

## الإخلال بالتزام ضمان السلامة في عقد النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية والتشريع المصري

## Title in English Breach of the obligation to ensure safety in the air transport contract in international conventions and Egyptian legislation

الطاهر زواغري

وفاء عبدلي\*

- جامعة عباس لغرور - خنشلة-

- جامعة عباس لغرور - خنشلة-

مخبر البحوث القانونية السياسية والشرعية

مخبر البحوث القانونية السياسية والشرعية

doyendroit-zouagri@univ-khenchela.dz

Abdelli.wafa@univ-khenchela.dz

تاريخ القبول: 2022/10/05

تاريخ المراجعة: 2022/10/04

تاريخ الإيداع: 2022/05/14

ملخص:

الالتزام بضمان السلامة يعد من الالتزامات الجوهرية التي يترتبها عقد النقل الجوي في ذمة الناقل الجوي، ويقتضي هذا الالتزام أنه إذا ما أصيب الراكب بأي ضرر أثناء نقله جراء خطأ الناقل الجوي فإنه يعد إخلالا بالتزام عقدي ناشئ عن عقد النقل الجوي و يترتب مسؤولية الناقل الجوي وقد تبني المشرع المصري التزام ضمان السلامة بموجب القانون رقم (28) لسنة 1981 م والمعدل بالقانون رقم (136) لسنة 2010 م لتنظيم المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي وأخضع النقل الجوي الدولي لاتفاقية وارسو الموقعة بتاريخ 12 أكتوبر لسنة 1929 م و الاتفاقيات الأخرى المعدلة و المكملة لها و التي انضمت إليها الجمهورية المصرية بأمر رقم 593 لسنة 1955 م بينما تسري على النقل الجوي الداخلي أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من قانون التجارة الصادر بالقانون رقم (17) لسنة 1999.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل الجوي؛ الناقل الجوي؛ ضمان السلامة؛ التشريع المصري؛ اتفاقية وارسو 1929 م.

Abstract:

The obligation to ensure safety is one of the essential obligations that the air transport contract owes to the air carrier, and this obligation requires that if the passenger suffers any damage during his transportation as a result of the air carrier's mistake, it is considered a breach of a contractual obligation arising from the air transportation contract and entails the responsibility of the air carrier The Egyptian legislator has adopted the obligation to ensure safety under Law No (28) for the year 1981 AD as amended by Law No (136) for the year 2010 AD to regulate the contractual responsibility of the air carrier and subject international air transport to the Warsaw Convention signed on October 12, 1929 AD and other amended and supplemented agreements The provisions of Section IV of Chapter VII of Chapter Two of the Trade Law promulgated by Law No (17) of 1999 shall apply to internal air transport.

**Keywords :** Air transport contract; Air carrier; Safety guarantee; Egyptian legislation; Warsaw Convention 1929.

\* المؤلف المراسل.

## مقدمة:

يعتبر النقل الجوي الوسيلة الأسرع للربط بين الدول و الشعوب بحيث ساهم في ازدهار التجارة والالتقاء الحضاري بين الشعوب، في وقت أصبح فيه العالم يقاس بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة.

ورغم امتيازات الطائرة كوسيلة مواكبة لهذا التطور الحاصل، غير أنها تعد عرضة للمخاطر نظرا لقيامها بعملية النقل، وعليه فالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب يعد من الالتزامات الجوهرية ومن أبرز المسائل التي يثيرها النقل الجوي، ومن ثم كان لا بد من حماية أكبر لهذا الراكب وعليه نجد أن هذا الالتزام بضمان السلامة كان محل تباين واختلاف بين الأنظمة التشريعية والاتفاقيات الدولية مما دفع بالمجتمع الدولي للتدخل لوضع قواعد قانونية تأخذ شكل اتفاقيات دولية تكفل سلامة هذه المركبة بمن فيها، من خلال إبرام اتفاقية وارسو لسنة 1929 م، و تم إخضاع المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي لهذه الأخيرة.

### إشكالية الدراسة:

تبنى المشرع المصري بموجب القانون رقم (28) لسنة 1981 م و المعدل بالقانون رقم (136) لسنة 2010 م لتنظيم المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي و أخضعه لاتفاقية وارسو 1929 م ، حيث جاء في نص المادة 123 من قانون الطيران المدني المصري أنه "تسري على النقل الجوي الدولي أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929 والتي انضمت إليها الدولة المصرية والاتفاقيات الأخرى المعدلة والمكملة لها. وتسري على النقل الجوي الداخلي أحكام الفرع الرابع من الفصل السابع من الباب الثاني من قانون التجارة الصادر بالقانون رقم 17 لسنة 1999".

وفي هذا السياق تطرح إشكالية الدراسة في تساؤل يصاغ على النحو التالي:

- ما مدى فعالية الالتزام بالسلامة في عقد النقل الجوي في تقرير الحماية للمسافرين جراء إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان السلامة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات المصرية؟

أهداف الدراسة : تهدف هذه الدراسة إلى:

- الوقوف على مسألة الوضع القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقيات الدولية و التشريع المصري.

- كما تهدف إلى بيان نوعية التعويض كجزاء عند قيام مسؤولية الناقل الجوي جراء الإخلال بالالتزام بضمان السلامة.

## 1- مقارنة مفاهيمية لمصطلحات الدراسة :

من أهم الالتزامات التي يرتبها القانون على الناقل الجوي هو الالتزام بضمان سلامة الراكب، ومرد هذه الأهمية إلى كون هذا الالتزام مرتبط بحياة الإنسان ومنع إيقاع الأذى بجسده الذي يعد من الضرورات التي سعت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ومنها التشريع المصري إلى حمايته، وتبعاً لمقتضيات الدراسة سنتعرض إلى كل من مفهوم أطراف عقد النقل الجوي، و مفهوم الالتزام بضمان السلامة .

### 1.1- التعريف بأطراف عقد النقل الجوي.

يتشكل عقد النقل الجوي من طرفين و هما الناقل الجوي و الراكب، و سنتعرض لمدلول كل منهما تباعاً.

#### 1.1.1. المدلول القانوني للناقل الجوي:

نعرف الناقل الجوي في كل من الاتفاقيات الدولية والتشريع المصري.

##### 1.1.1.1. المدلول القانوني الدولي للناقل الجوي:

نتناول تعريفه طبقاً للاتفاقيات الدولية و بالنظر لطبيعة النقل.

##### 1.1.1.1.1. تعريف الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية: نتعرض لتعريفه في اتفاقية شيكاغو و اتفاقية وارسو

لسنة 1929.

- تعريف الناقل الجوي في اتفاقية شيكاغو: عرفت اتفاقية شيكاغو الموقعة في 7 ديسمبر سنة 1944 في فقرتها

(22) من المادة الأولى منها الناقل الجوي بأنه " كل شخص طبيعي أو اعتباري يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية

لنقل الركاب أو البريد أو البضائع"<sup>1</sup>.

من استقراء نص المادة نستنتج أن الناقل الجوي هو كل شخص طبيعي أو معنوي يتعهد بنقل أشخاص أو بضائع

أو بريد بواسطة طائرة.

- تعريف الناقل الجوي في اتفاقية وارسو: لم تضع إتفاقية وارسو لعام 1929 تعريفاً للناقل الجوي الدولي، بالرغم

من أنها كانت الأسبق من اتفاقية شيكاغو المعدلة لاتفاقية وارسو والتي حددت تعريفاً للناقل الجوي.

##### 2.1.1.1.1. تعريف الناقل الجوي تبعاً لطبيعة النقل: يختلف تعريف الناقل الجوي تبعاً لطبيعة النقل إذا كان

بواسطة وكالات النقل<sup>2</sup>، أو من قبل مستأجر الطائرة أو في حالة النقل المتتابع.

- وكلاء النقل: الناقل الفعلي و الناقل المتعاقد: في الحالة التي يتفقون فيها وكلاء النقل مع الراكب على نقله جوا

يلتزمون إتجاهه مباشرة كمتعاقدين أصليين<sup>3</sup>، لكن في الحقيقة ليسوا هم الذين سينفذون فعلاً عملية النقل الجوي، بل

(1) المادة 01 الفقرة 22 من اتفاقية شيكاغو، اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في 7 ديسمبر 1944 و ملاحقها وتعديلاتها السارية و التي تكون الدولة المصرية طرفاً فيها ( المادة 1 الفقرة 6 من القانون رقم 28 سنة 1981 المتعلق بالطيران المدني المصري المعدل و المتمم)، العدد 17، الصادرة في 23-04-1981.

(2) المادة 01 الفقرة ب، ج من اتفاقية جوادا لآخارا المكملة لاتفاقية وارسو 1929، الموقعة بالمكسيك في 18 سبتمبر 1961، و دخلت حيز التنفيذ في 1 ماي 1964.

(3) محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي و حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 250.

يقوم بها موكلوهم من شركات و مؤسسات الطيران الذين يعدون الناقلين الفعليين، وإتفاقية جوادا لآخارا لعام 1961 و المكملة لاتفاقية وارسو لعام 1929 قد فرقت بين "الناقل المتعاقد" و "الناقل الفعلي".

- الناقل المتعاقد: عرفته المادة الأولى من الاتفاقية في (الفقرة ب) بأنه "كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرما مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل".

- أما الناقل الفعلي: عرفته الفقرة ج من نفس المادة بأنه "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب أو بجزء منه، ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو.

وقد قضت المادة الثانية من نفس الاتفاقية بأنه "يكون الناقل المتعاقد و الفعلي خاضعين لاتفاقية وارسو الأول فيما يتعلق بكامل النقل المعين في العقد و الثاني فيما يتعلق فقط بجزء النقل الذي قام به".

باستقراء نص المادة نستنتج أن اكتساب صفة الناقل الجوي تختلف بحسب ما إذا كان ناقلا متعاقدا يقوم بعملية النقل كاملة، أو كان ناقلا فعليا يقوم بكل عملية النقل أو جزء منها بناء على إذن من الناقل المتعاقد وتسري اتفاقية وارسو على كلاهما فيخضع الناقل المتعاقد لاتفاقية وارسو فيما يتعلق بكامل النقل المعين في العقد، أما المتعاقد الفعلي فيخضع لها فقط بجزء النقل الذى قام به.

- تأجير الطائرات: في زحمة المواسم قد تلجأ بعض شركات الطيران إلى الاستعانة بشركات طيران أخرى عن طريق استئجار بعض طائراتها لتتمكن من تنفيذ عقود النقل التي أبرمتها وفق كفيات حددها الفقه القانوني، مفرقا بين نوعين من إيجار الطائرات و هما:

- إيجار طائرة دون طاقم: في هذه الحالة يعمل المستأجر على تزويد الطائرة بطاقم ملاحظتها الذي يكون تابعا له ومسؤولا عن نتاج ما يحدثه من أضرار للركاب و غيرهم، كما يتحمل المستأجر تكاليف تشغيل و صيانة الطائرة والتأمين عليها<sup>1</sup>، وعليه فإن المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي المسؤول في علاقته بالركاب، أما المالك المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرفا في علاقة إيجارية بينه و بين المستأجر للطائرة و يتقاضى منه بدل الإيجار.

- إيجار الطائرة بالطاقم: بموجب هذا العقد يلتزم المالك المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة لمدة معينة مع طاقمها الذي يبقى تحت تصرف مستأجر الطائرة لمدة معينة مع طاقمها الذي يبقى تابعا له و يعمل تحت رقابته و إشرافه، و بالتالي يكون مسؤولا عن أفعالهم وما يلحقونه من أضرار بالركاب طبقا لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه<sup>2</sup>، و طبقا لاتفاقية جوادا لآخارا فيعد ناقلا فعليا، أما المستأجر للطائرة فهو الذي يستغل الطائرة خلال فترة الإيجار فيبرم عقود النقل مع الركاب وتكون الأجرة عند ذلك ملكا خاصا له، و بالتالي فإنه يعد الناقل المتعاقد مع الركاب، و يكون هو و المالك المؤجر متضامنين في المسؤولية إتجاه الركاب<sup>3</sup>.

(1) محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، مجلة النشر العلمي بجامعة الكويت، الكويت، 2000، ص160.

(2) أحمد عبد الفضيل، القانون الخاص الجوي، دار الفكر و القانون المنصورة، مصر، 2006، ص10.

(3) محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي و حوادث الطيران، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2012، ص246.

- النقل المتتابع: حسب المادة الأولى من اتفاقية وارسو (الفقرة 3) فإنه "يعد النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع عند تطبيق هذه الاتفاقية، نقلًا واحدًا إذا نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، ثم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود. ولا تفقد صفته الدولية ضرورة تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذًا كاملاً في إقليم خاضع لسيادة طرف واحد متعاقد".

وعليه فالنقل الجوي المتتابع هو الذي يقوم به عدد من الناقلين الجويين على خطوط جوية مختلفة على طائراتهم بالتتابع، والمركز القانوني لكل من الناقلين المتتابعين الذين اشتركوا في عملية نقل الركاب ومدى مسؤولياتهم، ورد في نص المادة 30 من اتفاقية وارسو بأنه لا يحق للراكب أو لخلفه الرجوع على الناقل الذي وقع الحادث في رحلة النقل الذي تولاه ما لم يكن الناقل الأول و باتفاق صريح قد أخذ على عاتقه تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها<sup>1</sup>. وبناءً على ما سبق نستنتج أن اكتساب صفة الناقل الجوي تتعلق أساساً بطبيعة النقل و استثمار خطوط النقل الجوي، و لا يشترط ملكية الناقل الجوي للطائرات التي تستثمر بواسطتها و هذا ما سارت عليه اتفاقية وارسو والاتفاقيات اللاحقة لها.

2.1.1.1 . المدلول القانوني الداخلي للناقل الجوي: عرفت المادة الأولى في فقرتها 18 من قانون الطيران المدني المصري لعام 1981 الناقل الجوي بأنه: "كل شخص طبيعي أو اعتباري يقوم بتشغيل خط أو خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع أو أي منها في مجال تشغيل الطائرات أو يعرض هذا التشغيل"<sup>2</sup>. وهو نفس التعريف الذي جاءت به اتفاقية شيكاغو لعام 1944 السالفة الذكر. حيث تلاقى التصوران في تحديد عناصر تعريف الناقل الجوي بأنه شخص طبيعي أو معنوي يقوم بنقل الركاب أو البضائع أو البريد عن طريق الجو باستعمال الطائرة.

1.2.1.1.1. التعريف بالراكب: لم تتطرق اتفاقية وارسو لسنة 1929 و بروتوكولاتها المعدلة لها لتعريف الراكب الذي يعد الطرف الثاني في عقد النقل الجوي حيث لم تأتي إلا بذكر كلمة مسافر في كل من نص مادتها (17-18)، وكذلك الحال بالنسبة للمشرع المصري وعليه لا يوجد تعريف قانوني للراكب و سنتطرق إلى تعريفه وفق ما أورده الفقه. - المقصود بالراكب: بالرجوع إلى الفقه يمكن أن نعرف الراكب بأنه: "الشخص الذي يتم نقله بناءً على عقد مبرم بينه و بين الناقل"<sup>3</sup>.

- كما يعرف بأنه: "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل الجوي بنفسه، أو بواسطة نائبه، كما يمكن إبرامه عن طريق وكيل بالعمولة، و الذي يريد الانتقال من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة"<sup>4</sup>.

(1) المادة 30 من اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة ببولندا في 12-10-1929 و دخلت حيز التنفيذ في 13-02-1933، و التي صادقت عليها مصر بأمر رقم 593 لسنة 1955.

(2) المادة 01 الفقرة 18 من القانون رقم 28 لسنة 1981 المتعلق بقانون الطيران المدني المصري، المعدل و المتمم، العدد 17، الصادرة في 23-04-1981.

(3) محمد فريد العريبي، مرجع سابق، ص 77.

(4) هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2008، ص 223.

و يذهب البعض من الفقهاء الى القول بأن خصوصية عقد النقل الجوي تنبع من إقتصاره على الأشخاص الحية، و بالتالي فإن نقل الجثث الهامدة تعد من قبيل نقل الأشياء<sup>1</sup>، أما الراكب فهو من الأشخاص الحية حتى لو كان فاقدا الوعي أثناء نقله أو كان مخدرا، فالمعيار الذي يعول عليه في هذه الحالة هو إصدار تذكرة النقل بإسمه أولا و دخوله الطائرة ثانيا.

2.2.1.1.1. أهلية الراكب: بالنسبة لأهلية الراكب فلا يوجد في قانون التجارة المصري رقم (17) لسنة 1999 نص خاص يحدد أهلية الراكب و في هذه الحالة نرجع إلى القواعد العامة بالنسبة لأهلية في القانون المدني المصري، و لا يشترط في الراكب أكثر من بلوغه سن التمييز لعدم اعتبار النقل من أعمال التصرف التي تستلزم في القائم بها التمتع بالأهلية الكاملة .

ويلاحظ أن الناقل الجوي يعد الشخص راكبا و يصدر له تذكرة نقل حتى لو كان قاصرا ، و لذلك و لأجل تحديد مفهوم الراكب في النقل الجوي يعد الشخص راكبا سواء أكان كامل الأهلية أو ناقص الأهلية و بغض النظر إذا كان وليه هو من اشترى له تذكرة النقل ما دامت هذه الأخيرة باسمه و لحسابه ، و لذلك فإن الناقلين الجويين يكادون يجمعون على تخصيص مقعد لكل راكب يزيد عمره عن سنتين.

## 2.1- مفهوم الالتزام بضمان السلامة:

يرتب عقد النقل الجوي للأشخاص جملة من الالتزامات، يعد الالتزام بضمان سلامة الراكب من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي ، و بناءا عليه سنتطرق الى مفهوم هذا الالتزام مع تحديد الطبيعة القانونية له.

1.2.1. التعريف بالتزام ضمان سلامة الراكب: إن اتفاقية وارسو و تعديلاتها قد خصت الراكب المسافر بحماية في عقد النقل الجوي للأشخاص بتكريس التزام ضمان سلامة الراكب من حوادث النقل الجوي ، بالإضافة إلى قانون الطيران المدني المصري الذي أقر هذا الالتزام في نصوصه التشريعية<sup>2</sup>.

1.1.2.1. المدلول الفقهي لالتزام ضمان سلامة الراكب: سيتم التطرق لبعض الفقهاء الذين عرفوا هذا الالتزام

على النحو التالي:

1.1.1.2.1. تعريف أمل كاظم: عرفت إلتزام ضمان السلامة بأنه: "الالتزام الذي يقع على أحد المتعاقدين في مواجهة المتعاقد الآخر متلقي الخدمة، بضمان ما يهدده من مخاطر الإصابة الجسدية أثناء تنفيذ الالتزامات التعاقدية الناشئة عن العقد"<sup>3</sup>، و بالتالي الإلتزام بالسلامة هنا يستلزم توافر الشروط التالية و هي أن يلجأ أحد المتعاقدين للمتعاقد الآخر من أجل الحصول على خدمة معينة، و أن يوجد خطر يهدد المتعاقد طالب هذه الخدمة، و أخيرا أن يكون المتعاقد الملتزم بتقديم الخدمة مهنيا محترفا.

(1) محمد فريد العربي، مرجع نفسه، ص 80.

(2) المادة 123 من قانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة 1981، مرجع سابق، المعدل بالقانون رقم (136) لسنة 2010، ج.ر، العدد 25 مكرر أ الصادرة في 27 يونيو سنة 2010.

(3) أمل كاظم سعود، محمد علي صاحب، الإلتزام بضمان السلامة في العقود السياحية (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية، 2010، ص 92.

غير أنه يؤخذ على هذا التعريف أنه لم ينصب على المعرف و بذلك لم يصل إلى ماهية الالتزام بالسلامة بشكل دقيق وواضح لأن تعريف الالتزام استنادا للشروط المطلوبة لوجوده لا تبين المقصود بالسلامة التي يلتزم بها المدين وما هو المطلوب منه بالضبط وكيف تتحقق، لذلك كان يقتضي الأمر التعرض لماهية هذا الالتزام كون الشروط تستخلص من مفهوم الشيء ذاته وهو أمر لم يدلنا عليه التعريف.

**2.1.1.2.1 تعريف عيسى الرضي :** عرفه بأنه: " أن يلتزم الناقل الجوي بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليما معافى." <sup>1</sup>، ومن هنا يتضح أن الالتزام بالسلامة يتمثل فيما ينبغي أن يقوم به المدين (الناقل الجوي) بقصد عدم تعرض الدائن (الراكب) لأي مكروه يمس سلامته الجسدية وحياته وهي نتيجة لا بد أن تتحقق حتى يمكن القول بأن المدين قد وفى بالتزامه.

وعليه فإن الالتزام بالسلامة هو ذلك الالتزام الذي يقع على عاتق المدين به اتجاه الدائن به، يتعهد بمتقاضه بالحفاظ على السلامة الجسدية وهذه الأخيرة تستلزم ضرورة السيطرة على العناصر المسببة للضرر.

**2.1.2.1 المدلول القانوني لالتزام ضمان السلامة :** نتناول تعريفه على المستوى الدولي و الداخلي تباعا.

**1.2.1.2.1 على المستوى الدولي :** إن اتفاقية وارسو لسنة 1929 لم تنص صراحة على التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ضمن نصوصها، و لم تأتي بتعريف لهذا الالتزام، و إنما يستخلص ذلك و يستشف من خلال نصوصها و خاصة ما جاءت به المادة 17 من اتفاقية وارسو و التي أقرت مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يقع للراكب في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافر، وهي بذلك تؤكد مدى حرصها على سلامة الراكب ضمن رحلة النقل الجوي.

**2.2.1.2.1 على المستوى الداخلي:** بالرجوع إلى قانون الطيران المدني المصري موضوع الدراسة نجده هو أيضا لم ينص صراحة في نصوصه على الالتزام بضمان السلامة، إلا أنه بالمقارنة بين النصوص نجده يؤكد على هذا الالتزام ضمنا، وهو ما نستخلصه من نص المادة 128 السالفة الذكر، و التي أوجبت مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى تحقيق ضرر سواء كان جسديا أو عضويا بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية، و بالتالي فإن مصدر الالتزام بضمان السلامة مصدره العقد.

و بناء على ما سبق نجد أن المشرع المصري أخذ أيضا بما جاء باتفاقية وارسو في قانون طيرانه المدني التي صادق عليها بالأمر رقم 593 لسنة 1955 المشار إليه سابقا.

**2.2.1 الطبيعة القانونية لالتزام ضمان السلامة:** الأصل أن الالتزام إما يكون بتحقيق غاية أو ببذل عناية ومن ثم وفي إطار ذلك نبرز الطبيعة القانونية للالتزام بضمان السلامة.

**1.2.2.1 الالتزام بضمان سلامة الراكب التزام بتحقيق نتيجة:** و يقصد به في مفهوم القانون الجوي هو نقل الراكب من مكان لأخر سليما معافى، أي حمايته أثناء فترة النقل من أي ضرر قد يحصل له، و قد اعتبر الفقه أن طبيعة الالتزام بضمان سلامة الراكب هو التزام بتحقيق نتيجة و ليس التزام ببذل عناية، و عليه فإن الناقل ملزم بإرشاد الراكب

<sup>(1)</sup> عيسى غسان رضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2011، ص92.

داخل الطائرة بربط الاحزمة و استعمال أطواق النجاة و أجهزة الاكسجين... الخ"<sup>1</sup>، و قد أخذ التشريع المصري بهذا الاتجاه حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 264 من قانون التجارة المصري رقم (17) على أنه: "يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويقع باطلا كل اتفاق يعفي الناقل من هذا الضمان"<sup>2</sup>.

من استقراء نص المادة نجد أن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة معينة و هي سلامة الراكب طوال مراحل تنفيذ عقد النقل و هذا الالتزام أساسه عقد النقل، و عليه فإن كل اتفاق يقضي بغير ذلك يعتبر باطلا.

وأيضاً ما جاء في نص المادة 287 من القانون نفسه على أنه: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث عند وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني آخر..". يتضح من نص المادة تأكيد المشرع المصري على أن التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب هو التزام بتحقيق غاية و لا يجوز للناقل نفي المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة، أو خطأ الراكب"<sup>3</sup>.

وبالتالي نجد أن هذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية أساسه الخطأ العقدي، و تتحقق مسؤولية الناقل الجوي بمجرد تعرض الراكب لحادث أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي، و ليس بمقدور الناقل التخلص من المسؤولية إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبي، أي إثبات أن الضرر الذي وقع لا يد له فيه.

2.2.2.1. الالتزام بضمان سلامة الراكب التزام ببذل عناية: في الالتزام ببذل عناية تبرا ذمة المدين إذا بذل في تنفيذ التزامه القدر اللازم من العناية، بغض النظر إن تحقق أو لم يتحقق و لقد أُصطلح على تسمية هذا الالتزام في الفقه الفرنسي عبارة **obligation de moyen** أي الالتزام ببذل وسيلة و يعبر عنه بعض الفقه بالالتزام ببذل عناية"<sup>4</sup>، ومن الأنظمة القانونية التي تأخذ به هو النظام الأمريكي و بالرجوع الى اتفاقية وارسو نجدها قد نصت على هذا الالتزام في المادة 17 منها صراحة حيث جاء في نص المادة أنه: "يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني أخري لحق المسافر، إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول".

من نص المادة يتضح أنه يقع على عاتق الناقل الجوي التزاما بضمان سلامة المسافر وهو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، ولكن خطأ الناقل الجوي يكون مفترضا حتى تقوم مسؤوليته بمجرد حدوث الوفاة أو الإصابة إلا أن الناقل الجوي يستطيع دفع هذه المسؤولية عن طريق إثبات أنه و تابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتفادي الضرر.

(1) محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2019، ص308.

(2) المادة 1/264 من قانون التجارة المصري الجديد رقم (17)، عام 1999، ج، ر، العدد 19، الصادرة في 17-05-1999.

(3) المادة 290 من قانون التجارة المصري، مرجع نفسه.

(4) وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر، شركة رشدي للطباعة، ط1، مصر، 2013، ص37.

غير أن غالبية فقهاء القانون الجوي يعتبرون اتفاقية وارسو لم تعتنق على حد قولهم أفا من التصورفا السابقفا لهذا الالترام، و إنما أخذت بحل توفىقى مؤداه اعتبار هذا الالترام التزاما ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل بحيث يفترض وقوع الخطأ من جانبه يستوجب مسؤولفته بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل العكسى".<sup>1</sup>

## 2- قفام مسؤولفة الناقل الجوي على الأضرار الو اقعة على الراكب:

لما كانت المسؤولفة هف جزاء الإخلال بالالترام ففنا لا تبدأ بمجرد انعقاد العقد بل من تاريخ البدء فف تنفيذ الالترامات الة يرتبها عقد النقل فف ذمة الناقل الجوي ففذا أخل بهذا الالترام انعقدت مسؤولفته و استنادا لما سبق سنطرق إلى شروط تحقق الإخلال بالالترام بضممان السلامة و جزاء الإخلال بالالترام بضممان السلامة .

### 1.2. شروط تحقق الإخلال بالالترام بضممان السلامة: فقتضى لقيام مسؤولفة الناقل الجوي عن إخلاله بضممان

سلامة الراكب توافر ثلاث شروط نناولها تباعا.

#### 1.1.2. نشوء حادث: إن أول شرط فجب توافره لتطبيق أحكام مسؤولفة الناقل الجوي عما فصبب الراكب من

أضرار بدفنة هو وقوع حادث جوى.

##### 1.1.1.2. موقف إتراففة وارسو لسنة 1929 من الحادث: اشترطت إتراففة وارسو فف المادة 17 منها السالفة الذكر

لانعقاد مسؤولفة الناقل الجوي عن الأضرار الة تصفب الراكب أن فقع حادث ولم تحدد المقصود بهذا الأخير والذف عرفه الفقه بأنه "كل واقعة فجائفة ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من ففث أصلها باستغلال الطائرة" وعلى ذلك لا فسال الناقل الجوي عن الضرر الذف فلققه مسافر بنفسه كسقوطه مثلا من مقعده ننتفة تناوله لمواد مسكرة و كذلك الحال اذا الحق مسافر ضررا بمسافر آخر لان الضرر الذف أصاب المسافر لم فنجم عن عملية الاستغلال الجوى"<sup>2</sup>، و كل هذا بغرض لفلولة دون تطبيق نظام المسؤولفة فف الحالات الة لا فكون للناقل ففها فف لان ذلك فتنافى و اعتبارات العدل بتحميله المسؤولفة عن ذلك بصورة تلقائفة"<sup>3</sup>، فقد أرسى إتراففة وارسو وبروتوكول لاهاف المعدل لها أساس مسؤولفة الناقل الجوي على مسؤولفة شخصفة قائمة على الخطأ المفترض، فلم تهتم بتعرفف الحادث، وعلى الناقل الجوي أن فسى لإثبات تخلف وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر، و ذلك محاولة منه لإثبات انتفاء الخطأ وفقا لنص المادة 20 من إتراففة وارسو.<sup>4</sup>

#### 2.1.1.2. موقف المشرع المصرى من الحادث: عرف المشرع المصرى حادث الطائرة فف المادة 98 مكرر أ من قانون

الطفران المدفنى المصرى رقم (28) لسنة 1981 المعدل بأنه: "فقصء بحادث طائرة كل و اقعة مرتبطة بتشغفل طائرة تقع فف أفا وقت منذ صعود أفا شخص للطائرة بقصد الطفران حتى نزول فمفف هؤلاء الأشخاص من الطائرة إذا ترتب على هذا الحادث أفا فمما فأتى:

(1) عاطف مء الفقى، تطور مسؤولفة الناقل الجوي وفقا لإتراففة مونترفال 1999، دار الفكر الجامعى، الإسكندرفة، مصر، 2007، ص568...

(2) عفسى رفضى غسان، مرجع سابق ص94.

(3) مء فرفء العربى، القانون الجوى، النقل الجوى الدولى و الداخلى، دار الجامعة الجدففة، الإسكندرفة، مصر، 2016، ص200.

(4) ذكرى عبء الرازق مء، مءى مسؤولفة الناقل الجوي عن الأضرار الة تصفب المسافرفن فف إتراففة مونترفال 1999 و قانون التجارة الجدفء المصرى، دار

النهضة العربفة، القاهرة، مصر، 2015، ص31.

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 تأثيرا ضارا 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 أغطيته أو ملحقاته أو المراوح أو أطراف الأجنحة أو الهوائيات أو الإطارات أو الفرامل أو الأسطح الانسيابية أو إنبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة.

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، أما إذا كان الضرر ناشئا عن اعتداء أحد الركاب على الأخر مثلا فلا يمثل هذا الاعتداء حادثا يرتب المسؤولية على عاتق الناقل الجوي".<sup>1</sup>

باستقراء نص المادة نلاحظ أن المشرع المصري قد فرق بين الواقعة والحادث في المعنى، حيث عرف واقعة الطائرة أنها كل حادث لا ينطبق عليه حادث طائرة ويرتبط بتشغيل الطائرة ويؤثر أو يمكن أن يؤثر في سلامة التشغيل، وهذا التعريف غير منضبط إذ أنه يشمل بالحماية أي شخص يصعد إلى الطائرة بقصد الطيران ولو لم يكن من الركاب الذي يربطهم بالناقل الجوي عقد نقل جوي، حيث اعتبر أي واقعة تسبب ضرر لأي شخص على الطائرة ضمن معنى الحادث الذي يسأل عليه الناقل الجوي حتى بعدم وجود عقد نقل جوي، وهذا المعنى يتعارض مع اتفاقية وارسو لسنة 1929 التي اشترطت قيام عقد النقل الجوي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي، كما قيد الحادث بضرورة أن يقع في مدة تشغيل الطائرة، ومن ثم يكون قد ضيق المدة التي يسري فيها التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب فلا يشمل الأضرار التي تلحق بالراكب قبل قيامه بالصعود إلى الطائرة أو بعد هبوطه منها".<sup>2</sup>

إضافة إلى ذلك يلاحظ أن المشرع المصري قد توسع في مفهوم الحادث ضمن أحكام مسؤولية الناقل الجوي، بحيث يصبح الحادث نتيجة استغلال الطائرة أو بسبب هذا الاستغلال، وليس نتيجة تشغيل الطائرة بمعناه الملاحي أو ما يمكن أن يؤثر في هذا التشغيل.

و بناء على ذلك فالمفهوم الذي تبناه المشرع المصري وكذلك اتفاقية وارسو 1929 للحادث الجوي كان واسعا، إذ أنه يشتمل على كل واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل الجوي بغض النظر عن مدى إمكانية توقع هذا الحادث أو إمكانية دفعه، بل يكفي مجرد وقوع ضرر بالراكب، وفي ظل هذا التوسع في مفهوم الحادث فحوادث الإرهاب بوصفها

(1) المادة 98 مكرر أ من القانون رقم 28 لسنة 1981 المعدل، مرجع سابق.

(2) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص 38.

واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل، يسأل عنها الناقل الجوي كونها غالبا ما يرافقها أضرار مادية ونفسية كبيرة تلحق بالراكب على إثر وقوعها، مع إعفاء الراكب من عبء إثبات خطأ الناقل كي يقيم مسؤوليته عن هذه الاعتداءات<sup>1</sup>.

2.1.2. نطاق سريان الالتزام بضمان السلامة من حيث الزمان: سبق القول أن مسؤولية الناقل محددة في إطار

زمني محدد، وتبدأ هذه المدة من وقت بدء الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يرتبها عقد النقل في ذمته.

1.2.1.2. على المستوى الدولي: حددت اتفاقية وارسو في المادة 17 منها السالفة الذكر الإطار الزمني الذي يجب أن

يقع فيه الضرر للركاب، وذلك بأن يحصل الضرر على متن الطائرة أو خلال عملية الإركاب أو الإنزال، وعليه فبداية الفترة تكون من اللحظة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل أو تابعيه بالقاعة المعدة لجمع المسافرين بمطار القيام للتوجه إلى الطائرة المعدة لنقله، ويستمر هذا الالتزام بالسريان إلى غاية لحظة تخلصه من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول<sup>2</sup>، وانطلاقا من هذا يجب توافر شرطين أساسيين:

- أن يكون الناقل قد بدأ في تنفيذ عقد النقل الجوي حتى يفهم وجه تحقق مسؤوليته العقدية عما يصيب المسافرين

من أضرار بدنية، ولا يتسنى للناقل البدء في تنفيذ العقد إلا إذا وضع المسافرين نفسه تحت وصاية الناقل أو تابعيه<sup>3</sup>.

- أن يوجد المسافرين في مكان تحفه المخاطر الخاصة بالطيران والاستغلال الجوي حتى يفهم وجه خضوع هذه

المسؤولية لأحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929.

قياسا على هذا التعريف الواسع فعمليات الركوب والإنزال ليس فقط مكان تواجد المسافرين أو موطن قدميه وقت وقوع الحادث، لأن عبارة الصعود تنصرف إلى تحديد العمليات التي كان يقوم بها الراكب والتي يتحتم عليه إنجازها من أجل الصعود إلى متن الطائرة، وبالتالي يسأل الناقل عن الحوادث التي تقع للركاب أثناء تواجدهم في مكان ما داخل المطار، أما الهبوط فيقتصر على فترة خروج الراكب من جوف الطائرة تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه وحتى تخلصهم من وصاية هؤلاء بدخولهم مباني مطار الوصول، وهذا يكون الناقل الجوي ضامنا لكافة الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تواجده بمباني مطار الإقلاع.

ونتيجة لما سبق بيانه فإن الناقل لا يعد مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالمسافر خارج حدود هذه الفترة فمثلا لا

تترتب مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين أثناء نقله من مكتب الناقل الموجود في وسط المدينة إلى مطار المغادرة.

2.2.1.2. على المستوى الداخلي: اتجه المشرع المصري وفقا للمادة 287 من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة

1999 إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختيارا أو اضطرارا<sup>4</sup>.

(1) علاء التميمي عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الأرواح، طبقا لحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص57.

(2) M.pourcellet, transport aérien international et responsabilité, les presse de l'université de monteral, 1964, p43.

(3) محمد فريد العربي، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص193.

(4) المادة 287 من قانون التجارة المصري الجديد رقم 17، مرجع سابق.

وبناء على ما سبق فحتى يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الركاب وفقا لقانون التجارة، أن يقع ذلك خلال المدة التي يصبح فيها الراكب تحت إمرة الناقل الجوي و رعايته أو أحد تابعيه، وقد حددت الفقرة 24 من المادة الأولى من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 المعدل، المدة التي يسأل فيها الناقل الجوي عن الإضرار التي تصيب الركاب بمعيار ضيق يقتصر على مدة الطيران بمعناها الضيق حيث جاء في نص المادة ما يلي: "مدة النقل الجوي هي الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع، حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها"<sup>1</sup>.

وهو معيار لم يعتمده المشرع المصري في قانون التجارة الجديد رقم 17 و الذي نفذ بمعيار واسع للمدة التي يظل فيها الناقل الجوي ملتزما بسلامة الركاب على النحو الوارد في المادة 287 من هذا القانون و السالفة الذكر.

3.1.2. الضرر الذي يصيب الراكب: لا يعد الناقل الجوي مخلا بالتزامه بضمان السلامة، و بالتالي لا تتعقد مسؤوليته إلا إذا ترتب على هذا الإخلال إلحاق الضرر بالمسافر، و الضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو شرفه أو اعتباره أو غير ذلك"<sup>2</sup>.

1.3.1.2. موقف اتفاقية وارسو من الضرر: بحسب نص المادة 17 من اتفاقية وارسو السالفة الذكر فهي تحمل الناقل الجوي مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تترتب في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأضرار جسمانية أخرى، فالالتزام بحرفية الاتفاق المبرم بين الناقل و الراكب يستلزم وصول هذا الأخير إلى الجهة المقصودة غير ناقص ولا عضو من أعضائه أو جثة هامة، وهذا ما يؤكد الأخذ بروح العقد و تفسيره و مقتضى حسن النية في تنفيذ العقود"<sup>3</sup>، غير أنه وفي ظل عدم تحديد اتفاقية وارسو للضرر القابل للتعويض في حالة الوفاة أو الجرح أو سائر الأضرار البدنية للراكب، ومن جانب آخر على وجود المسؤولية ذاتها متى تعرض الراكب لإضرار أو اضطرابات نفسية، و لا سيما أن الحاجة أضحت متزايدة في أعقاب ازدياد حوادث الإرهاب التي غالبا ما تؤدي إلى توليد أضرار معنوية أو نفسية لدى الراكب"<sup>4</sup>، ومع الجدل القائم حول تفسير جملة –أي أذى بدني آخر- الواردة في نص المادة 17 من اتفاقية وارسو حيث اعتبر جانب من الفقهاء هذه العبارة لا تشمل الأضرار النفسية ومنهم من قال أنها تشمل كافة الأضرار التي تصيب الراكب بما فيها النفسية والعقلية، والتفسير الموسع لهذه العبارة هو الذي يتفق مع ما كشف عنه علم وظائف الأعضاء من وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان و أداء أعضائه لوظائفها الطبيعية و بين الجهاز العصبي والنفسي له، ومدى تأثير كل منهما في الآخر و تأثيره به على نحو يصعب معه الفصل بينهما"<sup>5</sup>.

(1) المادة الأولى الفقرة 24 من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 المعدل، مرجع سابق.

(2) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 255.

(3) ذكرى عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 31.

(4) أسيل باقر جاسم، صفاء تقي عبد النور، احمد سلمان الشهب، قيام مسؤولية الناقل بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 2013، 22، ص، ص 135-136.

(5) ذكرى عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 36.

وقد صرح دستور المنظمة العالمية للصحة على أن: "الصحة هي حالة كاملة من الصلاحية البدنية والعقلية والاجتماعية"<sup>1</sup>.

ورغم ذلك يظل الخلاف مستمرا حول ما إذا كان يمكن المطالبة بالتعويض عن الاضرار المعنوية، خاصة في ظل غياب نص في اتفاقية وارسو لسنة 1929.

2.3.1.2. موقف المشرع المصري من الضرر: وفقا للقانون المصري بمجرد أن يلحق ضرر بالراكب يستوجب التعويض لقيام مسؤولية الناقل الجوي، كأن يتوفى الراكب نتيجة الحادث فيترتب على ذلك ضرر يلحق بغيره ممن كان يعولهم الراكب، أو يتكبد غيره المصاريف بسبب الوفاة كمصاريف محاولة علاج المتوفي ثم تكاليف دفنه، ويخضع تقدير الضرر لمحكمة الموضوع فلا تخضع في هذه المسألة لرقابة محكمة النقض، حيث قضت محكمة النقض المصرية ب(وجوب ثبوت الضرر شرطا لقيامه و يعد تقديره و تحديده مدها و تقدير التعويض عنه من المسائل الواقعية التي تستقل بها محكمة الموضوع...) "2"، كما قضت أيضا أنه: (المقرر-و على ما جرى به قضاء محكمة النقض-أنه وإن كان الضرر من أركان المسؤولية وكان ثبوته شرطا لازما لقيامها إلا أن تقديره و تحديده مدها و تقدير التعويض عنه من المسائل الواقعية التي تستقل بها محكمة الموضوع دون تعقيب عليها فيه ما دامت قد بينت عناصر الضرر ووجه أحقية طالب التعويض فيه.) "3"، واشترط القضاء أن يكون الضرر محققا أو أنه سيقع حتما في المستقبل لقيام المسؤولية، إذ قضت محكمة النقض المصرية أنه: (يشترط أن يكون الضرر محققا بمعنى أن يكون قد وقع أو أنه سيقع حتما في المستقبل، أما مجرد احتمال وقوع الضرر في المستقبل فإنه لا يكفي للحكم بالتعويض.) "4"، كما قضت أيضا: (الضرر الموجب للتعويض عدم افتراض وجوده لمجرد عدم قيام المدين بالتزامه العقدي وجوب أن يكون محققا للضرر الاحتمالي غير محقق الوقوع لا يستحق عنه التعويض إلا إذا وقع فعلا، المقرر أن الضرر من أركان المسؤولية و ثبوته لازم لقيامها و الحكم بالتعويض نتيجة لذلك، و هو لا يفترض وجوده لمجرد أن المدين لم يقم بالتزامه العقدي و يشترط فيه أن يكون محققا بمعنى أن يكون قد وقع أو أنه سيقع حتما في المستقبل، أما مجرد احتمال وقوع الضرر في المستقبل فإنه لا يكفي للحكم بالتعويض.) "5".

فتلاحظ من هذه الأحكام أن القضاء قد استقر على وجوب أن الضرر محققا أو أنه يكون محتمل الوقوع حتما في المستقبل.

2.2. جزاء الإخلال بالتزام بضمان السلامة: يعد التعويض جزاء يترتب على إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان السلامة، و التعويض حق يترتب في ذمة محدث الضرر لمصلحة الدائن المضروب سواء على شكل نقد أو أي ترضية أخرى،

(1) هذا الدستور أقره مؤتمر الصحة الدولي المنعقد في نيويورك، الفترة بين 19 يونيو الى 22 يوليو 1946، ووقع في 22 يوليو 1946، ممثلوه 36 دولة، دخل حيز النفاذ في 7 أبريل 1948.

(2) الطعن رقم 4039 لسنة 1974 جلسة 2005-05-08.

(3) الطعن نفسه، س، 56، ص، 458، ق، 72.

(4) الطعن رقم 3238، 3269 لسنة 1971، جلسة 2003-05-08، س، 56، ص، 458، ق، 72.

(5) الطعن رقم 3238 لسنة 1971، جلسة 2002-12-26، س، 53، ع، 2، ص، 1290، ق، 248.

وتختلف بحسب الأضرار التي تصيب الراكب، وعليه سنتناول كلا من التعويض عن الضرر المادي والأدبي مع توضيح لموقف الاتفاقيات الدولية والتشريعات المصرية منهما.

1.2.2. التعويض عن الضرر المادي: ويقصد به ذلك التعويض المقرر لجبر الضرر الذي يصيب المضرور في ذمته المالية<sup>1</sup>.

1.1.2.2. موقف اتفاقية وارسو من التعويض عن الضرر المادي: قررت اتفاقية وارسو لسنة 1929 في مادتها 17 السالفة الذكر أن الناقل الجوي يعرض الراكب عن الضرر الواقع عليه في حالة وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر، شريطة أن يصيبه على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود والهبوط، غير أن الاتفاقية لم تحدد نوع الضرر إذا كانت الحوادث التي تحصل أثناء النقل الجوي تتمثل بالأضرار المادية كموت الراكب أو إصابته بجروح، غير أن الناقل لا يلزم بالتعويض إلا عن الأضرار المباشرة التي تكون نتيجة طبيعية للإخلال بالالتزام.

2.1.2.2. موقف المشرع المصري من التعويض عن الضرر المادي: نص المشرع المصري في المادة 265 من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999 على أنه: "....ب- يسأل الناقل عن ما يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية".

باستقراء نص المادة نستنتج أن المشرع أشار صراحة إلى إلزام الناقل بتعويض الراكب عن الأضرار المادية، كما نص أيضا في المادة 221 من القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948 على أنه:

1- إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد أو بنص في القانون فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاته 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.

2- ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما، إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد<sup>2</sup>.

من نص المادة نستنتج أن المشرع المصري قد أوجب على الناقل الجوي تعويض الأضرار نتيجة الإخلال بضمان السلامة، وبما أن الالتزام بضمان السلامة ينشأ من عقد النقل الجوي فالأصل أن الناقل لا يلتزم إلا بتعويض الضرر المباشر المتوقع عند التعاقد إلا في حالة الغش أو الخطأ الجسيم<sup>3</sup>، و يلتزم الناقل الجوي بتعويض الضرر المتوقع، كونه و الراكب في إطار المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل الجوي قد توقعوا الضرر ومن ثم يلتزم الناقل الجوي بتعويض ما توقعه من ضرر لأن التعاقد قد تم على أساسه، أما الضرر غير المتوقع فلا يلتزم بتعويضه إلا إذا ارتكب الناقل الجوي أو أحد تابعيه غشا أو خطأ جسيما.

(1) ذكرى عبد الرازق محمد، مرجع سابق، ص32.

(2) المادة 221 من القانون رقم (131) لسنة 1948 من القانون المدني المصري، الصادر في 16 يوليو 1948.

(3) رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، دار الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 2008، ص56.

ويلتزم الناقل بتعويض الراكب عنها، فضلا عن الكسب الفائت أو الخسارة اللاحقة التي يلتزم بها الناقل الجوي وما يصيب الراكب من ضرر كالجروح و العاهات أو العجز، كما يلتزم بنفقات العلاج و أجرة الطبيب و مصروفات المستشفى<sup>1</sup>.

2.2.2. التعويض عن الضرر الأدبي: هذا النوع من الضرر لا يمس الذمة المالية للشخص و إنما ضرر ينجم عن النيل من مصلحة غير مالية من طبيعة سيكولوجية نفسية فمثلا قد يتعلق الأمر بالنيل من حق أو أكثر من الحقوق الشخصية كالحق في الحياة، الحرية، السمعة...

وقد يتمثل الضرر الأدبي في الحزن الناجم عن فقدان شخص عزيز أو فقدان شئ له قيمة عاطفية<sup>2</sup>.

1.2.2.2. موقف اتفاقية وارسو 1929 من التعويض عن الضرر الأدبي: حددت اتفاقية وارسو لعام 1929 صور الأضرار التي يجوز التعويض عنها في المادة 17 منها، إذ شملت الوفاة و الجرح كمصادر للتعويض فيما يتصل بالأضرار التي تصيب الراكب، غير أنها لم تشر إلى مضمون الضرر الأدبي و أكتفت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي مع إحالة تحديد مدى الضرر للقانون الوطني الواجب التطبيق.

ورغم ما أثارته عبارة "أو أي أذى بدني آخر" من جدل راجع لعدم تحديد اتفاقية وارسو المقصود من هذه العبارة، وما إذا كان التعويض يشمل هذه الأضرار بصفة مستقلة، و لو لم تكن مترتبة عن أضرار مادية، فيرى رأي من الفقه أن كلا من عبارة الوفاة أو الجرح و عبارة أي أذى بدني آخر هما مصطلحان لمدلول واحد و لا يوجد ما يمنع من التعويض عن الأضرار الأدبية وفقا لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو، و أن شركات النقل قد اتجهت للدفع بالتفسير الضيق لعبارة أي أذى بدني آخر و ذلك بغرض تقصير التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية وذلك عند مطالباتها بالتعويض عن الأضرار الأدبية من قبل الركاب المضرورين<sup>3</sup>، غير أن جانب آخر من الفقه يرى أنه لإمكان المطالبة بالتعويض عن الأضرار الأدبية أن يكون هذا الأخير مترتب عن ضرر بدني، وطلب التعويض الأدبي بوجه مستقل ينبغي رفضه، بناء على عدم وجود مثل هذه الحالات في نص المادة 17 لاتفاقية وارسو، إلا أن الضرر المشمول بالتعويض يمكن أن يمتد ليشمل الضرر الأدبي الذي ترتب عن الأذى البدني، فيشترط أن تكون الآلام النفسية مصحوبة بالآلام عضوية لان وجود هذه الأخيرة يبرهن على جدية طلب التعويض الخاص بالآلام النفسية<sup>4</sup>.

2.2.2.2. موقف المشرع المصري من التعويض عن الضرر الأدبي: ورد في القانون المصري إشارة صريحة إلى الضرر

الأدبي فجاء في نص المادة 222 من القانون المدني المصري أنه:

1- يشمل التعويض الضرر الأدبي أيضا ولكن لا يجوز في هذه الحالة أن ينتقل إلى الغير إلا إذا تحدد بمقتضى

اتفاق أو طالب الدائن به أمام القضاء.

(1) رفعت فخري، مرجع نفسه، ص 57..

(2) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 269.

(3) رفعت فخري، مرجع سابق، ص، ص، 122، 121.

(4) فريد العربي، القانون الجوي، حوادث الطيران، مرجع سابق، ص 208.

2- ومع ذلك لا يجوز الحكم بتعويض إلا الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب.<sup>1</sup>

باستقراء نص المادة نجد أن المشرع المصري قد نص على أن التعويض يشمل الضرر الأدبي أيضا مثل الضرر الناجم عن إصابة الشخص والألم الذي تخلفه الإصابة، وأيضا ما يستشعره الشخص من حزن و أسى على ما يفترقه نتيجة موت عزيز عليه، و لكن القانون المدني المصري أقتصر في التعويض عن الضرر الأدبي الناشئ عن الوفاة في نطاق الأزواج والأقارب إلى الدرجة الثانية فقط لمن أصابه منهم ألم حقيقي من جراء موت المصاب.

كما أجاز القضاء المصري التعويض عن الضررين المادي والأدبي إجمالاً إذ قضت محكمة النقض المصرية أن (القضاء بالتعويض عن الضررين المادي والأدبي لا خطأ ما دام أنه عوض للعناصر المكونة للضرر).<sup>2</sup>، وقضت محكمة النقض المصرية ب(جواز القضاء بتعويض إجمالي عن الضررين المادي والأدبي جملة بغير تخصيص شرط بيان عناصر الضرر ومناقشة الضرر ومناقشة كل عنصر على حدى).<sup>3</sup>

#### الخاتمة:

من خلال هذه الورقة البحثية نجد أن استغلال الإنسان للجو من شأنه أن يثير مسؤولية الناقل الجوي شأنه شأن أي نقل آخر قد يخل بالتزاماته التعاقدية عند تنفيذه لعقد النقل الجوي مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بالطرف المتعاقد الآخر وهم التزام هو التزام بسلامة الراكب وذلك لضمان المحافظة على أرواح المسافرين وسعياً لضمان حق المضرور في الحصول على تعويض عادل في حالة تعرضه لإصابة أثناء عملية النقل .

وفي ختام هذه الورقة البحثية نجل نتائجها في النقاط التالية:

1- اعتبرت المسؤولية في اتفاقية وارسو و كذلك التشريع المصري مسؤولية تعاقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض للناقل الجوي، و ذلك لكون مسؤوليته العقدية ناشئة عن عقد النقل الجوي من ناحية و افتراض الخطأ من جانبه من ناحية أخرى، و لكنه خطأ قابل لإثبات العكس.

2- لم تعرف اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة لها و كذلك التشريع المصري الالتزام بضمان السلامة، و أكتفوا بتحديد شروط الالتزام و عناصره.

3- تباينت الآراء في تحديد مفهوم الناقل الجوي غير أن اتفاقية شيكاغو لعام 1944 في تعريفها للناقل الجوي كان نفس التعريف الذي أخذ به المشرع المصري.

4- طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون المصري هي التزام عقدي مناطه تحقيق نتيجة وأساسه الخطأ العقدي، و تتحقق مسؤوليته بمجرد تعرض الراكب لحادث أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي، و يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية عن طريق إثبات السبب الأجنبي.

(1) المادة 222 من القانون رقم (131) لسنة 1948، مرجع سابق.

(2) الطعن رقم 669 لسنة 1940 جلسة 11-27-1976.

(3) الطعن رقم 719 لسنة 1971 جلسة 13 يونيو سنة 2002، ص 800.

5- بينت اتفاقية وارسو لسنة 1929 صور الأضرار المشمولة بالتعويض كالوفاة و الجرح، إلا أنها لم تشر إلى مضمون الضرر الأدبي واكتفت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، مع إحالة تحديد مدى الضرر للقانون الوطني الواجب التطبيق.

6- يسأل الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو و التشريع المصري عن الاضرار المتوقعة، أما إذا كان الضرر يرجع لغش الناقل أو خطأه الجسيم فيلتزم الناقل الجوي بتعويض الاضرار التي لحقت الراكب متوقعة أو غير متوقعة مادية كانت أو أدبية.

أما توصيات هذه الورقة فتتعلق أساساً ب:

- 1- إلزامية النص صراحة على الالتزام بضمان السلامة الذي لم يدرجه المشرع المصري ضمن نصوصه التشريعية.
- 2- ضرورة توحيد أحكام النقل الجوي من خلال إصدار قانون يضم جميع الأحكام المنظمة لمسائل النقل الجوي بدلا من توزيعها بين قانون الطيران المدني المصري و قانون التجارة المصري الجديد.
- 3- ضرورة إنشاء محكمة دولية مخصصة للتفسيرات تعطي تفسيرات ملزمة للقواعد الدولية الخاصة بالنقل الجوي تفاديا للبس و الغموض الذي يكتنف الأحكام الصادرة على مستوى المحاكم المصرية و تباينها.
- 4- ضرورة إسراع المشرع المصري في المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 التي أقرت المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطر، إضافة للمسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض، و كذلك رفعت من قيمة التعويض التي كانت سائدة في اتفاقية وارسو.

## قائمة المراجع:

### 1- الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي .
- اتفاقية جوادا لآخارا المكملة لاتفاقية وارسو 1964.
- اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي. 1929.

### 2- القوانين:

- القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948.
- قانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة 1981.
- قانون التجارة المصري الجديد رقم (17) لسنة 1999.

### 3- الكتب:

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، القاهرة، مصر ، دار الفكر العربي ، دون سنة نشر.
- العريني محمد فريد ، القانون الجوي، النقل الجوي و حوادث الطيران، الإسكندرية، مصر ، دار الجامعة الجديدة، 2009.
- العريني محمد فريد ، القانون الجوي، النقل الجوي و حوادث الطيران، الإسكندرية، مصر ، دار الجامعة الجديدة، 2012.
- العريني محمد فريد ، القانون الجوي، النقل الجوي الدولي و الداخلي، الإسكندرية، مصر، دار الجامعة الجديدة، 2016.

- الفقي عاطف محمد ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 ، الإسكندرية، مصر، دار الفكر الجامعي ، 2007.
  - التميمي علاء عبده، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، طبقا لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، القاهرة، مصر دار النهضة العربية، ، دون سنة نشر.
  - دويدار هاني ، النقل البحري و الجوي، بيروت، لبنان ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2008.
  - ربيضي عيسى غسان ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم ، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2011.ذ.
  - عبد الفضيل أحمد، القانون الخاص الجوي، دار الفكر و القانون المنصورة، مصر، 2006.
  - عباينة محمود محمد ، أحكام عقد النقل ، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان، الأردن، 2019.
  - علي وجدي عبد الواحد ، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب أو المسافر، شركة رشدي للطباعة، ط1، مصر، 2013.
  - عبد الرازق محمد ذكرى ، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في إتفاقية مونتريال 1999 و قانون التجارة الجديد المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2015.
  - فخري رفعت ، الوجيز في القانون الجوي، دار الكتب الجامعية للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر، 2008.
  - M.pourcellet,transport aérien international et responsabilité, les presse de l'université de monteral,1964,p43.
- 4-المجلات:
- الكندري محمود أحمد ، "النظام القانوني للنقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999" ، مجلة النشر العلمي بجامعة الكويت، الكويت، 2000 .
  - باقر جاسم أسيل ، صفاء تقي عبد النور، أحمد سلمان الشبيب، "قيام مسؤولية الناقل بضمن السلامة في حوادث الإرهاب الجوي"، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العدد 22 ، 2013.
  - سعود أمل كاظم ، محمد علي صاحب، "الالتزام بضمن السلامة في العقود السياحية(دراسة مقارنة)"، مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق، الجامعة المستنصرية، 2010.