

الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات

د.محمد صديق محمد عبدالله

أستاذ المساعد

جامعة الشارقة- كلية القانون

الملخص

أن من المستقر عليه أن الضرر المرتد ناشئ عن المسؤولية التقصيرية، ولكن هذا الكلام أثار في ذهننا التساؤل عن مدى إمكانية نشوء الضرر المرتد عن المسؤولية العقدية وليس فقط عن المسؤولية التقصيرية، وأعتباراً من إمكانية أعتبار أن الضرر المرتد هو ضرراً مباشراً وليس ضرراً غير مباشر، وبما أنه ضرراً مباشراً فأذاً من الممكن محاولة إثبات إمكانية تحقق التعويض للمضرور بالأرتداد نتيجة لتحقيق المسؤولية العقدية بصورة عامة مع التركيز على تحقق المسؤولية العقدية للناقل الجوي بصورة خاصة.

وبالتالي فإن الدراسة عملت على إيضاح المقصود بالضرر المرتد في حوادث الطائرات والعمل على التمييز ما بين مسؤولية الناقل تجاه المسافر بوصفه المتضرر الأصلي عن حوادث الطائرات وما بين مسؤولية الناقل تجاه المتضرر بالأرتداد، ومن ثم بيان مدى استقلال كلاً من هاتين المسؤوليتين تجاه الناقل الجوي.

وحاولنا من خلال الدراسة إيضاح شروط التعويض عن الضرر المرتد في حوادث الطائرات، وبيان السلطة التقديرية للقاضي في الأشخاص المشمولين بإقامة دعوى المسؤولية عن الضرر المرتد.

كما تم بيان أحكام الضرر المرتد في حوادث الطائرات ومن ثم التحقق من مدى إمكانية تعديل أحكام المسؤولية وأثرها في الضرر المرتد سواء في تشديدها أم تخفيفها، وأخيراً كان لابد من إيضاح وسائل التعويض عن الضرر المرتد للوصول إلى الوسيلة الأنسب لهذا الضرر سواء كان ضرراً مادياً مرتدّاً أم ضرراً معنوياً مرتدّاً.

وأستناداً لما سبق ذكره تم تناول الموضوع بتقسيمه إلى مبحث تمهيدي يسلط الضوء على التنظيم القانوني للنقل الجوي ومن ثم مبحثين جاء المبحث الأول بعنوان التعريف بالضرر المرتد في حوادث الطائرات، والمبحث الثاني بعنوان أحكام الضرر المرتد في حوادث الطائرات وكالاتي:-

المبحث التمهيدي:- التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية عن النقل الجوي

المبحث الأول:- التعريف بالضرر المرتد في حوادث الطائرات
المبحث الثاني:- أحكام الضرر المرتد في حوادث الطائرات
الخاتمة

Research Summary:-
(Damage to civil liability for aircraft accidents)

That it is reasonable to assume that the repossive damage is the result of tort liability, but this has raised in our minds the question of the extent to which the damage arising from the liability may arise, not only from tort liability, and from the possibility that the damage is direct and not indirect, It is possible to try to prove that the injured person can be compensated for recidivism as a result of the realization of contractual liability in general, with a focus on achieving the contractual liability of the air carrier in particular.

Consequently, the study has worked to clarify the intentional damage to aircraft accidents and to distinguish between the liability of the carrier to the passenger as the original victim of the aircraft accidents and the carrier's responsibility towards the victim of the return, thereby indicating the independence of both of these responsibilities vis-à-vis the air carrier. Through the study, we attempted to clarify the conditions for compensation for damage caused by aircraft accidents and to indicate the discretionary power of the judge in the persons involved in the liability for the damage.

In addition, the provisions of the repossessed damage in aircraft accidents were clarified and therefore the extent of the possibility of amending the provisions of liability and their effect on the repossessing damage, whether in tightening or mitigating it, was clarified. Finally, it was necessary to clarify the means of compensation for the damage to the most appropriate means of this damage, Moral damage is apostasy. Based on the above, the subject was dealt with by dividing it into a preliminary section that highlights the legal organization of air transport and then two sections. The first topic is entitled "Defining the damage caused by aircraft accidents". The second topic is the provisions of repetitive damage in aircraft accidents.
Pre-requisite: - Legal regulation of civil liability for air transport
the first topic: - Defining the damage caused by aircraft accidents
The second topic: - The provisions of the damage in the aircraft accidents
Conclusion

المقدمة:-

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيد المرسلين محمد الأمين، وعلى آله وصحبه أجمعين..... وبعد.

أولاً:- مدخل تعريفي بموضوع البحث.

يُعد النقل الجوي بأنه الأسرع للربط بين الدول والقارات، 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، حيث أن النقل بالطائرات يُعد الوسيلة الأكثر أماناً وتحقيقاً لاشتراطات السلامة، خاصة بعد تطور صناعة الطائرات وتطور وسائل الأمان بداخلها.

وفي هذا الصدد لا بد من الإشارة الى أن دولة الإمارات العربية المتحدة هي إحدى الدول الرائدة في المنطقة في مجال النقل الجوي من خلال وجود بنى تحتية قوية تضم شبكة من المطارات ذات المواصفات العالمية المزودة بأحدث خدمات التكنولوجيا الحديثة وعدد من شركات الطيران الوطنية التي تستخدم أنظمة ملاحية وأمنية متطورة وتشريعات مواكبة تنطوي على تطبيق المعايير العالمية والمواصفات القياسية في قطاع الطيران المدني.

وعلى الرغم من أن النقل بالطائرات هو الوسيلة الأكثر أماناً على المستوى العالمي، إلا أن ذلك لا يعني عدم تعرض مستخدمي هذه الوسيلة من وسائل النقل الى الخطر، فنحن نتكلم عن الات سخرها الإنسان لخدمته يقع بسببها كما يقع عن أي آلة أخرى إصابات وأضرار تلحق بالقائمين عليها أو بالآخرين، ولذلك لجأت الدول الى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم الملاحية الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان الاستقرار والسلم والتعاون بين الدول، وقد عملت الدول كافة على تحديد التنظيم القانوني للنقل الجوي بصورة عامة وعلى المسؤولية التي تقع على الناقل الجوي عند تحقق حوادث الطائرات بصورة خاصة، ولاشك أن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب تحديداً تُعد من أهم وأبرز المسائل القانونية التي تُثار المنازعات بشأنها أمام القضاء وتشغل فكر الباحثين والفقهاء لمعرفة حدود الحماية التشريعية حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب.

أن أهمية التنظيم القانوني للمسؤولية عن حوادث الطائرات تظهر لاستقرار الأوضاع داخل المجتمع، والطيران المدني باعتباره ذو طابع فريد من وجهة النظر القانونية، فأن النصوص القانونية الدولية والداخلية المنظمة لأنشطة الدول في ميدان الطيران المدني جاءت مدعمة لموضوع المسؤولية في هذا المجال وخاصة مسألة التعويض عن الضرر التي تُعد من المسائل الهامة التي شغلت بال الكثيرين من الفقهاء لما لها من أهمية كبيرة، فالضرر هو عماد

المسؤولية المدنية فحيث لا ضرر فلا تعويض، فعلى أساسه تقوم المسؤولية ويقدر بقدره التعويض، ومن ثم حيث وجد الضرر فلا بد من تعويضه.

وإذا كانت الصورة التي تقفز مباشرة الى الأذهان عند الحديث عن الضرر تتمثل في الأذى الذي يصيب من وقع عليه الفعل الضار ذاته إلا أن له صورة أخرى تتمثل في الأذى الذي يصيب شخص بل أشخاص آخرين هم المضرورين بالارتداد أو بالانعكاس جراء ضرر أصاب شخص آخر تربطه به علاقة من نوع معين، فيسمى الضرر في صورته الأولى بالضرر الأصلي وهي الصورة الغالبة، وفي الصورة الثانية ضرر آخر هو نتاج مباشر للضرر الأصلي وانعكاس له في نتائجه وهو ما يُعرف بالضرر المرتد والذي سيكون محور دراستنا في هذا البحث.

ثانياً: أهمية البحث.

يهدف التعويض في حوادث الطائرات الى تحقيق غاية أساسية وهي محاولة إعادة المضرور الى الوضع الذي كان عليه قبل اصابته بالضرر. ويتربط عن حوادث الطائرات نتائج مفرقة وعواقب وخيمة تمس من جهة سلامة الراكب شخصياً وتلحق به أضراراً جسدية أو معنوية، وتختلف من جهة أخرى أثراً على الغير يصعب في بعض الأحيان تداركها. ولذلك يمكن القول بأنه من المؤكد أن الضرر إذا ما تحقق فعلاً فإنه يصيب الشخص المضرور مباشرة سواء في ماله أو جسده أو كيانه الأدبي، ومع ذلك نجد في نفس الوقت أن للضرر طريقاً ثانياً يسلكه ليصيب من خلاله أشخاصاً آخرين غير المضرور الأصلي، ومعنى هذا أن للضرر أثرين، أولهما الأثر المباشر بالنسبة للمضرور الأصلي وضرره في هذه الحالة هو ضرراً أصلياً، وثانيتها الأثر غير المباشر ويتحقق بالنسبة لأشخاص آخرين، حيث يتعدى أثر الضرر الأصلي المضرور ليمتد لأشخاص آخرين.

إذاً أن الأضرار التي قد تصيب الغير تُعد أحد النتائج المتحققة عن حوادث الطائرات، وبما أن التعويض يهدف الى تجاوز نتائج الحوادث بطريقة غير مباشرة فكان تسليط الضوء على الضرر المرتد له من الأهمية الكبيرة لاستيضاح حواستكمال الأثار القانونية التي تترتب في حالة وقوع منازعة تتعلق بحوادث الطائرات.

ثالثاً: مشكلة البحث وتساؤلاته.

لأشك أن مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب تحديداً تُعد من أهم وأبرز المسائل القانونية التي تُثار المنازعات بشأنها أمام القضاء وتشغل فكر الباحثين والفقهاء لمعرفة حدود الحماية التشريعية حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب.

ويمكن القول بأن اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة ومن بعدها اتفاقية مونتريال لايتناولون المسائل كافة التي يثيرها عقد النقل الجوي الدولي، إذ أنها قد وضعت أساساً لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي وتحديدها، وفيما يتصل بالمسؤولية فهناك العديد من

المسائل التي توضع لها هذه المعاهدات الدولية أحكاماً خاصة، فقد اقتصر على بيان نطاق تطبيقها ومستندات النقل والمحكمة المختصة وحالات المسؤولية وأساسها ووسائل دفعها والحد الأقصى للتعويض المقرر، ومن ثم يتعين فيما عدا ذلك الرجوع الى القانون الواجب التطبيق وفقاً لقواعد تنازع القوانين إذا تضمن النزاع عنصراً أجنبياً. ومثال المسائل التي لم تتناولها المعاهدة بالتنظيم، طبيعة الضرر الذي يتعرض له الراكب والقابل للتعويض، بمعنى هل يقتصر التعويض على الإصابة الجسدية فقط أم يشمل الأضرار المعنوية النفسية، وكذلك لم تنص الاتفاقيات والمعاهدات الدولية على الضرر المرتد الذي هو محور دراستنا، حيث أن الضرر المرتد هو إحدى الحالات التي لم يتم إخضاعها لنظام التعويض بنصوص قانونية مباشرة.

ومن التساؤلات التي يمكن أن تثور في هذا الموضوع هو متى يتم تطبيق نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي ومتى يتم تطبيق التشريعات الداخلية على النقل الجوي؟ وهل أن ذات النصوص هي التي تحكم مسألة التعويض سواء في النقل الداخلي والنقل الخارجي على حد سواء أم أن هنالك اختلاف في تطبيق النصوص القانونية على كل نوع من أنواع النقل سواء الخارجي أم الداخلي؟

ومن التساؤلات التي يمكن أن تثار هو بيان مدى انطباق عناصر الضرر على المتضررين بالارتداد؟ وهل سيكون للضرر المرتد صفة تبعية للضرر الأصلي أم سيكون حقاً شخصياً؟ وهل سيكون للمتضرر بالارتداد دعوى مباشرة تجاه الناقل الجوي؟ وهل التمسك بالالتزام الذي يقع على عاتق الناقل الجوي وهو الالتزام بضمان السلامة سيكون للمتضرر الأصلي أم سيمتد هذا الالتزام تجاه المتضرر بالارتداد كذلك؟ وما موقف الاتفاقيات والتشريعات من الأضرار النفسية التي يمكن أن تصيب الراكب، خاصة وأن الضرر النفسي في حالات القرصنة الجوية مثلاً وإرهاب وخطف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن وتعذيبهم تكون الأضرار النفسية كبيرة جداً ، ونتيجة لذلك لم تعد الأخطار قاصرة على حالات الوفاة والأضرار الجسدية فقط.

وهل هنالك اختلاف فقهي في تحديد أصحاب الحق في التعويض عن الضرر المرتد بين الأطلاق والتقييد، في مسألة اشتراط وفاة المضرور الأصلي أم يمكن أن يتم شمولاً لإصابات غير المميتة، خاصة أن الإصابة الغير مميتة قد يكون واقعها المؤلم أكثر ضراوة من الإصابة المميتة؟ وهل ان الضرر المرتد يكون دائماً وابدأ ضرراً أدبياً أم أن هنالك أنواع للضرر المرتد؟

رابعاً: منهجية البحث.

لقد كان من الطبيعي الاعتماد على المنهج التاريخي باعتباره يساعد في سرد الحقائق والتي كانت السبب في أرساء قواعد المسؤولية، كما اعتمدنا المنهج التحليلي وذلك عن طريق دراسة

أراء الفقهاء وجهود الدول في أرساء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع على المستوى الداخلي وتحليل النصوص القانونية المتعلقة بهذا الموضوع بهدف استخلاص العناصر والمقومات التي تقوم عليها المسؤولية المدنية للناقل عن الضرر المرتد في حوادث الطائرات المدنية.

واستناداً لما سبق ذكره كان لابد من بيان التنظيم القانوني للنقل الجوي المدني بصورة عامة من أجل إلقاء الضوء على النصوص القانونية التي تطبق على المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات المدنية في إطار التشريعات الداخلية لدولة الإمارات العربية المتحدة وفي ضوء الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة ليتسنى لنا بعد ذلك بيان الموقف التشريعي من الموضوع مدار البحث وهو بيان التعويض عن الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية في حوادث الطائرات المدنية بكل ما يحتويه هذا الموضوع من تفاصيل سواء في تحديد مفهومه أو أحكامه.

خامساً: هيكلية البحث.

يقضي الإلمام بالموضوع والإحاطة به والإجابة عن جميع التساؤلات التي تهض حول الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات أن تتم دراسته من خلال مبحث تمهيدي ومبحثين لطرح محتوى الموضوع بكل ما يتعلق به، وقد خصص المبحث التمهيدي لبيان التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية عن النقل الجوي والذي سيوضح لنا النصوص القانونية التي ستطبق في حالة قيام منازعة بين إحدى شركات النقل الجوي وأي متضرر في حالة تحقق حادث من حوادث الطائرات، بينما خصص المبحث الأول لبيان التعريف بالضرر المرتد في حوادث الطائرات من خلال تسليط الضوء على المقصود بحوادث الطائرات والمقصود بالضرر بصورة عامة والتركيز على تحديد معالم مصطلح الضرر المرتد، بينما خصص المبحث الثاني لبيان أحكام الضرر المرتد في حوادث الطائرات ليسلط الضوء على الموقف التشريعي والفقه والقضائي من كل جزئية تتعلق بالضرر المرتد، كل ذلك جاء بالتأكيد رغبة للوصول إلى النتائج المرجوة من هذه الدراسة.

وبناءً على ما سبق ذكره فإن الدراسة سيتم تناولها وبحسب المباحث الآتية:-

المبحث التمهيدي:- التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية عن النقل الجوي

المبحث الأول:- التعريف بالضرر المرتد في حوادث الطائرات

المبحث الثاني:- أحكام الضرر المرتد في حوادث الطائرات

الخاتمة

المبحث التمهيدي التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية في النقل الجوي

تقوم المسؤولية بصفة عامة نتيجة إخلال بالتزام سواء كان عقدي أم غير عقدي، وهي ترتكز على أركان وأسس لقيامها، والمسؤولية المدنية عن الطيران المدني بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظراً للميزة التي يتميز بها والأهمية البالغة للمسؤولية والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول^١، حيث أن التنظيم القانوني للمسؤولية عن حوادث الطائرات يفترض دائماً أن الضرر الذي نشأ عن الحادث كان نتيجة للإخلال بأصول الاستغلال من الناقل، فالناقل الجوي هو المسؤول الأول عن سلامة الرحلة الجوية حيث أنه مسؤول عن توفير الأمن والسلامة للركاب والبضائع والطاقم وذلك بتوفيره طائرة صالحة للملاحة الجوية وذلك بمراعاته معايير السلامة والصلاحيات للملاحة والتشغيل الآمن^٢.

أن تلك الالتزامات التي تقع على الناقل تكون مستندة إلى عقد النقل الذي يبرم ما بين شركة الطيران والراكب، فقد أدت التطورات الاقتصادية والاجتماعية التي عرفتها العلاقات التعاقدية إلى ظهور (النظام العام التعاقدية)، أي مجموع القيم والمبادئ التي يجب أن تسود العلاقات التعاقدية بين الأفراد بحيث تضمن المساواة والعدل والأنصاف^٣. ولعل أهم هذه التغيرات ما عرفته الالتزامات الملقاة على عاتق المهني (الناقل) من توسيع، بحيث انسلخت عن ذلك الإطار التقليدي، فعرفت تمديداً كمياً وكيفياً تحددت من خلاله معالم نظرية عامة مستحدثة للمسؤولية العقدية للمهني^٤. هذه الطفرة لم تنشأ من عبث بل تضافرت فيها مجهودات كبيرة وقد مر فيها التنظيم القانوني للمسؤولية المدنية للناقل بوصفه المهني في عقد النقل بمراحل تاريخية متعددة.

لقد كانت الدول المختلفة تطبق القواعد العامة في القانون ولاسيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين، كان ذلك في ظل الافتقاد إلى تشريع وطني أو معاهدة دولية خاصة بالطيران المدني، ومن هنا أتجه المجتمع الدولي إلى ضرورة عقد اتفاقيات دولية لتوحيد تلك القواعد ابتداءً من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها والتي تُعد التشريع الرئيسي في مجال النقل الجوي الدولي، والتي تم تعديلها بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي ١٩٥٥، ثم تمت أحكامها بمقتضى اتفاقية (جوادا لآخار)

٧١٩٦١ وتم إدخال تعديلات جوهرية عليها بمقتضى بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام ١٩٧٥.٨

أن نفاذ تلك التعديلات على اتفاقية وارسو أدى الى وقوع التنازع بينها وبين الاتفاقية الأصلية مما ترتب عليه في بعض الحالات أقصاؤها جميعها عن حكم مسؤولية الناقل وإخضاع هذه الأخيرة للقانون الوطني بمقتضى قواعد التنازع في قانون القاضي المعروض عليه النزاع. ورغبة في تجنب هذه الآثار تم وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو وجميع البروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها وأطلق عليها باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ٩ ، وقد انضمت إليها دولة الإمارات العربية المتحدة في ٧/٧/٢٠٠٠، وهذه الأخيرة تعتبر اتفاقية شاملة لجميع الاتفاقيات السابقة وقد تضمنت في بنودها أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي كانت متناثرة بين مواد الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة، ومع ذلك يمكن القول بأن اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة ومن بعدها اتفاقية مونتريال لا يتناولون المسائل كافة التي يثيرها عقد النقل الجوي الدولي، إذ أنها قد وضعت أساساً لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي وتحديدها، وفيما يتصل بالمسؤولية فهناك العديد من المسائل التي تضع لها هذه المعاهدات الدولية أحكاماً خاصة، فقد 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 الى القانون الواجب التطبيق وفقاً لقواعد تنازع القوانين إذا تضمن النزاع عنصراً أجنبياً. ومثال المسائل التي لم تتناولها المعاهدة بالتنظيم، طبيعة الضرر الذي يتعرض له الراكب والقابل للتعويض، بمعنى هل يقتصر التعويض على الإصابة الجسدية فقط أم يشمل الأضرار المعنوية النفسية، وكذلك لم تنص الاتفاقيات والمعاهدات الدولية على الضرر المرتد الذي هو محور دراستنا.

وبغض النظر عن موضوع الأساس القانوني لهوض مسؤولية الناقل سواء أكانت قائمة على أساس الخطأ المفترض أو قائمة على أساس تحمل المخاطر، فإن فرضيتنا في البحث تقوم على الحالة التي تثبت فيها المسؤولية المدنية على الناقل ومن ثم بيان الآثار القانونية على نهوض المسؤولية على عاتق الناقل الجوي في الطيران المدني وبالتالي دراسة الجزئية الخاصة بالتعويض ومدى شمول المتضررين بالارتداد في نطاق الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

فمن أجل الوصول الى النتائج المطلوبة في البحث لابد من بيان الموقف التشريعي لدولة الإمارات العربية المتحدة لمعرفة متى يتم تطبيق نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي ومتى يتم تطبيق التشريعات الداخلية على النقل الجوي؟ وهل أن ذات النصوص هي التي تحكم مسألة التعويض سواء في النقل الداخلي والنقل الخارجي على حد سواء أم أن هنالك اختلاف في تطبيق النصوص القانونية على كل نوع من أنواع النقل سواء الخارجي أم الداخلي؟.

فإذا قمنا ببيان ذلك في هذا المبحث التمهيدي فسنعمل على طرح مسألة الضرر المرتد بكل ما يحتويه من تفاصيل ومن خلال النصوص القانونية التي تطبق عليه سواء في مجال النقل الجوي الدولي أم في مجال النقل الجوي الداخلي. كل ذلك سيتم طرحه ومناقشته في المباحث القادمة.

والآن نبين النظام القانوني المطبق على النقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة، ولابد من الإشارة الى أنه قبل صدور قانون الطيران المدني رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ كانت المراسيم هي التي تتولى تنظيم شؤون الملاحة الجوية المدنية، مثل مرسوم ٣٥ لسنة ١٩٧٢ حول انضمام الدولة الى المنظمة الدولية للطيران المدني بالأمم المتحدة، والمرسوم رقم (٩٥) لسنة ١٩٨٦ حول الموافقة على الانضمام لمعاهدة مونتريال الدولية لسنة ١٩٧١ بشأن قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران، وكذلك المرسوم الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨١ بالموافقة للانضمام الى معاهدة لاهاي ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والمرسوم الاتحادي رقم (١٣) لسنة ١٩٨٦ حول انضمام الدولة الى معاهدة وارسو ١٩٢٩.

وفي عام ١٩٦٤ صدر الى جانب قانون الطيران المدني قانون رقم (١٤) بشأن تأسيس هيئة الطيران المدني، إلا أن معظم مسائل النقل الجوي ومسؤولية الناقل الجوي لاتزال تخضع لأحكام قانون المعاملات التجارية رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣، أما المسائل الأخرى فأنها تعالج بموجب الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها دولة الإمارات.

فالسؤال الذي نواجهه هو، هل الأولوية في التطبيق بموجب القانون الاماراتي هو تطبيق ماورد في الاتفاقيات الدولية أم تطبيق التشريعات الداخلية؟

في هذا الصدد يمكن القول بأن الموقف التشريعي بحاجة الى إيضاح، حيث بالرجوع الى المادة (١٩) من قانون الطيران المدني رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١ يتبين لنا للوهلة الأولى بأن المشرع الاماراتي قد أعطى الأولوية في التطبيق الى التشريعات الداخلية على الاتفاقيات الدولية في حالة عدم توافق الاتفاقية مع أحكام قانون الطيران المدني الاماراتي وهذا خلاف ماجرى عليه العرف الدولي وهو قيام دولة العضو في الاتفاقية الدولية بتعديل قوانينها لتتوافق مع الاتفاقيات الدولية التي تنضم إليها.

حيث نصت المادة (١٩) من قانون الطيران المدني على أنه "تعتبر أحكام معاهدة شيكاغو وكافة البروتوكولات والاتفاقيات التي انضمت إليها الدولة في مجال الطيران المدني وحمائته مكملة لأحكام هذا القانون وبما لا يتعارض مع أحكام القانون الاماراتي". وبالتالي فإن النظرة الأولى لهذه المادة القانونية تعطي الأولوية في التطبيق للتشريعات الداخلية على الاتفاقيات الدولية، ويبدو لنا أن هذا التفسير دفع جانب من الفقه ١١ الى القول بـ"أن أرادة المشرع الاماراتي لم يكن واضحاً أو حاسماً حول تحديد النظام القانوني الذي ينطبق على كل من النقل الداخلي والدولي،..... فالمشرع الاماراتي عاد ومنح الأفضلية لأحكام الاتفاقيات الدولية على القانون الوطني ولاسيما في المادة (٣٥٤) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣.

ومن ثم توصل أصحاب هذا الاتجاه الى أنه "من تفسير نصوص المواد ١٩ من قانون الطيران المدني والمادة ٣٥٤ من قانون المعاملات التجارية يمكن القول أن المشرع الاماراتي يميل الى تطبيق أحكام قانون الطيران وأحكام المعاملات التجارية على عمليات النقل الجوي الداخلي مع إمكانية تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها دولة الإمارات بشرط عدم تعارضها مع أحكام القانون الوطني..... أما فيما يتعلق بالنقل الجوي الدولي فإن قصد المشرع الاماراتي هو إخضاعه لأحكام الاتفاقيات الدولية إذا توافرت شروط تطبيقها وبخلافه فإنه يخضعه لأحكام القانون الوطني وفق قواعد التنازع بين القوانين"١٢.

وفي هذا المجال فإننا لانتفق مع ما ذهب إليه أصحاب هذا الاتجاه السابق ونعتقد أن المشرع الاماراتي يعطي الأولوية في التطبيق للاتفاقيات الدولية سواء في مجال النقل الجوي الدولي أم الداخلي ونستند في قولنا هذا بأنه حتى على افتراض حدوث منازعة تتعلق بالنقل الجوي الداخلي فإن على القاضي تطبيق قانون المعاملات التجارية وبالرجوع الى نص المادة ٣٥٤ نلاحظ أن المشرع قد نص صراحة على إعطاء الأولوية للاتفاقيات الدولية حيث نصت هذه المادة على أنه "مع عدم الأخلال بالاتفاقيات الدولية والتي تكون الدولة طرفاً فيها تسري على النقل الجوي أحكام هذا الباب مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية".

كما وأن إرادة المشرع الاماراتي جاءت واضحة في إعطاء الأولوية في التطبيق من خلال نص المادة (٤٧) من قانون الطيران التي نصت على أنه "تطبق أحكام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الموقعة في ١٢ أكتوبر ١٩٢٩م كما تطبق الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل الجوي التي تكون الدولة منضمة إليها على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو". حيث نلاحظ بأن

هذا النص القانوني قد جاء بصيغة مطلقة وبالتالي فإن المطلق يجري على إطلاقه ومن ثم سيطبق على النقل الداخلي والخارجي.

وفي هذا المجال نعتقد بأن مضمون المادة (٤٧) من قانون الطيران الاماراتي يتعلق بالنقل الجوي الدولي فقط دون الداخلي ونستند في قولنا هذا الى اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩، حيث على افتراض وقوع منازعة تتعلق بالنقل الداخلي فإن القاضي الوطني سيطبق نص المادة (٤٧) من قانون الطيران وبالتالي سيحيل امر حسم الدعوى الى اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ وسنلاحظ بأن هذه الاتفاقية قد حددت نطاق تطبيقها على النقل الجوي الدولي فقط وذلك بموجب نص المادة (١) منها حيث نصت على أنه "١- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص او الامتعة او البضائع تقوم به طائرة بأجر كما تسري على النقل المجاني....."، وبالتالي سيعود القاضي الى تطبيق النصوص التشريعية الداخلية على النزاع ولذلك نقترح تعديل نص المادة (٤٧) من قانون الطيران لتكون كالآتي "تطبق احكام اتفاقية وارسو..... على النقل الدولي للأشخاص والامتعة والبضائع بطريق الجو".

ونعتقد أن مسألة التمييز في الأولوية بالتطبيق ما بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية في مجال مسؤولية الناقل قد أنتفت الفائدة منها بعد أن أصبحت مسؤولية الناقل الجوي في قانون المعاملات التجارية أستناداً الى نص المادة (٣٥٥) ١٣ تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية وكذلك الحال في أطار الاتفاقيات الدولية التي تحولت فيها المسؤولية تدريجياً من المسؤولية الخطئية (الخطأ المفترض) الى المسؤولية الموضوعية ولاسيما في بروتوكول مونتريال الرابع، حيث أصبحت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب أو البضائع أو الأمتعة مسؤولية موضوعية ١٤.

ولاندى في هذا المجال تطبيق القاضي المعروض امامه نزاع بتطبيق ماورده المشرع الاماراتي في قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٥ عند نظر دعوى تتعلق بالمسؤولية المدنية الناشئة عن النقل الجوي وهذا الكلام يجد سنده القانوني فيما أورده المشرع الاماراتي في قانون المعاملات التجارية وبالتحديد في نص المادة (٢) فقرة (٢) التي جاء فيها "٢-..... فإذا لم يوجد عرف تجاري وجب تطبيق الأحكام الخاصة بالمسائل المدنية فيما لايتعارض مع المبادئ العامة للنشاط التجاري".

خلاصة القول، أن بحثنا في موضوع الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات المدنية يقتضي بيانه وتحليله بكل ما يحمله من تفاصيل عن طريق بيان موقف الاتفاقيات الدولية أولاً ومن ثم موقف التشريعات الداخلية المتعلقة بالنقل الجوي وخاصة

قانون الطيران المدني لسنة ١٩٩١ ومن ثم موقف قانون المعاملات التجارية لسنة ١٩٩٣، وقبل كل ذلك لابد من قيامنا ببيان تفاصيل التعويض عن الضرر المرتد الناشئ عن المسؤولية المدنية وبيان الأحكام العامة لتلك المسؤولية عن حوادث الطائرات في نطاق قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٥ التي تعتبر القواعد العامة لتنظيم موضوع المسؤولية المدنية بصورة عامة.

المبحث الأول التعريف بالضرر المرتد في حوادث الطائرات

سنتناول التعريف بالضرر المرتد في حوادث الطائرات من خلال بيان المقصود بحوادث الطائرات والتي ينشأ من خلالها الضرر ومن ثم بيان المقصود بالضرر المرتد بصورة خاصة والذي يكون ناشئاً عن تلك الحوادث وذلك من خلال تقسيم هذا المبحث الى المطلبين التاليين وكالاتي:-

المطلب الأول/المقصود بالضرر في حوادث الطائرات
المطلب الثاني/المقصود بالضرر المرتد في حوادث الطائرات

المطلب الأول المقصود بالضرر في حوادث الطائرات

لم تضع اتفاقية وارسو تعريفاً للحادث، وقد اختلف الفقهاء حول تحديد معنى (حوادث الطائرات)

فقد ذهب جانب من الفقه ١٥ الى تعريفها بأنها "كل واقعة تحدث باعتبارها فجائية نتيجة لعوامل خارجية ومستقلة عن إرادة الناقل أو تابعيه، ومن شأنها أحداث تأثير على المسافر بوفاته أو أصابته"، ويمكن توجيه النقد الى هذا التعريف لأنه أستلزم استقلال الحادث عن إرادة الناقل أو تابعيه بينما قد يكون هؤلاء الأشخاص لهم الدور في ارتكاب الأخطاء وتسببهم في وقوع الحادث للطائرة ومن ثم فإن الاقتصار على اعتبار أن سبب الحادث هو عوامل خارجية عن فعل الناقل أو تابعيه سيؤدي الى عدم الإحاطة بمفهوم مصطلح (حوادث الطائرات).

بينما عرفه جانب آخر من الفقه ١٦ بأنه "كل واقعة فجائية تحدث نتيجة لأي عامل خارجي والتي يكون من شأنها إصابة الركاب بأضرار بدنية"، ويمكن توجيه النقد الى هذا التعريف لأنه قد حصر نوع الأضرار التي يمكن المطالبة بالتعويض عنها بأنها الأضرار البدنية

دون الأخذ بنظر الاعتبار أمكانية الإصابة النفسية ومدى تأثيرها على المتضرر ومن يحيطه في المجتمع.

بينما ذهب جانب من الفقه ١٧ الى القول بأن الحادث يشمل الحالات التي تتعرض فيها الطائرة وحمولتها لأضرار تبلغ حداً من الجسامة لايسعف معه مجرد استخدام أو تركيب قطع غيار جديدة، أو الحالات التي يتعرض فيها الركاب أو أفراد الطاقم أو الغير للإصابة بجراح. ونتفق مع جانب من الفقه ١٨ في أن هذا التعريف لايتعرض لبيان المقصود بالحادث بقدر تعرضه للأثار التي يمكن أن تترتب على الحادث.

ولذلك نعتقد أن التعريف الذي أورده المشرع الاماراتي في نص المادة (٢٧) من قانون الطيران المدني هو الأكثر دقة حيث عرفه بأنه "كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة ويقع في الفترة ما بين الوقت الذي تم فيه مغادرة الأشخاص للطائرة ويحدث خلالها أحد الأمرين التاليين أو كلاهما. وفاة شخص أو أصابته أصابات بالغة نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها، إصابة الطائرة بعطب جسيم". ويمكن القول بأن هذا التعريف سيضم كذلك خطف الطائرات والاعتداء على الركاب وسقوط الأشياء عليهم وغيرها من الحوادث التي تقع على متن الطائرة ١٩، كما سيوضح هذا التعريف المقصود بكلمة الحادث ولايقتصر على بيان الأثار التي يمكن أن تترتب على الحادث.

وجدير بالذكر ان المشرع الاماراتي قد حدد النطاق الزماني والمكاني للأضرار التي يتحمل تبعها الناقل، حيث نصت المادة (٣٣٤) فقرة (٢) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي على أنه "..... ٢- ويشمل تنفيذ عقد النقل الفترة الواقعة بين شروع الراكب في الصعود الى وساطة النقل في مكان القيام ونزوله منها في مكان الوصول، وفي حالة وجود أرصفة مخصصة لوقوف وساطة النقل فإن تنفيذ العقد يشمل الفترة الواقعة بين دخول الراكب الى الرصيف في مكان القيام وخروجه من الرصيف في مكان الوصول".

وجدير بالذكر أناتفاقية مونتريال على الرغم من منحها مشغل الطائرة حق الرجوع على المتسبب بالتعويض، إذا ثبت بالدليل أنه كان السبب في وقوع الحادثة، إلا أنها أوقفت تنفيذ جميع الأحكام التي قد تصدر في مصلحة المشغل ضد مرتكب الفعل الى حين إتمام التسويات كلها بين المشغل والمتضررين ٢٠.

وأستناداً الى نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ فإنه يجب أن يكون الحادث أثناء فترة النقل بحيث إذا وقع على متن الطائرة أو على سلم الطائرة أثناء الصعود عند

الإقلاع أو أثناء النزول بعد الهبوط. وعلى الرغم من نص الاتفاقية على التحديد المكاني والزمني للحادث إلا أنها قد أغفلت عن مسألة هامة وهي إيجاد الحلول في حالة تحقق الضرر المرتد. فإذا تحققت مسؤولية الناقل فأن مبلغ التعويض الذي يستحقه المتضرر الأصلي قد حددته اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ دون أن تنص الاتفاقية على الضرر المرتد حيث نصت المادة (٢١) على أنه " ١- في حالة نقل الركاب تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتي وخمسين الف فرنك..... ٥- المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة تقديرية تحتوي على خمسة وستين مليجراما ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهباً خالصاً وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل الى أي عملة وطنية لأقرب رقم صحيح". كما وأنه لا يمكن الاتفاق على وضع حد أدنى للمسؤولية في حالة وقوع الفعل المسبب للحادث من الناقل أو أحد تابعيه مقروناً بأدراك ورعونة أو نتيجة ارتكاب خطأ جسيم ٢١. وقد نصت المادة (٢٨١) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي على تعريف الخطأ الجسيم بأنه "كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه برعونة مقرونة بأدراك لما قد ينجم عن ذلك من ضرر.

أما بالنسبة للمقصود بالضرر بصورة عامة فلم تحدد اتفاقية وارسو ولا بقية المعاهدات الدولية ماهية الضرر ونوعه، لذا يتعين الرجوع الى القواعد العامة في القوانين الوطنية فالضرر بصورة عامة يعرف بأنه "الأذى الذي يلحق بالشخص في ماله أو جسده أو في عاطفته وشعوره" ٢٢، أو هو "إيذاء يلحق الشخص سواء أكان في ماله أم جسمه أم عرضه أم عاطفته" ٢٣. وترجع أهمية الضرر باعتباره أحد أركان الفعل الضار المنشئ للالتزام الى أنه المتطلب الأول الذي لا بد من توافره لكي يصار الى البحث عن الأركان الأخرى. ولا تختلف التشريعات فيما بينها في اشتراط وقوع الضرر لتحقيق المسؤولية عن ذلك الضرر، وفي أنه النواة التي من بعدها يبحث عن الأركان والشرائط الأخرى.

ونشير في هذا المجال الى أنه على الرغم من استقرار الفقه والقضاء على أرساء مبدأ المسؤولية دون خطأ وتعدد حالات وصور تلك المسؤولية، فما زالت توجد حالات كثيرة يتجرد فيها الضرر من أي ضمان ويفتقر فيها المتضرر الى جبر ضرره، "غير أن بعض المجتمعات المتقدمة لم تعد تسمح بوجود هذه الحالات غير الخاضعة لنظام التعويض، ذلك أن العدالة لا تكتمل إلا بمساعدة مثل هذه الفئة المتضررة التي لا ذنب لها فيما أصابها من أضرار" ٢٤. ويشير أصحاب هذا الرأي الى أن الضرر المرتد هو إحدى الحالات التي لم يتم اخضاعها لنظام

التعويض بنصوص قانونية مباشرة وعليه سنقوم في المطلب القادم ببيان المقصود بالضرر المرتد لنقوم بعد ذلك في ثنايا الدراسة ببيان الموقف القانوني منه.

المطلب الثاني المقصود بالضرر المرتد في حوادث الطائرات

يهدف التعويض في حوادث الطائرات الى تحقيق غاية أساسية وهي إعادة المضرور الى الوضع الذي كان عليه قبل اصابته بالضرر. ويترتب عن حوادث الطائرات نتائج مفرقة وعواقب وخيمة تمس من جهة سلامة الراكب شخصياً وتلحق به أضراراً جسدية أو معنوية، وتختلف من جهة أخرى آثاراً على الغير يصعب في بعض الأحيان تداركها. ولذلك يمكن القول بأنه من المؤكد أن الضرر إذا ما تحقق فعلاً فإنه يصيب الشخص المضرور مباشرة سواء في ماله أو جسده أو كيانه الأدبي، ومع ذلك نجد في نفس الوقت أن للضرر طريقاً ثانياً يسلكه ليصيب من خلاله أشخاصاً آخرين غير المضرور الأصلي، ومعنى هذا أن للضرر أثرين، أولهما الأثر المباشر بالنسبة للمضرور الأصلي وضرره في هذه الحالة هو ضرراً أصلياً، وثانيهما الأثر غير المباشر ويتحقق بالنسبة لأشخاص آخرين، حيث يتعدى أثر الضرر الأصلي المضرور ليمتد لأشخاص آخرين.

إذاً أن الأضرار التي قد تصيب الغير تُعد أحد النتائج المتحققة عن حوادث الطائرات، وبما أن التعويض يهدف الى تجاوز نتائج الحوادث بطريقة غير مباشرة، وبما أن التعويض كذلك لا بد أن يتناسب طردياً مع درجة جسامته الضرر، ولذلك نتفق مع جانب من الفقه ٢٥ في أن القواعد العامة تقتضي بأن يكون لكل شخص مضرور الحق في رفع الدعوى الشخصية على المدعى عليه بالتعويض عما أصاب كل واحد منهم من ضرر وذلك إذا تعدد المضرورين بالخطأ. ويذهب جانب من الفقه ٢٦ بالقول الى أن الضرر الأصلي الذي أصاب المضرور الأصلي قد يرتد أحياناً على أشخاص آخرين غيره، فينعكس عليهم متخذاً صورة أخرى ووجهاً جديداً، ففي هذه الحالة ينقلب الضرر الأصلي الى ضرراً مرتداً يصيب أشخاصاً آخرين غير المضرور الأصلي. ويسمى هذا بالضرر المرتد، مثال ذلك الضرر الذي يصيب الأسرة التي يموت عائلهم في حادثة (مادي ومعنوي) ٢٧.

ففي حالة تحقق حوادث الطيران فإن الضرر الذي سيصيب الراكب يمثل المساس بحق أو مصلحة مشروعة للمتضرر الأصلي وفي نفس الوقت فإن هذا الضرر ستمتد آثاره لتصيب

أشخاصاً آخرين تربطهم بذلك المضرور رابطة معينة تجعلهم يتأثرون مادياً ومعنوياً بالضرر الذي أصابه.

ونشير في هذا المجال الى أن هنالك نظريتان تسودان الفقه في تحديد طبيعة العلاقة بين الضرر المرتد والضرر الأصلي وبحسب الآتي ٢٨:-

النظرية الأولى:- ترى أن الضرر المرتد ماهو إلا انعكاس لايرتب أي أثر قانوني فيبقى الضرر المرتد مستقلاً تماماً تجاه الضرر الأصلي ويصبح المضرور الأصلي من الغير بالنسبة الى أصحاب الضرر المرتد، ويترتب على ذلك أن تظل دعواهم بمنئى عن أي أثار تتعرض له دعوى المضرور الأصلي.

النظرية الثانية:- وهي ترد على العكس من سابقتها وهي تذهب الى أن الضرر المرتد هو انعكاس قانوني للضرر الأصلي ويترتب على ذلك أن دعوى التعويض المقررة لأصحاب الضرر المرتد تكتسب صفات دعوى المضرور الأصلي وتتقيد بقيودها.

ونعتقد أن الفعل الضار في هذه الحالة يرتب نتيجتين مترابطتين مع بعضهما: الأولى، تتمثل بالضرر الذي أصاب الضحية المباشرة، بينما تتمثل الثانية، بالأضرار الارتدادية على الغير. وهاتان النتيجتان وأن كانتا مترابطتين كما قلنا، إلا أن كلاً منهما قائم بذاته، فيستطيع كل من المتضرر المباشر والمتضرر بالارتداد مطالبة المسؤول عن الفعل الضار بتعويض ما أصابه من ضرر، وقد قضت محكمة استئناف مصر في أحد قراراتها "أن الحكم بالتعويض للأمر نضير وفاة ولدها لا يمنع الأب من المطالبة بتعويض آخر له، إذ أن لكل منهما شخصية مستقلة يتبعها حق مستقل في المطالبة بالتعويض عما لحق الشخص من الضرر ٢٩. لذلك فأن الضرر المرتد مستقل عن الضرر الأصلي استقلالاً نسبياً ٣٠.

وبهذا نتفق مع جانب من الشراح ٣١ في الأخذ بنظرية تبعية الضرر المرتد للضرر الأصلي ومن ثم يكتسب الضرر المرتد القيود المفروضة على تعويض الضرر الأصلي وهذا هو الاتجاه الوسط الذي يأخذ بنظرية تبعية الضرر المرتد للضرر الأصلي ولكن في صورته البسيطة دون أن يكون الضرر المرتد تردد منسوخ عن الضرر الأصلي. وبذلك فأن دعوى المضرور بالارتداد هي دعوى تقصيرية تستند الى نص القانون حتى لو وجد عقد بين المضرور الأصلي والمسؤول وهو الأمر الذي أقرته أحكام القضاء سواء في مصر أو فرنسا ٣٢. فإذا وجد الضرر بالارتداد

بصفة تبعية للضرر الأصلي فإنه سيوجد بعد ذلك حقاً شخصياً مستقلاً تماماً عن حق المضرور الأصلي وغير مقيد به وأن كان مصدرهما فعلاً ضاراً واحداً^{٣٣}.
وتفسيراً لما سبق فإن الضرر المرتد كونه ضرراً تبعياً متولداً عن الضرر الأصلي فإنه يمتد لأشخاص آخرين غير المضرور الأصلي. ومثال ذلك كما لو توفي أحد الأشخاص نتيجة حادث سير وكان المتوفي المعيل لأسرته المتكونة من زوجته وأبنائه، ففي هذه الحالة نجد أن المضرور الأصلي هو المتوفي، وقد أمتد الضرر لأسرة المتوفي وذلك بحرمانهم من معيهم الوحيد بالإضافة للحزن الذي أصابهم جراء موت معيهم وهذا هو الضرر المرتد.
وقد ذهب جانب من الفقه^{٣٤} الى تعريف الضرر المرتد بأنه "ما يلحق الشخص من ضرر مباشر نتيجة الإصابة اللاحقة بغيره، فهو ما ينتج من إصابة المجني عليه أو موت تلحق من تربطهم به علاقات من أقارب أو أصدقاء".

وفي هذا المجال لابد من التمييز ما بين الضرر المادي أو الأدبي الذي يصيب المتضرر الأصلي وهو المسافر في عقد النقل الجوي والذي بتحقيقه يكون للورثة إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض بحسب القسام الشرعي^{٣٥}، وما بين الضرر المادي أو الأدبي الذي يمكن أن يصيب المتضرر بالارتداد وهو أحد الأقارب أو الأصدقاء للمتضرر الأصلي في عقد النقل الجوي والذي بتحقيقه يكون لهما حقاً شخصياً للمطالبة بالتعويض بمقدار الضرر الذي وقع عليهم وليس بمقدار الحصص الإرثية. ولذلك نتفق مع جانب من الفقه في وجوب التمييز ما بين الضرر الموروث والضرر المرتد، حيث يقصد بالضرر الموروث بأنه الضرر الذي ينتقل من سلف الى خلف، أما الضرر المرتد فهو الضرر الذي يصيب الخلف شخصياً بسبب الضرر الذي أصاب السلف.

وبهذا الخصوص ذهبت محكمة التمييز الأردنية في قرار لها الى أنه "يتم التعويض عن الضرر المادي والأدبي على مستحقه طبقاً لتقدير الخبير ونسبته في ذلك على القسام الشرعي للمتوفي، أما الضرر المرتد فيكون على نوعين مادي ومعنوي أو أدبي، والضرر المادي هو ما يصيب المضرور في مصلحة مالية أو أخلال محقق بصحة المضرور، أما الأدبي فهو ما يصيب المضرور بشعوره أو عاطفته أو كرامته وغيرها من المعاني التي يحرس عليها الإنسان، كما يعتبر من الضرر الأدبي إذا تضرر الوارث شخصياً من جراء النيل من سمعة مورثه وبشرط أن توجد علاقة مباشرة بين المتضرر وبين الضحية المباشرة، وقد يقع الضرر الأدبي مقترناً بالضرر المادي لحرمان المصابين من مبلغ الإعالة نتيجة موت المصاب"^{٣٦}.

وقد أشار العلامة السهوري الى الضرر المرتد حيث قال أنه "قد يصيب الضرر شخصاً بالتبعية عن طريق ضرر أصاب شخصاً آخر فالقتل ضرر يصيب المقتول في حياته وعن طريق هذا الضرر يصاب أولاد المقتول بضرر وهو حرمانهم من المعيل أو الأخلال بحقهم في النفقة قبل أبيهم"، كما ذهب جانب من الفقه ٣٧ بالقول بأن الضرر الأدبي المرتد قد يتحقق إذا تضرر الوارث شخصياً من جراء النيل من سمعة مورثه. وعليه فأنا نتفق مع جانب من الفقه ٣٨ في أن الضرر المرتد قد يكون مادياً وقد يكون أدبياً كما هو الحال بالنسبة للضرر الأصلي.

إذاً، أن كل من أصابه ضرر، سواء كان الراكب نفسه أم الغير، ولورثة الراكب باعتبارهم من الغير في حالة وفاته دعوتين ٣٩:-

الدعوى الأولى:- هي دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته وهي دعوى عقدية تنتقل إليهم بتركته.

الدعوى الثانية:- هي دعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة عائلهم وهي دعوى تقصيرية.

وبذلك فأنا نتفق مع جانب من الفقه ٤٠ في أن الضرر المرتد هو ضرر شخصي لايمكن التعريف عنه في تركة المصاب، أي أن حق التعويض عنه ليس ميراثاً يتلقاه المتضرر بالارتداد بل هو حق شخصي فلا يعطى بنسبة النصيب بالميراث بل بمقدار الضرر الذي وقع عليه. وبهذا يمكننا القول بأنه من الممكن أن يترتب عقد النقل الجوي المسؤولية العقدية على الناقل تجاه الراكب وأن يترتب على هذه المسؤولية نهوض المسؤولية التقصيرية تجاه المتضررين بالارتداد.

وفي هذا المجال لا بد من بيان مدى انطباق عناصر الضرر على المتضررين بالارتداد، حيث أن عناصر الضرر هي كالآتي: ٤١:-

أولاً:- الأخلال بمصلحة المضرور:

فلا يشترط ان يشتمل الأخلال بالضرورة على حق للمضرور، بل يكفي أن يمس بمجرد مصلحة، فمع ذلك يعتبر الضرر قائماً إذا أنطوى على المساس بميزة للمضرور وقت تحقق الضرر بما في ذلك مثلاً الحرمان من العائل.

ثانياً:- أن تكون المصلحة مشروعة:

لايقوم الضرر إلا إذا ترتب على الأخلال بمصلحة مشروعة، فإن كانت المصلحة التي تم المساس بها غير مشروعة أي مخالفة للنظام العام والآداب لم يقد عنصر الضرر قانوناً.

ثالثاً:- أن يكون الضرر محقق الوقوع:

لايكون الضرر مستوجباً التعويض عنه إلا إذا كان محقق الوقوع وهو يكون كذلك إذا وقع فعلاً أو كان احتمال وقوعه في المستقبل أمراً حتمياً. كما وأن تفويت الفرصة ضرر محقق يستوجب التعويض حتى ولو كانت الإفادة منها أمراً محتملاً، فالتعويض لاينصب على الفرصة ذاتها لأنها أمر احتمالي وإنما على تفويت الفرصة باعتباره ضرراً مؤكداً.

رابعاً:- أن يكون الضرر شخصياً:

ويقصد بشخصية الضرر أن يكون قد أصاب الشخص طالب التعويض سواء أكان شخصاً طبيعياً أم اعتبارياً، ويبقى الضرر شخصياً بالنسبة لمن أصيب به مرتداً عن غيره ٤٢. وبالتالي يمكن القول أن جميع عناصر الضرر تنطبق على الضرر المتحقق بالأرتداد، حيث يعتبر الضرر المرتد شخصياً لمن أرتد عليه فلاهم أن يكون المضرور قد تلقى هذا الضرر مباشرة من مصدره أو أنه تلقاه مرتداً عن مضرور آخر، فالضرر المرتد هو الضرر الذي أصاب شخصاً نتيجة ضرر أصاب شخصاً آخر، فهو يفترض أن الفعل الضار قد الحق بشخص ضرراً أصلياً عاد على شخص آخر بضرر مرتد، ومثاله الضرر الذي يعود على منتج فيلم من تشويهه البطل، والضرر الذي يعود على العمال من تدمير مكان العمل ٤٣. فالضرر المرتد يختلف عن الضرر غير المباشر، فالضرر المرتد هو ضرر مباشر لوجود علاقة بين الفعل الضار والضرر الواقع وعلاقة السببية تلك تنهض حتى وأن تكونت من حلقات متعددة متلاحقة، لأن تعدد الحلقات وتسلسل النتائج لايمنع من توافر السببية المباشرة ٤٤.

وعليه نعتقد بأنه كان يتوجب على اتفاقية وارسو أن تنص على أحقية المتضرر بالأرتداد أن تكون له دعوى مباشرة يقيمها أستناداً الى قواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على أثبات خطأ الناقل الجوي. ونستند في قولنا هذا عن طريق القياس بما ذهب إليه جانب من الفقه ٤٥ في إمكانية أن يكون للراكب الحق في إقامة دعوى المسؤولية على مصنع الطائرة في حالة أنتفاء مسؤولية الناقل على الرغم من أن المضرور ليس بطرف في أية علاقة تعاقدية مع صانع الطائرة أو منتجها وإنما لحقه الضرر نتيجة أستعماله أو أستخدامه الطائرة المعيبة.

المبحث الثاني أحكام الضرر المرتد في حوادث الطائرات

سنقوم بتناول موضوع أحكام الضرر المرتد في حوادث الطائرات عن طريق تسليط الضوء على التزام الناقل بضمان السلامة تجاه المتضرر بالارتداد أولاً لكي نبين ماهية هذا الالتزام ونبين الأساس القانوني الذي يمكن الاستناد اليه للقول به تجاه جميع المتضررين بالارتداد ونبين فيما اذا كان الالتزام بضمان السلامة سيضمن السلامة النفسية كذلك أم سيقصر على السلامة الجسدية، ومن ثم سنقوم بتحديد أصحاب الحق في التعويض عن الضرر المرتد لنوضح فيما اذا كان من الممكن تحديدهم بدرجة قرابة معينة أم أن الأمر سيتروك للسلطة التقديرية للقاضي. وعليه سيقسم هذا المبحث الى المطلبين الآتيين:-

المطلب الأول:- التزام الناقل بضمان السلامة تجاه المتضرر بالارتداد.

المطلب الثاني:- أصحاب الحق في التعويض عن الضرر المرتد.

المطلب الأول

التزام الناقل بضمان السلامة تجاه المتضرر بالارتداد.

تعد المسؤولية بمثابة المفتاح لكل نظام قانوني وهي الجزء الأساسي فيه، إذ أن أهميتها تظهر من خلال استقرار الأوضاع داخل المجتمع، والطيران المدني باعتباره ذو طابع فريد من وجهة النظر القانونية فإن النصوص القانونية الدولية والداخلية المنظمة لأنشطة الدول في ميدان الطيران المدني جاءت مدعمة لموضوع المسؤولية في هذا المجال. وقد خصص المشرع الاماراتي الباب السابع من القانون الاتحادي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١ (قانون الطيران المدني) لبيان الإجراءات التحقيقية التي تتخذها السلطة العامة في حالات حوادث الطيران، وذلك في المواد من (٤٨) الى (٥٤) والتي من خلالها تقوم اللجنة التحقيقية المختصة بتقديم تقرير تفصيلي عن الحادث.

ونشير الى أنه تكمن أهمية اتفاقية مونتريال في أنها رغم منحها مشغل الطائرة حق الرجوع على المتسبب بالتعويض، إذا ثبت بالدليل أنه كان السبب في وقوع الكارثة، إلا أنها أوقفت تنفيذ جميع الأحكام التي قد تصدر في مصلحة المشغل ضد مرتكب الفعل الى حين إتمام التسويات كلها بين المشغل والمتضررين^{٤٦}. وقد جاءت العديد من الدراسات لتسلط الضوء على موضوع أحكام المسؤولية التي تتحقق تجاه الناقل الجوي لبيان الأحكام القانونية التي يتم الاستعانة بها في الناحية العملية عند وقوع أضرار تسببها المركبة الجوية، ولكن على الرغم من ذلك لم يتم التطرق للمركز القانوني للمتضرر بالارتداد إلا نادراً، مع العلم أنه ليس نادر

الحدوث في الواقع، ولذلك نتفق مع جانب من الفقه ٤٧ في القول بأن "هنالك تجاهل كبير من قبل الفقه والقضاء في دراسة موضوع التعويض عن الضرر المرتد، والسبب في ذلك خلط بين مراكز المضرور بالارتداد والمضرور الأصلي ولعل السبب في ذلك مرجعه التشابه الكبير بين دعوى المضرور بالارتداد والدعوى الوراثة، الأمر الذي نتج عنه صدور أحكام قضائية دون أن يلتبس فيها أية تفرقة في تعويض الضرر المرتد والضرر المورث".

وأمام هذا الوضع وبغية معرفة أحكام التعويض عن الضرر المرتد الناشئ عن المسؤولية المدنية في الحوادث التي تقع على مستوى الطيران المدني، وكذلك لبيان مدى ارتباط الضرر المرتد بالضرر الأصلي، وعليه سنتطرق لبيان أحكامه لبيان المركز القانوني للمتضرر بالارتداد وبيان الإطار القانوني لكيفية التعويض عنه في أطار الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية.

يلتزم الناقل بنقل المسافر وتوصيله سالمًا من مكان القيام الى مكان الوصول، وهذا الالتزام مصدره عقد النقل ٤٨، فينشأ عن عقد النقل الجوي عدد من الالتزامات أهمها الالتزام بضمان سلامة الركاب والمحافظة على البضائع والعناية بها وتنفيذ النقل بالميعد المتفق عليه، ويترتب على أخلال الناقل بأي من التزاماته قيام مسؤوليته العقدية وغير العقدية فيلتزم بذلك بتعويض الضرر ٤٩. وقد نصت المادة (٣٣٤) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي على أنه "١- يضمن الناقل سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، وكل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان يقع باطلاً.....". كما نصت المادة (٣٣٦) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي على أنه "١- يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار بدنية ٢- ويعتبر في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه الزام الراكب على أي وجه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية الناقل".

إذاً في حالة وقوع أي ضرر لأي شخص من الأشخاص فإن المسؤولية لا بد أن تنهض استناداً الى القاعدة العامة التي تقضي بأن لكل شخص أصابه ضرر بسبب الفعل الضار الحق في المطالبة بالتعويض، وهذا تطبيقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية، حيث نصت المادة (٢٨٢) من قانون المعاملات المدنية الاماراتي على أنه "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"، وكذلك نصت المادة (٢٥٦) من القانون المدني الأردني على نفس القاعدة القانونية. وبالتالي فإن التعويض سيستحق سواء أكان هذا الضرر ضرراً مادياً أم كان ضرراً أدبياً، ونشير الى قرار محكمة التمييز الأردنية التي نصت على أنه "يجوز أن يقضي بالضمان للأزواج والأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب، وحيث أن الخبراء بينوا في تقريرهم أن هناك ضرراً أدبياً لحق بهم جراء وفاة مورثهم الذي أثر في نفوسهم

أثراً شديداً وحيث أن تقرير الخبرة في الأخذ بما ورد فيه ما دام أنه يتفق وأحكام القانون، وهذا ما أستقر عليه اجتهاد محكمة التمييز في العديد من قراراتها منها قرار الهيئة العامة رقم (١٩٩٨/٦٣٧) "٥٠.

أن الالتزام بضمان السلامة لم يعد قاصراً على دائرة الالتزامات العقدية بل مده القضاء الى دائرة الالتزامات التقصيرية، وأن التفسير لهذا التجاوز الأخير يكمن في أن العقد وأن كان يعد بالنسبة لطرفيه تصرفاً قانونياً إلا أنه بالنسبة لغيرهم لا يعدو أن يكون واقعة مادية وبالتالي ففي حين يعتبر التنفيذ المعيب للعقد في العلاقة بين طرفيه خطأ عقدياً فإنه بالنسبة للغير ومن بينهم المضرور بالارتداد يعد خطأ تقصيرياً^{٥١}، وبالتالي فإن التمسك بالالتزام بضمان السلامة الذي يقع على عاتق الناقل يمكن أن يتم ليس فقط من قبل المضرور الأصلي المتعاقد الذي أبرم العقد وإنما أيضاً من قبل المضرور بالارتداد الذي يعد غير بالنسبة للعقد. بل أن القضاء في فرنسا كان يتجاوز ذلك الى القول " بأن كل غير عن العقد يمكنه أن يتمسك بأي أخلال للمدين بالتزامه العقدي متى كان هذا الأخلال هو الذي الحق الضرر به"^{٥٢}.

ولذلك نتفق مع جانب من الفقه^{٥٣} في وجوب التوجه الداعي الى تشديد مسؤولية المهنيين في مواجهة ضحايا الحوادث، وامتداد ذلك ليطلق مسؤولية شركات الطيران عن الأضرار اللاحقة بالغير (من غير المسافرين)، وبالتالي اعتبار عقد نقل الأشخاص مرتباً للالتزام بالسلامة في ذمة الناقل تجاه أي متضرر في حوادث الطائرات^{٥٤}.

ويمكن القول بأن حق الراكب وهو المتضرر الأصلي هو حق واضح المعالم ومؤكد عليه بموجب القواعد العامة في القانون وتأكيداً على ذلك نصت المادة (١٦) من القانون الاتحادي رقم (٢٤) لسنة ٢٠٠٦ الاماراتي في شأن حماية المستهلك -باعتبار أن الناقل مستهلك- على أنه "للمستهلك الحق في التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية وفقاً للقواعد العامة النافذة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك"، أما بالنسبة للمتضرر بالارتداد فالمسألة بحاجة الى مزيد من التوضيح.

قد تنوع الإضرار التي يسأل عنها الناقل وتتباين خطورتها، وكذا الأسباب التي أدت الى حدوث مثل هذه الأضرار، ولكن فرضيتنا في البحث تركز على تحقق الضرر الجسدي أو النفسي على المسافرين أو الركاب الموجودين على متن الطائرة، وقد نصت المادة (٣٥٥) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي على أنه "يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح....."، كما نصت المادة (١٦) من اتفاقية وارسو على أنه "

يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة أو جرح الراكب أو أي إصابة بدنية أخرى تلحق به إذا كانت الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي من عمليات صعود أو نزول الراكب".

كما جاءت اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والمعدلة لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ بذات المضمون في المادة (١٧) والتي نصت على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية"٥٥. وقد طرح التساؤل لدى الفقه والقضاء حول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية في ظل اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها وأخرها اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، وقد ظهر خلاف في تفسير نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال، حيث ذهب القضاء الأمريكي في أحد قراراته الصادرة عن المحكمة العليا الأمريكية عام ١٩٨٩ الى رفض التعويض عن الضرر النفسي مفسراً نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال الى أنها تقتصر على الضرر الجسدي فقط٥٦، بينما "هنالك أجماع فقهي على امتداد مسؤولية الناقل الجوي الى الأضرار النفسية"٥٧.

ونتفق مع أصحاب الاتجاه الثاني وهو شمول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، خاصة وأن الضرر النفسي في حالات القرصنة الجوية مثلاً والإرهاب وخطف الطائرات واحتجاز الراكب كرهائن وتعذيبهم تكون الأضرار النفسية كبيرة جداً، ونتيجة لذلك لم تعد الأخطار قاصرة على حالات الوفاة والأضرار الجسدية فقط.

ونعتمد أن إقامة المسؤولية على الناقل الجوي في حالة الأضرار النفسية لا تنقل خطورة عن حالة الأضرار الجسدية التي قد تصيبه، فعلى سبيل المثال قد يصاب المسافر بأضرار نفسية قد تصل حد فقدان التوازن النفسي والجنون لمجرد إعلان طاقم الطائرة عن حالة طائرة أو عطل فني فيصاب بالضرر النفسي حتى على افتراض معالجة العطل أو الخلل بمعنى حتى في حالة عدم سقوط الطائرة. وعلمهنعتقد بأنه كان يتوجب على اتفاقية مونتريال أن تنص صراحة على أحقية المتضرر بالارتداد أن تكون له دعوى مباشرة عن الأضرار النفسية وذلك منعاً لأي اختلاف في تفسير نص المادة (١٧)، وبالتالي نقترح أن يكون النص المعدل كالآتي "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية أو نفسية"

ونشير الى أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩ قد نصت في المادة (١٩) على عدم مسؤولية الناقل عن حوادث الطيران في حالة تحقق الحادث نتيجة القوة القاهرة، حيث نصت على أنه " لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير". ولكن نعتقد أن تطبيق هذه المادة سيتعارض مع نص المادة (٢٧٩) من القانون الاتحادي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ (قانون المعاملات التجارية)، حيث أن هذه المادة والتي ستكون واجبة التطبيق قد ضيققت وبشكل كبير من الظروف التي يمكن أستناد الناقل إليها ليعتبرها قوة القاهرة، حيث نصت المادة (٢٧٩) على أنه " (1) لا تعتبر من القوة القاهرة في تنفيذ عقد النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع الى الأدوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت انه اتخذ الحيلة لضمان صلاحيتها للعمل ومنع ما قد تحدثه من ضرر (٢). وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع الى وفاة تابعي الناقل فجأة أو اصابتهم بضعف بدني أو عقلي اثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اخذ الحيلة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية"

كما ونتفق مع جانب من الفقه ٥٨ بأن المسؤول عن الضرر وهو الناقل لا يستطيع أن يتمسك بخطأ الراكب في الحالات الطارئة الفجائية مثل حالة الاعتداءات الإرهابية، وما يمكن ملاحظته لدى تطبيق حالة خطأ الراكب كسبب معفي من المسؤولية في حالة الاعتداء الإرهابي نلاحظ أن الراكب في هذه الظروف معرض لخطر حال أو على وشك الوقوع مما يدفعه الى الأقدام على أفعال من شأنها أن تؤدي الى أصابته بأذى، ولا يمكن أن يعتبر هذا السلوك من جانبه من قبيل الخطأ لأن الهلع الذي ينتابه في مثل هذه الظروف يفقده الوعي والأدراك وبذلك ينتفي العنصر المعنوي للخطأ وفي هذا الحال لا يعتبر سلوكه مكوناً لخطأ موجب لإعفاء الناقل من المسؤولية وإنما هو حركة غريزية لاتشكل خطأ.

المطلب الثاني

أصحاب الحق في التعويض عن الضرر المرتد.

ونشير في هذا المجال الى أن الاختلاف قد ثار ٥٩ في تحديد أصحاب الحق في التعويض عن الضرر المرتد بين الأطلاق والتقييد، فذهب اتجاه الى وجوب التضيق من أصحاب الحق في تعويض الضرر المرتد من خلال وضع قيود تمثلت في اشتراط وفاة المضرور الأصلي حتى يمكن للقضاء أن يحكم بالتعويض عن الضرر المرتد، غير أن هذا القيد لم يصمد طويلاً فقد تهاوى بنيانه وتم تجاوزه والتخلي عنه وذلك لأن الضرر المرتد يكون نتيجة لوفاة المضرور الأصلي كما

يكون نتيجة إصابة غير مميتة، بل أن الإصابة الغير مميتة قد يكون واقعها المؤلم أكثر ضراوة من الإصابة المميتة، فالأب الذي يرى أبنه مقعد على كرسي متحرك يحتاج في كل لحظة الى معاونته ومساعدة حيث تنتابه الالام في كل لحظة، فهي الام متجددة ومستمرة خلافاً لتلك المترتبة عن الوفاة. وبذلك فأنا نتفق مع جانب من الفقه ٦٠ في أن الضرر المرتد لاينحصر في الإصابة المميتة فقط، وأن قواعد العدالة توجب تعويض المتضررين بالتبعية من أصحاب الحقوق والمصالح المشروعة حتى في الإصابة الجسدية غير المميتة، بل أن الإصابة الأخيرة قد تكون في بعض الأحوال أشد ألماً وضرراً على المضرور والغير من الإصابة المميتة.

ففي حالة البحث في نطاق المسؤولية التي تترتب عن الضرر المرتد فيمكن القول أن المشرع الاماراتي قد نص على الضرر المرتد بموجب نص المادة (٣٤٠) من قانون المعاملات التجارية ومع ذلك فإنه قد قصر إمكانية المطالبة به بشروط محددة ومن بينها وجوب أن تتحقق الوفاة للراكب وكذلك وجوب أن يكون المتضرر الأصلي المتوفي ملتزماً قانوناً بالنفقة تجاه المتضرر بالارتداد، وبالتالي فإن المتضرر بالارتداد لا يستطيع إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض عن ضرر أدبي أصابه شخصياً، حيث نصت المادة (٣٤٠) من قانون المعاملات التجارية على أنه "يجوز لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً للالتزام بنفقة أن يقيموا دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل في حالة وفاته سواء وقعت الوفاة أثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه"

وبالرجوع الى نص المادة (٢٦٧) من القانون المدني الأردني التي نصت على أنه "1- يتناول حق الضمان الضرر الادبي كذلك. فكل تعد على الغير في حريته او في عرضه او في شرفه او في سمعته او في مركزه الاجتماعي او في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن الضمان (2) . ويجوز ان يقضي بالضمان للأزواج وللأقربين من الاسرة عما يصيبهم من ضرر ادبي بسبب موت المصاب" نجد أن المشرع قد قضى بالضمان للأزواج والأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب وهذا الضرر لاشك في أنه عبارة عن الالام النفسية التي يعانونها بسبب فقدهم لعزيم، ولم يقضي بالضمان للمضرور ذاته عن الامه النفسية في حالة الإصابة غير المميتة ٦١. كما نلاحظ بأن هذه المادة القانونية لم تحدد مفهوم الأقربين من الأسرة، ولم تحدد درجة القرابة الواجبة التعويض، والزوج يشمل الزوج والزوجة، والأقربون يترك تحديدهم للقاضي، فقد يوجد بين الأقارب الأبعدين من هو أكثر ألماً وأشد حزناً على وفاته ٦٢.

وتتفق مع جانب من الفقه ٦٣ في أن نص المادة المشار إليها وأن وسعت من نطاق الأقربين المستفيدين من التعويض عما يصيبهم من أضرار نفسية نتيجة موت المصاب إلا أنها لم تشر إلى حقهم في التعويض عن الألام النفسية التي تصيبهم عندما لا تتحقق الوفاة لقرينهم المصاب، ومن ناحية أخرى لم تشر المادة المذكورة إلى حق غير الأقارب في التعويض عن هذا النوع من الأضرار، فقد يعاني الصديق الحميم من الألام النفسية أشد من تلك التي يعاني منها القريب بسبب موت المصاب.

كما وتجدر الإشارة إلى ما نصت عليه المادة (٢٩٣) الفقرة (٣) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي بأنه " ولا ينتقل الضمان عن الضرر الأدبي إلى الغير إلا إذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق أو حكم قضائي نهائي"، وكذلك جاءت المادة (٢٦٧) فقرة (٣) من القانون المدني الأردني بنفس المضمون.

وبالتالي يمكن بيان الملاحظات الآتية على مضمون النصوص القانونية التي ادرجناها أعلاه وكالاتي:-

أن نص المشرعين الإماراتي والأردني في وجوب الاتفاق أو صدور حكم قضائي لانتقال الضرر الأدبي هو تكرار للقواعد العامة، حيث أن النص عليها أو عدمها يحققان ذات النتيجة، وتفصيل ذلك أنه إذا جرى اتفاق أو صدر حكم قضائي قطعي بأحقية المضرور الأصلي بمبلغ التعويض صار هذا المبلغ حقاً ثابتاً له في ذمة الفاعل، ومن البديهي أن الأموال والحقوق تنتقل بالإرث وفقاً لقواعد الميراث ودون حاجة إلى نص يؤكد ذلك ٦٤.

أن الموقف التشريعي لا يعترف بالضرر الأدبي الذي يصيب غير الأزواج والأقربين كالصديق الحميم مثلاً بسبب موت المضرور رغم أنه قد يصاب بأضرار أدبية في مشاعره وأحاسيسه تفوق ما يصاب به الأقرباء.

أن الموقف التشريعي لم يعترف للأزواج والأقربين بالضرر الأدبي الذي يصيبهم بسبب إصابة المضرور بعاهة أو تشويه أو فقدان لأي من أعضائه على الرغم من أن هؤلاء قد يصابون بمشاعر من الحزن والأسى في حالة أصابته أكبر من تلك التي يصابون بها عند موته. أن الموقف التشريعي يحد من مدى القاعدة العامة في شأن التعويض عن الفعل الضار والتي تقضي بأن كل ضرر يصيب الغير يعد موجباً للتعويض.

ولذلك نقترح على المشرع الإماراتي تعديل نص المادة (٣٤٠) من قانون المعاملات التجارية لتكون على الوجه الآتي " يجوز لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم ولكل متضرر بالارتداد أن يقيموا دعوى المسؤولية عن عقد النقل في حالة وفاته أو في حالة أصابته بضرر جسدي أو

أدبي أدى الى تضررهم بالارتداد" أو يمكن القول بأن من الأفضل إدراج النص المعدل في حالة إصدار قانون اتحادي خاص بالنقل الجوي، وبهذا نتفق مع ما أوصى به مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات المدنية" والذي أختتم أعماله تحت رعاية معالي الشيخ نهيان بن مبارك ال نهيان وزير التعليم العالي والبحث العلمي الرئيس الأعلى لجامعة الإمارات العربية المتحدة، حيث أوصى المؤتمر بـ"ضرورة توحيد أحكام النقل الجوي من خلال إصدار قانون اتحادي يضم جميع الأحكام المنظمة لمسائل النقل الجوي بدلاً من توزيع هذه الأحكام بين قانون الطيران وقانون المعاملات التجارية والاتفاقيات الدولية"٦٥.

وأخيراً نتفق مع جانب من الفقه ٦٦ بأن هنالك نوعين من الضرر المرتد وهما الضرر المادي المرتد والضرر الأدبي المرتد ويمكن توضيح أنواع الضرر بالارتداد وكالاتي:-

أولاً:- الضرر المادي المرتد:

أن الضرر المادي للمتضرر بالارتداد يمكن أن يتمثل التعويض عنه لمجرد الأخلال بمصلحة مالية للأقارب إذا لم يكن لهؤلاء الحق في النفقة وثبت أن المتوفى كان يعولهم فعلاً، وفي هذه الحالة يشترط في تحقق الضرر المادي للشخص الذي يدعيه نتيجة وفاة آخر أن يثبت أن المتوفى كان يعوله فعلاً وقت وفاته وعلى نحو مستمر ودائم وأن فرصة الاستمرار على ذلك كانت محققة٦٧.

إذاً أن العبرة في تحقق الضرر المادي للشخص الذي يدعيه نتيجة لوفاة آخر هو أن يثبت أن المتضرر الأصلي كان يعوله فعلاً وقت وفاته وعلى نحو مستمر ودائم وأن فرصة الاستمرار على ذلك في المستقبل كانت محققة، فيقدر القاضي ماضع على المضور من فرصة بفقد عائله ويقضي له بتعويض على هذا الأساس، كما يشترط أن تكون المصلحة المالية مشروعة لوجوب المطالبة بتعويض الضرر المادي المرتد.

ثانياً:- الضرر الأدبي المرتد:

وذلك بعد أن تبين لنا أن هنالك نوعين من المسؤولية، الأولى هي المسؤولية العقدية تجاه الناقل نتيجة تحقق الضرر الذي قد يكون مادياً أو أدبياً يصيب المتضرر الأصلي وهو الراكب أو المسافر، وما بين المسؤولية التقصيرية التي من الممكن أن تترتب وتصيب المتضرر بالارتداد وبالتالي من الممكن أن تترتب المسؤولية عن الضرر الأدبي المرتد في حالة أصاب المتضرر الأصلي ضرراً مادياً أم معنوياً.

إذاً لابد من التمييز ما بين الضرر الأدبي الذي يصيب المتضرر الأصلي والذي لا ينتقل الى الورثة إلا إذا تم تحديده بموجب الاتفاق عليه أو صدور قرار قضائي بمقداره وما بين الضرر الأدبي الذي يصيب المتضرر بالارتداد والذي يثبت ابتداءً للورثة ولمستحققيه بحسب كل دعوى على حدى وبحسب السلطة التقديرية للقاضي للتأكد من تحققه من عدمها.

الخاتمة

عالجنا في هذا البحث مسألة الضرر المرتد في نطاق المسؤولية المدنية عن حوادث الطائرات، ويمكن القول أن هنالك العديد من النتائج تم أدراكها من طرح هذا الموضوع الحيوي، كما وأن هنالك مجموعة من التوصيات سنوضحهما فيما يلي:-
أولاً:- النتائج: تبين لنا من خلال البحث النتائج الآتية:-

- ١- تبين لنا أن مضمون المادة (٤٧) من قانون الطيران الاماراتي يتعلق بالنقل الجوي الدولي فقط دون الداخلي ونستند في قولنا هذا الى اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩، حيث على افتراض وقوع منازعة تتعلق بالنقل الداخلي فأن القاضي الوطني سيطبق نص المادة (٤٧) من قانون الطيران وبالتالي سيحيل امر حسم الدعوى الى اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ وسنلاحظ بأن هذه الاتفاقية قد حددت نطاق تطبيقها على النقل الجوي الدولي فقط وذلك بموجب نص المادة (١) منها حيث نصت على أنه "١- تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص او الامتعة او البضائع تقوم به طائرة بأجر كما تسري على النقل المجاني....."، وبالتالي سيعود القاضي الى تطبيق النصوص التشريعية الداخلية على النزاع.
- ٢- أن التعريف الذي أورده المشرع الاماراتي في نص المادة (٢٧) من قانون الطيران المدني هو الأكثر دقة حيث عرفه بأنه "كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة ويقع في الفترة ما بين الوقت الذي تم فيه مغادرة الأشخاص للطائرة ويحدث خلالها أحد الأمرين التاليين أو كلاهما. وفاة شخص أو أصابته أصابات بالغة نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها، إصابة الطائرة بعطب جسيم". ويمكن القول بأن هذا التعريف يشمل كذلك خطف الطائرات والاعتداء على الركاب وسقوط الأشياء عليهم وغيرها من الحوادث التي تقع على متن الطائرة، كما سيوضح هذا التعريف المقصود بكلمة الحادث ولا يقتصر على بيان الأثار التي يمكن أن تترتب على الحادث.

٣- في حالة تحقق حوادث الطيران فإن الضرر الذي سيصيب الراكب يمثل المساس بحق أو مصلحة مشروعة للمتضرر الأصلي وفي نفس الوقت فإن هذا الضرر ستمتد آثاره لتصيب أشخاصاً آخرين تربطهم بذلك المضرور رابطة معينة تجعلهم يتأثرون مادياً ومعنوياً بالضرر الذي أصابه، ولذلك فإن تعريف الضرر المرتد هو "ما يلحق الشخص من ضرر مباشر نتيجة الإصابة اللاحقة بغيره، فهو ما ينتج من إصابة المجني عليه أو موت تلحق من تربطهم به علاقات من أقارب أو أصدقاء".

٤- أن دعوى المضرور بالارتداد هي دعوى تقصيرية تستند الى نص القانون حتى لو وجد عقد بين المضرور الأصلي والمسؤول، فإذا وجد الضرر بالارتداد بصفة تبعية للضرر الأصلي فإنه سيوجد بعد ذلك حقاً شخصياً مستقلاً تماماً عن حق المضرور الأصلي وغير مقيد به وأن كان مصدرهما فعلاً ضاراً واحداً، فيستطيع كل من المتضرر المباشر والمتضرر بالارتداد مطالبة المسؤول عن الفعل الضار بتعويض ما أصابه من ضرر.

٥- وجوب التمييز ما بين الضرر الموروث والضرر المرتد، حيث يقصد بالضرر الموروث بأنه الضرر الذي ينتقل من سلف الى خلف، أما الضرر المرتد فهو الضرر الذي يصيب الخلف شخصياً بسبب الضرر الذي أصاب السلف، ولذلك فإن الضرر المرتد هو ضرر شخصي لا يمكن التعريف عنه في تركة المصاب، أي أن حق التعويض عنه ليس ميراثاً يتلقاه المتضرر بالارتداد بل هو حق شخصي فلا يعطى بنسبة النصيب بالميراث بل بمقدار الضرر الذي وقع عليه.

٦- أن الالتزام بضمان السلامة لم يعد قاصراً على دائرة الالتزامات العقدية بل مده القضاء الى دائرة الالتزامات التقصيرية، وأن التفسير لهذا التجاوز الأخير يكمن في أن العقد وأن كان يعد بالنسبة لطرفيه تصرفاً قانونياً إلا أنه بالنسبة لغيرهم لا يعدو أن يكون واقعة مادية وبالتالي ففي حين يعتبر التنفيذ المعيب للعقد في العلاقة بين طرفيه خطأً عقدياً فإنه بالنسبة للغير ومن بينهم المضرور بالارتداد يعد خطأً تقصيرياً، وبالتالي فإن التمسك بالالتزام بضمان السلامة الذي يقع على عاتق الناقل يمكن أن يتم ليس فقط من قبل المضرور الأصلي المتعاقد الذي أبرم العقد وإنما أيضاً من قبل المضرور بالارتداد الذي يعد غير بالنسبة للعقد.

٧- نتفق مع جانب من الفقه في شمول مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية، خاصة وأن الضرر النفسي في حالات القرصنة الجوية مثلاً والإرهاب وخطف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن وتعذيبهم تكون الأضرار النفسية كبيرة جداً ، ونتيجة لذلك لم تعد الأخطار

- قاصرة على حالات الوفاة والأضرار الجسدية فقط، فأقامة المسؤولية على الناقل الجوي في حالة الأضرار النفسية لا تقل خطورة عن حالة الأضرار الجسدية التي قد تصيبه.
- ٨- نعتقد أن تطبيق نص المادة (١٩) من اتفاقية وارسو والمتعلقة بالقوة القاهرة، والتي نصت على أنه "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير" سيتعارض مع نص المادة (٢٧٩) من القانون الاتحادي رقم ١٨ لسنة ١٩٩٣ (قانون المعاملات التجارية)، حيث أن هذه المادة والتي ستكون واجبة التطبيق قد ضيقت وبشكل كبير من الظروف التي يمكن أستناد الناقل إليها ليعتبرها قوة القاهرة، حيث نصت المادة (٢٧٩) على أنه " (١) لا تعتبر من القوة القاهرة في تنفيذ عقد النقل انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التي تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التي ترجع الى الأدوات والآلات التي يستعملها الناقل في تنفيذ النقل ولو ثبت انه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ومنع ما قد تحدثه من ضرر. ٢ (وكذلك لا يعتبر من القوة القاهرة الحوادث التي ترجع الى وفاة تابعي الناقل فجأة أو اصابهم بضعف بدني أو عقلي اثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية".
- ٩- في نطاق المسؤولية التي تترتب عن الضرر المرتد فيمكن القول أن المشرع الاماراتي قد نص على الضرر المرتد بموجب نص المادة (٣٤٠) من قانون المعاملات التجارية ومع ذلك فإنه قد قصر إمكانية المطالبة به بشروط محددة ومن بينها وجوب أن تتحقق الوفاة للراكب وكذلك وجوب أن يكون المتضرر الأصلي المتوفي ملتزماً قانوناً بالنفقة تجاه المتضرر بالارتداد، وبالتالي فإن المتضرر بالارتداد لا يستطيع إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض عن ضرر أدبي أصابه شخصياً ، حيث نصت المادة (٣٤٠) من قانون المعاملات التجارية على أنه "يجوز لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً للالتزام بنفقة أن يقيموا دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل في حالة وفاته سواء وقعت الوفاة أثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه"، ونتفق مع جانب من الفقه في أن نص المادة المشار إليها وأن وسعت من نطاق الأقربين المستفيدين من التعويض عما يصيبهم من أضرار نفسية نتيجة موت المصاب إلا أنها لم تشر الى حقهم في التعويض عن الالام النفسية التي تصيبهم عندما لا تتحقق الوفاة لقريتهم المصاب، ومن ناحية أخرى لم تشر المادة المذكورة الى حق غير الأقارب في التعويض عن هذا النوع من الأضرار، فقد يعاني الصديق الحميم من الام نفسية أشد من تلك التي يعاني منها القريب بسبب موت المصاب.

ثانياً:- التوصيات:

- ١- نقترح على المشرع الاماراتي تعديل نص المادة (٤٧) من قانون الطيران لتكون كالآتي "تطبق احكام اتفاقية وارسو..... على النقل الدولي للأشخاص والامتعة والبضائع بطريق الجو".
- ٢- نعتقد بأنه كان يتوجب على اتفاقية وارسو أن تنص على أحقية المتضرر بالارتداد أن تكون له دعوى مباشرة يقيمها استناداً الى قواعد المسؤولية التقصيرية القائمة على أثبات خطأ الناقل الجوي. ونستند في قولنا هذا عن طريق القياس بما ذهب إليه جانب من الفقه في إمكانية أن يكون للراكب الحق في اقامة دعوى المسؤولية على مصنع الطائرة في حالة انتفاء مسؤولية الناقل على الرغم من أن الضرر ليس بطرف في أية علاقة تعاقدية مع صانع الطائرة أو منتجها وإنما لحقه الضرر نتيجة استعماله أو استخدامه الطائرة المعيبة.
- ٣- نعتقد بأنه كان يتوجب على اتفاقية مونتريال أن تنص صراحة على أحقية المتضرر بالارتداد أن تكون له دعوى مباشرة عن الأضرار النفسية وذلك منعاً لأي اختلاف في تفسير نص المادة (١٧)، وبالتالي نقترح أن يكون النص المعدل كالآتي "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية أو نفسية"
- ٤- نقترح على المشرع الاماراتي تعديل نص المادة (٣٤٠) من قانون المعاملات التجارية لتكون على الوجه الآتي "يجوز لورثة الراكب والأشخاص الذين يعولهم ولكل متضرر بالارتداد أن يقيموا دعوى المسؤولية عن عقد النقل في حالة وفاته أو في حالة أصابته بضرر جسدي أو أدبي أدى الى تضررهم بالارتداد"، أو يمكن القول بأن من الأفضل إدراج النص المعدل في حالة إصدار قانون اتحادي خاص بالنقل الجوي، وبهذا نتفق مع ما أوصى به مؤتمر "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات المدنية" والذي أختتم أعماله تحت رعاية معالي الشيخ نهيان بن مبارك ال نهيان وزير التعليم العالي والبحث العلمي الرئيس الأعلى لجامعة الإمارات العربية المتحدة، حيث أوصى المؤتمر بـ"ضرورة توحيد أحكام النقل الجوي من خلال إصدار قانون اتحادي يضم جميع الأحكام المنظمة لمسائل النقل الجوي بدلاً من توزيع هذه الأحكام بين قانون الطيران وقانون المعاملات التجارية والاتفاقيات الدولية.

الهوامش

- ١- د. محمد فريد العريبي، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١٧٥.
- ٢- د. يسرية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات ودورها في أثبات المسؤولية "دراسة مقارنة"، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص ٣٧٩، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي: www.slconf.uaeu.ae
- ٣- د. عبد الحق صافي، القانون المدني، الجزء الأول، المصدر الارادي للالتزامات، العقد، الكتاب الأول، تكوين العقد، ٢٠٠٩، ص ٢٤.
- ٤- مفهوم النظام العام في قانون حماية المستهلك، ص ٢ بحث منشور على الموقع الإلكتروني الاتي: <https://anibrass.blogspot.ae>
- ٥- اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ دخلت حيز التنفيذ في ١٣ فبراير ١٩٣٣ وقد بلغ عدد الدول المنظمة للاتفاقية (١٥١) دولة ومن بينها دولة الإمارات العربية المتحدة.
- ينظر:- د. أبراهيم الأرنؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال لسنة ١٩٩٩، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص ١٥٧، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي: www.slconf.uaeu.ae
- ٦- بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ دخل حيز التنفيذ في الأول من أغسطس ١٩٦٣.
- ٧- اتفاقية جوادا لآخارا ١٩٦١ دخلت حيز التنفيذ في الأول من مايو ١٩٦٤.
- ٨- بروتوكولات مونتريال الأربعة ١٩٧٥ دخل حيز التنفيذ في ٢٥ سبتمبر ١٩٧٥
- ٩- اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ دخلت حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣
- ١٠- للمزيد من التفاصيل حول الأساس القانوني ينظر:- د. عيسى غسان رضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٨، ص ٨٠ وما بعدها- د. عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ٦٥ وما بعدها- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق/جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، ٢٠١١، ص ٢٨.
- ١١- د. كامران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص ٦١، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي: www.slconf.uaeu.ae
- ١٢- د. كامران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي ، المصدر السابق، ص ٦٢-٦٣.
- ١٣- نصت المادة (٣٥٥) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي على أنه " يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب اثناء النقل الجوي أو اثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة".
- ١٤- ينظر نص المادة (١٧) الفقرة (١) من اتفاقية مونتريال والتي نصت على أنه " 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 فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم"

- ١٥- د. أبراهيم عبد الرحمن، مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص٣٢٦، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الآتي: www.slconf.uaeu.ae
- ١٦- د. عيسى غسان ربيضي، المصدر السابق، ص٩٤.
- ١٧- د. محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، مصر، ١٩٨٥، ص١١٣.
- ١٨- د. أبراهيم عبد الرحمن، مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، المصدر السابق، ص٣٢٦.
- ١٩- وجدير بالذكر أن القضاء الأمريكي قد أخذ بالمفهوم الواسع الذي قمنا بترجيحه، حيث صدر حكم المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية بتاريخ ٤ مارس ١٩٨٥ في قضية ساكس ضد الخطوط الجوية الفرنسية والذي عرف الحادث الجوي بأنه "كل واقعة فجائية غير معتادة خارجية عن الشخص المضرور" نقلاً عن:- د. عبد المجيد خلف العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص٣٠، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الآتي: www.slconf.uaeu.ae
- ٢٠- د. حمدي أبو النور السيد، التعويض عن أضرار الكوارث الجوية (نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض)، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص١٩٠، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الآتي: www.slconf.uaeu.ae
- ٢١- ينظر نص المادة (٢٤) من اتفاقية وارسو
- ٢٢- نائل مساعدة، الضرر في الفعل الضار وفقاً للقانون الأردني "دراسة مقارنة"، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد ١٢، العدد ٣، بغداد، ٢٠٠٦، ص٣٩١.
- ٢٣- د. وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، ٢٠٠٣، ص٢٣.
- ٢٤- د. حمدي أبو النور السيد، المصدر السابق، ص١٨٣.
- ٢٥- خالد السيد، المسؤولية التقصيرية عن تعويض الأضرار الحادثة للغير، بحث منشور على الموقع الإلكتروني الآتي: www.hangshare.com
- ٢٦- نور الدين قطيش محمد السكارنه، الطبيعة القانونية للضرر المرتد، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، ٢٠١٢، ص٢٢.
- ٢٧- د. عادل عامر، الفرق بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، بحث منشور على الموقع الإلكتروني الآتي: www.adelamer.com
- ٢٨- محمد حمدان عابدين، تعويض الضرر المرتد، رسالة ماجستير قدمت الى جامعة أسيوط/كلية الحقوق، ٢٠١٠، ص١٩.
- ٢٩- نقض مصري في ١٩٣٤/٥/٢٨، مجلة المحاماة/ العدد ٢-س١٥-قد ١-ص٦٨.
- ٣٠- فهد بن حمدان راشد الراشد، الضرر المرتد في المسؤولية عن الفعل الضار، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة اليرموك، أربد، الأردن، ١٩٩٩.
- ٣١- محمد حمدان عابدين، تعويض الضرر المرتد، المصدر السابق، ص٢٢.
- ٣٢- المصدر نفسه.
- ٣٣- نور الدين قطيش محمد السكارنه، المصدر السابق، ص٤.
- ٣٤- محمد العبري، النظام القانوني للتعويض، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص٢٩.

- ٣٥- علماً أن حق المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي في حالة الضرر الأصلي لا ينتقل إلا إذا تم الاتفاق على مقداره أو تم تحديده بقرار قضائي وذلك استناداً الى نص المادة (٢٩٣) الفقرة (٣) من قانون المعاملات المدنية الاماراتي.
- ٣٦- قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) رقم ٢٠١٠/١٥٨٤ (هيئة خماسية) تاريخ ٢٠١٠/٨/١، منشورات مركز عدالة.
- ٣٧- نور الدين قطيش، المصدر السابق، ص ٢٦.
- ٣٨- أبو ملوح، شرح مشروع القانون المدني الفلسطيني، ص ٢٥٢ وما بعدها نقلاً عن نور الدين قطيش، المصدر نفسه، ص ٢٣.
- ٣٩- د. خرشي عمر معمر، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص ٣٥٨، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي: www.slconf.uaeu.ae
- ٤٠- د. علي البارودي/د. محمد فريد العريبي/د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠١، ص ٦٦٠.
- ٤١- ينظر:- الضرر في مجال المسؤولية المدنية، ص ٣، بحث منشور على الموقع الاتي www.ar.jurispedia.org
- ٤٢- نائل مساعدة، الضرر في الفعل الضار وفقاً للقانون الأردني، المصدر السابق، ص ٣٩٧.
- ٤٣- المصدر نفسه.
- ٤٤- د. صدقي محمد أمين عيسى، التعويض عن الضرر ومدى أنتقاله للورثة، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠١٤، ص ٢٣٧.
- ٤٥- د. يسرية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات ودورها في أثبات المسؤولية، المصدر السابق، ص ٣٨٠.
- ٤٦- د. حمدي أبو النور السيد، المصدر السابق، ص ١٩٠.
- ٤٧- محمد حمدان عابدين، تعويض الضرر المرتد، المصدر السابق، ص ٢١.
- ٤٨- د. أبراهيم عبد الرحمن، مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، المصدر السابق، ص ٣١٩.
- ٤٩- د. عبد المجيد خلف العتري، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، المصدر السابق، ص ٢٧.
- ٥٠- ينظر:- قرار محكمة التمييز الأردنية (حقوق) رقم ٢٠١٠/١٨٠ (هيئة خماسية) بتاريخ ٢٠١٠/٧/١٢، منشورات مركز عدالة.
- ٥١- محمد حمدان عابدين، تعويض الضرر المرتد، المصدر السابق، ص ٢٣.
- ٥٢- نقلاً عن المصدر نفسه
- ٥٣- د. شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل من خلال نظام التعويض لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ص ٩٥٤، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي: www.slconf.uaeu.ae
- ٥٤- أشرف جابر السيد، الاستبعاد الاتفاقي من الضمان في عقد التأمين، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ١٤٢.
- ٥٥- وفي هذا المجال لا بد من الإشارة الى أن الفقه قد اختلف في موضوع نقل جثث الموتى في اعتبارها من قبيل نقل البضائع أم الأشخاص، حيث لم تتطرق اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ولاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ الى هذا الموضوع، مما جعل جانب من الفقه يذهب بالقول الى أن المقصود في عقد نقل الأشخاص هو الإنسان الحي فيكون نقل الجثث الهامدة من قبيل نقل الأشياء، بينما ذهب جانب آخر من الفقه الى تأييد رأي محكمة الصلح في مدينة

- باريس حيث أصدرت سنة ١٩٥٢ قراراً قضائياً اعتبرت فيه أن نقل الجثث من قبيل نقل الأشخاص وبالتالي تخضع الى مسؤولية الناقل تجاه الركاب.
ينظر:- د. خرشي معمر، المصدر السابق، ص ٣٥٠.
- ٥٦- Flopyv.eastern..... نقلاً عن د. أبراهيم الأرنؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، المصدر السابق، ص ١٦٥.
- ٥٧- د. أبراهيم الأرنؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، المصدر السابق، ص ١٥٩- حمدالله محمد حمدالله، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، ٢٠١٠، ص ١٨٠.
- ٥٨- نور الدين قطيش محمد السكارنه، الطبيعة القانونية للضرر المرتد، المصدر السابق، ص ٢٢.
- ٥٩- ينظر:- محمد حمدان عابدين، المصدر السابق، ص ٤٢.
- ٦٠- د. صديقي محمد أمين عيسى، التعويض عن الضرر ومدى انتقاله للورثة، المصدر السابق، ص ٢٣٧.
- ٦١- السرحان، عدنان وخاطر، نوري، ص ٤٢٥ نقلاً:- محمد حمدان عابدين، المصدر السابق، ص ٥٧.
- ٦٢- د. أحمد محمد شريف، مصادر الالتزام في القانون المدني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص ٢٢٣.
- ٦٣- محمد حمدان عابدين، المصدر السابق، ص ٥٧.
- ٦٤- نائل مساعدة، الضرر في الفعل الضار، المصدر السابق، ص ٤٠٦- محمد حمدان عابدين، المصدر السابق، ص ٦٣.
- ٦٥- مجلة البيان، توصية بأصدار قانون اتحادي يضم الأحكام المنظمة للنقل الجوي، منشور على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.V22v.net
- ٦٦- عزيز كاظم جبر، الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، أطروحة دكتوراه مقدمة الى جامعة بغداد، ١٩٨٩، ص ٢- د. وائل داغر ياسين، تعويض الضرر المرتد، بحث مقدم الى المعهد القضائي، بغداد، ١٩٩٧، ص ٣٨.
- ٦٧- الضرر في مجال المسؤولية المدنية، ص ٥، بحث منشور على الموقع الأتي www.ar.jurispedia.org

قائمة المصادر

أولاً: الكتب القانونية.

- ١- د. محمد فريد العربي، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
 - ٢- د. عبد الحق صافي، القانون المدني، الجزء الأول، المصدر الارادي للالتزامات، العقد، الكتاب الأول، تكوين العقد، ٢٠٠٩.
 - ٣- د. عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٨.
 - ٤- د. عدلي أمير خالد، قواعد وأحكام عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦.
 - ٥- د. محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، مصر، ١٩٨٥.
 - ٦- د. وهبة الزحيلي، نظرية الضمان، دار الفكر المعاصر، بيروت، لبنان، بدون سنة طبع.
 - ٧- محمد العبري، النظام القانوني للتعويض، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩.
 - ٨- د. علي البارودي/د. محمد فريد العربي/د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠١.
 - ٩- د. صدقي محمد أمين عيسى، التعويض عن الضرر ومدى انتقاله للورثة، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠١٤.
 - ١٠- أشرف جابر السيد، الاستبعاداتفاقي من الضمان في عقد التأمين، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
 - ١١- حمدالله محمد حمدالله، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، ٢٠١٠.
 - ١٢- د. أحمد محمد شريف، مصادر الالتزام في القانون المدني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩.
- ثانياً:- الرسائل والأطاريح.
- ١٣- وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق/جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن.
 - ١٤- نور الدين قطيش محمد السكارنه، الطبيعة القانونية للضرر المرتد، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، ٢٠١٢.
 - ١٥- محمد حمدان عابدين، تعويض الضرر المرتد، رسالة ماجستير قدمت الى جامعة أسيوط/كلية الحقوق، ٢٠١٠.

١٦- فهد بن حمدان راشد الراشد، الضرر المرتد في المسؤولية عن الفعل الضار، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة اليرموك، أربد، الأردن، ١٩٩٩.

١٧- عزيز كاظم جبر، الضرر المرتد وتعويضه في المسؤولية التقصيرية، أطروحة دكتوراه مقدمة الى جامعة بغداد، ١٩٨٩.

ثالثاً:- البحوث القانونية.

١٨- نائل مساعدا، الضرر في الفعل الضار وفقاً للقانون الأردني "دراسة مقارنة"، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد ١٢، العدد ٣، بغداد، ٢٠٠٦.

١٩- د.وائل داغر ياسين، تعويض الضرر المرتد، بحث مقدم الى المعهد القضائي، بغداد، ١٩٩٧، ص ٣٨.

رابعاً:- المصادر الإلكترونية.

٢٠- د. يسرية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات ودورها في أثبات المسؤولية "دراسة مقارنة"، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae

٢١- مفهوم النظام العام في قانون حماية المستهلك، بحث منشور على الموقع الإلكتروني الاتي:- <https://anibrass.blogspot.ae>

٢٢- د. أبراهيم الأرنؤوط، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال لسنة ١٩٩٩، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae

٢٣- د.كامران الصالحي، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الاماراتي، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae

٢٤- د.أبراهيم عبد الرحمن، مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae

٢٥- د. عبد المجيد خلف العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae

- ٢٦- د. حمدي أبو النور السيد، التعويض عن أضرار الكوارث الجوية (نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض)، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae
- ٢٧- خالد السيد، المسؤولية التقصيرية عن تعويض الأضرار الحادثة للغير، بحث منشور على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.hangshare.com
- ٢٨- د. عادل عامر، الفرق بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية، بحث منشور على الموقع الإلكتروني الآتي: www.adelamer.com
- ٢٩- د. خرشي عمر معمر، أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae
- ٣٠- الضرر في مجال المسؤولية المدنية، بحث منشور على الموقع الاتي www.ar.jurispedia.org
- ٣١- د. شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل من خلال نظام التعويض لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، بحث منشور في العدد الخاص بالمؤتمر الدولي العشرين الذي عقد في دبي بعنوان (الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية)، ومنشور كذلك على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.slconf.uaeu.ae
- ٣٢- مجلة البيان، توصية بإصدار قانون أتحادي يضم الأحكام المنظمة للنقل الجوي، منشور على الموقع الإلكتروني الاتي:- www.V22v.net