

مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين وفق القانون السوداني والاتفاقيات الدولية

السلطة القضائية - الخرطوم

د. سارة عطا المنان الزبير محمد

مستخلص :

تناولت الدراسة مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وتمثلت مشكلة الدراسة في عدم تطرق الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية وعدم ارتباط التعويض عن الضرر النفسي بشرط وجود ضرر جسدي ملازم له أو حادث معه. يعد النقل الجوي من أهم نشاطات استخدام الملاحة الجوية داخل الغلاف الجوي، خاصة بعد انفتاح الدول على بعضها بالتبادل التجاري كما يعتبر النقل الجوي من أهم ضروب الأنشطة الاقتصادية للدول وأن الناقل الجوي مسؤول عن كل ما يصيب الراكب من نقطة البداية إلى وصوله إلى مقصده النهائي. هدفت الدراسة إلى تنسيق سلطات ومجهودات الأجهزة الدولية والوطنية التنفيذية والتشريعية والقضائية من أجل العمل بانسجام بصدد قواعد ومعايير للتعويض عن الضرر النفسي، اتبعت الدراسة المنهج التحليل الاستقرائي، توصلت الدراسة لعدة نتائج أهمها: الضرر النفسي هو ضرر كبير يلحق المسافرين ويكون مسؤوليته على الناقل الجوي وأن هنالك صعوبة في تحديد التعويض عن الضرر النفسي بالقوانين الوطنية. وتوصلت لعدة توصيات أهمها: ضرورة النص على التعويض عن الضرر النفسي بالاتفاقيات الدولية.

كلمات مفتاحية: النقل الجوي ، الأضرار النفسية ، حوادث النقل الجوي ، حوادث الطيران ، الضرر

المادي ، والضرر الأذي

Abstract:

The study deals with the extent of the responsibility of the air carrier for psychological damage. The problem of the study was that the international convention and national laws were not covered, and that compensation for psychological harm was not related to the condition that there is an inherent or acute bodily harm with it. The importance of the study emanated. Air transport is one of the most important activities in the use of air navigation within the atmosphere, especially after the openness of countries to each other through trade exchange. Air transport is considered one of the most important types of economic activities for countries, and the

air carrier is responsible for everything that affects the passenger from the starting point to his arrival to his final destination. The study aimed to coordinate the powers and efforts of international and national executive, legislative and judicial agencies in order to work in harmony regarding rules and standards for compensation for psychological harm. The study followed the method of inductive analysis. The study reached several results, the most important of which are: Psychological harm is a great harm that inflicts the passenger and his responsibility is on the air carrier and that there is Difficulty in determining compensation for psychological harm in national laws. And reached several recommendations, the most important of which are: The need to provide for compensation for psychological damage in international agreements.

Keywords: Air Transport – Psychological Damage – Transport Accidents - Aviation Accidents – Physical Damage – Moral Damage.

مقدمة:

في إطار بحثنا عن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافر فإننا نتحدث عن مسؤولية تقصيرية، المضرور فيها هو المسافر ومسبب الضرر غالباً الناقل الجوي ما لم يكن الضرر نتيجة لقوة قاهرة أو ظرف طارئ أو بسبب فعل الغير.

تنقسم المسؤولية إلى مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية، وما يهمنا هنا في هذه الورقة العلمية هي المسؤولية التقصيرية. تعرف المسؤولية التقصيرية أو الضمان كما يعرفها الفقه الإسلامي: بأنها نظام قانوني مؤداه التزام الشخص عن تعويض الأضرار التي يتسبب في إحداثها في حالات معينة وبشروط خاصة، أي عند الإخلال بواجب حدده القانون سلفاً لصالح الناس جميعاً، يقضي ذلك الواجب بأن يمتنع كل واحد عن إيذاء الآخرين، وأن الإخلال بهذا الواجب يكون سبباً لدعوى قضائية بتعويض غير محدود في الدعاوى عموماً تحدده المحكمة بعد سماع الدعوى⁽¹⁾.

بالنسبة لدعاوى التعويض في منازعات وحوادث الطيران فإن الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية وضعت حدود لهذا التعويض أي التعويض عن عدم التزام الناقل الجوي بواجبه الأساس وهو وصول المسافر إلى مقصده النهائي دون أن يصيبه أي ضرر، فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب الركاب والامتعة والبضائع الخاصة بهم، ولم نتحدث عن الأضرار النفسية وإن كانت السوابق القضائية الدولية كما نرى بهذه الورقة العلمية قد قننت ضرورة التعويض عن الأضرار النفسية بشرط ارتباط الضرر النفسي بضرر جسدي.

مشكلة الدراسة:

تتمثل مشكلة الدراسة في عدم عدم لتطرق له بالاتفاقيات الدولية والقوانين والوطنية.

ارتباط التعويض عن الضرر النفسي بشرط وجود ضرر جسدي ملازم له أو حدث معه يعتبر مشكلة لأن الضرر النفسي في حد ذاته ضرر يمكن أن يكون أعظم من الضرر الجسدي ويلزم التعويض.

أسباب اختيار الدراسة:

تعتبر دراسة الضرر النفسي الناجم عن حوادث ومنازعات الطيران من الدراسات الحديثة التي لم يتم التطرق لها بصورة واضحة ومنفصلة رغم أهميتها وضخامة أثرها. غياب نصوص دولية ووطنية تخص على التعويض عن الأضرار النفسية وتحدد لها مواد خاصة به.

أهمية الدراسة :

تكتسب هذه الدراسة أهمية كبيرة تجعله جدير بالبحث والتحليل، ونستطيع إبراز هذه الأهمية من خلال التالي:

يعد النقل الجوي من أهم نشاطات استخدام الملاحة الجوية داخل الغلاف الجوي، خاصة بعد انفتاح الدول على بعضها بالتبادل التجاري كما يعتبر النقل الجوي من أهم ضروب الأنشطة الاقتصادية للدول.

نتيجة لسرعة الطائرة، وهي أداة تنفيذ عقد النقل، وكثرة مجال استخدامها فقد أصبحت لها أهمية قصوى لربط الدول ببعضها البعض.

إن الناقل الجوي هو المسؤول عن محل ما يصيب الراكب من قيامه من نقطة بداية النقل إلى الوصول إلى مقصده النهائي وأن هذه المسؤولية يجب أن تشمل جميع أنواع المسؤولية المعلومة قانوناً عقدياً وتقديرية، وأن العذر النفسي هو أحد مسؤولية الناقل التقديرية عن العنصر الضار الذي يصيب المسافرين والأمتعة والبضائع.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى الآتي:
تنسيق سلطات ومجهودات الأجهزة الدولية والوطنية التنفيذية والتشريعية والقضائية من أجل العمل بانسجام بصدور وضع قواعد ومعايير للتعويض عن الضرر النفسي.
تهدف الدراسة أيضاً للتعريف بواقعة الضرر النفسي عن حوادث ومنازعات الطيران.

منهج الدراسة:

المنهج التحليل الاستقرائي والمنهج المقارن.

الدراسات السابقة:

لا توجد دراسات سابقة في السودان.

حدود الدراسة:

الحدود المكانية: جمهورية السودان في ظل القانون الجوي.

الحدود الزمنية: 2020م

مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين:

إن حوادث النقل عامة وحوادث الطيران (Aviation Accidents) خاصة قد تسبب إلى جانب الأضرار البدنية (Bodily injury) المتمثلة في وفاة المسافر أو جرح جسمه، أضرار نفسية (Mental injury) قد تتمثل في الانهيارات العصبية (Nervous breakdown) أو الصدمات النفسية أو غيرها من تلك التي لا تكون ظاهرة على جسم المسافر فهل تتسع مسؤولية الناقل لتشمل التعويض عن الأضرار النفسية؟ أم أن مسؤوليته قاصرة على تغطية الإصابات البدنية فقط دون تلك النفسية؟

لم تلزم اتفاقية مونتريال 1999م الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية، بل أن الاتفاقية قصرت التعويض على الأضرار البدنية فقط المتمثلة في وفاة المسافر أو إصابته بجروح بدنية⁽²⁾، بيد أن القضاء قد تصدى لهذه المسألة وتناولها في قضايا عديدة اتجهت في بداية الأمر إلى عدم التعويض عن الأضرار النفسية واقتصر التعويض على الأضرار البدنية منها، ففي قضية (Hussert) التي جاء في حكم القاضي (Txler)⁽³⁾ أنه من خلال قراءته لنص المادة (17) من اتفاقية وارسو/1929م فإن هناك صعوبة في التزام الناقل بالتعويض عن الأضرار النفسية وحدها إذ أن عبارة (أذى بدني) تنصرف إلى الأذى الجسماني فقط⁽⁴⁾، وهو نفس الاتجاه الذي ذهبت إليه المحكمة في قضية (Burnett V. Trans World AirLine inc)⁽⁵⁾ برفض التعويض عن الأضرار النفسية التي أصابت المسافر (Burnett) جراء عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها إلى صحراء الأردن، بدلاً من (نيويورك) واحتجازها هناك لمدة خمسة أيام، فقد استند القاضي في هذه القضية إلى أن القانون الفرنسي والأمريكي كليهما يميزان تمييزاً دقيقاً بين الأذى البدني والأذى النفسي، وما دامت الاتفاقية قد اقتصرت بالتعويض عن الأذى البدني فلا وجه هنا للتوسع بالتفسير لأن الأضرار النفسية وحدها غير كافية لقيام مسؤولية الناقل الجوي، كما جاء في قضية:

(Antal Beck V. KIM Royal Dutch Airlines and Ritz Travel) أنه لا يعد من قبيل الأذى البدني الذي يوجب مسؤولية الناقل الجوي الاضطراب النفسي الذي أصاب المسافرين نتيجة هبوط الطائرة اضطرارياً لخلل أصابها أثناء رحلتها من "أمستردام" إلى "بودابست"، وهو نفس الحكم الذي انتهت إليه المحكمة في قضية:

(Rosman. V. trans world Airlines)

وقد جاء في الحكم أنه:

"An air carrier can't be held liable under Article (17) when an accident has not caused a passenger to suffer death or physical injury and no view as to whether passenger can recover for mental injuries are accompanied by physical injury".

فإذا تسبب الحادث في ضرر نفسي فقط ولم يتسبب في وفاة المسافر أو إصابته بأذى بدني فلا مسؤولية على الناقل.

أيضاً حكمت المحكمة بعدم التعويض عن الأضرار النفسية التي تلحق بالمضروب في الفترة ما بين وقوع الحادث والوفاة إذ أن الموت السريع لم يفسح المجال للضرر النفسي، جاء ذلك في دعوى⁽⁵⁾:

(In Re Aircash Disaster) حيث تحطمت الطائرة قرب بلدة "Rose lawn" بالقرب من

ولاية "أنديان" بالولايات المتحدة الأمريكية فطالب المدعون بالتعويض عن الأضرار البدنية المتمثلة بالوفاة والأضرار النفسية المتمثلة بالخوف والذعر الذي أصاب المتوفين قبيل لحظة الوفاة⁽⁷⁾.

لم تظلم المحاكم على هذا النهج طويلاً فقد اتجهت إلى تفسير نص المادة (17) التفسير الواسع بحيث يستطيع المسافر معه الحصول على التعويض عن الأضرار النفسية المصاحبة للأضرار البدنية. ففي قضية: (Alvarez v. American Airlines) انتهت المحكمة إلى ضرورة وجود رابط بين الضرر النفسي والضرر البدني حتى يتم التعويض عن الضرر النفسي:

There must be a causal link between the alleged physical injury and the alleged emotional injury.

وهو نفس النهج الذي سارت عليه المحاكم الإنجليزية ففي قضية: (Marris v. KIM Royal Dutch Airlines) والتي تتلخص وقائعها في أن أحد المسافرين كان يجلس خلف الطفلة (Marris) في رحلة من "كوالالامبور" إلى "أمستردام" فتحرش بها جنسياً، ادعت والدة الطفلة بإصابة ابنتها بأضرار نفسية تتمثل باكتئاب "إكلينيكي"، جاء في حكم مجلس اللوردات (The House of Lord) أن وجود ضرر نفسي مستقل عن الضرر البدني لا يرتقي إلى التعويض ومن ثم لا تعويض عن الضرر النفسي في حالة عدم وجود ضرر بدني مرتبط به⁽⁸⁾.

No Recovery is available for mental injury absent physical symptoms .

و في قضية (King v. Bristow Helicopters Ltd) والتي تتلخص وقائعها في أن المدعي كان أحد مسافرين الطائرة "هيلوكبتر" فتعطلت وسقطت في الماء قرب ميناء بحر الشمال مما أصاب المدعي بأضرار بدنية وأخرى نفسية تمثلت في الخوف من الطيران والقلق والكوابيس والأرق، جاء في حكم اللوردات أنه: إن صاحب الأضرار البدنية أضرار نفسية فقد يستطيع المسافر المطالبة بالتعويض عن جميع الأضرار سواء كانت بدنية أو نفسية، وبالتالي أجابت المحكمة المدعي إلى طلبه بالتعويض عن الأضرار النفسية المصاحبة للأضرار البدنية الناجمة عن الحادث⁽⁹⁾.

موقف القضاء العربي والدولي من التعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين: القضاء العربي أيضاً كان له رأي في هذه المسألة إذ يعترف القضاء المصري بإمكانية التعويض عن الأضرار غير البدنية التي تصيب المسافرين، جاء ذلك في الطعن رقم (888) لسنة 60 في جلسة 19/6/1994م، إذ ذهب القاضي إلى إمكانية تعويض المسافر في عقد النقل الجوي عن الضرر المادي والضرر الأدبي (Mental distress) الذي أصابه⁽¹⁰⁾.

يرى بعض الكتاب⁽¹¹⁾ أيضاً أن الناقل يسأل عما يلحق المسافر أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي من أضرار بدنية أو غير بدنية فإذا كانت الأضرار البدنية تشتمل على الوفاة والجروح فإن الأضرار غير البدنية تشمل ما عدا ذلك من ضرر معنوي كالإحساس بالألم والمعاناة النفسية بسبب ما أصابه، فالأذى المعنوي لا يقل عن الأذى البدني في خطورته، بل إن بعض الأضرار النفسية (Psychological Damage) تدخل في معنى الأضرار البدنية، كالانهيار العصبي (Nervous breakdown) أو الخلل العقلي (Mental defect)⁽¹²⁾. ويرى البعض⁽¹³⁾ أن من مصلحة الناقل تعويض المسافر عن الأضرار النفسية وفق حدود الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع

النقل الجوي؛ فإذا كانت الاتفاقيات قد اتجهت إلى وضع حدوداً للتعويض لحماية الناقل وتشجيعاً لصناعة النقل الجوي، فإن عدم مسائلة الناقل عن الأضرار النفسية التي أصيب بها المسافر يفتح الباب أمام هذا الأخير لمسائلة الناقل عن تلك الأضرار وفقاً لقواعد القوانين الوطنية، وبالتالي لا يستطيع الناقل الانتفاع بحدود المسؤولية المقررة في الاتفاقيات، بل إن الأمر قد يتطور فيطالب المسافر الناقل بتعويضين، الأول عن الأضرار البدنية وفق أحكام الاتفاقيات الدولية، والآخر عن الأضرار النفسية وفق القوانين الوطنية وهذا الأمر يخل بالغرض الذي وضعت الاتفاقيات من أجله بتحديد مسؤولية الناقل الجوي قبل كل مسافر.

ما يلاحظ على الرأي أعلاه عدم إمكانية الأخذ به عند تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999 م، ذلك لأن الاتفاقية قد نصت صراحة على عدم جواز رفع أي دعوى للتعويض مهما كان سندها، سواء بمقتضى الاتفاقية نفسها، أو بناء على عقد، أو بسبب عمل غير مشروع، أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة فيها⁽¹⁴⁾.

(في حالة نقل الركاب والأمتعة والبضائع، لا يجوز رفع دعوى للتعويض، مهما كان سندها، سواء بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم، ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر).

مما سبق نخلص إلى أنه وعلى الرغم من إتباع اتفاقية مونتريال 1999 م عدم التعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافر واقتصرها فقط على تعويض الأضرار البدنية منها، إلا أنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابته وسنده في ذلك أن القضاء يعترف بالتعويض عن الأضرار النفسية بشرط أن تكون مصاحبة لأضرار بدنية أصابت المسافر، و يستطيع المدعي إثبات وجود الضرر النفسي وارتباطه بالضرر البدني، والأمر هنا يعد نسبياً يخضع لتقدير القاضي المختص بنظر النزاع، بل إن المضرور وبحق قد يصاب بأضرار نفسية أكبر من الأضرار البدنية ونورد مثلاً لذلك قضية⁽¹⁵⁾:

(Nazir Tarar v. Pakistan International Air Lines)

والتي تتلخص وقائعها في أن ورثة المتوفى (Tarar) تعاقدوا مع الشركة الجوية الباكستانية الدولية لنقل جثمان السيد (Tarar) إلى مسقط رأسه في «باكستان» ليتم دفنه هناك، فقام الناقل بتأخير نقل الجثمان أربع وعشرين ساعة، ونقل الجثمان على طائرة (بضائع) تعطلت هذه الطائرة في مطار «أمستردام»، فلم يكتف الناقل لإخراج الجثة ونقلها على رحلة أخرى أو شركة أخرى مع إمكانية ذلك، وقد أجابت المحكمة المتضررين بالتعويض عما أصابهم من أضرار نفسية، تمثلت في تأخير مراسم الجنازة، وعدم احترام حرمة المتوفى باعتبار نقل الجثمان يمثل شحنة غير عادية (Extraordinary Shipment) ولذلك فقد حكمت المحكمة بمسؤولية الناقل، بل وبتشديد مسؤوليته ومنح المضرورين تعويضاً يزيد عن الحدود القصوى المقررة في الاتفاقية. أيضاً أثبت الطب الحديث أن مزاج الجسم يتبع أخلاق النفس، وأن الوهم والأحداث النفسية من العلل التي تؤثر في البدن كالتهاب المفاصل الروماتيزمي. الذي تؤثر فيه أصول نفسية وبعض أنواع سوء الهضم التي تنشأ عن أسباب نفسية⁽¹⁶⁾، كما أن الضرر النفسي الذي ينجم عنه ضرر معنوي تعتبره المحاكم من قبيل الحادث إذ جاء في قضية⁽¹⁷⁾:

(Salerno V. Pan American World Airway)

أن المدعية (سالرنو) تستحق تعويض عن إصابتها بالإجهاض الناتج عن إصابتها بحالة انهيار لتلقي طاقم الطائرة إخطاراً بوجود قنبلة على متنها مما أدى إلى ذعر المسافرين ومن بينهم المدعية. كما انتهت المحاكم الفيدرالية إلى اعتبار الاختطاف والعمليات الإرهابية التي يتضرر منها المسافرون من قبيل الحادث ويتحمل تبعاتها الناقل الجوي وحده لقدرته على اتقائها، وربما السيطرة عليها ففي قضية: (Herman V. TWA) المتعلقة باختطاف إحدى طائرات هذه الشركة، وكانت المدعية على متنها، قضت محكمة نيويورك بالتعويض عن الضرر النفسي الذي وقع على المدعية والمتمثل في الخوف الشديد، والإصابة بالأرق ومن ثم نقص في الوزن نتج عنه مضاعفة في الحساسية التي كانت لديها⁽¹⁸⁾، ويدعم هذا الاتجاه أيضاً قول البعض⁽¹⁹⁾ أنه يمكن للمسافر المطالبة بالتعويض عن أي ضرر يلحق به في حقوقه غير المالية، وتعني الأضرار غير المالية هنا الأضرار الأدبية التي تصيب العاطفة أو الشعور والتي لا ينتج عنها أي إنفاق للمال على العلاج، أو نقص في القدرة على الكسب المادي، كما أن المحاكم الألمانية تعترف بالتعويض عن الأضرار النفسية في حالة خطأ الناقل الجسيم أو الغش من جانبه⁽²⁰⁾.

التعويض عن الضرر النفسي في القانون السوداني:

نصت المادة (138) قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م السوداني على أن (كل فعل سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض ولو كان غير مميز) والضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقاً بسلامة جسمه أو عاطفته أو ماله أو حريته أو شرفه واعتباره أو غير ذلك، والضرر هو شرط لقيام المسؤولية المدنية بشقيها العقدية والتقصيرية⁽²¹⁾. ويقسم الضرر إلى ضرر مادي وضرر أدبي.

أولاً: الضرر المادي Physical Damage :

فالضرر مادي هو الإخلال بحق للمضور ذي قيمة مالية أو بمصلحة مشروعة له ذات قيمة مالية.

ثانياً: الضرر الأدبي Moral Damage:

وهو كل مساس بشرف الشخص واعتباره كما في السب وكل ألم يصيب الإنسان في جسمه أو عاطفته، وهو كل ضرر يلحق بغير المال، فهو ضرر يلحق الشخص في غير حقوقه المالية، فيعتبر ضرراً أدبي ما يصيب الشخص من حزن أو قلق لقتل زوج أو خطف ولد، كذلك يعتبر ضرراً أدبياً كل ما يصيب الشخص من الألم الحسي، لجرح، أو الألم المعنوي⁽²²⁾. وفقاً لما سردناه فإن الضرر النفسي من قبيل الضرر الأدبي، ولما كان قانون المعاملات المدنية نص على أن كل ضرر يلحق بالغير يلزم مرتكبه التعويض⁽²³⁾.

فإن الضرر النفسي يلزم من ارتكبه التعويض، على أن (يقدر التعويض بقدر ما لحق المضور من ضرر وما فاته من كسب مراعية المحكمة في ذلك الظروف والملابسة وبشرط أن يكون ما أصاب المضور نتيجة طبيعية للفعل الضار، فإذا لم يتيسر لها أن تعين مقدار التعويض تعييناً نهائياً فلها أن تحتفظ للمضور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير)⁽²⁴⁾. وقد نصت المادة (153) قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م على أن التعويض يشمل التعويض عن الضرر الأدبي، وقد جاءت السوابق القضائية بالحكم بالتعويض عن الضرر الأدبي متى أثبت المضور الأضرار النفسية التي أصابته جراء الفعل الضار، وهذا ما

أقرته سابقة مجلس بلدي الخرطوم /ضد/ مشيل قطران أس م/31/1958م، حيث حكمت محكمة الاستئناف بتعويض المدعي عما أصابه من ضرر عما فقدته من مباحج الحياة والأضرار الأدبية الأخرى جراء ما أصابه من ألم نفسي ومعنوي نتيجة إصابته في الحادث، مع مراعاة نسبة خطأ المدعي في الإهمال الذي أدى لتسبب الضرر له⁽²⁵⁾.

يتضح من التطبيق القانوني للسوابق القضائية للتعويض عن الضرر الأدبي (النفسي) أن يراعى فيه نسبة خطأ المضرور وإهماله في تسبب الضرر له، كما نص ذات القانون على اقتصار الحق في المطالبة بالتعويض على الأزواج والأقارب من الدرجة الثانية شريطة أن لا يكون المضرور الأول في حالة وفاته قد تنازل عن الحق في التعويض، ولكن لا يجوز حوالبته إلا إذا تحدت بمقتضى اتفاق أو طالب الدائن به أمام القضاء⁽²⁶⁾. بالرجوع لقانون الطيران المدني السوداني⁽²⁷⁾ ولائحة تنظيم النقل الجوي الداخلي لسنة 2018م لم ينص بهما على الضرر النفسي وكيفية التعويض عنه، ولما كان عدم النص على الضرر النفسي لا يعني أنه ليس للمسافر الذي تضرر ضرراً نفسياً حق المطالبة بالتعويض وإنما يكون له ذلك بالرجوع لقانون المعاملات المدنية لسنة 1984م بموجب نص المادة (152-153) وإعمالاً لنص المادة (2/1/6) من قانون الإجراءات المدنية لسنة 1983م / تعديل على 2009م والتي نصت على ما يتبع عند غياب النص بالآتي: (في المسائل التي لا يحكمها أي نص تشريعي تطبق المحاكم الشريعة الإسلامية والمبادئ التي استقرت قضاءً في السودان والعرف والعدالة والوجدان السليم). عليه فإنه في حالة أن وقع على المسافر ضرر نفسي يحال النزاع للقاضي الوطني الذي ينظر النزاع للفصل فيه وفقاً لما ينص عليه القانون الوطني لكل دولة على أن يوضع في الاعتبار التطبيق القضائي لاتفاقية مونتريال/ 1999م بأن لا يعوض عن الضرر النفسي إلا إذا صاحبه ضرر جسدي. مما سبق نصل إلى أن القانون السوداني أعطى المسافر الحق في المطالبة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي تصيبه بسبب خطأ الناقل الجوي أو أن الناقل الجوي قد تسبب في إحداث الضرر النفسي الذي وقع على المسافر، بشرط أن يثبت المضرور أن ما أصابه من ضرر نفسي نتيجة طبيعية للفعل الضار، وهنا يكون عبء الإثبات على المدعي (مدعي الضرر) وهو المسافر، وهذا هو التطبيق الصحيح لروح القانون وإقامة العدل ليأخذ كل ذي حق حقه متى أثبت أنه تضرر بسبب خطأ الناقل الجوي ضرراً نفسياً يوجب تعويضه بما يثبت من مبلغ مالي، على ما يلاحظ أيضاً من خلال نص قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م إن مقدار التعويض متروك لما يقدم المدعي من بينات، وقد يفوق هذا المبلغ الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه بالمادة (2/21) من اتفاقية مونتريال 1999م، وهنا يقع على الناقل الجوي وفقاً لنص المادة أعلاه إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو تابعيه أو وكلائه أو أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير، ووقتها يُقدر التعويض مع الوضع في الاعتبار مشاركة المضرور (المدعي) في إحداث الفعل الذي سبب له الضرر، ومتى فشل الناقل الجوي في إثبات عدم إهماله أو خطأه هو وتابعيه ووكلائه أو عدم إثبات أن الضرر حدث نتيجة لفعل الغير فإن القاضي الذي ينظر النزاع غير مقيد بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه باتفاقية مونتريال 1999م باعتبارها هي الاتفاقية التي تحكم نزاعات الطيران الدولي بالسودان، ويكون له إذا أثبت بالبينة الضرر واستحقاق المدعي للتعويض الحكم بأكثر من (100.000/ وحدة سحب خاصة)⁽²⁸⁾.

الخاتمة:

من خلال الدراسة التي قمت بها في موضوع هذه الورقة العلمية المتعلقة بمدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين، تبين أن اتفاقية وارسو/1929م الخاصة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي وكذلك اتفاقية مونتريال/1999م وهما يعدان الركيزة الأساسية لتنظيم وتنسيق أحكام النقل الجوي على الصعيد الدولي، لم ينص على الأضرار النفسية التي تصيب المسافرين، وبالرجوع للقوانين الوطنية نجدها لم تنص على التعويض عن الأضرار النفسية بقوانين الطيران المدني الوطنية، ولكن كان للقضاء موقف متباين حول هذا الموضوع كما أوضحنا، وخلصنا إلى أن القضاء انقسم إلى اتجاهين إحداهما يرى ضرورة التعويض عن الضرر النفسي لأنه ضمن الضرر المعنوي الذي يلحق بالمسافر والقسم أو الاتجاه الآخر يرى عدم التعويض عن الأضرار النفسية إلا إذا كان هناك رابط بين الضرر النفسي والضرر الجسدي، كما توصلت إلى أن الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية صارت لا تواكب التطورات الحديثة التي طرأت على الإنسانية بصورة عامة والتي جعلت من الضرر النفسي ضرر خطير يمكن أن يؤدي إلى نتائج سلبية أكثر من الضرر الجسدي. في تقديري الشخصي كباحث قانوني حول موضوع هذه الورقة العلمية أرى أن ينص على التعويض عن الضرر النفسي منفصلاً دون اشتراط ربطه بضرر جسدي وذلك لأن الأضرار النفسية قد ينتج عنها ضرر عظيم وجسيم لا يمكن غض النظر عنه أو عدم نظره كمنازعة للفصل فيه بتحديد تعويض عما أصاب المضرور وقد يفوق جسامه الضرر النفسي ما يخلفه الضرر الجسدي من أثر في كثير من حوادث ومنازعات الطيران.

النتائج:

- من خلال هذا البحث خرجت بمجموعة من النتائج والتوصيات أسردها على النحو التالي:
- إن الضرر النفسي هو ضرر كبير يلحق بالمسافر وتكون مسؤوليته على الناقل الجوي.
- إن القوانين الوطنية نصت على التعويض عن الضرر المعنوي بصورة عامة ومنها الضرر النفسي.
- ضرورة حفظ حق المسافرين في التعويض عن الأضرار النفسية.
- الصعوبة في تحديد التعويض عن الضرر النفسي وفقاً للقوانين الوطنية، رغم نصها على التعويض عن الضرر المعنوي الذي يشمل الأضرار النفسية.

التوصيات:

ضرورة النص على الضرر النفسي بالاتفاقيات الدولية.
 أن تنص القوانين الوطنية الخاصة بالطيران المدني على الضرر النفسي بصورة واضحة.
 وضع حدود للتعويض عن الضرر النفسي كما وضحت الاتفاقيات الدولية حدود للتعويض عن الأضرار الشخصية التي تصيب المسافرين (الجراح/الوفاة) وعن التأخير وعن فقد البضائع والأمتعة، وذلك لضمان قيام الناقل الجوي بواجبه الأساسي وهو وصول المسافر إلى مقصده النهائي دون أن يصيبه أي ضرر من أي نوع، وحتى لا يتجاوز التعويض المسؤولية المحدودة للناقل الجوي بالاتفاقيات الدولية.

المصادر والمراجع:

- (1) مشار إليه في عبير حاج علي، المسؤولية التقصيرية تجربة السودان، شركة مطابع السودان للعملة المحدودة لسنة [1427هـ - 2006م]، [ص/14]
- (2) المادة (17) من اتفاقية مونتريال 1999م
- (3) رفعت أبادير. مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو/ 1929 عن الأضرار التي تلحق المسافرين من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، دون ناشر، القاهرة، 1983م، ص.6.
- (4) وهو نفس النص الذي جاءت به اتفاقية مونتريال في المادة [1/17].
- (5) رفعت أبادير. مرجع سابق، ص (6-8). وأنظر أيضاً: د. رفعت فخري، د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص(119).
- (6) أوردتها د. عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، ص106
- (7) المرجع السابق، (ص 114-) ونلاحظ من هذه القضية أن المحكمة قد اعترفت ضمناً بإمكانية التعويض عن الأضرار النفسية، ونستنتج ذلك مما ذهبت إليه المحكمة بعدم الحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية نسبة لعدم وجودها، بمعنى أن المحكمة كانت ستحكم بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابت المسافرين المتوفين لو كان هناك فارق زمني كاف لحدوثها بين لحظة وقوع الحادث ولحظة الوفاة.
- (8) عبد الخالق صالح عبدالله معزب، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص، المركز العربي، ط(1)، 2019م، (ص/141).
- (9) عاطف محمد الفقي. مرجع سابق، (ص/ 120 - 121)
- (10) إبراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقهاً وقضاءً، ط (1)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1999 م، (ص/53).
- (11) شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005م، (ص/ 91).
- (12) أكتثم أمين الخولي، دروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبه، القاهرة، 1971 م، (ص./ 416)
- (13) رفعت أبادير، مرجع سابق، (ص/ 26).
- (14) المادة (29) من اتفاقية مونتريال 1999 م.
- (15) أوردتها جلال وفاء محمددين. تشديد مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، بدون تاريخ، (ص/ 70- 71).
- (16) الموسوعة العربية العالمية، موسوعة العلوم عند العرب والمسلمين (الطب النفسي)، الرياض، بدون تاريخ.

- (17) أوردتها د. يحيى أحمد البناء. الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، مرجع سابق، (ص/ 12).
- (18) مراد منير فهيم. خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1968 م، (ص/ 49).
- (19) عبد الحكيم محمد عبد السلام عثمان. التزام السلامة في النقل الجوي، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 1983 م- 1403 هـ (ص/ 395).
- (20) الخطأ الجسيم: كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بطيش مقرون بعلم لما قد ينجم عنه من ضرر. أما الغش فهو: كل فعل أو امتناع عن فعل يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر. د. أكرم يا ملكي. مرجع سابق، (ص/ 140 ، 141 ، 150). وقد تبلور جلياً معنى الضرر الجسيم في قضية رفعت ضد الخطوط الجوية الليبية عام 1973 م، والتي تتلخص وقائعها في أن المدعين (وهم ورثة المسافرين المتعاقدين) طالبوا الشركة الناقلة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المسافرين وسبب وفاتهم، بعد أن أسقطت الطائرة بنيران السلاح الإسرائيلي، فقد أقلعت الطائرة من مطار «بنغازي» في 21/2/ 1973 م متجهة إلى «القاهرة» إلا أنها لم تصل نقطة مقصد المسافرين النهائية بسبب أنها انحرفت عن الممر الملاحي الجوي المرسوم لها نتيجة لتشويش خارج عن الأجهزة الملاحية في الطائرة، ثم دخلت الطائرة مجالاً جويًا تحتله إسرائيل فلحقتها طائرات اعتراضية إسرائيلية ووجه قائد شعبة الطائرات الإسرائيلية إشارات للطائرة الليبية فهبطت في قاعدة السلاح الجوي الإسرائيلي، لكن قائد الطائرة عاد للإقلاع مرة أخرى بعد أن لاحظ اختفاء الطائرات الملاحقة له الأمر الذي تسبب في إسقاط الطائرة بواسطة نيران السلاح الجوي الإسرائيلي، دفع الناقل ببذله العناية اللازمة، وما حدث لهو خارج عن إرادته أو خطئه الجسيم، انتهت محكمة أول درجة إلى مسؤولية الناقل عن الحادث مما يوجب التعويض وفقاً للحدود المقررة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 م، استأنف الناقل الحكم فذهبت محكمة الاستئناف إلى رفض ما تقدم به الناقل وأيدت وجوب التعويض إلا أنها خرجت عن حكم محكمة أول درجة، وقررت عدم الالتزام بحدود التعويض المقررة في الاتفاقية سالفه الذكر لأن ثمة خطأ جسيم آخر قد وقع من الناقل بطيرانه فوق أراضي خاضعة لسيطرة العدو، فلا يمكن الدفع بعدم علم الناقل وتوقعه لما سيحدث وعواقبه. عبد السلام علي المزوغي. مجلة الدراسات القانونية، تعليق على حكمين لمحكمة بنغازي الابتدائية، جامعة قاريونس، 1977 م، (ص/ 371- 273)
- (21) تاج السر محمد حامد، قاضي المحكمة العليا- أحكام المسؤولية لتقصيرية، مقارنة بالشريعة الإسلامية، الطبعة الأولى، أكتوبر 2011م، مطبوعت مركز شريح القاضي بالسودان، الخرطوم، (ص/ 62).
- (22) تاج السر محمد حامد، مرجع سابق، (ص/ 67).
- (23) نص المادة (138) قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م.
- (24) المادة (152) قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م.
- (25) مجلة الأحكام القضائية السودانية لسنة 1958م، (ص/ 58) - أنظر د. تاج السر محمد حامد.

- (26) تاج السر محمد حامد، أحكام المسؤولية التقصيرية، مرجع سابق، (ص/69-70). المادة (3/2/153) من قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م.
- (27) قانون الطيران المدني السوداني لسنة 2009م، وقانون سلطة الطيران المدني لسنة 2018م.
- (28) الباحث