

## مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي بتعويض الركاب عن الأضرار النفسية

### وفقاً لمعاهدة مونتريال لسنة 1999

• الاستاذ الدكتور ابراهيم صبري الأرنؤوط

أستاذ القانون التجاري ، جامعة العلوم الإسلامية العالمية ، الأردن، البريد الالكتروني :  
arnaout077@gmail.com

الدكتور ناصر مصطفى النصور

باحث في الدراسات القانونية ، الأردن البريد الالكتروني : [nasr\\_nsoor@yahoo.com](mailto:nasr_nsoor@yahoo.com)

تاريخ القبول: 2022/1/1

تاريخ الاستلام: 2021/11/30

#### ملخص:

يتعلق هذا البحث بموضوع مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار النفسية ، وهو من المواضيع الشائكة التي أثير خلاف حاد بشأنها لدى الفقه والقضاء ، وذلك بمناسبة تفسير نص المادة ( 17 ) من اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها وأخرها اتفاقية مونتريال 1999 ، حيث لم تنص صراحة وبشكل واضح على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، مما فتح الباب واسعاً للاجتهاد القضائي .

وقد تباينت أحكام القضاء بين اتجاهين: الاتجاه الأول مضيق، يقرر عدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية ، والاتجاه الثاني موسع، يقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية .

ونجيب في هذا البحث على التساؤل المطروح وهو مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية ؟ من خلال بيان الأساس القانوني لهذه المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999 ، وموقف الفقه والقضاء من هذه المسألة ، ثم بيان موقفنا من هذا الموضوع .  
كلمات مفتاحية: الناقل الجوي ، الأضرار النفسية ، معاهدة مونتريال .

#### ABSTRACT:

These relate to the research paper topic of responsibility of the carrier's international air for psychological damage, one of the thorny issues that raised sharp disagreement on which the jurisprudence and the judiciary, on the occasion of the interpretation of the text of Article 17 of the Warsaw Convention 1929 and the Protocols amending them, and most recently Montreal Convention 1999, which did not explicitly and clearly the air carrier's liability for emotional damages, thus opening the door for judicial discretion.

Jurisprudence has varied between the first two Strait decide not to air carrier's liability for emotional damages and, second, expanded air carrier decides responsibility for psychological damage.

The answer in this research is the question before the air carrier's liability for emotional damages? Through the statement of the legal basis for such liability under the Montreal Convention 1999, and the position of jurisprudence and the judiciary of this issue, then our position statement on

the matter. We have divided the search to topic as follows:



## مقدمة

أضحى النقل الجوي في عصرنا الحاضر الوسيلة المثلى في نقل الأشخاص والبضائع ، نظراً للسرعة التي تتميز بها الطائرة بحيث لا تضاهيها أي وسيلة أخرى من وسائل النقل التقليدية خاصة في عملية النقل الدولي . وقد أدت هذه الصفة الدولية التي تلازم النقل الجوي إلى زيادة الأخطار التي يتعرض لها المرفق الجوي أثناء الاستغلال التجاري للطائرة، لذلك ظهرت الحاجة إلى وضع قواعد قانونية دولية تنظم أحكام النقل الجوي الدولي. فصدرت اتفاقية وارسو لسنة 1929<sup>(1)</sup> والبروتوكولات المعدلة لها، والتي تعد التشريع الرئيسي في مجال النقل الجوي الدولي، والتي تم تعديلها بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي 1955<sup>(2)</sup>، ثم تمت أحكامها بمقتضى اتفاقية ( جوادا لآخار ) 1961<sup>(3)</sup>، وتم إدخال تعديلات جوهرية عليها بمقتضى بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975<sup>(4)</sup>، وأخيراً اتفاقية مونتريال 1999<sup>(5)</sup>. وهذه الأخيرة تعتبر اتفاقية شاملة لجميع الاتفاقيات السابقة، وقد تضمنت في بنودها كافة أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت متناثرة بين مواد الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة. وبالإضافة إلى ذلك هناك التشريعات الداخلية التي تضعها الدول<sup>(6)</sup>، والتي تطبق على النقل الجوي الداخلي - وهي تخرج عن نطاق هذا البحث

ولا شك أن مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن سلامة الركاب تحديداً ، تعد من أهم وابرز المسائل القانونية التي تثار المنازعات بشأنها أمام القضاء، وتشغل فكر الباحثين والفقهاء لمعرفة حدود الحماية التشريعية التي

- (1) اتفاقية وارسو لعام 1929 ( La Convention de Varsovie 1929 ) دخلت حيز التنفيذ في 13 فبراير 1933 .
- (2) بروتوكول لاهاي لعام 1955 ( Protocol de la haye 1955 ) دخل حيز التنفيذ في الأول من أغسطس 1963 .
- (3) اتفاقية جوادا لاخارا 1961 ( Convention de Guadalajara 1961 ) دخلت حيز التنفيذ في الأول من مايو 1964 .
- (4) بروتوكولات مونتريال الأربعة 1975 ( Protocoles de Montréal 1975 ) دخل حيز التنفيذ في 25 سبتمبر 1975 .
- (5) اتفاقية مونتريال 1999 ( Convention de Montréal 1999 ) دخلت حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003 . وقد انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة في 7 / 7 / 2000 ، ، والمملكة الأردنية الهاشمية في 5 / 10 / 2000 .
- (6) راجع قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة ( القانون الاتحادي رقم 20 لسنة 1991 ) ، وقانون الطيران المدني الأردني ( رقم 41 لسنة 2007 ) .  
تضيفها المعاهدات الدولية، حول مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تصيب الركاب بدنياً ونفسياً<sup>(7)</sup>.

وقد ظهرت مشكلة الأضرار النفسية، منذ بداية السبعينات من القرن الماضي حين شهد النقل الجوي انتشار ظاهرة القرصنة الجوية والإرهاب، وخطف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن وتعذيبهم أو تهديدهم بالموت حتى يتم إجابة مطالب الخاطفين . ونتيجة لذلك تعد الأخطار قاصرة على حالات الوفاة والأضرار الجسدية الواردة بصراحة نص المادة ( 17 ) من اتفاقية وارسو للنقل الجوي الدولييل ظهرت مخاطر جديدة تصيب الركاب مع تفشي هذه الظاهرة الإجرامية تتمثل فيما يحيق الركاب من حالات الذعر الشديد والهلع والإغماء والاضطرابات النفسية والعقلية، وذلك فيما يعرف (بالأضرار النفسية)<sup>(8)</sup>.

ولذا طرح التساؤل لدى الفقه والقضاء حول مسؤولية الناقل الجوي بالتعويض عن الأضرار النفسية التي

(7) أ. د/ محمود مختار بربري، د/ عمر فؤاد عمر ( القانون الجوي ) دار النهضة العربية 2007 ص 131 وما بعد ، أ. د/ حمدالله محمد حمدالله ( القانون الجوي ) دار النهضة العربية 2010 ص 180 ، د/ جلال وفاء محمدين ( دروس في القانون الجوي ) الدار الجامعية 1989 ص 132 . وانظر ايضاً :

- M. Guinchard ( garanties et Responsabilites dans le credit – bail sur Aeronefs , R. F. D. A , 1975 , Art., p 361 .

- B. Mercadal ( Droit des transports terrestres et Aerien) 1996 , p. 143 .
- Miller ( Le système de responsabilité issue de lacon- venation de Varsovie )  
Paris 1978 .
- (8) أ. د/ محمد فريد العربي، د/ محمد السيد الفقي ( القانون البحري والجوي ) منشورات الحلبي الحقوقية 2003 ص 663، أ. د/ هاني دويدار ( القانون البحري والجوي ) منشورات الحلبي الحقوقية 2008 ص 385 ، د/ فاروق احمد زاهر ( تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ) دار النهضة العربية 1985 ص 258 ، أ. د/ ابو زيد رضوان ( تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التأمين عليها ) بحث منشور بمجلة العلوم القانونية والاقتصادية يناير 1974 ص 4 . وانظر أيضاً :
- Du Pontavice ( La Piraterie Aérienne notion et effets ) RGAE 1969 . p. 267 .
- Mankiewicz ( The application of Article 17 of the Warsaw Convention to mental suffering related to physical injury –Annals of Air and Space law )  
1979. P. 187 .
- Batra. J.C ( Modernization of the Warsaw system – Montreal 1999 , J. Air .  
L & Com, Vol 2000, p 429.

تصيب الركاب اثناء الرحلة الجوية في ظل اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها  
وأخرها اتفاقية مونتريال لسنة 1999 ؟ وقد ظهر خلاف واضح حول موقف الفقه

والقضاء إزاء تفسير نص المادة (17) من معاهدة وارسو وتعديلاتها في اتفاقية مونتريال ، فبينما هناك إجماع فقهي على امتداد مسؤولية الناقل الجوي إلى الأضرار النفسية ، فقد تردد القضاء وتباين موقفه حول هذه المسألة، بين أحكام تجيز المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية ، وأحكام أخرى لا تجيزها .  
- خطة البحث

ولمعالجة هذه المشكلة، فقد قمنا بتقسيم خطة البحث إلى مبحثين كما يأتي :  
المبحث الأول : الأساس القانوني الذي يغطي الأضرار النفسية  
المبحث الثاني : موقف القضاء من التعويض عن الأضرار النفسية .

### المبحث الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار النفسية

لا تغطي اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة ومن بعدها اتفاقية مونتريال 1999 ، كافة المسائل التي يثيرها عقد النقل الجوي الدولي، إذ أنها قد وضعت أساساً لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي وتحديدتها. وفيما يتصل بالمسؤولية، فهناك العديد من المسائل التي لم تضع لها هذه المعاهدة الدولية أحكاماً خاصة فالمعاهدة اقتصرت على بيان نطاق تطبيقها، ومستندات النقل، والمحكمة المختصة، وحالات المسؤولية وأساسها، ووسائل دفعها، والحد الأقصى للتعويض المقرر، ومن ثم يتعين فيما عدا ذلك الرجوع إلى القانون الواجب التطبيق وفقاً لقواعد تنازع القوانين إذا تضمن النزاع عنصراً أجنبياً<sup>(9)</sup>.

(9) أ.د/ عبد الفضيل محمد أحمد ( القانون الجوي ) منشأة المعارف 2009 ص 131 ، أ. د/ هاني دويدار - السابق ص 412 وما بعد .

ومثال المسائل التي لم تتناولها المعاهدة بالتنظيم، طبيعة الضرر الذي يتعرض له الراكب والقابل للتعويض، بمعنى هل الضرر المادي ( الإصابة الجسدية ) هو الذي يمكن تعويضه أم أنه يشمل الضرر النفسي ( المعنوي ) أيضاً ؟ وهو ما نحاول فيما يأتي توضيح الأساس القانوني له .

تنص المادة (17) من اتفاقية وارسو على أن : "يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق الراكب متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء أي عمليات صعود أو هبوط" .

وليس هناك أي خلاف لدى الفقه والقضاء حول مساءلة الناقل الجوي بالتطبيق لهذا النص، عن الضرر الحاصل في حالات وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى جسماني إذا وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط، بل لقد انحصرت دعاوى المسؤولية التي طرحت على القضاء على هذه الحالات وحدها دون غيرها، قبل أن تظهر عمليات القرصنة والإرهاب الجوي .

وقد بقي هذا النص في البروتوكولات المعدلة دون تعديل اعتباراً من اتفاقية وارسو 1929 وحتى اتفاقية مونتريال 1999 التي جاءت بنص مشابه، إذ نصت المادة (1/17) على أن : " يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الركاب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو إثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

والنص متماثل في الاتفاقيتين مع خلاف بسيط في الألفاظ، حيث جاءت حالات الضرر الذي يصيب الركاب في اتفاقية وارسو 1929 متمثلة في الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر ، في حين أنها في اتفاقية مونتريال 1999 متمثلة في حالتين الوفاة أو الإصابة الجسدية .

وواضح من ظاهر النصوص، قصر التعويض على الأضرار المتمثلة في الوفاة أو الإصابة الجسدية، دون الأضرار النفسية. وما يؤكد هذا الاستنتاج هو الرجوع إلى الأعمال التحضيرية والمناقشات التمهيدية للمؤتمرات التي عقدت ابتداءً من اتفاقية وارسو وحتى اتفاقية مونتريال الأخيرة .

ففي الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو 1929 ، كانت مسودة مشروع اتفاقية وارسو التي تم وضعها في المؤتمر الأول للقانون الجوي الخاص الذي عقد في باريس عام 1925 ، تتضمن نصاً يقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث والخسائر والهلاك والتأخير ( The Carrier Is liable for accidents, lousses, breakdowns and délayas ) ، الأمر الذي يسمح باتساع نطاق مسؤولية الناقل الجوي ليشمل التعويض عن كل أنواع الضرر ، بما فيها الضرر النفسي (Emotionnelinjurie) . غير أن لجنة الخبراء ( C.I.T.E.J.A )، قامت في المؤتمر الثاني للقانون الجوي الخاص الذي عقد في وارسو بمراجعة هذا النص وإلغائه لصالح نص المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929 المشار إليها بما يفيد بوضوح أن واضعي الاتفاقية قد رفضوا إقرار المعنى الواسع للضرر الوارد بمسودة المشروع لصالح إقرار المعنى الضيق الذي ورد في المادة المشار إليها، بحيث تم تحديد أنواع الأضرار التي يسأل عنها الناقل الجوي وليس من بينها الضرر النفسي (10).

ولا شك أن هذه النتيجة كانت تتماشى مع الظروف التي كانت سائدة وقت وضع اتفاقية وارسو 1929 ، حيث كانت قوانين الدول لا تقر التعويض عن الأضرار النفسية استقلاً، سواء بالنسبة لقانون دول القانون العام أو دول القانون المكتوب. كما أن النقل الجوي كان في مهده وقد أراد واضعوا الاتفاقية تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى لا يصاب بانكاسة في بداية عهده، وإلا كان من الممكن لواضعي الاتفاقية الإبقاء على النص الوارد بمسودة مشروع الاتفاقية دون تعديل. وما يقود لهذه النتيجة هو ما حدث عند تعديل اتفاقية ( برن ) الخاصة بالنقل الدولي للسكك الحديدية ( بعد تعديلها في 1966 ) إذ تنص المادة (1/2) منها بمسؤولية السكك الحديدية ( عن الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الجرح أو أي مساس آخر بالتكامل الجسدي أو النفسي للراكب .. ) (11).

ولم يتغير الوضع في ظل بروتوكول لاهاي 1955 أو اتفاق مونتريال 1966 أو بروتوكول جواتيمالا

(10) د/ فاروق احمد زاهر - السابق ص 262 . وانظر ايضاً :

- Dempsey . p. S ( International Air Cargo & baggage liability and the tower of Babel, Geo. Wash . Int 1. L Rev ., VoL . 36, 2004, p. 239 .  
 (11) أ. د/ محمد فريد العريني و د/ محمد السيد الفقي - السابق ص 667 . و د/ فاروق احمد زاهر - السابق ص 11 .

1971 ، ذلك أن النص الوارد في المادة (17) من اتفاقية وارسو قد ظل كما هو دون تعديل ، يقرر مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار المتمثلة في الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر ، كما بقي مصطلح ( الأذى البدني ) في اللغة الفرنسية كما هو ( Lésion correlle ) وان تغير المصطلح المقابل له في اللغة الانجليزية من مصطلح ( Bodily injury ) إلى مصطلح ( Personal injury ) ، ذلك أن تغير المصطلح في اللغة الانجليزية لم يحدث أي فرق ، لا سيما وأن الهدف من هذه الوثائق لم يكن تعديل نص المادة (17) من الاتفاقية الأصلية أو تفسيرها (12) ، كما لم يتم إثارة موضوع الضرر النفسي في حينها طوال المناقشات والمفاوضات التي سبقت وضعها (13)

وأخيراً وبعد أن تغيرت ظروف النقل الجوي وأصبحت مزدهرة وليست كبدية عهدها ، وازدادت حوادث الإرهاب والقرصنة وما نجم عنها من أضرار نفسية تصيب الركاب ، فقد أثير النقاش بشأنها في مؤتمر مونتريال 1999 وكانت المسودة الأولى للاتفاقية تقضي في المادة (17) منها: على مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي ( Mental injury ) ، بالإضافة إلى الضرر الشخصي ( Personal injury ) ، غير أنه وبعد المناقشات والمداولات قامت المنظمة الدولية للطيران ( C.I.T.E.J.A ) بحذف العبارتين من النص الأصلي واختارت بدلاً منهما الإبقاء على اللغة الأصلية التي استخدمتها اتفاقية وارسو 1929 ، ونتج عن ذلك نص المادة (17) - السابق عرضها - ، والتي تقصر مسؤولية الناقل الجوي عن الوفاة أو الإصابة الجسدية ومستبعداً من ذلك التعويض عن الضرر النفسي (14) .  
 وهكذا يتبين أن السياق التاريخي لنص المادة (17) من اتفاقية وارسو وحتى اتفاقية مونتريال 1999 بشأن

(12) ومن الجدير بالذكر أنه عند حدوث خلاف حول تحديد مفهوم عبارات اتفاقية وارسو في أي من اللغات المترجمة إليها ، فانه يتعين الرجوع للنص الفرنسي باعتباره النص الرسمي الوحيد الذي حررت به الاتفاقية .

(13) د/ رفعت فخري ابادير ( أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي للركاب ) بحث منشور بمجلة المحامي ، السنة السادسة ، عدد ابريل 1983 ص 61 .

(14) أنظر في ذلك : Dempsey . Ibid - p. 262 . & Batra. J.C . Ibid - p.414 .

- Easton. J. F & Others : Post traumatic ( Lesion Corporelle ) : A continuum of bodily injury under the warsaw Convention , J. Air . L & com , vol . 68, 2003 , p. 665 .

مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأضرار التي تصيب الركاب . يبرز بوضوح استبعاد قصد التعويض عن الضرر النفسي خاصة عندما يكون مستقلاً عن أي ضرر بدني آخر .

بيد أن هذا السياق لا يمكن التسليم به على إطلاقه، وقد كان مثار نقد عنيف لدى الفقه بالنظر لما ينطوي عليه هذا النص المذكور من إجحاف بحقوق الركاب من ناحية، ومخالفته للتشريعات الداخلية ( الوطنية ) في الدول المختلفة التي تعترف بالحقوق المعنوية ( الأدبية ) للشخص إذا تعرض للضرر أياً كان نوعه ( مادي أو معنوي ) من ناحية أخرى<sup>(15)</sup>. وقد فتح البابواسعاً أمام القضاء لتفسير النص المذكور، لإدخال بعض أنواع الضرر النفسي في نطاق مسؤولية الناقل الجوي وذلك في ظل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة، والذي نعرض له تفصيلاً – في المبحث الثاني - ، نظراً لأهمية الحلول القضائية في ظل اتفاقية مونتريال 1999 ، خاصة بعد توحيد الحلول المعطاة في هذا الشأن في اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال ، وإصرار المشرع الدولي رفض التعويض عن الضرر النفسي في ظل الاتفاقية الأخيرة رغم احتدام النقاش حول هذه المسألة – كما أشرنا- .



(15) يشار في هذا الصدد إلى أن القانون المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة يعترف وينظم التعويض عن الحقوق المعنوية أو ما تُعرف بالقانون المدني ( الحقوق الأديبية ) التي تصيب الشخص الطبيعي في نفسه أو اعتباره وتسبب له ضرراً معنوياً ، إذ تنص المادة 199 منه : ( كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض ) ، وتنص المادة 202 منه : ( يشمل التعويض عن العمل غير المشروع الضرر ولو كان أدبيا ) . راجع القانون المدني في الإمارات رقم 22 لسنة 2004 . وكذلك الشأن في القانون المدني الأردني تنص المادة 71 منه : ( 1- الحقوق المعنوية هي التي ترد على شيء غير مادي ) ، وتنص المادة 256 منه : ( كل ضرر بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر ) راجع القانون المدني الأردني رقم 43 لسنة 1976 وتعديلاته . وانظر في نقد الفقه حول نص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 : أ. د/ محمد فريد العريني، د/ محمد السيد الفقي – السابق ص 685 ، د/ رفعت فخري ابادير – السابق ص 72 ، ود/ ابو زيد رضوان – السابق ص 18 ، ود/ فاروق احمد زاهر ص 266 . وانظر أيضاً: B. Mercadal. Ibid - p. 144 - Dempsey . Ibid - p. 268 .

### المبحث الثاني موقف القضاء من مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي

لم تتح الفرصة لدى القضاء في الدول العربية لبيان موقفه حول مسؤولية الناقل الجوي للتعويض عن الضرر النفسي، ولكن تصدى القضاء في الولايات المتحدة الأمريكية لهذه المسألة بأحكام عديدة، مقتضاها أن القضاء الأمريكي يرفض التعويض عن الضرر النفسي إذا كان مستقلاً غير مرتبط بأي أذى بدنيحتى لو اتخذ هذا الضرر النفسي مظهراً من مظاهر الضرر البدني، في حين أنه يحكم بالتعويض عن الضرر النفسي إذا كان مرتبطاً مباشرة بضرر بدني أو إذا أدخله العلم الحديث تحت طائفة الأضرار البدنية . ولذا يمكن تلخيص موقف القضاء الأمريكي باتجاهين: الأول اتجاه مضيق يرفض فكرة المسؤولية عن الضرر النفسي الذي يلحق بالركاب ، والثاني اتجاه موسع يقبل المسؤولية عن الضرر النفسي . فنتكلم عن هذين الاتجاهين في مطلبين على التوالي .

**المطلب الأول : الاتجاه المضيق برفض مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي**  
استقر القضاء الأمريكي على رفض التعويض عن الضرر النفسي إذا نشأ استقلالاً أو غير مرتبط بضرر بدني ، وذلك منذ حكم المحكمة العليا الأمريكية في دعوى ( Flody V. Eastern Airlines. Inc عام 1989<sup>(16)</sup> . وتتلخص وقائع هذه الدعوى في تعرض طائرة تابعة لشركة ) Eastern Airlines , Inc (لعطل في محركاتها نتيجة فقدانها لضغط الزيت، وذلك بعد وقت قصير من إقلاعها من مطار Miami الدولي بولاية ( فلوريدا ) متوجهة إلى ولاية ( الباهاما ) ، وقد اعلنت حالة الطوارئ في الطائرة وقام طاقم الطائرة بإعلام الركاب بأن الطائرة ستسقط في مياه المحيط الأطلنطي، الا أن الطاقم ما لبث أن تمكن من إصلاح العطل وإعادة تشغيل أحد المحركات ثم العودة إلى مطار الإقلاعي ( ميامي ) والهبوط فيه بسلام، وقد أقام بعض ركاب الطائرة بعد ذلك دعوى ضد شركة الطيران، للمطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي

(16) أنظر : ( 11 th Cir 1989 ) 872 F. 2 d 1426 - Flody V. Eastern Airlines, Inc

( Mental distress )

الذي حاق بهم نتيجة ما عانوه من ذعر وهلع، وذلك استناداً إلى نص المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929 . بيد أن المحكمة الابتدائية ( بفلوريدا ) قد حكمت برفض

طلبات المدعين ومن ثم عدم التعويض عن الضرر النفسي لأن الضرر النفسي البحت ( The pure psychic injury ) لا يدخل ضمنحالات الضرر الواردة في المادة (17) من اتفاقية وارسو .

ولما رفع الأمر إلى المحكمة الاستئنافية ألغت الدائرة الحادية عشر الحكم الابتدائي وحكمت بإجابة المدعين إلى طلبهم بالتعويض، نظراً لأن عبارة الضرر الجسدي ( Lesion corporelle) الواردة بنص المادة (17) من اتفاقية وارسو تشمل للضرر النفسي ( Emotional ) .

غير أنه لما رفع الأمر إلى المحكمة العليا لفض النزاع بين هذا الحكم الصادر عن محكمة استئناف فلوريدا الذي يسمح بالتعويض عن الضرر النفسي استقلالاً، وبين حكم سابق في دعوى ( Rosman V. Trans World Airlines )<sup>(17)</sup>، الصادر عن محكمة نيويورك التي قررت عدم التعويض عن الضرر النفسي، فقد قررت المحكمة العليا بأن التعويض عن الضرر النفسي مرفوض في ظل اتفاقية وارسو .

وقد بدأت المحكمة تسبب حكمها بتفسير نص المادة(17) من اتفاقية وارسو الذي يقضي بضرورة توافر ثلاثة شروط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب وهي: 1- وقوع حادث . 2-أن ينجم عن الحادث وفاة المسافر أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر. 3-أن يقع الحادث أثناء وجود الراكب على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط. وتساءلت المحكمة عما إذا كان الضرر النفسي يكفي وحده للوفاء بمتطلبات الشرط الثاني من هذه الشروط، وبمعنى آخر هل أصيب المسافر بضرر بدني؟ ثم استطرقت المحكمة في أسباب الحكم، محاولة تفسير النص الفرنسي للمادة (17) باستخدام القواميس الفرنسية والترجمة الانجليزية لمصطلح الضرر البدني والتي صادق عليها الكونجرس الأمريكي عام1934 وهي ( Bodily injury ) بيد أنها لم تجد اتفاقاً على الترجمة الانجليزية للمصطلح، ومن ثم حاولت إيجاد التفسير القانوني الفرنسي للمصطلح والأحكام القضائية الفرنسية ومؤلفات الفقهاء الفرنسيين

---

(17) أنظر : N.Y. : 314 N.E 2 d 848 ( Rosman V. Trans World Airlines , Inc, 1974

وكان من نتيجة ذلك ما قررتة المحكمة من أن مصطلح ( الضرر البدني ) لم يكن معروفاً أو مستخدماً في النصوص التشريعية الفرنسية وقت وضع اتفاقية وارسو، هذا بالإضافة إلى أنها لم تجد أي أحكام قضائية فرنسية تشرح معناها قبل وضع اتفاقية وارسو .

وهكذا فإن المحكمة قد وجدت أن الطرق التقليدية في تفسير نص المادة (17) لن تؤدي إلى نتيجة سوى أن الضرر البدني بالفرنسية ( *Lesion corporelle* ) لا يعني سوى الضرر البدني بالانجليزية ( *Bodily injury* ) ، ومن ثم لم تجد المحكمة مفرأ من استعراض الأعمال التحضيرية للاتفاقية، فقررت أن البروتوكول التمهيدي للاتفاقية الذي وضع في المؤتمر الأول للقانون الخاص الجوي في باريس 1925 كان يتضمن نصاً يقرر مسؤولية الناقل الجوي عن العديد من الأضرار بما فيها الضرر النفسي، إلا أن لجنة الخبراء ( *C.I.T.E.J.A* ) قامت بإلغاء هذا النص لصالح النص المعمول به الذي يقصر حالات الضرر عن الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر، واللجنة رغم عدم تعليل الإتيان بمصطلح ( الضرر البدني ) فإنها تكون قد جاءت بنص واضح في عدم شموله للضرر النفسي<sup>(18)</sup>.

ثم أكدت المحكمة العليا أن المحاكم القضائية في الدول المختلفة، فضلاً عن الفقهاء الذين تعرضوا لهذه المسألة متفقون بشكل تام على عدم وجود ثمة دليل على أن واضعي اتفاقية وارسو قد ناقشوا موضوع الضرر النفسي، وما زاد في قناعة المحكمة أن التعويض عن الضرر النفسي لم يكن مسموحاً به في معظم الدول سواء دول القانون العام ( الانجلوسكسوني ) أو دول القانون المكتوب ( اللاتيني ) عند وضع اتفاقية وارسو، وهذا ما يدعم التفسير الضيق لمصطلح الضرر البدني بحيث لا يشمل الضرر النفسي.

وأخيراً قامت المحكمة باستعراض البروتوكولات اللاحقة على اتفاقية وارسو والقانون القضائي الناتج عن السوابق القضائية في الدول المختلفة، وانتهت إلى أنه لا يوجد في كل ذلك ما يدعم التفسير الواسع لمصطلح الضرر البدني .

( 18 ) أنظر : . p. 677 . Op. Cit . F & others , post traumatic , - Easton.j.

وحكمت المحكمة في الدعوى بعدم مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للمادة (17) من اتفاقية وارسو وذلك لأن الحادث لم يسبب ضرر نفسي ولم يتسبب في وفاة أو جرح أو الإصابة بأي أذى بدني، خاصة وأن أوراق القضية لم توضح فيما إذا كان هذا الضرر النفسي قد ارتبط بضرر بدني .

ثم توالت الأحكام الأمريكية، بعد هذا الحكم، تقرر بشكل متناغم عدم التعويض عن الضرر النفسي استقلاً . ففي دعوى ( Croucher Worldwide Flight Services , Inc )<sup>(19)</sup>، قام أحدالركاب برفع دعوى أمام المحكمة الابتدائية بولاية نيوجرسي ضد شركة الطيران مطالباً بالتعويض عما أصابه من ضرر نفسي ناجم عن شعوره بالخوف من الإصابة بمرض نتيجة وجود حقيبة أدوية بيولوجية كانت موجودة على متن الطائرة من رحلة سابقة. وقد رفضت المحكمة إجابة الطلب لأنه لم يدع وجود أي ضرر بدني ، فضلاً عن أن التعويض عن الضرر النفسي مرفوض لأنه يخرج عن نطاق المادة (17) من اتفاقية وارسو .

وخلاصة القول أن المحاكم الأمريكية قد استقرت منذ قضاء المحكمة العليا في قضية ( Flody V. Eastern Airlines. Inc ) عام 1989 ، على رفض التعويض عن الضرر النفسي الذي نشأ بمفرده نتيجة للحادث دون أن يرتبط مباشرة بضرر بدني آخر ، وذلك لعدم دخول مثل هذا النوع من الضرر ضمن حالات الضرر المنصوص عليها في المادة (17) من اتفاقية وارسو<sup>(20)</sup>.

- عدم الاعتراف بالمظهر البدني للضرر النفسي  
تمتد قاعدة عدم التعويض عن الضرر النفسي في القضاء الأمريكي ، لتشمل حالة اتخاذ الضرر النفسي أو ظهوره في صورة ضرر بدني، بمعنى عدم التعويض عن المظاهر البدنية للضرر النفسي الذي نجم عن الحادث والتي لا ترتقي لمستوى الضرر البدني .

---

(19) أنظر : 111 F. Supp. : Croucher Worldwide Flight Services , Inc

2d 501 ( D.n.j. 2000 )

(20) أ. د/ محمد فريد العريني، د/ محمد السيد الفقي- السابق ص 665 وما بعد ، د/ فاروق احمد

زاهر – السابق ص 261 وما بعد وانظر : Easton.j. F -

& others , post traumatic , Op. Cit . p.679

ففي قضية ( Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways, Inc )<sup>(21)</sup>، قام المدعي بالمطالبة بالتعويض عن أضرار لحقت به تمثلت في فقدان الشهية للطعام ومن ثم فقدان الوزن ، وذلك اثر إعلان قائد الطائرة التي كان يستقلها في رحلة متجهة إلى لندن، عن وجود قنبلة على متن الطائرة في حين زعم المدعي أن هذا التحذير لم يكن دقيقاً فضلاً عن أن إجراءات الأمان لم تكن كافية مما أدبالإصابته بالذعر ومن ثم ظهرت هذه الأعراض، وانه قد تبين كذب هذا التهديد بوجود قنبلة وهبطت الطائرة بأمان كما كان مقرراً لها في لندن .

وقد قررت المحكمة استناداً إلى حكم المحكمة العليا في دعوى ( Flody ) بعدم أحقية المدعي في الحصول على تعويض عن الضرر الذي أصابه، وذلك لأن المادة (17) من اتفاقية وارسو تشترط للحكم بالتعويض وجود ضرر بدني كشرط أساسي ومسبق، الأمر الذي يلقي على عاتق المدعي عبء إثباتإصابته بضرر بدني مباشر وملمس وليس مجرد إصابته بمظاهر الخوف والقلق تمثلت في إصابته لاحقاً بفقدان الشهية للطعام ومن ثم فقدان الوزن فهذه المظاهر البدنية للضرر النفسي لا ترقى بالضرر النفسي إلى مستوى الضرر البدني المشتراط في المادة (17) من اتفاقية وارسو .

وفي قضية ( Hermano V. United Airlines )<sup>(22)</sup>، رفع أحد الركاب دعوى ضد شركة الطيران حيث تم الاشتباه به أثناء وجوده على متن الطائرة في رحلتها من (لوس انجلوس ) الى ( ميامي ) على أساس أن حقائبه تحتوي على أسلحة وبنادق وتم إنزاله من الطائرة وتفتيش حقائبه، غير انه اتضح أن الأشياءالتي كانت في حقائبه وأدت إلى الاشتباه فيه لم تكن سوى بعض قطع الغيار لدراجة بخارية، ثم حددت له رحلة أخرى في حين واصل الركاب رحلتهم دون تأخير .

هذا وقد طالب المدعي بالتعويض عن الضرر النفسي إلى ألم به من جراء القبض عليه وتشويه سمعته الأمر الذي أدى إلى إصابته بصدمة نفسية وعصبية، فضلاً عن المطالبة بنفقات علاجه النفسي من هذه

---

(21) أنظر : 3d 108 ( 3d : Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways , Ltd, 151 F. Cir. 1998 )

(22) أنظر : (no. C99 – 010851,199) - Hermano V. United Airlines, ( المظاهر، وقد قررت المحكمة استناداً إلى حكم المحكمة العليا في دعوى ( Flody ) أن الأعراض التي ظهرت فيما بعد على المدعي لم تكن سوى مظاهر بدنية للضرر النفسي الذي أصابها لأنها غير كافية لتشكيل الضرر البدني وفقاً لاتفاقية وارسو، ومن ثم حكمت برفض الدعوى وعدم أحقية المدعي في الحصول على تعويض عن هذه الأضرار النفسية والعصبية حتى لو اتخذت مظهراً بدنياً .  
والخلاصة أن القضاء الأمريكي يستمر في رفض مسؤولية الناقل الجوي عن التعويض عن الضرر النفسي حتى لو أدى ذلك إلى مظاهر جسمانية لم تكن ناتجة عن الحادث بقدر نشوئها عن الضرر النفسي<sup>(23)</sup> .  
المطلب الثاني

الاتجاه الموسع بقبول مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر النفسي ذهب القضاء الأمريكي إلى التوسع في مفهوم الضرر البدني الوارد في المادة (17) من اتفاقية وارسو بحيث يشمل الضرر النفسي ولكن بشرط أن يكون ناتجاً عن الضرر البدني والذي يرتبط به ارتباط السبب بالمسبب ، بحيث يجيز التعويض عن الضرر النفسي إذا ارتبط بالضرر البدني ارتباطاً وثيقاً بحيث يلزم للحكم بالتعويض أن ينجم عن الحادث ضرر بدني ثم ينجم عن هذا الضرر البدني ضرر نفسي مرتبط به مباشرة ، وأما إذا لم تكن هناك هذه الرابطة القوية والمباشرة بين الضرر البدني والضرر النفسي فلا يحكم بالتعويض عن الضرر النفسي .

---

(23) أنظر في ذلك :

- Dempsey . Ibid - p. 262 .

- Easton. J. F & Others. Ibid – Op. Cit., p. 683.

- Moore. L. ( the World trade Center – Terrorist Airline destruction: will this be the first test of war between the Montreal liability Convention Article 21 . J. Air. L & Com , Vol. 68, 2003, p. 699.

ففي دعوى ناجمة عن كارثة تحطم طائرة الخطوط الجوية الكورية ( In Re Korean Air lines Disaster<sup>(24)</sup> )، التي حدثت في الأول من سبتمبر 1983 نتيجة إصابته بصاروخ سوفيتي، رفع أحد الركاب دعوى قضائية للمطالبة بالتعويض عن الضرر البدني والضرر النفسي الذي لحق بمورثه، حيث أن مورثه قد أصيب في الانفجار ثم ظل على قيد الحياة لمدة 11 دقيقة بعد انطلاق الصاروخ وهو في حالة

وعى كامل بما حدث له، ومن ثم يكون الراكب قد أصيب بضرر بدني يتمثل في الإصابة الجسدية وضرر نفسي متمثل في الألم الذي عاناه قبل وفاته من جراء الإصابة، وهذا يجعل الضرر النفسي ناجم عن الضرر البدني ومرتبب به .  
وقد قررت المحكمة أن موضوع هذه الدعوى يختلف عن موضوع دعوى ( Flody ) حيث اقتصر الضرر الذي أصاب المدعين في الضرر النفسي دون ارتباطه بالضرر البدني، أما الضرر في الدعوى الماثلة فهو ضرر نفسي ناجم عن ضرر بدني ومرتبب به جعل معاناة المتوفين كبيرة، ومن ثم حكمت المحكمة بالتعويض عن الأضرار البدنية والأضرار النفسية .  
وفي قضية ( Opsina V. Trans World Airlines )<sup>(25)</sup>، المتعلقة بحادث تفجير طائرة ركاب قرب مطار أثينا الدولي باليونان في الثاني من ابريل عام 1986 والذي أودى بحياة أربعة أشخاص وإصابة آخرين، طالب المدعي بتعويض عن الأضرار البدنية والنفسية التي أصابت أحد الركاب نتيجة إصابته أولاً بإصابات جسدية حيث كان مقعده فوق القنبلة مباشرة الأمر الذي قذف به من الطائرة ، ثم أكدت شهادة خبير المفرقات أن جثمان الرجل تمزق تماماً بفعل الانفجار إلا انه بقي على قيد الحياة لمدة تتراوح بين خمس وعشر ثوان بعد الانفجار وكان مدركاً تماماً لما حدث له، الأمر الذي أصابه بضرر نفسي من جراء المعاناة الناجمة عن الإصابة .  
وقد قررت المحكمة أن الضرر الناجم عن الحادث تمثل في ضرر بدني حيث أصيب الراكب بجروح

- (24) أنظر : In Re Korean Air lines Disaster of sept. 1, 1983, 814 F. Supp. 592 ( E.D,Mich. 1993)  
(25) أنظر : Opsina V. Trans World Airlines, Inc, 975 F . 2d 35 ( 2d Cir. 1992 )

مزقت جسده بفعل القنبلة التي قذفت به من الطائرة، وضرر نفسي ناجم عن هذا الضرر البدني ومرتبب به تمثلت في معاناة شديدة وآلام مبرحة خلال الفترة ما بين الإصابة والوفاة، وان كلا الضررين كانا من القسوة بحيث تجعل من الحكم بالتعويض عن كليهما أمراً واجباً وغير متعارض مع اتفاقية وارسو .  
-إدخال بعض الأضرار النفسية ضمن طائفة الأضرار البدنية طبقاً للدراسات العلمية الحديثة

هناك بعض الأحكام القضائية الأمريكية تذهب إلى التعويض عن الأضرار النفسية ليس بوصفها أضراراً نفسية بل بوصفها أضراراً بدنية في حقيقتها، وذلك حسبما يكشف عنه العلم الحديث من ارتباط بين الجسم والنفس، وعلاقة تأثير وتأثر بين العوامل النفسية وأداء أعضاء الجسم لوظائفها، الأمر الذي يؤدي للإدخال بعض الأضرار النفسية ضمن طائفة الأضرار البدنية.

ففي بعض الأحكام الصادرة عن القضاء الأمريكي، قررت المحاكم أن الفروق المعروفة بين الأضرار النفسية والأضرار البدنية قد أصبحت غير واضحة في بعض الحالات مع تطور العلوم الطبية النفسية .

فعلى سبيل فإن الضرر الذي يطلق عليه ( Post Traumatic Stress Disorder ) والمعروف اختصاراً بـ ( PTSD ) وتكمن أعراضه في الصداع وضعف المناعة وآلام الصدر وزوغان البصر، يمكن أن يؤدي إلى تغيرات عصبية وبيولوجية في الجهاز العصبي المركزي والإرادي للإنسان مثل ( تغير موجات المخ وتناقص حجم قرن آمون الدماغ وزيادة الهرمونات الرئيسية وعدم الشعور بالارتياح )، الأمر الذي يؤدي في النهاية إلى تغير فعلي في هيكل وتركيب الخلية الدماغية ويسبب ضموراً في مساحات معينة من المخ .

ووفق هذا المفهوم العلمي فإن القضاء الأمريكي يذهب إلى الحكم بالتعويض عن الضرر النفسي باعتباره ضرراً بدنياً، الأمر الذي يسمح بالتوسع من نطاق الضرر البدني ليشمل بعض حالات الضرر النفسي، وكلما تطور العلم كلما اتسع مصطلح الأضرار البدنية ليشمل أضرار نفسية تتحول إل لأضرار بدنية وتدخل في نطاق المادة (17) من اتفاقية وارسو .

ففي قضية ( Husserl V. Swiss Airlines )<sup>(26)</sup>، ضد الخطوط الجوية السويسرية، أعلن القاضي ( Tyler ) أن صياغة اتفاقية وارسو باللغة الفرنسية لا يعني مطلقاً التقيد بمبادئ ومفاهيم القانون الفرنسي عند تفسير أي من نصوصها، وأنه لما كانت الاتفاقية قد أصبحت جزء من القانون الأمريكي، فإنه يجب تفسيرها في ضوء المبادئ والمفاهيم السائدة في هذا القانون وحده وليس في أي قانون آخر، ثم يضيف تايلر أنه ليس في عبارة ( Bodily injury ) الواردة في النص الأمريكي والمقابلة لعبارة ( Lesion corporelle ) الفرنسية، ما يقطع بقصر معناها على الضرر الجسماني دون الضرر النفسي فضلاً عن أن الأعمال التحضيرية للنص لا تجزم باستبعاد بعض أنواع الضرر من نطاق المسؤولية، أما الحجة الأخيرة التي استندت إليها محكمة جنوب نيويورك في الأخذ بالتفسير الموسع لعبارة ( Lesion corporelle ) ، فتقول فيها المحكمة أن الدراسات الحديثة في العلوم الطبية والنفسية قد كشفت عن الارتباط الوثيق بين ( الجسم ) و ( النفس ) والعلاقة التأثيرية التبادلية بين العوامل النفسية وأداء أعضاء الجسم لوظائفها، الأمر الذي يتعين معه حمل عبارة الأذى البدني على أنها تعني كل أنواع الضرر الذي يلحق الإنسان في شخصه سواء كان ضرراً بدنياً محضاً أو ضرراً نفسياً مقترناً بأذى جسماني .

وبناء عليه انتهى القاضي ( تايلر ) إلى تقرير مسؤولية الناقل الجوي ، وفقاً للمادة (17) من اتفاقية وارسو عن الاضطرابات العصبية والآلام النفسية التي عانتها السيدة ( هسرل ) من جراء اختطاف الطائرة التي كانت تقلها وتحويل مسارها إلى صحراء الأردن واحتجازها لبضعة أيام، ذاهباً إلى أن القول بغير ذلك يؤدي إلى عدم فاعلية النظام القانوني للاتفاقية في تحقيق أغراضها .

وفي قضية ( Weaver V. Delta Airlines )<sup>(27)</sup> قامت المدعية بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي لحقت بها من جراء الهبوط الاضطراري للطائرة المتجهة إلى لندن ، حيث أصيبت بالذعر والرعب أثناء هذا الهبوط مما أدى إلى إصابتها بأضرار نفسية تم تشخيصها فيما بعد على أنها ( PTSD ) ، وأثبتت المدعية على أن الطب الحديث يقضي باعتبار هذا المرض من قبيل الأضرار البدنية



- 
- Husserl V. Swiss Airlines, 13 Avi., 17 , 603 ( South District of : أنظر : (26)  
New York, 1972 )
- Weaver V. Delta Airlines, 56 F- Supp. 2d : أنظر: (27)  
1190 ( D. Mont 1999 )

نظراً لتأثيره الفعلي على المخ وتدميره لبعض خلاياه . وقررت المحكمة إجابة المدعية إلى طلبها وتعويضها عن الأضرار التي إصابتها باعتبارها أضراراً بدنية مما تدخل في نطاق المادة (17) من اتفاقية وارسو، خاصة وان شركة الطيران المدعى عليها لم تقدم ما يثبت أنها إصابات التي لحقت بالمدعية ليست إصابة بدنية . ويمكن ملاحظة أن هذا التفسير الموسع في تفسير عبارة ( الأذى البدني ) أخذ يترسخ في القضاء الأمريكي الحديث ، وتبينته كثير من المحاكم مع تزايد عمليات القرصنة الجوية والإرهاب<sup>(28)</sup>.

- موقفنا من الاتجاهين

أولاً - رأينا أن التعويض عن الضرر النفسي مثار خلاف بين الفقه والقضاء، وان هناك تباين وتطور في موقف القضاء الأمريكي من هذه المسألة ويعود ذلك بشكل أساسي إلى نص المادة (17) من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة وآخرها اتفاقية مونتريال 1999، حيث لم تحسم هذه الاتفاقية الأخيرة الجدل حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، وهو أمر قد يفسر صعوبة وضع حل

لهذه المسألة على ضوء الفلسفات القانونية المتعددة للدول الأعضاء في الاتفاقية ، وترك مسألة تفسير نص المادة (17) من الاتفاقية على عاتق القضاء الوطني في الدول المختلفة حسب نظامه القانوني فيما إذا كان يجيز التعويض عن الأضرار النفسية من عدمه .

وباعتقادنا أنه كان يجب على اتفاقية مونتريال التصدي لمسألة التعويض عن الأضرار النفسية لتوحيد الحلول القضائية في الدول المختلفة، تماماً كما هو الشأن في حالات التعويض عن الوفاة أو الأضرار الجسدية سواء بسواء. لا سيما بعد انتشار حوادث الإرهاب الجوي، أضف إلى ذلك أن هناك كثير من

- 
- (28) راجع الأحكام القضائية التالية : Bobian V. C S A Czech Airlines , 231 F. Supp . 2d 319 ( D.N.Y 2002 )  
- Turturro v. Continental Airlines, 128 F. Supp. 2d 170 ( S.D.N.Y. 2001 )

الاتفاقيات الدولية الأخرى قد نصت صراحة على تعويض الراكب عن الضرر النفسي مثل اتفاقية بروكسل لسنة 1957 بشأن تحديد مسؤولية مالك السفينة، واتفاقية بروكسل لسنة 1961 بشأن توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بنقل الأشخاص بحراً، واتفاقية أثينا لسنة 1974 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الأشخاص وأمتعتهم بحراً<sup>(29)</sup>.

ثانياً- أن النص على مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الراكب عن الأضرار النفسية أو الأخذ بالتفسير الواسع لنص المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999 ، من شأنه أن يقضي على الجمع بين التعويضات فيما لو استحق المضرور تعويضاً عن الضرر البدني وفقاً للاتفاقية وتعويضاً آخر عن الضرر النفسي وفقاً للقوانين الوطنية، وهو ما يخل بهدف تحديد المسؤولية للناقل الجوي في جميع الحالات، يضاف إلى ذلك مشكلة الإثبات التي قد تنجم عن هذا الوضع إذ بينما يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر البدني علناً أساس قاعدة الخطأ المفترض في جانبه فإنه لن يسأل عن الضرر النفسي الذي قد يصيب الراكب أثناء النقل الجوي إلا إذا اثبت الراكب خطأ الناقل بموجب القوانين الانجلو- أمريكية ، وهو ما يلقي عبء الإثبات على الراكب الذي قد يتعذر عليه إثبات خطأ الناقل الجوي أو تابعيه<sup>(30)</sup>.

ثالثاً- أن القضاء الأمريكي الحديث قد استقر على الأخذ بالاتجاه الواسع لعبارة الأذى النفسي - كما عرضنا - ، بحيث تنعقد مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض الراكب عن الأضرار النفسية في حالتين : الأولى إذا ارتبط بأذى جسدي، والثانية إذا لم يرتبط بأذى جسدي مباشرة ( سابق للأذى النفسي ) ولكن نتج عنه أذى جسدي لاحق للضرر النفسي. وذلك على ضوء تطور العلوم الطبية والنفسية الحديثة التي كشفت عن الارتباط الوثيق بين العوامل النفسية وأداء أعضاء الجسم لوظائفها والعلاقة التأثيرية التبادلية بينهما.

---

رابعاً – هناك أجماع لدى الفقه على التوسع في مفهوم الأذى البدني أو الإصابة الجسدية وشمولها للأضرار النفسية، بحيث يسأل الناقل الجوي عن تعويض الراكب عن كل أنواع الضرر الذي يلحق بالراكب في

---

(29) د/ رفعت فخري ابادير – السابق ص 73 ، د/ فاروق احمد زاهر – السابق ص 271 .

(30) أ. د/ محمد فريد العريني و د/ محمد السيد الفقي – السابق ص 686 .

شخصه، سواء كان ضرراً جسدياً محضاً أو ضرراً جسدياً مقترناً بضرر نفسي أو ضرراً نفسياً محضاً<sup>(31)</sup>.

---

(31) د/ فاروق احمد زاهر – السابق ص 271 ، د/ رفعت فخري ابادير – السابق ص 69 وما بعد ، أ. د/ محمد فريد العريني، د/ محمد السيد الفقي – السابق ص 686 . أ. د/ أبو زيد رضوان – السابق ص 42 . وانظر كذلك :

-Du Pontavice - Ibid . p. 274 .

- Mankiewicz - Ibid . p. 288 .

#### مراجع البحث

أولاً – باللغة العربية

- أ. د/ محمود مختار بريري و د/ عملر فؤاد عمر ( القانون الجوي ) دار

النهضة العربية 2007

- أ. د/ حمدالله محمد حمدالله ( القانون الجوي ) دار النهضة العربية 2010

- د/ جلال وفاء محمدين ( دروس في القانون الجوي ) الدار الجامعية 1989
  - أ. د/ محمد فريد العريني و د/ محمد السيد الفقي ( القانون البحري والجوي منشورات الحلبي الحقوقية 2003 )
  - أ. د/ هاني دويدار ( القانون البحري والجوي ) منشورات الحلبي الحقوقية 2008
  - أ. د/ ابو زيد رضوان ( تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التأمين عليها ) بحث منشور بمجلة العلوم القانونية والاقتصادية يناير 1974
  - د/ فاروق احمد زاهر ( تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ) دار النهضة العربية 1985
  - د/ رفعت فخري ابادير ( أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي للركاب ) بحث منشور بمجلة المحامي ، السنة السادسة ، عدد ابريل 1983
  - أ.د/ عبد الفضيل محمد أحمد ( القانون الجوي ) منشأة المعارف 2009
- ثانياً – باللغة الفرنسية
- M. Guinchard ( garanties et Responsabilités dans le crédit – bail sur Airiness , R. F. D. A , 1975
  - B. Mercadal ( Droit des transports terrestres et Aérien) 1996
  - Miller ( Le système de responsabilité issue de lacon- vention de Varsovie ) Paris 1978 .
  - Du Pontavice ( La Piraterie Aérienne notion et effets ) RGAE 1969
- ثالثاً - باللغة الانجليزية
- Mankiewicz ( The application of Article 17 of the Warsaw Convention to mental suffering related to physical injury – Annals of Air and Space law ) 1979.
  - Batra. J.C ( Modernization of the Warsaw system – Montreal 1999 , J. Air . L & Com, Vol 2000
  - Dempsey . p. S ( International Air Cargo & baggage liability and the tower of Babel, Geo. Wash . Int 1. L Rev ., VoL . 36, 2004
  - Easton. J. F & Others : Post traumatic ( Lesion Corporelle ) : A continuum of bodily injury under the warsaw Convention , J. Air . L & com , vol . 68, 2003
  - Moore. L. ( the World trade Center – Terrorist Airline destruction: will this be the first test of war between the Montreal liability Convention Article 21 . J. Air. L & Com , Vol. 68, 2003

