمنية في البلدان النامية، وكذلك ندرة الاتفاقيات الدولية المشتركة التي تهدف إلى تسليم المجرمين⁽¹³⁾.

والقرصنة الجوية كما جاءت في تعريف كلية هارفرد في عام 1932 هي: "عمل من أعمال النهب أو السلب ارتكب بقصد السرقة من شخص أو سلبه أو جرحه أو استعباده أو حبسه أو قتله أو بقصد سرقة الممتلكات أو اتلافها لغايات خاصة واشترط أن تتم هذه الأفعال في البحر أو منه أو في الجو أو منه على أن تتم في مكان غير خاضع لاختصاص أي دولة"⁽¹⁴⁾. كما تم تعريف القرصنة في العديد من الاتفاقيات الدولية، فقد عرفت المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 القرصنة بأنها: "أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز، أو أي عمل سلب يركب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة، أو ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة".

أولاً- مواجهة القرصنة على الصعيد الوطني: يحمي المشرع حق الملكية بنص قانوني جنائي يوقع الجزاء على من يمس بذلك الحق، وتعد جريمة القرصنة بأنواعها إحدى الجرائم التي تمس حق الملكية، وينبغي لتطبيق الجزاء القانوني على مرتكب تلك الجريمة أن تتوافر الأركان العامة للجريمة شأنها شأن أي جريمة أخرى، ومنها الركن الشرعي الذي مناطه النص القانوني المجرم للفعل فقد قضى المشرع العراقي بنص المادة (354) من قانون العقوبات على أنه: "يعاقب بالسجن من عرض عمداً للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية أو المائية أو سلامة قطار أو سفينة أو طائرة أو أية وسيلة من وسائل النقل العام. وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة للقطار أو غيره مما ذكر، وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذا أدى ذلك إلى موت إنسان".

بينما نصت المادة (355) من نفس القانون على أنه: "1- يعاقب بالحبس وبالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من أحدث عمداً تخريباً أو إتلافاً بطريق عام أو مطار أو جسر أو قنطرة أو سكة حديدية أو نهر أو قناة صالحين للملاحة.

2- وتكون العقوبة السجن المؤبد أو المؤقت إذا استعمل الجاني المفرقات أو المتفجرات في ارتكاب الجريمة.

4- وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذا أدى ذلك إلى كارثة أو موت إنسان".

(13) فارس بن صالح بن صقر السهلي، نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، نسخة الكترونية، بدون تاريخ، ص 580. تم مشاهدته في 27 / 8 / 2023 على:

https://jfsllt.journals.ekb.eg/article_101152_5d7c00fa506834c1e1f4666a262eb3f0.pdf

(14) جامعة هارفرد من أقدم الجامعات الأمريكية تقع في مدينة كامبردج أسسها هارفرد عام 1636.

كما شمل القانون الجريمة الخطأ بنصه في المادة (356) على أنه: "يعاقب بالحبس وبالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة البرية أو المائية أو الجوية من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض الأشخاص الذين فيها للخطر. وتكون العقوبة السجن مدة لا تزيد على سبع سنوات إذا نشأ عن الجريمة كارثة أو موت إنسان".

أما إذا كانت الجريمة مجرد التعرض بالأذى فإن العقوبة تختلف إلى الحبس مدة أقل من ثلاث سنوات وهذا ما أكدته المادة (357) من نفس القانون بقولها: "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين من ألقى عمداً حجراً أو مقذوفاً آخر على قطار أو سفينة أو طائرة أو أية وسيلة من وسائل النقل العام بكيفية يحتمل أن ينشأ ضرر لأي شخص. وتكون العقوبة الحبس إذا نشأ عن الفعل جرح أو إيذاء شخص كان موجوداً في القطار أو السفينة أو الطائرة أو وسيلة النقل الأخرى. وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن الفعل موت إنسان". بينما جاءت المادة (358) لتعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن سبع سنوات لكل من تعمد بتعطيل سير السفن والطائرات ووسائل النقل العامة أو البرية أو الجوية، ثم بعد ذلك تلتها المادة (359) لتحدد عقوبة الحبس أو الغرامة لكل من عرض عمداً تلك الوسائل ومنها الطائرات للخطر بأية وسيلة؛ وقد جاءت عقوبة الإعدام كحكم عام في جميع المواد لمن تعمد بفعله إلى موت إنسان، أما أن كان الموت عن طريق الخطأ أو الإهمال فإن العقوبة تكون السجن وذلك تبعاً لنص المادة (357)(15).

يتضح للباحث مما تقدم أن المواد القانونية المنظمة لجريمة خطف الطائرة والتي نص عليها القانون العراقي تشترط أن يكون الفعل إيجابياً حتى يتم اكتمال الركن المادي للجريمة كما يعبر عنه المشرع العراقي بقوله: "خطف أو تقييد الافراد أو احتجازهم"، فلا بد أن يكون الفعل في الطائرة بقصد القرصنة وخطف أو احتجاز الأشخاص فلا يعد الفعل من القرصنة الجوية أن كان بهدف سرقة الاموال الشخصية أو أن يكون الفعل غير موجه ناحية الطائرة ومحاولة تغيير وجهتها حتى يكتمل العمل الإرهابي ويخرج من نطاق التجريم الداخلي في قانون العقوبات المذكور بالاعتداء على الطائرة بحسبانها أموالاً أو عن طريق الخطأ، وهو ما يجعل تلك الجريمة متطلبية لركن دولي وانها قد ارتكبت عن طريق مرسوم أو جماعة إرهابية تهدد الطائرات المدنية وتعمل على قرصنتها وخطفها اما في حالة أن يكون الفعل المتمم للجريمة واقعا من شخص واحد فيحاكم بموجب التشريعات الوطنية.

أولاً- مواجهة القرصنة على الصعيد الدولي: بحسب ما جاء في اتفاقية وارسو والشروط العامة التي وضعتها منظمة الطيران العالمية فإن جريمة القرصنة الجوية تحوي مخاطر شتى أولها: الأضرار المادية المباشرة ومنها الأضرار الإنسانية وحق الإنسان في حياته والاضرار المادية التي تقع على المسافرين فيعوضون عنها من قبل شركات الطيران وشركات التأمين مع الالتزام بارجاعهم إلى بلادهم الأمر الذي قد يؤدي إلى انفاق الملايين ويعرض الشركات للافلاس كما أن هنالك من الاضرار ما يقع على دولة الخاطفين، ولكن عقد النقل الجوي هو في النهاية عقد بين طرفين هما الراكب والمسافر والناقل أو شركة الطيران بما يجعل من حق الأول الرجوع على الناقل إذا استحال تنفيذ الالتزام لارتكاب جريمة القرصنة ومطالبته بالتعويض وتحديد مسؤوليته عن التأخير أو عدم الالتزام بمواعيد النقل، وقد شملت اتفاقية وارسو ذلك الحادث إذ يترجح لدينا رأي الفقه الذي ذهب إلى اعتبار كل حادث يضر بالراكب في مفهوم الحادث الوارد في اتفاقية وارسو وللذي ينبغي على الناقل أن يتحمل مسؤوليته(16).

وبما أن عملية خطف الطائرات تعد من قبيل القرصنة فإن محاولات وصف الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بالقرصنة الجوية تحاول تطبيق قواعد القرصنة البحرية على هذه الأفعال(17)، فالقرصنة البحرية جريمة دولية ذات أركان

(15) راجع المواد (354-359) من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969.

(16) عبد الحكيم عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، دون دار نشر، 1983، ص 268.

(17) عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية،

كلية القانون، جامعة ديالى، العراق، العدد الأول، 2012، ص 165.

خاصة حددها العرف الدولي وأشارت اليها اتفاقية جنيف لعام 1958، إذ نصت المادة (15) منها على ما يلي: "يعد من قبيل أعمال القرصنة الأفعال التالية:

- 1- أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الحجز أو القبض أو السلب، يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً في.
- أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة.
- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال خارج نطاق الاختصاص لأية دولة.
- 2- أي عمل بعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة، مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تستخدم في القرصنة.
- 3- أي عمل من أعمال التحريض أو التيسير العمدي للقيام بفعل من الأفعال المبينة في الحالتين السابقتين".

نستنتج مما سبق أن عملية اختطاف الطائرة تشمل أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال الاعتداء، أو أن يكون الفعل موجهاً ضد الأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة.

وقد شهدت بعض الدول العربية سلسلة من عمليات الاستيلاء على الطائرات، ومن هذه الدول جمهورية مصر العربية التي شهدت مجموعة من هذه العمليات فقد استولى شابين مصريين على طائرة بطريفة غير شرعية تحت تهديد السلاح، إذ كانت الطائرة متوجهة من القاهرة إلى أسوان، فتم إجبار طاقمها على تغيير مسارها إلى السعودية، وبالفعل استسلم قائد تلك الطائرة لرغبة الخاطفين وهبط بالطائرة في مطار الوجه العسكري شمال جدة، وكان على متن الطائرة ثلاثون راكباً من غير طاقم الطائرة، ثم بعد ذلك عادت الطائرة إلى القاهرة في نفس اليوم، بعد احتجاز الخاطفين من قبل السلطات السعودية وإرسالهم إلى مصر، لتتم محاكمتهم من قبل السلطات المصرية أمام المحكمة، إذ تم الحكم على الأول بالسجن المؤبد، بينما حكم على الثاني بالسجن لمدة سبع سنوات.

يتضح مما تقدم أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات تعد من الجرائم الخطيرة، لما تحملها من تأثير سلبي على تعطيل حركة تجارة الدولة وسلامة وأمن النقل الجوي وكذلك نقل الأشخاص والسرعة في تبادل السلع والخدمات، وذلك لما ترتبه عملية اختطاف الطائرة من آثار سلبية تتمثل بانعدام أهم صفتين في مجال النقل الجوي ألا وهما السرعة والأمان⁽¹⁸⁾.

المبحث الثاني

الحماية القانونية للمسافر في مجال النقل الجوي والمسؤولية المترتبة عن الإخلال بها

يعد النقل الجوي من أهم وسائل السفر عبر الدول والقارات، ويتحمل الناقل أو شركة النقل التي تمتلك الطائرة المسؤولية الكاملة عن تنفيذ التزامها بنقل المسافرين من وإلى الجهة التي تم التعاقد عليها، وفي خضم ذلك يتعرض الراكب أو المسافر جواً في هذه العملية للعديد من الحوادث، التي قد يقع بعضها على أرض المطار أو أثناء الرحلة الجوية أو بعد اتمامها وقد رأينا أن القانون العراقي والمقارن قد نظموا عمليات النقل الجوي بضوابط خاصة وعامة تلزم الناقل باتخاذ الاحتياطات والإجراءات والتدابير التي تمكنه من تنفيذ التزامه تجاه المسافرين بكل سهولة ويسر، كما أن القانون قد ذكر المخاطر التي قد تحدث للمسافر من حوادث جوية وعمليات القرصنة والخطف والسطو والتي قد تقع للطائرات والمسافرين مما ينشئ مسؤولية الناقل في القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية، ولذلك سنقوم بتقسيم هذا البحث إلى مطلبين يتضمن الأول منهما الحماية القانونية للمسافر في مجال النقل الجوي، بينما يتضمن المطلب الثاني المسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بالحماية القانونية للمسافر في مجال النقل الجوي وكما يلي:

المطلب الأول

الحماية القانونية للمسافر جواً

أولاً- الحماية الواردة بمقتضى المعاهدات والاتفاقيات الدولية

(18) عبيد سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، كلية القانون، جامعة الشارقة، الامارات العربية المتحدة، المجلد 15، العدد 1، 2018، ص233 وما يليها.

نظمت العديد من الاتفاقيات الدولية عقد النقل الجوي، بما في ذلك اتفاقية وارسو لعام 1929، وإلى جانب تلك الاتفاقية وجدت العديد من البروتوكولات منها بروتوكول لاهاي لعام 1955، والذي أكد وجود الخطأ المفترض في جانب الناقل⁽¹⁹⁾، إلا أن هذا البروتوكول أضاف إلى اتفاقية وارسو أن الناقل أن يشترط على إعفاء نفسه من المسؤولية في حالة فقدان البضاعة أو تلفها بسبب وجود عيب في البضاعة ذاتها، كما خفف هذا البروتوكول أيضاً من العقوبات المفروضة على الناقل سبب النية من خلال تقييده بالالتزام بالحد الأقصى للتعويض، ومنحه الحق في الإعفاء من المسؤولية بإثبات قيامه باتخاذ كافة إجراءات السلامة، وبعد ذلك انتصاراً للناقلين على المسافرين⁽²⁰⁾.

ثم جاءت بعد ذلك اتفاقية مونتريال لعام 1999 لتتنص في المادة (17) منها على ما يلي: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسيمة"، ثم تلتها المادة (21) من ذات الاتفاقية لتتنص على ما يلي: "1- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (17) والتي لا تتجاوز (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.

2- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (17) والتي تتجاوز قيمتها 100000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:

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

ب- إن هذا الضرر قد نشأ فعلاً عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير"⁽²¹⁾.

فهذه النصوص إذن تدل على أن الاتفاقية قد أقرت بشكل عام مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الدولي، إلا أنها أقرت عدم تقيدها بهذا المبدأ فيما لو تجاوز مبلغ التعويض عن الأضرار (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، واعتبرت مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ المفترض⁽²²⁾.

يتضح من خلال ما تقدم أن اتفاقية وارسو أكدت من خلال نصوصها على ضرورة توافر ثلاث شروط لتحقيق مسؤولية الناقل وهي - أن يكون الإخلال بضمان السلامة قد نشأ عن حادث؛ - وأن يقع الحادث في فترة زمنية معينة؛ - وأن يترتب عليه ضرر أصاب الراكب، ومن حيث تحديد التعويض المطلوب من الناقل فقد وضعت اتفاقية وارسو حداً أقصى لا يجوز الاتفاق على النزول عنه بموجب نص المادة (22) من الاتفاقية، والتعويض هو أثر مترتب على اكتمال المسؤولية العقدية المتمثلة في الخطأ والضرر وعلاقة السببية مما يوجب أن يكون التعويض على قدر الضرر بموجب القواعد العامة في القانون الداخلي.

ثانياً- الحماية الواردة بمقتضى القوانين والنظم الداخلية

يفرض القانون العراقي على الناقل وشركات الطيران أن تلتزم بعدة إجراءات واحتياطات للحد من الحوادث والمخاطر أثناء الرحلة الجوية كما أن القانون يفرض العديد من الإجراءات عند وقوع حوادث فقد جاءت المادة (140) موجّهة للسلطات المحلية فنصت على ما يلي: "على السلطات المحلية عند وقوع حادث طيران في منطقة اختصاصها أن تخطر بالأمر فوراً سلطات الطيران المدني وتمنع إقلاع الطائرة وتحافظ عليها وعلى اجزائها وجميع موجوداتها أو حطامها وإبقائها على ما هي عليه حتى وصول مندوب سلطات الطيران المدني"⁽²³⁾، كما حدد المشرع العراقي ما خوله لسلطات الطيران المدني من اختصاصات وذلك في نص المادة (142) بقوله: "تتولى سلطة الطيران المدني تشكيل لجان التحقيق في حوادث الطيران ويجب ألا يقل عدد أعضاء لجنة التحقيق عن ثلاثة إلا في الحوادث البسيطة ويجوز لها بناءً

(19) محمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 526.

(20) عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وامتعهم - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 80.

(21) محمد فريد العريني، وجمال وفاء محمد، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، 1998، ص 372.

(22) محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دون دار نشر، الكويت، 2000، ص 188.

(23) المادة (140) من قانون الطيران المدني العراقي.

على طلب اللجنة الاستعانة بذوي الخبرة الخاصة سواء كانوا من داخل البلاد أو خارجها للاشتراك في التحقيق بصفة استشارية وتتحمل هذه السلطات مصاريف وبدل انتقالهم ومكافاتهم".

وفيما يتعلق بالاختصاص القضائي بالتحقيق في الحوادث الجوية فقد نص المشرع العراقي على أنه "تختص المحكمة محل وقوع الحادث بالدعوى الناشئة عن البحث والانتقاد وتختص محاكم الدولة بذلك في الية وقوع الحادث في اعالي البحار أو في مكان غير خاضع لسيادة اية دولة وذلك في الحالات الآتية: إذا كانت الطائرة التي تم البحث عنها أو انفاذها مسجلة في الدولة إذا كان المدعي من رعايا الدولة إذا كانت الطائرة التي يتم البحث عنها موجودة أثر الحادث في إقليم الدولة"⁽²⁴⁾، كما "تقام دعوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات على سطح الارض امام محكمة المكان الذي وقع فيه الحادث أو محل اقامة المدعى عليه أو المركز الرئيسي لأعماله وذلك حسب اختيار المدعي ويمكن للمتضرر اقامة الدعوى مباشرة على المؤمن أو الضامن امام محكمة موطنه أو المركز الرئيسي لأعماله"⁽²⁵⁾.

"ويسقط الحق في رفع دعوى التعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الطائرات على سطح الأرض بعد مضي سنتين من تاريخ الحادث، وفي جميع الأحوال حتى ولو كان التقادم موقوفاً أو منقطعاً فإنه لا تقبل اقامة هذه الدعوى بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث"⁽²⁶⁾.

وهذا فيما يتعلق بالتزامات سلطات الطيران المدني تجاه الحوادث وكذلك لجان التحقيق والسلطات القضائية، اما ما يتعلق بمسؤولية الناقل فيتم تحديدها بموجب قواعد العقود العامة ما لم تكن متعلقة بشأن خاص، أما بالنسبة للمسؤولية المدنية الخاصة بعقد النقل الجوي في القوانين المحلية فقد قرر المشرع العراقي في المادة العاشرة من قانون النقل على ما يلي: "أولاً- يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل. ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية.

ثانياً- يسري حكم الفقرة أولاً من هذه المادة على النقل بالمجان متى كان الناقل محترفاً للنقل ولم تكن له فيه مصلحة مادية.

ثالثاً- يشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود إلى واسطة النقل في مكان القيام ونزوله منها فعلاً في مكان الوصول.

رابعاً- إذا وجدت مواقع معدة لوقوف واسطة النقل لا يسمح الدخول فيها لغير المسافرين عادة فيشمل تنفيذ العقد الفترة الواقعة بين دخول الراكب إلى تلك المواقع في مكان القيام وخروجه منها في مكان الوصول.

خامساً- إذا اقتضى الأمر تغيير واسطة النقل في الطريق فلا تدخل ضمن مسؤولية الناقل فترة انتقال الراكب من واسطة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعيه وكذلك تجواله خارج المحل المعد للاستراحة الذي يعينه الناقل.

سادساً- تشمل مسؤولية الناقل أفعال تابعيه المتعلقة بعمليات النقل متى كان قيامهم بها في نطاق وظائفهم. ويعتبر تابعاً كل شخص يستخدمه الناقل في تنفيذ الالتزامات المترتبة على عقد النقل"⁽²⁷⁾.

كما أن هذا القانون يصرح بأن العراق يتخذ من اتفاقية وارسو 1929 والاتفاقيات الملحقة بها والمعدلة لها شريعة له"⁽²⁸⁾، وهو بذلك يجعل مسؤولية الناقل فوق ما يقرره القانون من التزامات مسؤولية تفترض الخطأ في جانب الناقل ولا يجوز بحسب ذلك القانون الإعفاء إلا في حالات محددة كما يوجب على الناقل التعويض بشقيه المعنوي والأدبي"⁽²⁹⁾.

(24) المادة (168) من قانون الطيران المدني العراقي.

(25) المادة (183) من قانون الطيران المدني العراقي.

(26) المادة (184) من قانون الطيران المدني العراقي.

(27) المادة (10) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

(28) المادة (126) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.

(29) اما موقف المشرع المصري فقد تحدد تلك الاختصاصات في قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 المعدل بالقانون رقم 136 لسنة 2010 حيث قضت المادة (101) انه "على السلطات المختصة عند وقوع حادث طائرة أن تحافظ على أجزائها وجميع

وعليه فإن النتيجة الحتمية التي نخرج بها من جراء سنّ التشريعات والتنظيمات القانونية المختلفة أن يتم العمل بتلك التنظيمات على أرض الواقع وبما يجعلها صالحة لإسباغ الحماية على موضوعها.

المطلب الثاني

المسؤولية المترتبة عن الاخلال بالحماية القانونية للمسافر جواً

يعد تحديد احكام مسؤولية شركات الطيران الاهلية من المسائل المهمة، ذلك لأن خطوط النقل الجوي اصبحت تمثل عصب التنقل بين الدول بل وبين اجزاء الدولة الواحدة نفسها، لما تتميز به من سرعة وسهولة في التنقل وبطبيعة الحال لم يعد النقل الجوي مقتصرًا على شركات الطيران الحكومية، بل أصبح للقطاع الخاص دوراً كبيراً في هذا الأمر⁽³⁰⁾، وسنناقش ذلك فيما يلي:

أولاً- طبيعة المسؤولية المترتبة في مجال النقل الدولي: لاشك أن مساءلة شركات الطيران ميدانها العقد المبرم بينها وبين الراكب إلا أنه من الضروري معرفة متى نفذت الشركة التزامها، والحقيقة إن الاجابة على هذا الأمر تقتضي تحديد طبيعة التزام شركات النقل الجوي، فهل هو التزام ببذل عناية، وبالتالي تكون الشركة قد أوفت بالتزامها بمجرد بذلها عناية الشخص المعتاد، أم إن التزامها هو تحقيق غاية، فإن كان كذلك فلا بد من تحقيق تلك الغاية لكي يمكن القول حينها أن شركة الطيران قد أوفت بالتزامها⁽³¹⁾، وبالتالي تتخلص من المسؤولية من خلال ما يلي:

1- الالتزام بتحقيق نتيجة: يقصد بذلك التزام الناقل بتحقيق نتيجة معينة وهي الوصول الآمن للراكب وأمنته إلى الوجهة المحددة، ومن ثم يعد مخالفاً بتنفيذه لالتزامه إذا لم يصل الراكب في الوقت المطلوب أو أصيب بضرر نتيجة تلك الرحلة، مالم يثبت السبب الأجنبي الذي من شأنه قطع العلاقة السببية بين خطئه العقدي وبين الضرر الذي لحق بالراكب، ولعل هذا الاتجاه هو السائد في كل من مصر والعراق، فقد ورد في قانون التجارة أن الناقل يكون مسؤولاً عن كل ضرر يصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلاً كل شرط الذي يقضي بخلاف ذلك⁽³²⁾.

وكذلك الحال بالنسبة لموقف المشرع العراقي في قانون النقل والذي شدد فيه من مسؤولية الناقل الجوي وألزمه ببذل المزيد من الحيطة والحذر من خلال استخدامه لوسائط النقل الجوي المناسبة من حيث ملائمتها للعمل والكفاءة، كما جعل المشرع الناقل مسؤولاً عن تصرفات مرؤوسيه إذا ما صدرت منهم أثناء تأدية واجباتهم⁽³³⁾. في حين إن اتفاقية مونتريال لسنة 1999 والتي ينسب لها الفضل الأكبر في جمع أحكام النقل الجوي، فهي لا تقل أهمية عن اتفاقية وارسوا في توحيد قواعد النقل الجوي، فقد جاءت اتفاقية مونتريال بكل ما توصلت اليه الاتفاقيات السابقة من تطورات في مجال النقل الجوي، فقد أرست قواعد المسؤولية المطلقة والقائمة على فكرة تحمل الناقلين للمسؤولية بغض النظر عن الخطأ الذي صدر منهم أو من أحد مرؤوسيه، وبالتالي فإنها وإن تضمنت أحكاماً مشابهة للاتفاقيات السابقة كاتفاقية وارسوا لعام 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 م إلا أنها تختلف عنها في مسألة أساس المسؤولية، فقد وضعت الاتفاقيات السابقة

موجوداتها وحطامها وعدم تحريكها من موضعها إلا بقصد إنقاذ الأرواح أو استخلاص الأشياء الثمينة أو البريد أو مقاومة الحرائق أو إذا شكلت الطائرة أو حطامها خطراً على الأرواح أو الممتلكات وذلك لحين وصول لجنة التحقيق وصدور تعليماتها في هذا الشأن وبما لا يتعارض مع اختصاصات سلطة التحقيق القضائية.

⁽³⁰⁾ 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، الاردن، 2011م، ص66

⁽³¹⁾ عبد القادر اقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، بلا ط، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2010، ص442.

⁽³²⁾ د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، بلا ط، مكتب الجلاء، المنصورة، بلا تاريخ نشر، ص35.

- راجع المواد 265- 267 من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999.

⁽³³⁾ رضوان ابو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، ط 4، دار الفكر العربي، 1994، ص43.

حداً معيناً للتعويض وجعلت المسؤولية في إطار هذا الحد مسؤولية مفترضة، أما إذا تجاوز الضرر المبلغ الذي حددته تلك الاتفاقيات ولكي يستحق المسافر تعويض اضافي فيجب عليه اثبات خطأ شركة النقل⁽³⁴⁾.

2- **الالتزام ببذل عناية:** في الالتزام ببذل عناية يعتبر المدين مخلصاً بتنفيذه لالتزامه إذا لم يبذل العناية اللازمة في تنفيذ هذا الالتزام، ودرجة العناية التي يبذلها المدين في العقد هي عناية الرجل المتوسط أو المعتاد. ولما كان أساس العلاقة بين الراكب وبين شركة النقل الجوي هو العقد المبرم بين الطرفين فمن المفترض أن يكون التزام تلك الشركة هو التزام ببذل العناية المناسبة وهي عناية الرجل المعتاد⁽³⁵⁾.

ثانياً- التعويض: يعد التعويض أحد أنواع الجزاء المدني، فهو أحد وسائل جبر الضرر الذي يحدثه شخص لشخص آخر إذا نعذر إزالة آثار المخالفة، والتعويض بشكل عام إما أن يكون تعويضاً عينياً أو تعويضاً نقدياً، وإن كان الأخير هو الأكثر شيوعاً وانتشاراً في إطار هذا النوع من المسؤولية، وينقسم التعويض بطبيعة الحال إلى قسمين، يتمثل الأول بالتعويض عن الأضرار المادية التي قد تلحق بالمتضرر، بينما يتمثل الثاني بالتعويض عن الضرر الأدبي وهو الذي يتم دفعه عن الضرر الذي يصيب بالشخص في عواطفه ومشاعره، وهذا ما سنناقشه فيما يلي:

1- **التعويض المادي:** في إطار مسؤولية شركات الطيران في قصد بالتعويض تلك الترضية التي من شأنها جبر الضرر الذي يصيب الراكب سواء كان في بدنه أو في أحد عناصر ذمته المالية ولعل هذا التصور هو الذي اعتمده المشرع المصري في المادة (221) من القانون المدني المصري والتي تنص على أنه "1- إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول". وهذا ما أكدته أيضاً المشرع العراقي في المادة (169) من القانون المدني العراقي بقوله: "1- إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون فالمحكمة هي التي تقدره.

2- ويكون التعويض عن كل التزام ينشأ عن العقد ... ويشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بسبب ضياع الحق عليه، أو بسبب التأخر في استيفائه، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم وفاء المدين بالالتزام أو لتأخره عن الوفاء به".

وفي ذات السياق ألقى المشرع العراقي على عاتق الناقل مسؤولية تعويض الأضرار التي قد تصيب الراكب، إذ نصت المادة (10) من قانون النقل العراقي على مايلي: "1- يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من هذه المسؤولية". وكذلك الحال بالنسبة للاتفاقيات الدولية التي جعلت هي الأخرى من الناقل أياً كانت طبيعته مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب الراكب⁽³⁶⁾.

التعويض عن الضرر الأدبي: عند دراستنا لقانون النقل العراقي أفد الذكر نجد أن نص المادة (10) منه قد جعل الناقل مسؤولاً عن أي ضرر قد يلحق بالمسافر، ولم يفرق في ذلك بين الضرر الأدبي والضرر المادي، إذ جاء النص عاماً مطلقاً وفي نفس الوقت نص على منع كل اتفاق أياً كان نوعه من شأنه أن يحدد من إطار تلك المسؤولية، بل وأبعد من ذلك فقد جعل تلك المسؤولية قائمة حتى وإن كان النقل بالمجان، وهذا ولعل المشرع في اطلاقه لتلك المادة أراد أن يضيف نوع من الحماية للراكب تجاه متولي النقل خصوصاً أو أن هذا الأخير لديه من الامكانيات ما يجعل المسافر لا يتفاوض على شروطه، أي بمعنى آخر إما أن تأخذ أو تدع، فهي عقود لا تخلوا تماماً من الإذعان والرضوخ⁽³⁷⁾.

الخاتمة

(34) عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض في القانون الجوي المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص 87.

(35) عيسى غسان راضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وامتعهم - دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 54.

(36) راجع المواد (17-18-19) من اتفاقية مونتريال للنقل الجوي لسنة 1999.

(37) عادل محمد خير، مرجع سابق، ص 88.

أولاً- الاستنتاجات:

- 1- اعتمد المشرع العراقي ضابط أو عنصر الخطأ في كافة صور الخطأ التي يمكن أن تكون نقطة لبداية المسؤولية المدنية لشركات النقل الجوي مع أن اعتماد هذا العنصر قد لا يحقق الحماية القانونية للمتضرر لصعوبة اثبات الخطأ في كثير من الأحيان.
- 2- لم نجد في قانون الطيران النافذ ما يشير إلى تحديد نوع الأضرار التي يتوجب على شركات النقل الجوي التعويض عنها، إذ لم يتم وضع قواعد خاصة بهذا الشأن، بل تم الاعتماد في ذلك على القواعد العامة، علماً أن القواعد العامة الواردة في القانون المدني قد حددت نوعية الأضرار القابلة للتعويض من خلال المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية.
- 3- لم يأخذ المشرع العراقي في قانون النقل وقانون الطيران المدني بالمسؤولية الموضوعية في تحديد مسؤولية شركات النقل الجوي، ويعزى السبب في ذلك إلى أن القانون العراقي لم يعتد بهذا النوع من المسؤولية التي تقوم على عنصر الضرر فقط ضمن القوانين التي نظمت النقل الجوي، إلا أن المشرع العراقي قد أخذ بهذه النظرية ضمن قوانين خاصة كما أشرنا إليها سابقاً في هذا البحث.
- 4- بالرغم من أن المشرع العراقي لم ينص على حكم تأخر عملية النقل أو التأخير في الوصول أسوة بما نصت عليه الاتفاقيات الدولية بشأن مسؤولية الناقل الجوي عن خطأ التأخير في الوصول إلا أن هذا الأمر لا يعد قصوراً تشريعياً لأن المادة (126) من قانون النقل رقم (80) لسنة 1983 قد أشارت إلى تطبيق حكم اتفاقية وارشو التي تضمنت حكم التأخر في الوصول وألزمت الناقل بضرورة التعويض عن هذا الخطأ.
- 5- إن التزام الناقل في شركات النقل الجوي هو من طبيعة الالتزام بتحقيق نتيجة سواء تضمن ذلك نقل البضائع أو نقل الأشخاص، وذلك انطلاقاً من مبدأ ضمان السلامة البدنية الذي يعد من أهم التزامات الناقل.
- 6- لم يرد ذكر جريمة اختطاف الطائرات في قانون العقوبات رقم 111 لسنة 1969 كجريمة مستقلة، على الرغم من تضمينه عدة نصوص تتعلق بتطبيقه في بعض الحالات على الجرائم المرتكبة على متن الطائرة.

ثانياً- المقترحات

- 1- نقترح على المشرع العراقي وضع نص ضمن قانون الطيران يلزم فيه شركات النقل الجوي بالتعويض عن ضرر الوفاة في حال سقوط الطائرة أو أجزاء أو أشياء منها على شخص على سطح الأرض، لا سيما أن الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها المشرع العراقي ومنها اتفاقية وارشو ومونتريال لم تتضمن هذا الحكم للعمل على سد هذا النقص التشريعي.
- 2- نقترح على المشرع العراقي ضرورة النص على التأمين من قبل شركات النقل الجوي، لأن موضوع التأمين عن الأخطاء الناشئة من قبل شركات النقل لم ينظم تشريعياً بسبب تولي شركة الخطوط الجوية العراقية والتي هي بطبيعة الحال إحدى الشركات العامة في عمليات النقل الجوي.
- 3- ينبغي على المشرع العراقي أن يقوم بتنظيم المسؤولية التضامنية لشركات النقل الجوي ضمن نصوص قانون الطيران المدني، إذ لم نعتز على حكم هذا الموضوع المهم ضمن قانون الطيران النافذ.
- 4- ندعو المشرع العراقي أن يجعل أمر التعويض دون حد أدنى أو أقصى وأن يجعله تبعاً للقواعد العامة في التعويض لكي يتجنب ظلم المسافر أو الناقل، مع إلزام شركات الطيران بإعلام المسافرين بالحقوق التي يستحقونها، ليكون المسافر على علم ودراية بحقه في الحصول على التعويض عند وجود أي تقصير من قبل شركات الطيران تجاه عملائها.
- 5- نوصي المشرع العراقي بأن يقوم بإصدار تشريع خاص لحماية ورعاية حقوق المسافرين الجوي في حال تعرضه لرفض الإركاب بسبب الحجز الفائض، إلغاء الرحلة، تأخير الرحلة حادياً حذو التشريعات العربية والاجنبية في هذا الخصوص.
- 6- ندعو المشرع العراقي لإجراء تعديل في قانون العقوبات العراقي لسنة 1969، بإدراج جريمة اختطاف الطائرات وبيان أركانها وشروطها والعقوبة المقررة لها بما يتوافق مع أحكام اتفاقية لاهي لسنة 1970، كونه لم ينص عليها كجريمة مستقلة وكذلك لتوفيق وتوحيد الأحكام بين القانون وهذه الاتفاقية المصادق عليها من قبل المشرع العراقي بموجب القانون رقم 127 لسنة 1971.

قائمة المصادر والمراجع**أولاً- الكتب القانونية:**

- 1- أكرم يا ملكي، القانون الجوي - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998.
- 2- إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2005.
- 3- رضوان ابو زيد، القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، ط 4، دار الفكر العربي، 1994.
- 4- عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض في القانون الجوي المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.
- 5- عبد الحكيم عثمان، التزام السلامة في النقل الجوي، دون دار نشر، 1983.
- 6- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، بلا ط، مكتب الجلاء، المنصورة، بلا تاريخ نشر.
- 7- عبد القادر اقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، بلا ط، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2010.
- 8- عبدالرحيم، ثروت، الإعفاءات والمسوحات في التأمين البحري، عالم الكتاب مطبعة مخيم، 1966.
- 9- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وامتعنتهم - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.
- 10- عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وامتعنتهم - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.
- 11- محمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
- 12- محمد فريد العربي، وجمال وفاء محمدين، القانون الجوي (الملاحة الجوية والنقل الجوي)، دار المطبوعات الجامعية، 1998.
- 13- محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، دون دار نشر، الكويت، 2000.
- 14- مراد منير فهميم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1986.

ثانياً- الرسائل والبحوث القانونية:

- 1- عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون، جامعة ديالى، العراق، العدد الأول، 2012.
- 2- عبيد سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، كلية القانون، جامعة الشارقة، الامارات العربية المتحدة، المجلد 15، العدد 1، 2018.
- 3- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانون الكويتي والاردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق جامعة الشرق الاوسط، الاردن، 2011م.
- 4- هوزان عبد المحسن عبد الله، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب: دراسة مقارنة، مجلة جامعة تكريت للحقوق، العراق، السنة 1، مج 1، عدد 2، ج 2، 2017.

ثالثاً- الاتفاقيات والقوانين:

- 1- اتفاقية جنيف عام 1958.
- 2- قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969.
- 3- قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974.
- 4- قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981.
- 5- قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983.
- 6- قانون مكافحة الإرهاب العراقي رقم 13 لسنة 2005، بتاريخ 7 / 11 / 2005.
- 7- قانون رقم 15 لسنة 2002 بشأن الطيران المدني القطري، المعدل بموجب قانون رقم 15 لسنة 2018.

رابعاً- القرارات القضائية:

- 1- قرار محكمة بداءة البصرة ذي العدد (1770/ب/2018 في 2018/12/2)، القرار غير منشور.
- 2- قرار التمييز الاتحادية (العدد /1416/الهيئة الاستئنافية منقول/2019/ت:1374، في 2019/5/8).

خامساً- المواقع الالكترونية:

1- فارس بن صالح بن صقر السهلي، نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، نسخة الكترونية، بدون تاريخ، ص 580. تم مشاهدته في 2023 / 8 / 27 على:

https://jfslt.journals.ekb.eg/article_101152_5d7c00fa506834c1e1f4666a262eb3f0.pdf

سادسا- المراجع الاجنبية

- 1- See: Tory A. Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances Under the Warsaw Convention, American University International Law Review 16, no. 42001.