

	مجلة عيون المسائل	
	Oyunul-Mesail Journal	
	العدد 1 مجلد 1 30-06-2023	
	<a href="https://doi.org/10.5281/zenodo.10691221">DOI: 10.5281/zenodo.10691221</a>	

## حقوق المسافرين في عقد النقل الجوي الدولي

### "دراسة مقارنة بين القانون العراقي والاتفاقيات الدولية"

#### Passengers' rights within the international air transportation contract

#### "A comparative study between Iraqi law and international conventions"

د. هيمن قاسم بايز

معهد هببة سلطان التقنية

[Hemn.qasim@hsti.edu.krd](mailto:Hemn.qasim@hsti.edu.krd)

م. ي. بهندي عمر عبد الله

جامعة أربيل التقنية

[Bandi.omer@gmail.com](mailto:Bandi.omer@gmail.com)

#### الملخص

عقد النقل الجوي من المواضيع المعاصرة المتغيرة التي تحتاج إلى تأصيل ودراسة مستفيضة، لما له من أهمية كبيرة في حياة الناس من ناحية، ولما له من أهمية في حركة التجارة العالمية من ناحية أخرى. ومن أهم المواضيع المتعلقة بالنقل الجوي هي الحقوق القانونية المتعلقة بالنقل الجوي سواء كانت للمسافرين أو للأشياء، فجاءت هذه الدراسة للبحث في حقوق المسافرين على المعابر الحدودية في القانونين العربية بشكل عام، والقانون العراقي بشكل خاص، مع مقارنة ما جاء فيها بالمعاهدات والاتفاقيات الدولية، ومن أهم النتائج التي توصل إليها البحث: أن مصدر الالتزام في القانون لعراقي بضمان سلامة الراكب هو أن عقد النقل الجوي التزام عقدي بتحقيق غاية، وإذا لم تتحقق النتيجة فتنتشل ذمة الناقل، دون ما حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ. ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو عن فعل الآخر، كما خرج البحث بمجموعة من التوصيات ومقترحات تفيدها التشريعات العراقية عند إصدار أحكام متعلقة بقانون النقل الجوي العراقي، حيث تتمحور هذه الاقتراحات حول تعديل وإضافة وإلغاء وإبقاء أحكام عقد النقل الجوي الواردة في القانون الجوي العراقي رقم 80 لسنة 1983.

**الكلمات المفتاحية:** حماية حقوق المسافرين، عقد النقل الجوي، المنازعات، العقود والاتفاقيات الدولية.

#### Abstract

The air transport contract is one of the evolving contemporary issues that need consolidation and comprehensive research, both for its relevance in people's lives and for the global commercial movement. One of the most significant subjects in air transportation is the legal rights of passengers and objects. This research aims to analyze the rights of travelers at border crossings under Arab legislation in general, and Iraqi law in particular, by comparing what was said to international treaties

and arrangements. One of the most important findings of the research is that the source of an Iraqi's legal obligation to ensure passenger safety is that the air carriage contract is a contractual obligation to achieve a goal, and if the result is not achieved, the carrier's liability is occupied, without the need to prove that the error occurred. This obligation will not be lifted unless the carrier can demonstrate that the harm was caused by force majeure, a mistake on the part of the injured person, or the conduct of another. The research additionally generated several recommendations and ideas could assist Iraqi legislators in enacting sections relating to the Iraqi Air Transport Law. These recommendations concern altering, adding, canceling, and retaining the conditions of the air transport contract stipulated by Iraqi Air Transport Law No. 80 of 1983.

**Keywords:** Preserving Passenger Rights, Aviation Transport Contract, Disputes, International Contracts, And Agreements.

#### المقدمة:

عقد النقل الجوي هو الاتفاق الذي يلتزم به الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية بنقل الركاب أو البريد أو البضائع أو أي منها وفقاً للشروط الكائنة في هذا الاتفاق، كذلك من طبيعة عقد النقل الجوي أنه يعتبر عقد من العقود التجارية، ومعيار إسباغ الصفة التجارية عليه إنما يستمدّها من نظرية الأعمال التجارية، كذلك فهو يعتبر من عقود المعاوضة، أي أنه يتم النقل فيه مقابل أجر يحصل عليه الناقل أياً كانت صورة هذا الأجر، ومن خلال ذلك تم تقديم عدداً من التوصيات، ومن أهمها: ضرورة نشر الثقافة النظامية لعقد النقل الجوي وإعلام المسافرين بها، كذلك العمل على إنشاء محاكم مختصة للفصل في المنازعات المتعلقة بعقد النقل الجوي، على أن تكون مكونة من متخصصين لديهم خبرات كافية بطبيعة هذه العقود والاتفاقيات والمعاهدات الدولية الخاصة بها.

#### مشكلة البحث

تنحصر مشكلة الدراسة في التساؤل الرئيس: ما هي حقوق المسافر بالمنفذ الحدودي في القانون العراقي مقارناً بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية؟

#### هدف البحث

يهدف البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها:

- إبراز بيان حقوق المسافر في التشريع العراقي.
- توضيح حقوق المسافر تجاه الجهات الأمنية بالمنفذ الحدودي.
- بيان المسؤولية العقدية للشركات الناقلة تجاه المسافر.
- إيضاح حقوق المسافر على الأجهزة العاملة في المنفذ الحدودي.
- تبين الحقوق التي كفلتها الاتفاقيات والمعاهدات الدولية للمسافر.

## المبحث الثاني: مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للمسافرين.

إن بيان مفهوم عقد النقل الجوي الدولي للركاب يتطلب بيان تعريفه وخصائصه ووثائقه.

**تعريف عقد النقل الجوي:** لقد تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي الدولي، إلا أن جميع هذه التعريفات

كانت تنتهي إلى إعطاء معنى واحد له، بمعنى أن اختلاف وجهات النظر كانت شكلية في اللفظ وليست موضوعية.

فقد عرفت المادة 126 من القانون النقل العراقي على أنه: "تطبق على نقل الشخص والشيء والأمتعة بطريق الجو، حتى

لو كان النقل داخلياً". (بند 1 من المادة 126 من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

كما عرفت المادة (353) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي للنقل الجوي على أنه: "نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع

بالبطائرات مقابل أجر"<sup>1</sup>

ومن التعريفات أيضاً: "الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر، أو مرسل البضاعة."<sup>2</sup>

وبعد عرض التعريفات السابقة يمكننا لذلك تعريف عقد النقل الجوي بأنه: ذلك العقد الذي بمقتضاه يلتزم أحد الأطراف

ويسمى الناقل الجوي وعادة ما تكون إحدى شركات الطيران، بنقل أحد الأشخاص ويسمى المسافر أو بضاعته عبر الجو

من مطار القيام الى مطار الوصول المحددين في العقد مقابل أجر يدفعه المسافر أو صاحب البضاعة للناقل الجوي.

خصائص عقد النقل الجوي الدولي: يتميز عقد النقل الجوي الدولي للمسافرين بأنه: عقد رضائي، كما أنه عقد من عقود

الإذعان، وهو عقد تجاري سنتناول في هذا المطلب الخصائص المميزة لعقد النقل وفق ما يلي:

### أولاً: الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي الدولي

عقد النقل الجوي عقد رضائي ومن ثم لا تلزم الكتابة لقيامه، ولا يلزم تسليم تذكرة السفر أو تسليم البضاعة حتى ينعقد،

بل أنه ينعقد بمجرد تلاقي إرادات الأطراف وهو لذلك من العقود الرضائية، تلك الرضائية لا يتوقف انعقادها على وجود

شكلية معينة أو محددة في إطار معين أو إجراء معين، فبمجرد تطابق إرادة الناقل من جانب وإرادة المسافر أو الشاحن من

جانب آخر تنتج آثار<sup>3</sup> وقد نصت المادة (161) عقد النقل من قانون التجارة الكويتي على الرضائية صراحة، وذلك

بنصها على انه: "يتم عقد النقل بمجرد الاتفاق". وكذلك نصت المادة (70) من قانون التجارة الأردني على أنه "يتم عقد

النقل حينما يتفق عليه الفريقان" (بند 1 من المادة 70 من قانون التجارة الأردني). يتضح أن كلا القانونين يعدان عقد

النقل ينعقد بمجرد تلاقي القبول والإيجاب معاً. ولا يشترط في العقد شكل معين، لأنه ليس من العقود الشكلية التي تنعقد

<sup>1</sup> أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال 1999، (القاهرة: دار النهضة العربية، ط1، 2009)، ص107.

<sup>2</sup> رضوان، أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، (مصر: دار الفكر العربي، دت)، ص48.

<sup>3</sup> أحمد بن إبراهيم لشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال 1999، مصدر سابق، ص 111.

إلا بالكتابة وبالتالي فإن دور الوثائق التي يجرها الناقل الجوي - سواء أكانت الوثيقة تذكرة سفر أم استمارة للأمتعة أم خطاباً للنقل - تنحصر فقط في إثبات وجود العقد ومضمونه.

### ثانياً: صفة الإذعان في عقد النقل الجوي الدولي

يعتبر العقد من عقود الإذعان إذا توافرت فيه خصائص ثلاث، الأولى: تعلق العقد بسلعة أو خدمة ضرورية للجمهور، الثانية: احتكار المتعاقد لهذه السلعة أو خدمة احتكاراً قانونياً أو فعلياً، والثالثة: فرض شروط التعاقد بصورة موحدة على الجمهور من جانب المحتكر مما يعني عدم قبول أي مناقشة فيها.

ويعد عقد النقل الجوي شأنه في ذلك شأن عقود النقل الأخرى من عقود الإذعان. ذلك أن شركات النقل الجوي، على حد تعبير محكمة استئناف القاهرة تعرض شروطها المطبوعة على الكافة وهي شروط واحدة ولا تقبل المناقشة فيها.<sup>1</sup> ففي هذا العقد يوجد عيب دائم من عيوب الرضا تفضحه طبيعة العقد نفسه، بل إن مثل هذا التصرف القانوني ليس من العقد في شيء ولا يعدو أن يكون في حقيقة الأمر تجسيدا لسلطة خاصة تفرض على إرادة الطرف المدعن التسليم بها، فإذا ما أفصح ذلك الطرف عن إرادته بقبوله للعقد فإنه يكون مكرهاً على ذلك الإذعان. فعدم المساواة، كما يقول العلامة جورج ريبير (Georges Ripert) أمر حتمي، ومن الإنصاف أن تجد المزايا التي يحصل عليها أحد المتعاقدين مصدرها فيما يظهره من صفات أثناء معاملاته القانونية.<sup>2</sup>

### ثالثاً: الطابع التجاري لعقد النقل الجوي الدولي

تعتبر عمليات الملاحة الجوية من قبيل الأعمال التجارية، ذلك أن الناقل حينما يقوم بعملية النقل التجاري يحصل على مقابل أيا كانت طبيعة هذا المقابل، حيث إن خدمة النقل ليست تبرعية، أما إذا باشر أحد الأشخاص عملية النقل الجوي عرضاً فلا تعتبر أعماله تجارية ولو تقاضى في هذه الحالة مقابل النقل.<sup>3</sup>

وقد نصت المادة (5) من قانون التجارة العراقي رقم (30) لسنة 1984 على ما يلي:

تعتبر الأعمال التالية أعمالاً تجارية إذا كانت بقصد الربح، ويفترض فيها هذا القصد ما لم يثبت العكس، وذكر منها نقل الأشياء أو الأشخاص إضافة إلى شحن البضائع أو تفريغها أو إخراجها. ويترتب على اعتبار النقل تجارياً ذات الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجارياً من حيث الاختصاص القضائي، و ضمانات تنفيذ الالتزام والإثبات.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> استئناف القاهرة، 21 مايو 1957، مجلة قضايا الحكومة، ع4، ص196.

<sup>2</sup> الكندري، محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، (الكويت، دط، 2000م)، ص145.

<sup>3</sup> سميحة القليوبي، القانون الجوي، (دار النهضة العربية، ط1، 1989)، ص182.

<sup>4</sup> أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ط2، 1989م)، ص82.

## رابعاً: الاعتبار الشخصي في عقد النقل

يعتبر عقد النقل التجاري الجوي من العقود ذات الاعتبار الشخصي (إن تذكرة السفر لا يجوز استعمالها إلا من قبل من صدرت باسمه، فتذكرة السفر شخصية ولا يجوز لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها. وإذا أراد الراكب التنازل عن تذكرة السفر للغير يجب عليه أن يتقدم إلى الناقل بطلب موافقته على التنازل، وللناقل مطلق الحرية في قبول أو رفض الطلب) وإلا عد هذا الأخير في حكم المسافر خلسة دون تعاقد مع الناقل، ولا يكون الناقل الجوي ملتزماً في مواجهته بأي التزام ولا تنطبق على هذا النقل أحكام الاتفاقية<sup>1</sup>.

## المطلب الثالث: وثائق عقد النقل الجوي الدولي للمسافرين

أوجبت اتفاقية وارسو على الناقل الجوي الدولي للمسافرين تنظيم وثيقتين هما: تذكرة السفر، وبطاقة الأمتعة، كما حددت البيانات الإلزامية التي يجب أن تشتمل عليها هذه الوثائق وجزءاً تخلفها.

### أولاً: تذكرة السفر

ألزمت المادة الثالثة من اتفاقية وارسو الناقل الجوي الدولي بأن يسلم إلى المسافر تذكرة سفر، وفي الناقل بهذا الالتزام سواء أقام بتسليم التذكرة للمسافر ذاته أم لوكيله أم من اتباعها لحسابه<sup>2</sup>.

ويقصد بتذكرة السفر، الدالة على عقد نقل الركاب (المسافرين) جواً، وطبقاً لشروط "أياتا" يجب أن تكون اسمية وغير خاضعة للتحويل إلا بموافقة الناقل<sup>3</sup>

### ثانياً: بطاقة الأمتعة

إن الأمتعة التي يحملها المسافر معه تكون على نوعين: أمتعة يصعد بها إلى الطائرة ولا يتخلى عنها للناقل، ويتكفل الراكب بحراستها وحيازتها ويطلق عليها "حقائب اليد"، وتتكون من الأشياء التي يسمح بالصعود بها عادة إلى متن الطائرات، وهذه لا يلتزم الناقل بتحرير أي مستند عنها، كما أنه لا يسأل عن الأضرار التي تصيبها، إلا إذا أثبت الراكب أن الناقل لم يتخذ التدابير الضرورية<sup>4</sup>.

وقد حددت الفقرة الثانية من المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي لعام (1955) الجزء الذي يترتب على عدم تنظيم بطاقة الأمتعة أو تسليمها للراكب فقالت ما يلي: "تعد بطاقة الأمتعة حجة إلى أن يثبت العكس، ولا يؤثر في قيام عقد النقل أو حجته، عدم وجود البطاقة أو عدم انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية"<sup>5</sup>

<sup>1</sup> هاني دويدار، قانون الطيران التجاري النقل التجاري الدولي، (الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، 2000م)، ص163.

<sup>2</sup> العربي، محمد فريد، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، (الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، 1997)، ص542.

<sup>3</sup> رضوان، أبو زيد، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، ص145.

<sup>4</sup> ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران الجوي، (دبي: كلية شرطة، ط1، 1999م)، ص210.

<sup>5</sup> أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال 1999، ص192.

## المبحث الثالث: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي

### المطلب الأول: أساس وطبيعة المسؤولية المدنية للناقل الجوي الدولي للمسافر.

تحتل مسؤولية الناقل الجوي الصادرة بين موضوعات النقل الجوي، نظراً لما لها من أهمية بالغة في العمل ولما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء وقيام المسؤولية بسبب الإخلال بالالتزام، عقدياً كان أم غير عقدي، ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، إذ يجب أن يكون الناقل قد ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير.<sup>1</sup> ولقد كان أساس هذه المسؤولية وطبيعتها يختلف من دولة وأخرى، ولم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي، فكانت المحاكم تطبق على قضايا المسؤولية الخاصة بالنقل الجوي القواعد العامة في القانون وبموجبها يتم تعويض الشخص عن الأضرار التي تصيبه من جراء خطأ الناقل، وفي حالة وفاة الشخص ينتقل حق المطالبة بالتعويض إلى ورثته. في البلاد التي ينتمي نظامها القانوني إلى العائلة الأنجلوسكسونية، فلا يوجد تشريع منظم لمسؤولية الناقل الجوي الأمر الذي اضطراب المحاكم فيه إلى تطبيق مبادئ الشريعة العامة. ويتوقف أساس المسؤولية على صفة الناقل وعلى موضوع النقل، فإذا كان الناقل من طائفة (common carrier) وهو الشخص الذي يتعهد بالنقل لقاء مقابل تلبية جميع طلبات النقل التي تقدم لنقل البضاعة، وقد عد الناقل في كل من القانونين الإنجليزي والأمريكي مؤمناً للبضاعة ولا يجوز له التخلص من المسؤولية إلا على سبيل الحصر.<sup>2</sup>

وعلى هذا الأساس كان أساس مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة لأخرى تبعاً لاختلاف الأنظمة القانونية حيث لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ولهذا كانت المحاكم تطبق على النزاع المعروف عليها القواعد العامة في القوانين الداخلية، وتتعدد الأنظمة الداخلية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي فقد تنازعت وجهات النظر، إذ برزت وجهات النظر المختلفة التي تمثلت في الاتجاهات الثلاث الآتية:

**الاتجاه الأول:** يمثل دول القانون الأنجلوسكسونية حيث تطبق محاكم هذه الدول مبادئ الشريعة العامة على الناقل الجوي وأن أساس المسؤولية هنا يتوقف على صفة الناقل الجوي، فإذا كان من طائفة النقل الخاص "وهو من يتولى نقل الأشخاص والبضائع بناء على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول فلا تقوم مسؤوليته إلا إذا وقع إهمال منه وأثبت المتضرر ذلك"، أما إذا كان الناقل من طائفة النقل "وهو الشخص الذي يتعهد لقاء أجر بتلبيته جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها بعضاً، فهنا يجب التفريق بين ما إذا كان الأمر هو نقل أشخاص الذي يعد مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية والتي تقوم على الإهمال وعلى المسافر إقامة الدليل على إهمال الناقل الجوي والعلة في ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة المسافر تنشأ عن القانون مباشرة وليس عن عقد النقل وبين ما إذا كان محل

<sup>1</sup> العربي، محمد فريد، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، (الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، 1997م)، ص 372.

<sup>2</sup> العربي، محمد فريد، القانون الجوي الداخلي والدولي، ص 373.

العقد نقل البضاعة فهنا يعد الناقل مؤمنا للبضاعة (التزام بتحقيق نتيجة) ولا يجوز التخلص من المسؤولية إلا في صور مذكورة على سبيل الحصر<sup>1</sup>.

**الاتجاه الثاني:** يمثل سويسرا وبعض الدول التي تنهج نهجاً نخبها وذهب هذا الاتجاه إلى بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وهو ما يعرف بالأساس الموضوعي، ومعناه أن يكون الناقل الجوي مسؤولاً وبقوة القانون عن الضرر الذي يلحق بالمسافر أو المرسل ولكن يقع على عاتق المتضرر إثبات حدوث الضرر وعلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل<sup>2</sup>.

**الاتجاه الثالث:** يمثل بعض الدول اللاتينية التي انتهجت طريق تطبيق القواعد العامة في التقنين المدني والأحكام الخاصة بالنقل الجوي حيث تعد مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض، ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بسلامة المسافر أو البضاعة وهو التزام بتحقيق نتيجة، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات إن الضرر الذي أصاب المسافر أو البضاعة يعود لسبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه أو بفعل المسافر أو راجعاً لطبيعة البضاعة، وكل ما يجب على المسافر أو المرسل عمله هو إثبات نشوء الالتزام في ذمة الناقل الجوي وعدم قيام هذا الأخير بتنفيذه. إلا في أحوال معينة مذكورة على سبيل الحصر<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاق مونتريال لعام 1966.

رغم رفع الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي عام (1955)، لم تقتنع الولايات المتحدة الأمريكية بهذا التعديل، فرفضت الانضمام إلى البروتوكول، وبدأت توجه انتقاداتها إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو، فأعلنت في نوفمبر سنة (1965) انسحابها من اتفاقية وارسو (1929) مستندة في ذلك على حجج الطبيعة القانونية للمسؤولية والحد الأقصى للتعويض.

ونتيجة لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، والمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) رغبة في تجنب العواقب السيئة التي قد تترتب على الانسحاب فقامت بجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على اتفاق هيئة الطيران المدني الأمريكية لتحقيق ما تصبو إليه الولايات المتحدة الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضاً عادلاً، وبالفعل وقعت ثلاث وعشرون شركة طيران أجنبية على اتفاق عقد في مونتريال وأصبح واجب التنفيذ في (16) مايو عام 1966.

<sup>1</sup> العربي، محمد فريد، جلال وفاء محمددين، القانون الجوي، الملاححة الجوية والنقل الجوي، (دار المكتبة الجامعية، دط، 1998م)، ص 375.

<sup>2</sup> الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، (جامعة الكويت: مجلس النشر العلمي)، ص 194.

<sup>3</sup> رضى، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، (دار الثقافة للنشر والتوزيع، دط، 2011 م)، ص 80.

## المبحث الرابع: آثار عقد النقل الجوي الدولي.

عقد النقل سواء أكان نقلاً للأشياء أو نقلاً للأشخاص فهو من العقود الملزمة للجانبين إذ يترتب التزامات متبادلة في ذمة طرفيه، والتزامات كل طرف تعد حقوقاً للطرف الآخر. وفيما يأتي سنلقي الضوء على أهم الآثار المترتبة على عقد النقل الجوي.

### المطلب الأول: التزامات الناقل الجوي.

الناقل الجوي يتحمل مجموعة من الالتزامات في مواجهة المسافرين تنشأ عن عقد النقل، لذلك يتعهد الناقل بالالتزامات التالية:

1. يلتزم الناقل بتسليم المسافر (الراكب)، بمجرد إبرام عقد النقل، تذكراً سفر صحيحة قانوناً، أي مشتملة على بيانات الإلزامية وبخط واضح ومفهوم، ويجب أن يتم التسليم قبل إن تطلع الطائرة بوقت المناسب حتى يكون المسافر (الراكب) على دراية وعلم بشروط النقل<sup>1</sup>.

2. يلتزم الناقل بنقل المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول على متن طائرة صالحة للملاحة الجوية، وهذا يتطلب من الناقل القيام بعدة إجراءات منها: تجهيز طائرة صالحة للملاحة الجوية، وفي حالة تعطلها يجب على الناقل أن يوفر للمسافرين ( للركاب) طائرة بديلة أو أن يوفر لهم سبل الراحة حتى يتم استئناف الرحلة الجوية.<sup>2</sup>

3. يلتزم الناقل في مواجهة المسافر بنقله عن طريق الجو من مكان إلى آخر، فإذا لم يقم الناقل بذلك الالتزام، ولذلك يمنع المسافر من السفر عن طريق إلغاء المكان الذي خصص للمسافر على متن الطائرة.<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: التزامات المسافرين.

يقابل الالتزامات التي تترتب على الناقل الجوي الدولي التزامات تعين على المسافر (الراكب) الوفاء بها هي: دفع أجرة النقل، وحجز مقعد على متن الطائرة واحترام تعليمات الناقل، ونذكر هنا أهم هذه الحقوق في الفروع الآتية:

#### الفرع الأول: الالتزام بدفع الأجرة

التزام المسافر الجوهري هو دفع أجرة النقل، أي الوفاء بثمان تذكرة السفر، وعادة يتم تحصيل هذه الأجرة مقدماً عند تسليم تذكرة السفر<sup>4</sup>، وجرى العرف على قيام المسافر بسدادها قبل تنفيذ عملية النقل، وتكون هذه الأجرة محددة سلفاً، ولا

<sup>1</sup> أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، وفقاً لاتفاقيتي وارسو ومونتريال 1999، ص221.

<sup>2</sup> الكندري، محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، (الكويت، دط، 2000م)، ص81.

<sup>3</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، (المنصورة: مكتبة الجلاء الجديدة، ط1، 1999م)، ص256.

<sup>4</sup> نفس المصدر، ص255.

حاجة للتفاوض بشأنها عند إبرام العقد، أما بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، فالجهات الوطنية المختصة هي التي تقوم بتحديد التعريفات المقررة<sup>1</sup>.

وتنص المادة الثالثة الفقرة الأولى من الشروط العامة للأياتا، "بعدم إمكان إصدار تذكرة السفر إلا إذا تم دفع قيمتها كاملة كما حددتها منظمة الأياتا" وكما يحتفظ الناقل بالحق في رفض نقل أي مسافر لا يكون حائزاً لتذكرة سفر قانونية. (بند (1) من المادة (3) من الشروط العامة لنقل الركاب، منظمة الأياتا).

### الفرع الثاني:

الحضور في المكان والوقت المحددين للمغادرة؛ كما أن المسافر يتعين عليه أن يحضر في المكان والوقت المحددين للمغادرة، ويجب التنويه هنا بأن حصول المسافر على تذكرة السفر لا يحوله الحق بالزام مؤسسات النقل الجوي بنقله ولو حضر في التأريخ المحدد. نحن لا نميل إلى هذا الاتجاه طالما حضر المسافر في زمان ومكان المحددين، ذلك لأن المسافر يصاب بالاحباط من الجوانب المتعددة: نفسية و اقتصادية قد تكون جسيمة.

حيث أن العمل يجري على أساس أنه يجب على المسافر أن يقوم بطلب تأكيد حجزه على يوم سفره، ففي الكويت مثلاً يجب على المسافر أن يؤكد حجزه قبل (72) ساعة من الموعد المحدد على تذكرة السفر، وفي حالة عدم رغبته في السفر فإنه يجب عليه إخطار شركة الطيران المنية لإلغاء الحجز أو تثبيت الموعد رغبته في السفر على التذكرة<sup>2</sup>.

### المطلب الثالث: الضرر الذي يصيب المسافر.

لا تنعقد المسؤولية إلا إذا لحق الضرر بالراكب ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي في القانونين (الكويتي والأردني والعراقي) هي مسؤولية عقدية ومن ثم فلا تعويض إلا عن الأضرار المتوقعة إلا إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يلتزم بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب متوقعة أو غير متوقعة، مادية أو أدبية.

### الفرع الأول: دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي في عقد نقل المسافر.

لقد اهتمت النظم القانونية بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي عندما لا ينفذ التزامه الذي ألقاه عليه عقد النقل ويتولد عن هذا ضرر لمستعمل الطائرة فيلجأ المضرور برفع دعوى أمام القضاء مطالباً بالتعويض لجبر ما لحقه من ضرر.

أطراف دعوى المسؤولية على الناقل الجوي الدولي: أطراف الدعوى هما المدعي، والمدعى عليه دائماً هو الناقل، أما المدعي فهو المسافر.

<sup>1</sup> طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، (الأردن، دار الثقافة ونشر والتوزيع عمان، ط1 1998م) ص131.

<sup>2</sup> الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999، (الكويت، دط، 2000م)، ص86.

المدعي في دعوى المسؤولية هو المتضرر، والمتضرر يختلف باختلاف نوع عملية النقل الجوي، فيكون المتضرر هو المسافر في نقل الأشخاص وأمتعتهم ويكون ورثته في حالة وفاته. وإذا كان المتضرر في نقل الأشخاص وأمتعتهم هو المسافر فمن حقه تحريك دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، وفي حالة وفاته ينتقل هذا الحق إلى ورثته، بمعنى هل يمكن لورثة المسافر المتوفي رفع دعوى على الناقل الجوي؟

فالأمر واضح في القانونين العراقي والكويتي والأردني، فوفقاً للقواعد العامة في هذين القانونين يكون لكل من أصابه ضرر لحق به رفع دعوى لجبر ما أصابه من ضرر (وهنا نتكلم عن الضرر المادي، أما الضرر المعنوي (المادة 267 مدي أردني) والمادة 1/22 من اتفاقية وارسو).

نصت المادة 24 من قانون النقل الجوي العراقي، على أنه: "يجوز إقامة دعوى المسؤولية الناشئة من عقد النقل في حالة وفاة الراكب، سواء وقعت الوفاة أثر الحادث مباشرة أو بعد فترة زمنية من وقوعه، من قبل: أولاً: من حرم من الإعالة بسبب موت الراكب وذلك عن الضرر المادي وإن لم يكن وارثاً. ثانياً: الزوج والأقارب إلى الدرجة الثانية الذين أصيبوا بالألم حقيقية وعميقة من الضرر الأدبي." (بند (1-2) من المادة (24) من قانون النقل الجوي العراقي).

أما اتفاقية وارسو فلقد التزمت الصمت واكتفت بالإحالة إلى القانون الوطني لتحديد الأشخاص الذين يرثون المسافر المتوفي، وبالتالي هم الذين من حقهم رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي. ويكون المدعي هو كل من أصابه ضرر سواء كان الأركب أم ورثته أم الغير حيث جرى نص المادة (24) من اتفاقية وارسو على النحو الآتي: "لا يجوز رفع دعوى المسؤولية في أية صورة كانت في الحالات المنوه عنها في المادتين (18) و(19) إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة هذه الاتفاقية.

ثانياً: الاتفاق على الإعفاء عن الأضرار التي تصيب المسافرين.

انقسم الفقه في إجازة شرط الإعفاء عن الأضرار التي تصيب المتعاقد في جسده إلى فريقين؛ فريق يرى بجواز مثل هذه الاتفاقات بشرط أن تقتصر على الأخطاء اليسيرة، إلا أنهم أجازوا الخيرة بين المسؤوليتين. وفريق يرى بعدم جواز هذه الاتفاقات فيما يتعلق بجسد الإنسان، لأن جسد الإنسان وكيانه لا يجوز أن يكونا محلاً لاتفاقات خاصة<sup>1</sup>، علماً أنه بموجب المادة (217) من المدي المصري يجوز الإعفاء مطلقاً سواء تعلق بأضرار مادية أو جسدية<sup>2</sup>، وقد حسم قانون التجارة المصري هذه المسألة بالنص على بطلان شروط الإعفاء، التي يقصد منها إعفاء الناقل من مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بكيان المسافرين. حيث جاء في المادة (1/267) تجارة مصري: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من

<sup>1</sup> انظر: المقدادي، عادل علي عبد الله، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة (عمان: مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، دط، 1997م)، ص216.

<sup>2</sup> بلقاسم، إعراب، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر، (1984)، ص110.

المسؤولية عما يلحق المسافر من أضرار بدنية " (تبنى مشروع قانون التجارة هذا الحكم في المادة (1/297) ويأتي هذا التوجه التشريعي متأثراً - باعتقادنا - بقانون نقل العراقي الذي نص على عدم جواز شرط الإعفاء في حالة الأضرار البدنية. (نصت المادة 127 من قانون نقل العراقي على: "إن البنود النافية للتبعة وبنود المجازفة تكون صالحة معمولاً بها على قدر إبرائها لذمة واضع البند من نتائج عمله أو خطؤه غير المقصود، ولكن هذا الإبراء ينحصر في الأضرار المادية لا في الأضرار التي تصيب الأشخاص إذ أن حياة الإنسان وسلامته الشخصية هما فوق كل اتفاق".

وقد جاء في المادة (1/264) (تقابلها المادة (1/294) من مشروع قانون التجارة الفلسطيني. من قانون التجارة المصري: "يضمن الناقل سلامة المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل. ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان" (نصت الفقرة الثانية من المادة (264) تجارة مصري على أنه: "يشمل تنفيذ عقد النقل الواقعة بين شروع المسافر في الصعود إلى وسيلة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول وفي حالة وجود أرصفة معدة لوقوف وسيلة النقل يشمل تنفيذ عقد النقل الواقعة بين دخول المسافر إلى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول. وإذا اقتضى الأمر تغيير وسيلة النقل في الطريق فلا يشمل الضمان فترة انتقال المسافر من وسيلة نقل إلى أخرى في غير حراسة الناقل أو تابعه". أخذ قانون نقل الجوي العراقي بهذا الحكم في المادة (128). وباعتقادنا فإن النص على ضمان السلامة كالالتزام مستقل، إنما مرده إلى أن الفقه والقضاء، هم الذين أوجدوا هذا الالتزام من الناحية العملية، فمحكمة النقض المصرية درجت في غير قرار على النص على هذا الالتزام، فجاء في قرار لها: "المقرر في قضاء هذه المحكمة أن عقد نقل الأشخاص يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان سلامة المسافر وهو التزام بتحقيق غاية فإذا أصيب المسافر بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل تقوم مسؤولية الناقل عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت هو أن الحادث نشأ من قوة قاهرة أو خطأ من الراكب المضرور أو خطأ من الغير على أنه يشترط في خطأ الغير الذي يعفى الناقل من المسؤولية إعفاءً كاملاً ألا يكون في مقدور الناقل توقعه أو تفاديه، وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذي سبب الضرر للمسافر" (الفقرة الأولى من الطعن رقم 2271 لسنة 59 بتاريخ 1995/11/28 سنة المكتب الفني 46 بذات المعنى: الفقرة الرابعة من الطعن رقم 0888 بتاريخ 1994/06/19، سنة المكتب الفني 45).

كما يعد في حكم شرط الإعفاء الحالات التي نصت عليها المادة (2/267) تجارة مصري، التي جاء فيها: "ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه المسافر للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطاء الناقل". وقد أخذ قانون النقل العراقي بهذا الحكم في المادة (133).

وأعتقد بأن قانون النقل الجوي العراقي في هذه الحكم يفضل قانون التجارة المصري، فقد يكون عبء الإثبات هو أهم صورة يتم فيها الإعفاء بشكل غير مباشر. وهنا نشير إلى أن أحد أهم الأسباب التي دفعت القضاء الفرنسي والمصري إلى

إرساء الالتزام بضمان السلامة، يعود إلى أنه كان من العسير على المضرورين أن يثبتوا خطأ الناقل، أو يقيموا الدليل عليه في أحيان كثيرة، بل أن المسافرين كثيراً ما يعجزون عن معرفة الأسباب التي أدت إلى وقوع الحادث.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: الاتفاق على الإعفاء عن الأضرار التي تصيب الأشياء.

نص قانون النقل الجوي العراقي: على أنه يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه، يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه، وكذلك، يبطل كل شرط يقضي بإعفاء الناقل من هذه المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعيه. " يلتزم الناقل بتفريغ الشيء عند وصوله ودفع المصروفات المترتبة عليه ما لم يقيم بذلك المرسل إليه أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات، وعندئذ يكون هذا الأخير مسؤولاً عن الأضرار التي تقع أثناء التفريغ." (بند (1) من المادة 34 من القانون النقل الجوي العراقي). نص قانون التجارة المصري على بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية التي تنشأ عن طريق النقل الجوي، وقد جاء في المادة (2/294) تجارة مصري: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديداتها بأقل من الحدود النصوص عليها في المادة 294 من هذا القانون" (أخذ مشروع التجارة بهذا الحكم في المادة 1/324 منه).

كما يعد من قبيل شرط الإعفاء، ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة (294) تجارة مصري التي جاء فيها: "ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المسافر أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي، وكل شرط ينزل بموجبه الراكب أو المرسل إليه/ للناقل عن حقوقه في التأمين ضد أخطار النقل". ويلاحظ أن المشرع وعلى غرار النقل البري أراد أن يضع حماية، للمرسل أو المرسل إليه، عبر حمايته من الشروط التي يمكن أن تؤدي إلى إعفاء الناقل بطرق غير مباشرة. فاعتبر إلزام الراكب بالتأمين أو بنفقاته أو ببعض نفقاته من قبيل شرط الإعفاء لأنه في حقيقة الأمر يؤدي إلى نفس النتيجة في المحصلة، وهي عدم تحمل الناقل المسؤولية، وإلقاء المسؤولية على جهة التأمين. وقد أخذ مشروع التجارة بهذا الحكم في المادة (2/324) منه وأضافت الفقرة الثانية المذكورة في نهايتها "وكذلك كل شرط يقضي بنقل عبء الإثبات من الناقل إلى الطرف الآخر". وقد سبق لنا تبيان أهمية الفقرة التي أضافها مشروع التجارة (لمزيد من التفصيل: البند الأول السابق).

<sup>1</sup> علي، وجدي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، (دون معلومات نشر، ط1، 2004م)، ص 10.

## خاتمة البحث

## النتائج:

- بعد مرور ثلاث سنوات تتقدم دعوى مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية. وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث.
- تحدد أجرة نقل الشخص داخل العراق وفقاً للتعريفات المقررة من قبل الجهات المختصة ولا يجوز مخالفتها.
- مسؤولية الناقل الجوي وطبيعتها تختلف من دولة لأخرى تبعاً لاختلاف الأنظمة القانونية حيث لم يكن هناك تشريع خاص بالنقل الجوي ينظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ولهذا كانت المحاكم تطبق على النزاع المعروض عليها القواعد العامة في القوانين الداخلية، وتعدد الأنظمة الداخلية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي فقد تنازعت وجهات النظر، إذ برزت وجهات نظر المختلفة في المسألة.
- تتقدم بسنتين الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد نقل الشخص من تاريخ الوصول أو الموعد المعين له. وعند عدم تعينه فمن تاريخ الموعد الذي كان سيتم فيه الوصول من قبل ناقل معتاد أو وجد في الظروف ذاتها.
- لا يطالب الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطرار إلى تقديم المساعدة لاي شخص مريض أو مصاب أو في خطر، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو من جانب تابعيه.
- الفقه مختلف حول تحديد معنى الحادث؛ ويمكن حصر هذا الاختلاف في اتجاهين، الأول: اتجاه ضيق حيث يقصر مفهوم الحادث على الواقعة الفجائية الناتجة عن عملية النقل والمرتبطة باستغلال الطائرة، كالعطل الفني للطائرة مثلاً. أما الاتجاه الثاني: اتجاه واسع، وهذا المفهوم ينصرف إلى أي عامل خارجي عن الشخص المضروب يترتب عليه المساس به.
- المعاهدات الدولية في مجال الطيران كانت الحجر الأساس في بناء صناعة نقل جوي منظم آمن وسريع، كما ساهمت المعاهدات الدولية في إيجاد حلول سريعة للنزاعات الحاصلة بين أطراف النقل الجوي و المتمثلة بالمسافر والناقل وسلطة الطيران .
- إذا توفي الراكب أو أصيب بمرض أثناء تنفيذ عقد النقل، يلتزم الناقل باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته الى أن تسلم إلى ذوي الشأن وإذا وجد أحد منهم عند وقوع الوفاة أو المرض جاز له أن يتدخل لمراقبة التدابير التي يتخذها الناقل.

- بعد اتفاقية وارسو أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافرين أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني، مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بمعنى أن مسؤولية الناقل تنعقد بمجرد وقوع الضرر للمسافر، حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه.
- مصدر الالتزام في القانون (العراقي) بضمان سلامة الراكب هو التزام عقدي بتحقيق غاية، وإذا لم تتحقق النتيجة فتنشغل ذمة الناقل ودون ما حاجة إلى إثبات وقوع الخطأ. ولا ترفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو عن فعل الآخر.
- يعد باطلاً اشتراط الناقل الجوي الإعفاء من المسؤولية في حال التأخير الطويل غير المعتاد عرفاً، أو في حالة تأجيل الرحلة أو إلغائها لأسباب غير اضطرارية، وذلك لتعارضه مع صريح المادة التاسعة عشرة من (اتفاقية مونتريال) التي تقر مسؤولية الناقل عن الضرر الناتج عن التأخير، ومن ثم تنعقد مسؤوليته عن الضرر الناتج عن ذلك.

#### الاقتراحات والتوصيات:

إن الهدف الأول لهذا البحث هو الوصول إلى نتائج وتوصيات تفيد المشرع العراقي عند إصدار أحكام متعلقة بقانون النقل الجوي العراقي، وتتمحور هذه الاقتراحات حول تعديل وإضافة وإلغاء وإبقاء في أحكام عقد النقل الجوي الواردة في القانون النقل الجوي العراقي رقم 80 لسنة 1983.

النصوص التي يرى الباحث أنها بحاجة لتعديل:

- اقترح على المشرع العراقي تعديل نص المادة ( 86 ) الفقرة (1) من قانون النقل الجوي العراقي. "تتقدم بثلاث سنوات دعوى مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية. وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع. وجعلها بصيغة التالية: تتقدم بثلاث سنوات دعوى مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة الراكب و تتقدم بستين إصابته بأضرار بدنية. وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع.
- اقترح على المشرع العراقي تعديل نص المادة (88) الفقرة (2) من قانون النقل الجوي العراقي "يعتبر الشيء في حكم الهالك إذا لم يسلمه الناقل أو لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال خمسة وأربعين يوماً من تاريخ انقضاء الموعد المذكور في الفقرة (أولاً) من هذه المادة. وجعلها بصيغة التالية: يعتبر الشيء في حكم الهالك اذا لم يسلمه الناقل او لم يخطر المرسل إليه بالحضور لتسلمه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ انقضاء الموعد المذكور في الفقرة (أولاً) من هذه المادة.
- اقترح على المشرع العراقي تعديل نص المادة ( 24 ) الفقرة (2) "يجوز إقامة دعوى المسؤولية الناشئة من عقد النقل في حالة وفاة الراكب، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد فترة زمنية من وقوعه، من قبل الزوج والأقارب إلى الدرجة الثانية الذين أصيبوا بالألم حقيقية وعميقة من الضرر الأدبي." وجعلها بصيغة التالية: يجوز إقامة دعوى

المسؤولية الناشئة من عقد النقل في حالة وفاة الراكب، سواء وقعت الوفاة اثر الحادث مباشرة او بعد فترة زمنية من وقوعه، من قبل: الزوج والأقارب الى الدرجة الرابعة الذين أصيبوا بآلام حقيقية وعميقة من الضرر.

### قائمة المصادر

- أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، وفقا لاتفاقيتي وارسو ومونتريال 1999، (القاهرة: دار النهضة العربية، ط1، 2009).
- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ط2، 1989م).
- بلقاسم، إعراب، شروط الإعفاء من المسؤولية المدنية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الجزائر، 1984).
- رضوان، أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، (مصر: دار الفكر العربي، دت، دط).
- رضى، عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، (دار الثقافة للنشر والتوزيع، دط، 2011 م).
- سميحة القليوبي، القانون الجوي، (دار النهضة العربية، ط1، 1989).
- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، (الأردن، دار الثقافة ونشر والتوزيع عمان، ط1 1998م).
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، (المنصورة: مكتبة الجلاء الجديدة، ط1، 1999م).
- العريني، محمد فريد، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، (الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، 1997).
- العريني، محمد فريد، جلال وفاء محمدين، القانون الجوي، الملاححة الجوية والنقل الجوي، (دار المكتبة الجامعية، دط، 1998م).
- علي، وجدي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، (دون معلومات نشر، ط1، 2004م).
- الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، (جامعة الكويت: مجلس النشر العلمي).
- الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، (الكويت، دط، 2000م).
- الكندري، محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، (الكويت، دط، 2000م).
- الكندري، محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، (الكويت، دط، 2000م).

- المقداي، عادل علي عبد الله، مسؤولية الناقل البري في نقل الأشخاص، دراسة مقارنة (عمان: مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، دط، 1997م).
- ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران الجوي، (دبي: كلية شرطة، ط1، 1999م).