



جامعة المنصورة
كلية الحقوق
قسم القانون المدني

تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الحقوق

إعداد الباحث

إبراهيم الصالحين محمد تاج الدين

لجنة المناقشة والحكم

مشرفاً ورئيساً

أ. د / محسن عبد الحميد إبراهيم البيه

أستاذ ورئيس قسم القانون المدني المتفرغ بكلية الحقوق جامعة المنصورة

عضواً

أ. د / حسين عبده الماحي

أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري بكلية الحقوق جامعة المنصورة

عضواً

المستشار / السيد حامد أحمد إبراهيم

رئيس محكمة دمياط الابتدائية

٢٠١٥ هـ - ١٤٣٦ هـ



المشرف

اسم الباحث : إبراهيم الصالحين محمد تاج الدين

عنوان الرسالة : تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

إشراف : الأستاذ الدكتور / محسن عبد الحميد إبراهيم البيه

التوقيع	الصفة	الاسم
	أستاذ ورئيس قسم القانون المدني المتفرغ كلية الحقوق - جامعة المنصورة	أ.د/ محسن عبد الحميد إبراهيم البيه



لجنة المناقشة والحكم

اسم الباحث : إبراهيم الصالحين محمد تاج الدين

عنوان الرسالة : تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

إشراف : الأستاذ الدكتور / محسن عبد الحميد إبراهيم البيه

م	الاسم	الصفة
١	أ.د/ محسن عبد الحميد إبراهيم البيه	أستاذ ورئيس قسم القانون المدني المتفرغ كلية الحقوق - جامعة المنصورة
٢	أ.د/ حسين عبده الماحي	أستاذ ورئيس قسم القانون التجاري والبحري كلية الحقوق - جامعة المنصورة
٣	المستشار/ السيد حامد أحمد إبراهيم	رئيس محكمة دمياط الابتدائية

عميد الكلية

وكيل الكلية للدراسات العليا

رئيس القسم

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿وَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ الْفَلَكَ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرْكَبُونَ﴾ * لَتَسْتَوْا
عَلَىٰ ظُهُورِهِ ثُمَّ تَذْكُرُوا نِعْمَةَ رَبِّكُمْ إِذَا اسْتَوَيْتُمْ عَلَيْهِ وَتَقُولُوا سُبْحَانَ الَّذِي
سَخَّرَ لَنَا هَذَا وَمَا كُنَّا لَهُ مُقْرِنِينَ * وَإِنَّا إِلَىٰ رَبِّنَا لَمُنْقَلِبُونَ﴾ *

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

سورة الزخرف من الآية (١٢) إلى الآية (١٤)

الإهداء

إلى من تحت قدمها تكمن الجنة، إلى أمي الحنونة.
إلى من جعل مشواري العلمي ممكناً، إلى أبي الرحيم.
إلى من ساندني وآزرنى في دربي، إلى زوجتي الصابرة.
إلى من لأجلها سرت في الدرب، إلى ابنتي العزيزة أسيل.
إلى من أعانوني في هذا الطريق، إلى إخوتي وأخواتي وجميع
أفراد عائلتي وأصدقائي وزملائي.

إليهم جميعاً أهدي جهدي المتواضع هذا، راجياً من الله إطالة
أعمارهم ليروا ثمرة جهدهم.

شكر وتقدير

الحمد لله الذي خلق الكون فنظمه، وخلق الإنسان وكرمه، وسن الدين وعظمه، وأنزل الكتاب وأحكمه وأرسل محمداً بالحق وعلمه، ما أعظم لطفه وأرحمه، سبحانه من عليم ما أكرمه.

بعد الاتكال على الله أفتح أشرعتي وأرفع مرساتي لتتطلق سفينة بحثي محملة برقي الشكر وعظيم التقدير إلى أستاذي الكريم بعلمه ومعرفته وبخلقه الرفيع الأستاذ الدكتور/ محسن عبد الحميد البيه الذي تفضل بالإشراف على رسالتي، وواكب بحثي خطوة تلو الأخرى حتى يستقيم، وأضاء لي بذلك قناديل العلم والمعرفة، فكل حرف ينطق شاكراً فضله، وله مني فائق الاحترام والتقدير وأسأل الله القدير أن يجزيه عني خير الجزاء...

كما تضيع سطور الشكر والاعتزاز بطبيعتها مسجلة شكرها إلى كل من الأستاذ الدكتور/ حسين عبده الماحي ، وسيادة المستشار/ السيد حامد أحمد إبراهيم وذلك لتفضلهما بالقبول والموافقة على مناقشة هذه الرسالة وتحكيمها، ولما سأحظى به من توجيهات ونصح وإرشادات تثري هذه الرسالة وتسد ما بها من نقص وقصور، فلهم مني جزيل الشكر وخالص التقدير والاحترام، سائلاً المولى عز وجل أن ينفعم وينفع بهم...

كما أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان -وذلك دون تخصيص- لكل من ساهم وبادر ولو بشيء يسير في إنجاح هذه الرسالة وإظهارها بالشكل المطلوب...

كما أتقدم بأسمى آيات الشكر والعرفان إلى صاحبي الفضل الكبير والديّ الكريمين حفظهم الله، اللذين كان لهما الفضل الأول والأخير، لما وصلت إليه في مسيرتي العلمية والعملية، ولما منحوني إياه من دعم معنويٍّ ومادّي، فأسأل الله من فضله أن يدخلهما الجنة وأن يجزيهما عني خير الجزاء...

كما أشكر نبضات زوجتي وإخواني وأخواتي التي تدق أجراسها في قلبي دوماً وترتل لي أدعية المحبة والإخاء ترحو لحظة اللقاء لصدفته...

وخاتمة شكري إلى وطني الحبيب ليبيا التي ألهمت صوب ينابيع الدعاء لها ولشعبها بالأمن والأمان، وباسمها تتدلى نفسي بالشكر الجميل لمصر العروبة التي دامت ملاذاً لأشقيائها، وجسراً يحملهم بكل محبة وطيب، فلها منا كل منابر الخير، والدعاء لها بدوام السلامة والأمان.

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين

الباحث

المقدمة

المقدمة

يُعدُّ النقل الجوي من أهم وسائل النقل في العصر الحاضر، بل إنه يحتل المرتبة الأولى بينها؛ وذلك لما يتمتع به من مزايا تتمثل في الراحة والسرعة في النقل بواسطة الطائرة، إذ إنها تجوب العديد من الأقطار في فترة وجيزة لا يمكن لبقية الوسائل إنجازها، كما أنها تُعدُّ أداةً للتبادل التجاري السريع، حيث إنه يُمكن من خلالها نقل البضائع والسلع من مكان لآخر في أسرع وقت، مما دعا إلى الإقبال على التعامل بها بدلًا عن التعامل مع بقية وسائل النقل الأخرى، إلا أنه وبالرغم من هذه المزايا التي يتمتع بها النقل الجوي فإنه محفوف بالعديد من المخاطر التي غالبًا ما تكون آثارها وخيمة، إذ قد تتعرض الطائرة أثناء الرحلة الجوية لمخاطر جسيمة تؤدي إلى هلاك الأرواح والأموال، فمن النادر جدًا أن لا تنتج أضرارًا جسيمةً عن الكوارث الجوية خصوصًا في حال تحطم الطائرة كليًا، وقد تزايدت هذه المخاطر مؤخرًا بظهور بعض العمليات الإرهابية التي غالبًا ما تستهدف أمن واستقرار عمليات النقل الجوي، وهذه العمليات إن لم يسفر عنها أضرارًا ماديةً فإنها حتمًا ستُسببُ أضرارًا معنويةً يتطلب التعويضُ عنها.

أهمية الدراسة

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من أنها تعدّ إحدى الدراسات القانونية الحديثة، وأن موضوعها يُعدُّ من المواضيع الجديرة بالبحث والدراسة، إذ إن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يعدُّ أداةً للحدِّ من الآثار المالية البالغة التي تترتب على تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران أو الأضرار التي تلحق بالمسافرين وأمتعتهم أو أصحاب البضائع أو الغير على سطح الأرض، كما أنه وباعتبار مرفق النقل الجوي مرفقًا عامًّا يخدم الجمهور - نظرًا للمخاطر المترتبة عنه - فإن مسؤولية الناقل الجوي تحددت بشكلٍ يرغم هذا الأخير على اتخاذ الاحتياطات اللازمة، ويرتب في ذمته التزامًا بجبر الضرر المتمثل في تعويض الخسائر.

وإذا كان التأمين عمومًا قد ازدادت أهميته في الوقت الحاضر - وذلك لتهوينه الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة، حيث إنه يرتكز أساسًا على فكرة التعاون في تحمل الخسارة - فإن التأمين الجوي لا تقل أهميته عن ذلك، بل إنها قد تزداد أكثر من ذلك - لا سيما - في السنوات التالية لسبعينيات القرن الماضي، وظهور تكنولوجيا صناعة الطائرات النفاثة التي تحمل أعدادًا كبيرة من الركاب، إذ إن هذا النظام التأميني قد انتشر انتشارًا واسعًا، وأخذت التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية تتسابق في سنِّ قوانين تنظّم أحكامه وقواعده

إلى حدّ جعله تأميناً إجبارياً، وبالتالي نجد من الأهمية دراسة هذا العقد التأميني، وما ينتج عنه من حقوق والتزامات متعددة تؤثر في طبيعته القانونية، وتحديد الأثر المترتب على ذلك في ظل وجود الشخص الثالث المضرور، وبيان مدى تأثير المركز القانوني للأخير في تحديد التزام المؤمن بالتعويض، وتحديد أثر التأمين من مسؤولية الناقل الجوي على علاقة المؤمن الجوي بالشخص الثالث المضرور.

وأخيراً فإن هذه الدراسة تحقق الفائدة القانونية للباحثين والعاملين في مجال القانون والقضاء، وذلك بالاستفادة من الخبرة التشريعية في الدول المجاورة وتواتر العمل بأحكام تشريعات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في القوانين المقارنة وعكس ذلك على الإرادة التشريعية المحلية.

أهداف الدراسة

تهدف دراسة موضوع تأمين مسؤولية الناقل الجوي إلى الآتي:-

- ١- الوقوف على مسألة الوضع القانوني لتأمين مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للقوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية، وذلك من خلال التعرف على ماهية النقل الجوي والمفاهيم المرتبطة به، والتعرف على الطبيعة القانونية لهذا النوع من النقل؛ للتوصل إلى الإشكاليات القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي تجاه المضرور.
- ٢- دراسة وتحليل ما ينشأ عن عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي من حقوق والتزامات متبادلة لقاء على عاتق أطرافه، قانونيةً كانت أم اتفاقيةً، وبيان مدى تأثير التزام المؤمن الجوي بالتعويض على علاقته بالشخص الثالث المضرور، وتحديد طبيعة الخطر المؤمن منه والذي على أساسه يتم تحديد التزام المؤمن الجوي بالتعويض، وبيان الحدود والقيود التي ترد على هذا الالتزام.
- ٣- نشر المعرفة القانونية للجمهور، حتى يتسنى للشخص العادي معرفة حقوقه وحدود التزاماته في إطار عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي، على اعتبار حداثة هذا النوع من التأمين نسبياً بالمقارنة مع بقية أنواع التأمين الأخرى.
- ٤- إزالة الغموض الذي يكتنف تشابك العلاقات الناشئة عن عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي، وإيجاد حلول جذرية للإشكاليات الناجمة عن ذلك في إطار القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية.
- ٥- كما تهدف هذه الدراسة إلى بيان ما قد يعترى القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية من خلل أو ثغرات أو فراغ تشريعي في مجال التأمين الجوي.

إشكاليات الدراسة

إنّ طبيعة عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي وما ينشأ عنه من التزامات وحقوق تثير العديد من الإشكاليات التي يمكن إجمالها من خلال طرح التساؤلات الآتية:-

١- ما الأساس القانوني الذي يحكم مسؤولية الناقل الجوي في ظل القانون الوضعي والاتفاقيات الدولية؟ وكيف واجه المشرع "المصري والليبي" مسألة توحيد قواعد المسؤولية في النقل الجوي؟

٢- هل جاء تقنين الطيران المدني "المصري والليبي" بتطورات جديدة - فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي، وتأمين هذه المسؤولية - على خلاف ما ورد في الاتفاقيات الدولية أم أنه اكتفى بتطبيق القواعد الواردة في هذه الاتفاقيات؟ وهل حسمت المعاهدات والاتفاقيات الدولية والأنظمة القانونية مسألة المسؤولية بإقرار نظام التأمين الجوي وبدائله كوسيلة من وسائل دفع هذه المسؤولية أم لا؟

٣- ما الآثار المترتبة على إخلال المؤمن له "الناقل الجوي" بالتزاماته في إطار عقد التأمين من المسؤولية خصوصاً في ظل وجود شخص مضرور؟ ومتى يتحقق التزام المؤمن الجوي بدفع مبلغ التعويض؟ وما أثر ذلك على الشخص الثالث المتضرر من تحقق الخطر المؤمن منه؟

٤- هل يعتبر التزام المؤمن الجوي بدفع مبلغ التعويض التزاماً مطلقاً أم أن له حدوداً معينة؟ وإذا كانت له حدوداً معينة فما طبيعة هذه الحدود، وأثرها على سائر العلاقات الناشئة عن عقد التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، ومدى قانونية الشروط التي تضعها شركات التأمين ضمن وثائق التأمين؟

٥- هل يحق لجميع شركات التأمين القيام بالتأمين الجوي؟ أم لا بدّ من توافر بعض الشروط- يضعها المشرع - للقيام بهذه المهمة، وذلك كالتثبت من قوة مركز المؤمن المالية؟

كل هذه الإشكاليات والتساؤلات سيتم دراستها بشيء من التفصيل، وتوضيح ما يترتب عليها من آثار، وذلك من خلال هذا البحث.

صعوبات الدراسة

يوجد العديد من الصعوبات التي تواجه هذه الدراسة، وفي مقدمتها حداثة هذا النوع من التأمين نسبياً بالمقارنة مع بقية أنواع التأمين الأخرى، وقلة الدراسات المتخصصة في هذا

المجال، سواء كان ذلك في المكتبات المصرية أو الليبية، بل إنها تكاد تكون معدومة في هذه الأخيرة، حيث إن جميع الدراسات التي وجدت في هذا المجال ذكرت في صفحات قليلة؛ وذلك بمناسبة الحديث عن التأمين البري والبحري، مما استدعى بنا الرجوع إلى بعض المراجع الأجنبية المشار إليها في هذه الصفحات القليلة؛ حتى يتسنى لنا الخروج ببحثٍ مستقلٍّ - يتعلق بتأمين مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين وأمتعتهم أو تجاه أصحاب البضائع أو الغير على سطح الأرض - تقتنيه المكتبات العربية.

منهج الدراسة

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك بوصف وتحليل القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي ونظم تأمينها، والإحاطة بها من كافة الجوانب القانونية، وكذلك تحليل أحكام المحاكم المتعلقة بموضوع الدراسة؛ كونها صاحبة الاختصاص وذلك بتفسير القوانين، ووضع المبادئ القانونية التي تسيّر عليها كافة المعاملات والالتزامات.

كما اعتمدت هذه الدراسة على المنهج المقارن، وذلك بمقارنة ما جاء في قانون الطيران المدني وقانون التجارة الليبي، وما جاء في قانون الطيران المدني وقانون التجارة المصري الجديد، وكذلك ما جاء أيضًا في الاتفاقية الدولية.

خطة الدراسة

قسمنا خطة هذه الدراسة إلى بابين يسبقهما فصل تمهيدي، وذلك على النحو الآتي:-

الفصل التمهيدي:- مفهوم عقد النقل الجوي.

الباب الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الفصل الأول: أساس المسؤولية وحالاتها

الفصل الثاني: إجراءات دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الباب الثاني: النظام القانوني لتأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الفصل الأول: مفهوم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الفصل الثاني: أحكام تأمين المسؤولية في النظم القانونية

الخاتمة

والله وليّ التوفيق

الباحث

الفصل التمهيدي

مفهوم عقد النقل الجوي

الفصل التمهيدي

مفهوم عقد النقل الجوي

نتناول في هذا الفصل مفهوم عقد النقل الجوي، وذلك من خلال الحديث عن ماهية عقد النقل الجوي في مبحث أول، بحيث نعرف في المطلب الأول بعقد النقل الجوي، ونناقش فكرة تكييفه في مطلب ثانٍ، أمّا في المبحث الثاني فننتاول ماهية الناقل الجوي، حيث نعرضُ للمقصود بالناقل الجوي في مطلب أول، ثم نتعرض لأهم التزاماته في مطلب ثانٍ.

ذلك أنّ الحديث عن مفهوم عقد النقل الجوي، والتعرّف على ناقله في هذا الفصل، يُسهّل معرفة وفهم موضوع البحث؛ حيث إنّ التعريف بأي موضوع يعدُّ من أساسيات البحث الأكاديمي.

وبناءً على ذلك فإننا سنقسم دراستنا لهذا الفصل التمهيدي إلى المبحثين الآتيين:

المبحث الأول : ماهية عقد النقل الجوي.

المبحث الثاني : ماهية الناقل الجوي.

المبحث الأول

ماهية عقد النقل الجوي

نتناول في هذا المبحث ماهية عقد النقل الجوي وذلك من خلال المطلبين الآتيين :
بحيث نخصص الأول منهما للتعريف بعقد النقل الجوي، ونخصص الثاني لتكييف هذا العقد،
وذلك على النحو الآتي :

المطلب الأول

تعريف عقد النقل الجوي

يعدُّ النقل الجوي مرفقاً من المرافق الجوية المتعددة والمتمثلة في أعمال الملاحة الجوية؛ من رصدٍ جوي، واكتشافاتٍ، وتجاربٍ جوية، وطيرانٍ جوي خفيف، وطيرانٍ جوي تابع للخواص، وهو من أهم صور استغلال الفضاء الجوي، حيث إن نقل الأشخاص أو البضائع يعتبر عنصراً أساسياً في الطائرة^(١) التي تعدُّ محورَ القانون الجوي بأسره^(٢).

وتوصف عملية النقل الجوي بالعملية المادية المتمثلة في نقل الأشخاص والبضائع عبر الجو، ويأتي العقد ليضفي عليها الصبغة القانونية ويحوّلها من مجرد عملية مادية إلى تصرف قانوني يترتب التزامات في ذمة طرفيه، وهو بذلك لا يختلف عن غيره من العقود إلا من ناحية وسيلة تنفيذه^(٣)، وعلى ذلك يمكن تعريف عقد النقل الجوي^(٤) بأنه: اتفاق بين طرفين - أحدهما الناقل، والآخر إما الراكب أو الشاحن - يتعهد فيه الناقل بنقل الراكب وأمتعته أو

(١) تعرف الطائرة بأنها: " أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك"، هذا ما عرفته المادة (٧/١) من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، تم نشره بالجريدة الرسمية العدد ١٧، بتاريخ ١٩٨١/٤/٢٣، وتقابلها المادة (٩/١) من قانون الطيران المدني الليبي رقم (٦) لسنة ١٣٧٣ و.ر، تم نشره بمدونة التشريعات العدد ٦، السنة ٥، بتاريخ ١٣٧٣/٤/٣٠.

(٢) محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، ط١، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٩٨.
(٣) محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١٢١.

(٤) ويُعرف عقد النقل بصفة عامة بأنه: "اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره". انظر: المادة (٢٠٨) من قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩، نشر بالجريدة الرسمية ١٩٩٩/٥/١٧، بتاريخ ١٩٩٩/٥/١٧، وتقابلها المادة (٥٧١) من قانون النشاط التجاري الليبي رقم (٢٣) لسنة ٢٠١٠، نشر في مدونة التشريعات ١٢٤، س ١٠، بتاريخ ٢٠١٠/٨/٢١.

بنقل بضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بواسطة الطائرة خلال مدة محددة من الزمن ولقاء أجر محدد يدفعه راغب السفر أو مرسل البضاعة^(١).

ويتخذ عقد النقل الجوي أشكالاً عدّة: فقد يكون عاماً أو خاصاً، وقد يكون منتظماً أو غير منتظم، وقد يكون بمقابل أو بالمجان، وقد يكون داخلياً أو دولياً^(٢)، وكل هذه الأنواع تندرج تحت نوعين رئيسيين، هما: عقد النقل الداخلي، وعقد النقل الدولي، كما سيأتي تفصيله:

الفرع الأول

عقد النقل الجوي الداخلي

لا يثير هذا النوع من عقود النقل أية صعوبات من حيث تعريفه أو القانون الواجب التطبيق، كما سنرى :

أولاً - تعريف عقد النقل الجوي الداخلي :

يمكن تعريف هذا العقد بأنه الذي يتم تنفيذه بأسره داخل الحدود الإقليمية للدولة^(٣). فيقصد بالنقل الجوي الداخلي ذلك النقل الذي يتم بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة، وقد أشار إلى ذلك قانون التجارة المصري، وقانون النشاط التجاري الليبي عندما نصّا على إنه "يكون النقل الجوي داخلياً إذا كانت النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول واقعتين في إقليم الجماهيرية"^(٤) ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلى ما وراء الحدود الإقليمية^(٥). أمّا قانون الطيران المدني فلم يتعرض للتعريف بهذا النوع من النقل، وإنما اكتفى بالنص على منع الطائرات الأجنبية للقيام بالنقل الداخلي إلا بإذن من سلطات الطيران المدني^(٦)؛ وذلك حماية للأمن القومي الداخلي، والمحافظة على الأسرار

(١) عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، ط ١، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦، ص ١٥.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦٥.

(٣) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٩٨.

(٤) وتجدر الإشارة إلى أنّ المادة (٣٥) من الإعلان الدستوري لسنة ٢٠١١ قد نصت على أن: "يستمر العمل بجميع الأحكام المقررة في التشريعات القائمة فيما لا يتعارض مع أحكام هذا الإعلان إلى أن يصدر ما يعدلها أو يلغيها.... وكل إشارة إلى الجماهيرية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى يعتبر إشارة إلى ليبيا" ينظر في ذلك الإعلان الدستوري الصادر في ٢٠١١/٨/٣ من المجلس الوطني الانتقالي بمدينة بنغازي، ص ١١.

(٥) المادة (٣/٢٨٥) من قانون التجارة المصري، والمادة (٦٤٨) تجاري ليبي.

(٦) المادة (٦٩) من قانون الطيران المدني المصري، والمادة (١١٦) من قانون الطيران الليبي التي جاء نصها على أنه "لا يجوز للطائرات الأجنبية القيام بنقل ركاب أو بضائع أو بريد بين نقطتين واقعتين في إقليم الدولة الليبية، ومع ذلك يجوز لسلطات الطيران المدني التصريح بمثل هذا النقل إذا اقتضى الصالح العام ذلك".

العسكرية، وإحاطة الشركات الوطنية للنقل الجوي بسياج من الحماية؛ حتى يدرأ عنها خطر المنافسة من قبل الشركات الأجنبية.

والدولة وفقاً لهذا النوع من النقل صاحبة السيادة على إقليمها، فإنها هي التي تنظم شبكة النقل الجوي بما يتماشى مع أمنها واستقرارها، وهي بهذا تختلف من دولة ذات مساحات شاسعة عنه في دولة ذات مساحات متوسطة أو محدودة^(١).

وبالتالي يجب أن يتم تنفيذ هذا النقل بأكمله داخل إقليم الجمهورية، كالنقل الذي يتم بين القاهرة والإسكندرية أو بين القاهرة وأسوان، بشرط أن لا يكون مقرراً رسو الطائرة في نقطة على إقليم دولة أخرى، كما لو كان مقرراً أن ترسو الطائرة في بنغازي وهي في طريقها من الإسكندرية إلى القاهرة^(٢)، وإلا فقد هذا النوع من النقل طابعه الداخلي وأصبح دولياً وخضع لأحكام عقد النقل الدولي، دون حاجة إلى إحالة من القانون الوطني، كما سيأتي بيانه في الفرع الثاني من هذا المطلب.

ثانياً - أحكام عقد النقل الجوي الداخلي :

ويقصد بأحكامه هنا، من حيث القانون الواجب التطبيق والقواعد التي تحكم عمليات عقد النقل الجوي الداخلي، وحيث إنه لم يكن إلى وقت قريب أية قواعد خاصة تحكم هذا العقد، فقد خضع هذا النوع من النقل لقواعد القانون المدني وقواعد القانون التجاري التي تحكم النقل البري والنهري على الرغم من عدم ملاءمتها له^(٣).

ولما تيقن المشرع من ذلك، ورغبةً منه في القضاء على ازدواجية القواعد القانونية وتحقيق وحدة التنظيم القانوني للنقل الجوي الداخلي والدولي؛ فإنه يلاحظ أخيراً أن المشرع قد أحال إلى أحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المكملة لها^(٤)، وذلك بمقتضى المادة (١٢٣) طيران مدني مصري^(٥)، والتي جاء نصها بأن: "تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٢) هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، ط١، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٤، ص ١٣٤.

(٣) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٩٨.

(٤) انظر بشأن الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها: وائل أنور بندق، معاهدات النقل الجوي، ط١، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ١٣ وما بعدها.

(٥) وعلى خلاف ذلك فإن قانون الطيران الليبي لم يحل فيما يتعلق بهذه الأحكام إلى الاتفاقيات الدولية، وإنما أحالها بمقتضى نص المادة (٢/١٤٩) منه إلى "الأحكام ذات العلاقة المنصوص عليها في التشريعات النافذة"، أي أنه أحال هذه الأحكام إلى القواعد العامة المتعلقة بالنقل، والواردة في الباب الخامس من القانون التجاري، وقد أكدت على ذلك المادة (٦٤٨) تجاري ليبي وذلك عندما نصت على أن: "تسري على النقل الجوي الداخلي الأحكام الواردة في هذا الباب مع مراعاة الأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية".

الدولي والموقعة في وارسو بتاريخ ١٢ أكتوبر لسنة ١٩٢٩، والاتفاقيات الأخرى المكتملة لها، المنظمة إليها الجمهورية^(١) على النقل الجوي الدولي والداخلي".

ومن مزايا هذه الإحالة- فضلاً عن وحدة النظام القانوني للنقل الجوي - تشجيع النقل الداخلي بالجو في وقت تزيد فيه أهمية هذا النقل لاعتبارات مختلفة ولو في الرحلات القصيرة^(٢).

كما أن من شأنها؛ تمتع الناقل الجوي بمبدأ تحديد المسؤولية الذي يقوم عليه نظام الاتفاقية، وذلك سواء في نقل الأشخاص وأمتعتهم أو نقل البضائع^(٣).

ومما تجدر الإشارة إليه أن مسلك المشرع بالإحالة دون أي إضافة تكفل مسابرة ما قد يطرأ من تطور على النظام القانوني للنقل الجوي بغير حاجة إلى تعديل القانون الداخلي بما يتوافق مع التطور؛ فإنه من شأنه أن يؤدي إلى إخضاع النقل الجوي - في بعض الحالات- إلى قواعد قانونية لا تتلاءم مع طبيعته، وكان حرياً بالمشرع أن يأخذ في اعتباره أن الاتفاقيات وضعت لتوحيد بعض وليس كل القواعد المتعلقة بهذا النقل، وأن يُفرد للنقل الداخلي باباً مستقلاً في قانون الطيران المدني الجديد يضع فيه تنظيمًا شاملاً له بدلاً من الاكتفاء بالمادة (١٢٣) التي يحيل بمقتضاها إلى اتفاقيات دولية يعترتها النقص وتشوبها الثغرات^(٤).

وبمقتضى المادة (١/٢٠٩) من قانون التجارة المصري أصبح النقل الجوي الداخلي خاضعاً للأحكام الواردة في الفرع الرابع من الفصل السابع من قانون التجارة الجديد وليس لأحكام اتفاقية وارسو كما أشارت إليه المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني^(٥)، وعند عدم وجود نص في التقنين الجديد فلا نرجع إلى اتفاقية وارسو للأخذ بالحل الذي تنص عليه، وإنما نرجع إلى القواعد العامة لعقد النقل في التقنين الجديد، وهذا ما أكدت عليه المادة (٦٤٨) تجاري ليبي عندما نصت على أن: "تسري على النقل الجوي الداخلي الأحكام الواردة في هذا الباب- أي أحكام النقل العامة- مع مراعاة الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في المواد التالية"، وكذلك إلى القواعد العامة في الالتزامات

(١) وكانت مصر قد صدقت على اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ في ٦ سبتمبر ١٩٥٥ بالقانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥، وأصبحت سارية النفاذ ابتداءً من ٧ ديسمبر ١٩٥٥، وتم نشره بالوقائع المصرية، ع ٩٥، بتاريخ ١١ ديسمبر ١٩٥٥، وقد صدقت ليبيا أيضاً على هذه الاتفاقية بموجب القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٦٨.

(٢) مراد منير فهميم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، ط ٢، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٦، ص ١٥.

(٣) مراد منير فهميم، المرجع السابق، ص ١٥.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦٧ - ٦٨.

(٥) حيث نصت المادة (١/٢٠٩) من هذا القانون على أنه: "فيما عدا النقل البحري تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل على جميع أنواع النقل أيًا كانت صفة الناقل ما لم ينص القانون على غير ذلك".

المنصوص عليها في القانون المدني، ومن ثم فإن قواعد اتفاقية وارسو لا تتمتع بالأولوية التي تتمتع بها في غير النقل الداخلي^(١).

وإذا كان التنظيم القانوني الجديد للنقل الجوي الداخلي يبتعد في بعض المواضع عن أحكام اتفاقية وارسو؛ فإن العديد من قواعد هذا التنظيم عدا تلك المتعلقة بالمسئولية، لن يتم تطبيقها وستترك مكانها للقواعد الواردة بشروط الإياتا^(٢) باعتبارها شروطاً اتفاقية يتعين إنزال حكمها على النقل الداخلي، طالما لا تخالف النظام العام^(٣).

الفرع الثاني

عقد النقل الجوي الدولي

إذا تم النقل جواً بين دولتين، فإننا نكون بصدد علاقات قانونية تتضمن عنصراً أجنبياً، مما يثير مشكلات تنازع القوانين، وما يترتب عليها من البحث عن قواعد الإسناد؛ لتحديد القانون الواجب التطبيق كما سيأتي عند الكلام عن أحكامه.

أولاً - تعريف عقد النقل الجوي الدولي :

يُعرّف عقد النقل الجوي الدولي بأنه: ذلك الذي يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة^(٤)، إذ إن إجراء الرحلة الجوية يتم بين دولتين على الأقل.

كما عرفته المادة الأولى من اتفاقية وارسو، في فقرتها الثانية، عندما نصت على أنه: "يعتبر نقلًا دوليًا في عرف هذه الاتفاقية، كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين^(٥) متعاقدين، وإما في إقليم

(١) محيي الدين إسماعيل علم الدين، شرح قانون التجارة الجديد، ط ١، مكتبة جامعة القاهرة، القاهرة، ص ٥٧٨ - ٥٧٩.

(٢) شروط الإياتا: هي منظمة للنقل الجوي الدولي " الإياتا " تأسست في ١٩ أبريل سنة ١٩٤٥ لمواجهة المشكلات التي قد تنجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية بمدينة مونتريال "كندا"، ويلاحظ أن شركات الطيران جرت على طبع شروطها على ظهر تذكرة السفر أو عقد النقل بالطائرات. ينظر: أبو زيد رضوان، القانون الجوي " قانون الطيران التجاري "، دار الفكر العربي، القاهرة، ص ٣٢.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٠، فإذا كانت هذه الشروط مخالفة للنظام العام في مصر فلا يجوز تطبيقها، إعمالاً لنص المادة الثانية من قانون التجارة الجديد، والتي تنص على أنه: " لا يجوز تطبيق الاتفاقيات بين المتعاقدين أو قواعد العرف التجارية أو العادات التجارية متى تعارضت مع النظام العام في مصر " .

(٤) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٣٣؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٥) الطرف السامي هو: الدولة المتعاقدة التي يكون تصديقها أو انضمامها إلى الاتفاقية قد أصبح نافذاً، والتي لا يكون انسحابها قد ولد أثره بعد. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٥٦.

طرف واحد من الأطراف المتعاقدين، في حالة ما إذا نص على حصول رسو جوي^(١) في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطانها، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة".

وطبقاً لهذا النص فإن مفهوم النقل الدولي الخاضع للاتفاقية يتحدد بمعيار مادي هو مسار الرحلة دون الاعتداد بجنسية الأطراف أو الطائرة، وعلى أساس ضابط إرادي وهو التحديد الاتفاقي للرحلة الجوية، وذلك بغض النظر عن المسار الفعلي للطائرة.

ثانياً - أحكام عقد النقل الجوي الدولي :

نظراً للصعوبات التي يثيرها هذا النوع من النقل الجوي من حيث تحديد القانون الواجب التطبيق كلما عبرت الطائرة حدود إقليم دولة إلى دولة أخرى، كان من الضروري توحيد القواعد القانونية المنظمة لهذا النوع من النقل؛ للقضاء على ما يترتب على هذا التغيير من تعدد الأنظمة القانونية التي قد تحكمه، وعلى ما يؤدي إليه هذا التعدد من تنازع بينها، وقد تم هذا التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو التي أصبحت واجبة النفاذ في الثالث عشر من فبراير سنة ١٩٣٣^(٢).

وقد أشارت المادة (١/٢٨٥) من قانون التجارة الجديد إلى هذه الاتفاقية وغيرها من الاتفاقيات الدولية، عندما نصت على أن: "تسري على النقل الجوي الدولي أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر"، وتقابلها المادة (٦٤٨) تجاري لبيي التي نصت على أن: "تسري على النقل الجوي الدولي أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في ليبيا"، وتعتبر اتفاقية وارسو وتعديلاتها هي أولى الاتفاقيات المشار إليها في نص المادة^(٣).

وهذه الاتفاقية وإن كانت قد استهدفت توحيد بعض قواعد النقل الجوي - كما أشرنا سابقاً - إلا أنها مع ذلك لم تحسم هذه المشكلة تماماً، وتركت بعض المسائل الجوهرية دون تنظيم؛ لتكون بذلك ساحة لتنازع القوانين، وذلك كإغفالها بعض المسائل المحورية اللازمة لإعمال بعض الأحكام الموضوعية في مسؤولية الناقل الجوي من حيث شروط انعقادها والحد الأقصى المقرر لها، مثل تحديد رابطة السببية بين الضرر الذي لحق المسافر أو البضاعة

(١) يلاحظ أن الاتفاقية لم تعرف الرسو الجوي، كما أن البروتوكولات المعدلة لها قد صرفت النظر عن ذلك، ويجري الفقه والقضاء على اعتبار الرسو هو كل نقطة كان مقرراً أن تهبط فيها الطائرة وتقع على طريق رحلتها بين محطة القيام ومحطة الوصول. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٥٧.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٠-٧١.

(٣) محيي الدين إسماعيل علم الدين، المرجع السابق، ص ٥٧٧.

وفعل الناقل الجوي، ويتوقف الأمر في معرفة تلك المسائل الأولية في تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الدولي^(١).

وقد حددت المادة الأولى من الاتفاقية شروطاً معينة لتطبيقها، وعلى ذلك فقد يخرج بعض أنواع النقل الجوي عن نطاق تطبيقها؛ وذلك لعدم توافر هذه الشروط المنصوص عليها، ومع ذلك فقد يستجمع النقل المقررة في الاتفاقية، لكنه لاعتبارات معينة قدّر لها واضعو الاتفاقية، لا يخضع لأحكامها^(٢). وتفصيل ذلك فيما يأتي :

(أ) النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقية وارسو وتعديلاتها :

رغم إصباح النقل الجوي الدولي الذي يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة بالصيغة الدولية، فإن ذلك لا يعني بالضرورة خضوعه لأحكام الاتفاقية، وإنما ينبغي لصيرورته كذلك أن يكون النقل دولياً بالمعنى الذي حددته الاتفاقية، فضلاً عن كونه بمقابل، وذلك على النحو الآتي:

الشرط الأول :- أن يكون النقل دولياً وفقاً للاتفاقية :

حرصت الاتفاقية في المادة (٢/١) على بيان المقصود بالصفة الدولية على نحو منضبط؛ حتى لا يكون تحديد هذه الصفة محلاً لتفسيرات قضائية متضاربة أو لاجتهادات فقهية مختلفة، كما حدث في شأن تفسير نطاق تطبيق معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ في مجال نقل البضائع بحراً^(٣).

ولكي تنطبق اتفاقية وارسو على النقل الجوي الدولي؛ فإنه لا بدّ من توافر إحدى الحالتين التاليتين :

الحالة الأولى :- النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولتين متعاقدتين في الاتفاقية :

وفي هذه الحالة فإن محكمة محل قيام الطائرة أو هبوطها هي التي تختص بالفصل في النزاع الذي يثور بشأن هذا النوع من النقل^(٤)، وبالتالي إذا كان أحد الأطراف ليس متعاقدًا

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٦ .

(٢) جلال وفاء محمد، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٢٥٩ .

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٣ .

(٤) فرج سيد سليمان، القانون الجوي، شركة الطويجي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٠، ص ٢١١ .

فإنه لا يخضع لأحكام هذه الاتفاقية التي لا تلزم غير أطرافها؛ بل يخضع لأحكام قاعدة الإسناد في المحكمة المختصة بالفصل في النزاع^(١).

الحالة الثانية - النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة :

ويشترط في هذه الحالة حصول رسوٍ جويٍّ في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفاً في الاتفاقية^(٢). وبالتالي فإنه يخرج من نطاق الاتفاقية النقل الذي يتم بين نقطتين تقعان على إقليم دولة واحدة دون حدوث رسوٍ جويٍّ في إقليم دولة أخرى كالنقل من القاهرة إلى الأقصر مثلاً، حيث يُعدّ هذا النوع من النقل نقلًا داخليًا ولا حاجة فيه لتطبيق أحكام الاتفاقية، إلا إذا حدث رسوٍ جويٍّ في إقليم دولة أخرى، فعندئذٍ تخضع لأحكام الاتفاقية^(٣).

ويثور التساؤل هنا عن مدى خضوع النقل الجوي ذهابًا وإيابًا إذا تم بين نقطتين تقعان معًا على إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية، كأن يقوم الراكب بالسفر من إقليم دولة متعاقدة إلى أخرى غير متعاقدة ثم العودة مرة أخرى إلى الدولة الأولى^(٤)، فهل يخضع مثل هذا النقل الجوي الدولي لاتفاقية وارسو؟

للإجابة على هذا التساؤل فإنه يتعين التفريق بين فرضين :

أولهما: أن يصدر الناقل تذكرتين منفصلتين لكل رحلة على حدة، وثانيهما: أن يصدر الناقل تذكرة واحدة لرحلة الذهاب والعودة، ففي الحالة الأولى، لا يخضع النقل لاتفاقية وارسو؛ لأن كل رحلة تعتبر نقلًا دوليًا يقع بين دولتين إحداهما فقط دولة متعاقدة ما دام أن كل دولة قد صدر لها تذكرة خاصة، أما في الحالة الثانية، فتعتبر رحلة واحدة، ومن ثم تخضع لاتفاقية وارسو؛ لأنها ستكون بمثابة النقل بين نقطتين واقعتين معًا على إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية مع وجود مرسى جوي يقع على إقليم دولة أخرى ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية^(٥)، كما أن عملية النقل المتتابع تعتبر عملية نقل واحدة طالما أن المتعاقدين قد أقرّوا ذلك، وسواء أكان الاتفاق في صورة عقد واحد أو في صورة عقود متعددة^(٦).

(١) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٣٦.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٨٤؛ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٣٦.

(٣) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١٠٥.

(٤) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(٥) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٥١ - ٢٥٢.

(٦) هذا ما أشارت إليه المادة (٣/١) من الاتفاقية عندما نصت على أن: " النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقل واحد إذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر .. " .

الشرط الثاني :- أن يكون النقل تجاريًا :

لكي يصبح النقل الجوي دوليًا خاضعًا لاتفاقية وارسو يجب أن يكون مقابل أجر، أي تتوافر له الصفة التجارية، إذ تقضي المادة الأولى من الاتفاقية بأن "تسري أحكامها على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع يتم على طائرة مقابل أجر، كما تسري على عمليات النقل التي تقوم بها مجانًا على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي".

وعلى هذا فإنّ النقل الجوي الدولي الذي يخضع لاتفاقية وارسو قد يكون بمقابل. ويشترط جانب من الفقه أن يتمثل هذا المقابل في صورة نقدية أو عينية أو في صورة أعمال أو خدمات، شريطة أن يتناسب الأجر مع الخدمة المقدمة حتى يسمح للناقل بتحقيق الربح^(١)، وتقدير التناسب متروك لمحكمة الموضوع، فهي التي تتولى تقديره^(٢). ويرى جانب آخر من الفقه أنه لا ضرورة لاشتراط تناسب الأجر مع الخدمة، وإنما يكفي حصول الناقل الجوي على مقابل ما أياً كانت قيمته؛ لكي يخضع النقل لأحكام الاتفاقية^(٣).

والواقع أن تجارية عقد النقل الجوي نفسه تقتضي بأنه يجب أن يكون هذا المقابل حقيقياً ومتناسباً مع حجم الخدمة التي يؤديها الناقل، بل ويجب أن يتضمن بطريقة أو بأخرى تحقيق الربح، وإلا اعتبر نقلًا مجانيًا غير خاضع للاتفاقية كالنقل على سبيل المجاملة أو الصدفة، إلا أنه قد يكون النقل في بعض الحالات مجانيًا ويخضع للاتفاقية؛ وذلك متى قامت به طائرات إحدى مؤسسات النقل الجوي^(٤)، أي الذي يقوم به الأشخاص أو الشركات التي تحترف نشاط النقل الجوي التجاري^(٥)، حيث تقوم به المؤسسات غالبًا لغرض الدعاية كنقل فنان مشهور أو شخصيات كبيرة في عالم السياسة والاقتصاد^(٦).

(١) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٦١؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٩؛ أبو زيد

رضوان، المرجع السابق، ص ٢٤٤؛ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٢٦١.

(٢) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٩٧، ص ١٥٩.

(٣) سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ١٧٣؛ ومحمود مختار

بربري، المرجع السابق، ص ١٠١.

(٤) المادة الأولى من اتفاقية وارسو.

(٥) يخرج من هذا النقل، النقل الجوي المجاني الذي تقوم به طائرات المؤسسات التي لا تعمل في الطيران

التجاري، أو ذلك الذي تقوم به طائرات مملوكة للأفراد. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٤٦.

(٦) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٠١؛ جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٦٢.

(ب) النقل الجوي غير الخاضع لاتفاقية وارسو وتعديلاتها :

أشرنا فيما سبق إلى أن اتفاقية وارسو تسري على النقل الجوي الدولي التجاري، وبالتالي يخرج من نطاقها النقل الجوي المجاني إلا ما استثنى سابقاً، والنقل الداخلي، ومع ذلك فإن هناك بعض أنواع من النقل الدولي تخرج بحسب طبيعتها من نطاق الاتفاقية، والتي تُعدّ استثناءً، وهذه الأنواع هي:

١- نقل الرسائل والطرود البريدية، وقد استبعدتها الاتفاقية من نطاق تطبيقها صراحة عندما نصت عليها في المادة الثانية بقولها: "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد"، وهذا ما أكدت عليه المادة (٢٩) من قانون الطيران المدني المصري عندما نصت على أنه: "لا يجوز نقل أي بريد أو طرود بريدية مرسلة عن طريق الجو إلا وفقاً للإجراءات البريدية المقررة، ومع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الجمهورية"، وتقابلها في ذلك المادة (٣٠) من قانون الطيران الليبي^(١)، وتجدر الإشارة إلى أن بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥^(٢) توسّع في هذا الاستثناء ومدّه إلى "نقل الرسائل والطرود البريدية"، وذلك بمقتضى المادة الثانية منه.

والحكمة من هذا الاستثناء؛ هو تفادي ما قد يحدث من تنازع بين قواعد اتفاقية وارسو والاتفاقيات الدولية التي تنظم نقل الرسائل والطرود البريدية^(٣).

٢- النقل الدولي على سبيل التجربة التي تقوم بها مؤسسات الملاحة الجوية بغرض افتتاح خطوط جوية منتظمة^(٤)، وليس بقصد اختبار قدرة الطائرة وكفاءتها من الناحية الفنية^(٥)، ويبرر ذلك بما كانت تنطوي عليه مثل هذه الرحلات من مخاطر أو صعوبات فنية أو عملية^(٦).

(١) والتي نصت على أنه: "لا يجوز نقل أي بريد أو طرود بريدية مرسلة عن طريق الجو إلا وفقاً للإجراءات البريدية المقررة، ومع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الدولة الليبية".
(٢) وقد صدّقت مصر على هذا البروتوكول في ٣١ ديسمبر ١٩٥٥ وذلك بالقانون رقم ٦٤٤ لسنة ١٩٥٥، وتم نشره بالوقائع المصرية ع ١٠١٤، بتاريخ ٣٣ ديسمبر ١٩٥٥، كما أنّ ليبيا صادقت عليه بموجب قانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٦٨.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٠٥.

(٤) المادة (٣٤) من اتفاقية وارسو.

(٥) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٦٩.

(٦) حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، ط ١، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٤م، ص ١٣١.

٣-عمليات النقل في ظروف غير عادية، خارجًا عن كل عملية مألوفة في الاستغلال الجوي^(١)، كما إذا تعلق النقل باكتشافات علمية وجغرافية معينة، أو عمليات للإنقاذ في المناطق الجبلية أو الجليدية أو في عرض البحر^(٢)، على أن تحيط هذه الظروف بالرحلة ذاتها، ولا عبرة بموضوع النقل الجوي.

ويخضع النقل الجوي الذي لا يدخل في نطاق الاتفاقية إلى القانون الذي اختاره الطرفان والمنصوص عليه في العقد، وفي حالة غياب التعبير عن إرادة الأطراف كان للقاضي تعيين القانون الواجب التطبيق من خلال التركيز على قانون مقر أو محل إقامة الناقل أو قانون مكان إبرام العقد الذي هو عادة وكالة الناقل^(٣).

وأخيرًا فإن عقد النقل الجوي - الداخلي والدولي - يخضع في إبرامه للقواعد العامة في العقود، من حيث ضرورة توافر الرضا والمحل والسبب، وإلا كان باطلاً.

المطلب الثاني

تكييف عقد النقل الجوي

بما أنّ عقد النقل الجوي - داخليًا ودوليًا - يخضع للقواعد العامة التي تحكم العقود كما أسلفنا، فإنه يمكن تكييف هذا العقد كذلك كباقي العقود، بأنه من العقود الرضائية والإذعان، كما أنّه من العقود القائمة على أساس الربح، بالإضافة إلى أنه من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، وسنتناول ذلك فيما يلي بشيء من التفصيل.

الفرع الأول

الرضائية

عقد النقل الجوي عقد رضائي الأصل، وتذكرة النقل - للأشخاص أو البضائع - وسيلة لإثباته، ولأغراض أخرى تتعلق بالناقل، وليس صحيحًا الظن بأن عقد النقل الجوي عقد عيني^(٤) لا ينعقد إلا بالتسليم على نحو ما سنتناوله.

(١) المادة (٣٤) من اتفاقية وارسو.

(٢) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٧٧.

(٣) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ط٤، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٣، ص ١٠٠.
(٤) يُعرف العقد العيني بأنه : هو العقد الذي يلزم لانعقاده، فوق التراضي، تسليم المتعاقد العين محل التعاقد. ينظر: محسن عبد الحميد البيه، النظرية العامة للالتزامات " المصادر الإرادية " الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٣٢.

أولاً - عقد النقل الجوي عقد رضائي :

عقد النقل الجوي يتم بمجرد الاتفاق بين الطرفين^(١)، أي أنه يكفي لانعقاده مجرد تلاقي إيجاب وقبول متطابقين، دون الاعتداد بطريقة التعبير عن الإرادة، ودون التوقف على استيفاء إجراء آخر^(٢)، سواء أكان محل العقد المبرم بين الطرفين نقل أشخاص وأمتعتهم أم نقل بضائع^(٣)، ولا بدّ من توافر الشروط العامة في محل هذا العقد، وإلا كان باطلاً^(٤).

فالرضائية في عقد النقل الجوي تتجسد من خلال تلاقي الإيجاب^(٥) بالقبول، اللذين يرتبان فيما بعد التزامات تعاقدية في ذمة كل من الطرفين، وبالتالي يجب أن يصدر هذا الرضا عن إرادة حرة واعية، خالية من العيوب التي تشوبها، كالغلط والتدليس أو الإكراه أو الاستغلال.

ثانياً - عقد النقل ليس عقداً عينياً:

بمعنى أنه لا ينعقد إلا بالتزام الشاحن بتسليم البضاعة أو الأمتعة المراد نقلها إلى الناقل الجوي أو أحد تابعيه، أو التزام المسافر بأن يضع نفسه تحت تصرفه؛ فالأمر ليس كذلك في عقد النقل الجوي، إذ إن تسليم البضاعة أو الأمتعة ليس شرطاً لانعقاد العقد؛ وإنما لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ إحدى الإلتزامات التي يلقيها عقد النقل على كاهله، وهو الإلتزام بنقل البضاعة من مكان لآخر، ولا يتصور تنفيذ مثل هذا الإلتزام إلا إذا كان الناقل في وضع يتمكن معه من حيازة البضاعة مادياً وحرستها تمهيداً لنقلها، ولا يتحقق ذلك إلا بالتسليم^(٦).

ومع ذلك فإنه لا يوجد ما يمنع الأطراف أن يجعلوا من العقد الرضائي عقداً عينياً إذا شاعوا ذلك وجعلوا من التسليم ركناً في العقد لا التزاماً^(٧).

(١) المادة (١/٢١٠) من قانون التجارة الجديد، وتقابلها المادة (١/٥٧٢) تجاري لبيي التي نصت على أنه: "يتم عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل بمجرد الاتفاق".

(٢) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ٣٠.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٣٠.

(٤) ينظر في تفصيل ذلك: محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ٤٠١.

(٥) ويلاحظ أن الناقل الذي يعمل على خطوط جوية منتظمة ومفتوحة للجمهور، يُعتبر في إيجاب دائم و عام، شديداً أو كان مرضه يخشى منه انتقال العدوة أو يحتاج إلى عناية استثنائية، وكذلك في حالة خطر البضاعة بالنسبة لعقد نقل البضائع، أما الناقل غير المنتظم - أي الناقل تحت الطلب، فيحق له بمقتضى مبدأ سلطات الإدارة أن يرفض إبرام عقد النقل؛ لأن رفضه لا يخلُ بسير مرفق النقل الجوي بخلاف الأول. ينظر: المادة (٣٣) من اتفاقية وارسو؛ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٧٩ - ١٨٠.

(٦) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٢٢.

(٧) محيي الدين إسماعيل علم الدين، نظرية العقد، ط ٣، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ١١٨.

فليس هناك ما يمنع من اشتراط ألاّ ينقذ العقد إلاّ إذا سُلمت التذكرة أو البضاعة، وعندئذ يفقد العقد صفته الرضائية^(١).

ثالثاً - عقد النقل ليس عقداً شكلياً:

أي أن هذا العقد ليس من العقود التي يحتاج إبرامها إلى إفراغها في قالب شكلي معين^(٢) كالكتابة مثلاً^(٣). وبالتالي فإن وثيقة النقل - كتذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو خطاب النقل - التي يحررها الناقل الجوي ويسلمها لصاحب الشأن لا تغير من الطبيعة الرضائية للنقل الجوي^(٤)؛ ذلك لأنّ تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو خطاب النقل الجوي للبضاعة ليس لها قيمة إلاّ باعتبارها إحدى وسائل إثبات عقد النقل الجوي، وشروطه^(٥) بحسبان أن هذا العقد هو دائماً بالنسبة للناقل الجوي من العقود التجارية، ومن ثم يجوز للمسافر أو مرسل البضاعة إثباته بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً^(٦).

الفرع الثاني

الإذعان

أولاً - المقصود بالإذعان :

هو خضوع أحد الطرفين "وهو المذعن" لبنود اتفاق انفرد بتحديد طرف الآخر "وهو المشتراط"^(٧). فالقابل لم يصدر قبوله بعد مناقشة ومفاوضة، بل هو في موقفه من الموجب لا يملك إلاّ أن يأخذ أو يدع، ولما كان في حاجة إلى التعاقد على شيء لا غناء عنه، فهو مضطر إلى القبول^(٨)، ورضاؤه موجود، ولكنه مفروض عليه؛ وهذا يعد إكراهًا متصلًا بعوامل اقتصادية أكثر من كونه إكراهًا متصلًا بعوامل نفسية، والتي تعد من عيوب الإرادة^(٩).

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٢) يُعرف العقد الشكلي بأنه : هو العقد الذي لا يكفي التراضي وحده لانعقاده، وإنما يلزم بالإضافة إلى التراضي اتباع شكل خاص يتصل بالتعبير عن الإرادة، إمّا بحكم القانون، أو باتفاق الطرفين. ينظر: محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ٣١.

(٣) حسام الدين الصغير وعاطف محمد الفقي، القانون الجوي، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ١٠١.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٢٣؛ وسميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٠.

(٥) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٣؛ وقد قضت محكمة النقض المدني المصرية بأن: "عدم وجود التذكرة أو ضياعها لا يؤثر في صحة العقد وقيامه وخضوعه لأحكام اتفاقية وارسو"، نقض مدني طعن رقم ٧٤٩، جلسة ١٩٨٥/٣/٢٠، لسنة ٥٠ ق، يراجع في ذلك : سعيد أحمد شعله، قضاء النقض التجاري في عقد النقل، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ٢٠٥.

(٦) المادة (١/٢١٠) تجاري جديد، وتقابلها المادة (١/٥٧١) تجاري لبيي التي نصت على أنه: "يجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً".

(٧) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(٨) المادة (١٠٠) من القانون المدني المصري، وتقابلها المادة (١٠٠) مدني لبيي التي جاء نصها على أن: "القبول في عقود الإذعان يقتصر على مجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها".

(٩) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج ١، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ١٩١.

ثانياً - الإذعان في عقد النقل الجوي :

يعتبر عقد النقل الجوي - كغيره من عقود النقل الأخرى - من عقود الإذعان، وإن كان يعتبر عقدًا ذا طبيعة رضائية؛ ذلك أن مرفق النقل الجوي من المرافق المهمة التي يصعب على الإنسان الاستغناء عنها والتي يتمتع فيها الناقل بمركز اقتصادي قوي بالنسبة للطرف الآخر وهو متلقي الخدمة^(١)؛ لأن وجود المساواة المطلقة بين المتعاقدين يكاد يكون أمراً مستحيلًا، وإن وجدت فلا يمكن أن تكون بين طرفين لكلٍّ منهما تفكير وإرادة وهدف مختلف عن الآخر^(٢).

فالوضع الغالب عملاً في عقود النقل الجوي أن الراكب أو الشاحن يقتصر دوره على قبول شروط الناقل دون التفاوض بشأنها، بل ويغلب كذلك ألا يعلم بهذه الشروط وهو في مرحلة التعاقد، وإنما بعد استلامه لتذكرة السفر أو خطاب النقل، مما يدعو إلى القول بأن قبول المسافر أو الشاحن للشروط الواردة في العقد ليس إلا نوعاً من الإذعان لمشيئة الناقل الجوي، الذي يجب عليه ألا يضع شروطاً تعسفية في حق الطرف الضعيف^(٣)، وإلا تدخل القاضي وأبطل هذه الشروط التعسفية؛ حرصاً على مصلحة الطرف المدعن، وهو ما نصت عليه المادة (١٤٩) مدني مصري و(١٤٩) مدني ليبي^(٤).

وكذلك قد نص المشرع في المادة (١/٢٩٤) من قانون التجارة الجديد على أنه: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٩٢) من هذا القانون"^(٥)، كما نصت المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو على أن "كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في الاتفاقية يكون باطلاً وكأنه لم يكن". فحرية الناقل مقيدة؛ وذلك للحيلولة دون الإجحاف بحق الطرف المدعن، كما أنه في حالة تفسير نصوص العقد عند الشك يجب أن يفسر في صالح هذا الطرف المدعن، وذلك خلافاً للأصل العام الذي يقضي بأن يفسر الشك

(١) حسام الدين الصغير وعاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٠٢.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٢٦.

(٣) أبو زيد، المرجع السابق، ص ٢٨٥؛ وجلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٧.

(٤) والتي نصت على أنه: "إذا تم التعاقد بطريق الإذعان وكان قد تضمن شروطاً تعسفية جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المدعن منها، وذلك وفقاً لما تقتضيه العدالة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

(٥) ويقابله نص المادة (٦٥٧) تجاري ليبي التي نصت على أنه: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو بتحديدتها بأقل من الحدود المنصوص عليها في المادة (٦٥٤)".

لمصلحة المدين^(١). وحيث إن الشروط الغامضة من وضع الطرف القوي فهو الذي يتحمل نتيجة خطئه في صياغتها صياغة غامضة، إذ من المفترض أن يتوفر له من الوسائل ما يمكنه من أن يفرض على المذعن عند التعاقد شروطاً واضحة بيّنة^(٢).

ولعل هذا ما جعل الدول تحاول جدّياً في عقد الاتفاقيات الدولية بشأن توحيد أحكام عقد النقل؛ وذلك للتخفيف من سيطرة الناقلين وشروطهم المجحفة بالطرف المذعن.

الفرع الثالث

التجارية

كما سبق وأشرنا فإن عقد النقل الجوي يستهدف تحقيق الربح من وراء الخدمات التي يقدمها الناقل الجوي للآخرين، وإضفاء المشرع للصفة التجارية على النقل الجوي - بالنسبة لعمل الناقل - يختلف في القانون التجاري القديم عنه في القانون الجديد، وذلك على النحو الآتي :

أولاً - في القانون القديم :

اهتم تقنين التجارة القديم بالنص على أحكام النقل البري والبحري، ولم يتعرض لأحكام النقل الجوي؛ وذلك لأنه لم يكن معروفاً وقت وضعه، وبالتالي لم يكن في وسع المشرع التنبؤ به عند تعداده للأعمال التجارية^(٣).

فوفقاً للمادة الثانية من هذا القانون فإنه "يعتبر عملاً تجارياً كل مقولة أو عمل متعلق بالنقل برّاً أو بحراً"، وطبقاً لذلك فإنه يشترط لإضفاء الصفة التجارية على النقل، أن يقع في شكل مشروع، أي أن يمارسه الناقل على نحو متكرر ومستمر^(٤)، وبما أن عقد النقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا من ناحية تنفيذه، فإنه يعد

(١) المادة (١٥١) مدني مصري، وتقابلها المادة (١٥٣) مدني لبيي التي جاء نصها على أن : "١ - يفسر الشك في مصلحة المدين ٢ - ومع ذلك لا يجوز أن يكون تفسير العبارات في عقود الإذعان ضاراً بمصلحة الطرف المذعن"، وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض المصرية في أحكامها. يراجع: نقض مدني، طعن رقم "١٦٩" جلسة ١٩٧٠/١٢/٣١، لسنة ٣٦ق، مجموعة المكتب الفني، السنة ٢١، ع ٢، ص ١٣٠٥.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ج ١، ص ١٩٦.

(٣) محمود سمير شرقاوي، القانون التجاري، ج ٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٤، ص ٨٣.

(٤) محمود سمير شرقاوي، المرجع السابق، ص ٨٥.

كذلك عملاً تجارياً متى اتخذ شكل المشروع قياساً على النقل البري والبحري^(١)، أمّا إذا باشر أحد الأشخاص عملية النقل الجوي عرضاً، فلا تعتبر أعماله تجارية، ولو تقاضى في هذه الحالة مقابلًا للنقل^(٢).

ثانياً - في القانون الجديد :

نصّ المشرع في القانون الجديد على ذلك صراحة في المادة (٢/٦) تجاري جديد والتي جاء فيها أنه "يُعدّ عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية وعلى وجه الخصوص ...، النقل البحري والنقل الجوي"، ويقابلها في ذلك نص المادة (١٠/٤٠٩) تجاري ليبي التي نصت على أنه: "تعدّ أعمالاً تجارية...النقل البري والبحري والجوي".

وبالرغم من ذلك فإنّ المشرع لم يتطلب صراحة وقوع النقل في شكل مشروع لإضفاء الصفة التجارية واعتبر النقل عملاً تجارياً حتى ولو وقع على سبيل الانفراد، وبالتالي فإننا نتفق مع من يرى ممارسة النقل الجوي في شكل مشروع شرطاً ضرورياً لإضفاء الصفة التجارية؛ وذلك نظراً للإمكانيات الكبيرة التي يتطلبها النقل الجوي، وكذلك لعدم اختلاف هذا النوع من النقل عن النقل البري والبحري الذي اشترط المشرع مباشرتهما في شكل مشروع لصبغها بالصبغة التجارية - كما سبق - إلا من حيث وسيلة تنفيذه^(٣).

ويعتبر عقد النقل الجوي تجارياً دائماً من جانب الناقل متى اتخذ النقل شكل مشروع تجاري، أمّا بالنسبة إلى المسافر أو المرسل؛ فإنه يعتبر تجارياً إذا قام به مشروع تجاري وكان النقل مرتبطاً بنشاط هذا المشروع^(٤).

الفرع الرابع

الاعتبار الشخصي

يعدّ عقد النقل الجوي من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، وتظهر هذه الصفة الشخصية بالنظر إلى الناقل، والمسافر، والمرسل، وذلك على النحو الآتي :

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٢٨.

(٢) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٢٩.

(٤) عزيز العكيلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، ط ٢، دار الثقافة، عمان، ٢٠١١م، ص ٥٠.

أولاً - بالنسبة للناقل الجوي :

تنضح الصفة الشخصية في عقد النقل الجوي بالنسبة للناقل الجوي في أن شركات الطيران المختلفة تتفاوت فيما بينها من حيث السمعة التجارية، فمنها ما يقدم شروطاً أفضل، ومنها ما تشتهر بانخفاض معدلات الحوادث التي تتعرض لها طائراتها، ومنها ما يعرف عنها ارتفاع مستوى الخدمات التي تقدمها للمسافرين على متن الطائرة، ومنها ما يشتهر بانضباط مواعيد الإقلاع وهبوط طائراتها، ومن ثم يكون لمتلقي الخدمة الحرية في الاختيار^(١)، ويكون اختياره لإحدى هذه الشركات بناءً على هذه العوامل دليلاً على ما يوليه لهذه الشركة من اعتبار دون غيرها، لذلك يتعين على الناقل الذي تعهد بإنجاز عملية النقل أن يوفي بهذا التعهد بنفسه، ولا يحق له أن يحيل تنفيذ الرحلة الجوية لناقل آخر إلاّ بعذر^(٢).

ثانياً - بالنسبة للمسافر :

أوضحت هذه الصفة الشخصية للمسافر المادة (٢/٣) من الشروط العامة للإياتا الخاصة بشروط نقل المسافرين، ومن ثم فإن تذكرة السفر شخصية لا يجوز استعمالها إلاّ من قبل من ورد اسمه بها، ولا يجوز له التنازل عنها للغير، وإلاّ عدّ في حكم المسافر خلسة^(٣)، إلاّ إذا تقدم شخصياً بطلب إلى الناقل يطلب فيه موافقته على التنازل إلى الغير، وللناقل مطلق الحرية في ذلك^(٤).

ثالثاً - بالنسبة للمرسل :

كما تظهر صفة الاعتبار الشخصي في حالة النقل الجوي للبضائع، وذلك بالرغم من تدخل شخص ثالث في العقد وهو المرسل إليه، والذي ينقرر له بعض الحقوق والالتزامات، وتداول الوثيقة التي تعرف بخطاب النقل الذي يمثل البضاعة المنقولة^(٥)، والتي أجاز

(١) حسام الدين عبد الغني الصغير وعاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٠٦.

(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٣٢.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٥.

(٤) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(٥) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٣٢.

بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ أن تكون هذه الوثيقة قابلةً للتداول^(١) بعد أن كانت اتفاقية وارسو تشترط أن يكون الخطاب باسم شخص معين^(٢).

وبالتالي لا يؤثر كل من تدخل المرسل إليه وتداول الخطاب على اعتبار عقد نقل البضائع الجوي من عقود الاعتبار الشخصي، ولكنه لا يفيد تنازل الشاحن عن عقد النقل لمصلحة من ظهر إليه الخطاب أو تسليمه إليه؛ فمتى تعاقد الناقل الجوي مع الشاحن ظلت الروابط القانونية قائمةً بينهما، ولا يجوز للشاحن التنازل عن هذا العقد إلا بموافقة الناقل؛ وذلك إذا تارت الحاجة إليه^(٣).

(١) المادة (٣/٩) من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥.

(٢) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٣٣.

المبحث الثاني

ماهية الناقل الجوي

إن تحديد المقصود بالناقل الجوي يعتبر المدخل الحقيقي لتطبيق أحكام اتفاقية وارسو، كما تبدو أهمية هذا التحديد عند الحديث عن الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل الجوي تجاه المسافرين وأمتعتهم، وأرباب البضائع، كما سنرى.

وبناءً على ذلك فإننا سنقسم دراسة هذا المبحث إلى مطلبين اثنين، نتناول المقصود بالناقل الجوي في مطلب أول، ثم نستعرض التزامات هذا الناقل في مطلب ثانٍ.

المطلب الأول

المقصود بالناقل الجوي

سنقتصر في دراستنا لهذا المطلب على التعريف بالناقل الجوي في فرع أول، ثم نعرض في فرع ثانٍ أهم الحالات التي يتم فيها اكتساب صفة الناقل الجوي.

الفرع الأول

التعريف بالناقل الجوي

يمكن تعريف الناقل الجوي - بوجه عام - بأنه ذلك الشخص الذي يتعهد بنقل الأشخاص وأمتعتهم أو البضائع بالطائرة مقابل أجر^(١).

وقد عرفته المادة (١٠/١) من قانون الطيران المدني المصري، والمادة (١٣/١) طيران مدني لبيي بأنه: "شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منهما".

فالناقل الجوي طبقاً لهذا التعريف قد يكون شخصاً من أشخاص القانون الخاص، فرداً كان أو مؤسسة^(٢)، وقد يكون شخصاً من أشخاص القانون العام، كالدولة والمحافظات^(٣)، والتي حرصت الاتفاقية على تأكيد سريان أحكامها عليه، وذلك في المادة (١/٢) التي نصت على أن "تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتولاها الدولة أو الأشخاص القانونيون"

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦١.

(٢) مؤسسات النقل الجوي غالباً ما تتخذ شكل شركات مساهمة، فتضم عدداً كبيراً من الأعضاء، أو تتخذ صورة الشركات ذات الاقتصاد المختلط. ينظر: ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ١٧٤.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٥٢.

الأخرى في عرف القانون العام، "إلا أن هذه الاتفاقية لم تُعن بتعريف الناقل الجوي، الأمر الذي تداركته اتفاقية جوادالاجارا^(١) عندما عرفت الناقل الجوي في المادة (١/ب) بقولها: "يُقصد بعبارة "الناقل المتعاقد" أي شخص يكون طرفاً في عقد خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص لحساب الراكب أو الشاحن".

ولهذا وطبقاً لهذا التعريف فإنه إذا كانت عملية النقل الجوي التي قام بها قد استوفت شروط اتفاقية وارسو، اعتُبرَ ناقلاً جويًا بمفهوم هذه الاتفاقية وخضع لأحكامها^(٢).

فالنقل - كطرف مهم في عقد النقل الجوي - قد يكون إحدى شركات النقل الوطنية؛ وذلك لأن المشرع الوطني يقصر النقل الجوي الداخلي على الشركات الوطنية؛ تغليباً للمصالح الوطنية من ناحية، وحرصاً على الأسرار العسكرية للبلاد من ناحية أخرى كما أشرنا سابقاً، وقد يكون إحدى شركات النقل الدولية^(٣)، والنقل الجوي الدولي بخلاف النقل الوطني؛ فإنه ليس حكراً على الشركات الوطنية، حيث يمكن أن تقوم به الشركات الأجنبية كـ شركة " Air France" أو شركة " T.W.A " الأمريكية^(٤).

الفرع الثاني

حالات اكتساب صفة الناقل الجوي

يظهر لنا من خلال التعريف بالناقل الجوي أنه لا يشترط ملكية الناقل للطائرة حتى يكتسب صفة الناقل الجوي، مما يثير بعض التساؤلات في أحوال تأجير الطائرة عن يكتسب صفة الناقل الجوي، هل هو المؤجر أم المستأجر؟ وكذلك بالنسبة للناقل غير المتعاقد، أي ما يعرف بالناقل الفعلي في عرف الاتفاقية، فهل يكتسب هذا الناقل هذه الصفة أم لا؟ كما يثور التساؤل أيضاً بالنسبة للوكلاء بالعمولة والوكالات السياحية؟ حيث إنه في مثل هذه الأحوال لا يقوم الناقل الجوي باستثمار الخطوط الجوية بنفسه، وإنما لا بدّ من تدخل شخص آخر كما سيأتي بيانه.

(١) وقد صدّقت عليها مصر بتاريخ ١٩٦٢/٩/٢٥، بمقتضى القرار الجمهوري رقم ٢٨٦١ لسنة ١٩٦٢ ونشر بالجريدة الرسمية بتاريخ ١٩٦٤/٩/١، كما أن ليبيا قد انضمت إليها بموجب القانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٦٨، وهي اتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، وذلك في سنة ١٩٦١. ينظر: وائل أنور بندق، المرجع السابق، ص ٥١.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦١.

(٣) محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي " النقل الوطني والدولي "، ط ٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦م، ص ٣٩.

(٤) محمد بهجت عبد الله قايد، نفس المرجع السابق، ص ١٠٤.

أولاً - حالة تأجير الطائرات :

يعتبر إيجار الطائرة من التصرفات الشائعة خصوصاً في عصرنا الحالي، حيث إنه قد يحدث طلب متزايد على خدمات شركة أو مؤسسة طيران معينة، بحيث لا تستطيع بإمكانياتها تلبية كل هذا الطلب، وهو ما يحدث في بعض مواسم معينة كمواسم الحج والعمرة مثلاً، وعندئذ تضطر الشركة أو المؤسسة إلى الاستعانة بطائرات أخرى عن طريق استئجارها بعقد يُبرم بينهما^(١).

ويعرّف عقد إيجار الطائرات بأنه اتفاق يلتزم بمقتضاه المؤجر - مالكاً أو مستغلاً - أن يضع الطائرة تحت تصرف المستأجر بطاقتها أو بدونه^(٢) لاستغلالها في أغراض النقل ولفترة يُحددها الاتفاق لقاء أجرٍ معين^(٣).

ومن خلال هذا التعريف يتضح لنا أن الطائرة تكون محلاً للإيجار، سواء اقتصر الأمر على الطائرة فقط أو كانت الطائرة مزودة بطاقتها. وفيما يأتي تفصيل ذلك :-

أ - حالة تأجير الطائرة بدون طاقمها :

وهي الحالة التي يتم فيها وضع الطائرة فقط دون طاقمها تحت تصرف المستأجر، أي إيجارها عارية، وهنا يكون للمستأجر على الطائرة حق إدارتها من الناحيتين الملاحية والتجارية، أما مالك الطائرة فإنه يظل بمعزلٍ عن نشاط المستأجر^(٤).

وحتى نتمكن من تحديد صفة الناقل الجوي في هذا المجال، لا بدّ لنا من التفرقة بين فرضين:

الفرض الأول : حالة استعمال المستأجر للطائرة لأغراضه الخاصة، أي ليس لأغراض النقل الجوي، كأن يستعملها لتقلاته الشخصية أو لنقل أمتعته، وهنا لا تنثور مسألة اكتساب صفة

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٦٧.

(٢) وهنا يظهر الفرق بين عقد إيجار الطائرة وعقد النقل الجوي الذي لا يتضمن أي التزام بوضع طائرة معينة تحت تصرف متلقي الخدمة، إذ يقتصر التزام الناقل فيه على النقل جواً من مكان لآخر، وبالتالي فإنّ الإيجار يتعلق أساساً بطائرة، بينما يتعلق النقل بالتغيير المكاني للمسافر أو للبضاعة. ينظر: حسام الدين الصغير وعاطف الفقي، المرجع السابق، ص ١١٣.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٦٠.

(٤) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١١٧.

الناقل الجوي؛ لأن الأمر في هذه الحالة يتعلق بعقد إيجار بين مؤجر الطائرة ومستأجرها^(١).

الفرض الثاني : حالة استعمال المستأجر الطائرة لأغراض النقل الجوي للآخرين وليس لأغراضه الخاصة، والمؤجر في هذه الحالة يكون قد فقد حق الرقابة والإشراف، مما يجعل ذلك من حق المستأجر الذي يُجند طاقماً جديداً لقيادة الطائرة تحت رقابته وإشرافه، ولذلك فإن المستأجر وحده هو من يكتسب صفة الناقل الجوي أو مستثمر الطائرة دون المؤجر؛ لأن المؤجر لا يقوم إلا بتأجير الطائرة فقط دون طاقمها، وعلاقته بالمستأجر لا تكون إلا من خلال عقد الإيجار^(٢).

ب - حالة تأجير الطائرة مزودة بطاقمها :

وفيها يقوم المالك بوضع الطائرة مجهزة تحت تصرف المستأجر ليتولى استغلالها لمدة محددة أو لرحلة معينة^(٣)، وهنا يرى بعض الفقه بأن المؤجر هو الذي يحتفظ بحق الرقابة والإشراف على الطاقم، وبالتالي يكون مسئولاً عن أفعالهم من الناحية الملاحية، بحيث يظل متبوعاً لرجال الطاقم؛ وذلك لأن المالك المؤجر هو الذي يتولى تنفيذ عقود النقل التي يبرمها المستأجر مع الركاب أو المرسلين، ومن ثم فإن صفة الناقل تكون للمؤجر وليس للمستأجر^(٤).

بينما يذهب اتجاه آخر من الفقه إلى اعتبار المالك المؤجر منقطع الصلة بما يُباشره المستأجر من عمليات النقل، ويعتبر المستأجر هو الناقل الذي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو، واحتج على ذلك بأن دور المؤجر يقتصر على وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر بالإضافة إلى تأجير خدمات الطاقم، ولا يعد ذلك استثماراً للخطوط الجوية^(٥).

ويذهب اتجاه أخير - وهو ما نُؤيده - إلى اعتبار كل من المؤجر والمستأجر في هذه الحالة مكتسباً لصفة الناقل الجوي، واحتج على ذلك بأنه: "إذا كان المستأجر يأخذ على عاتقه التنظيم التجاري لعملية النقل الجوي، فإن المؤجر يلتزم بمقتضى عقد الإيجار بتنفيذ هذا النقل مادياً عن طريق طائرته"، كما يرى أن هذه الحالة تعتبر صورة من صور النقل الفعلي، حيث نجد ناقلاً متعاقداً وهو المستأجر، وناقلاً فعلياً وهو مالك الطائرة^(٦).

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦٥.

(٣) فرج سيد سليمان، المرجع السابق، ص ٨٥.

(٤) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١١٨.

(٥) ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(٦) ينظر:

كما يمكن الإضافة إلى ذلك أن الأخذ بهذا الرأي يؤدي إلى تمكين المسافرين أو الشاحن أو الغير على سطح الأرض من الرجوع بالمسئولية على شخصين بدلاً من واحد، مما يزيد من فرصته في الحصول على تعويض سريع وكامل عن الأضرار التي تلحق به.

ثانياً - حالة الناقل الفعلي :

لا شك أن ظروف الواقع هي التي أدت إلى ظهور صور تنفيذ عقد النقل الجوي بواسطة ناقلين فعليين غير الناقلين المتعاقدين، وذلك عندما تواجه شركة ما ضغطاً من جانب عملائها، فتضطر إلى الالتجاء إلى شركات أخرى لتساعدها في تنفيذ عقودها التي أبرمتها مع زبائنها^(١)، وذلك كما في حالة تأجير الطائرات المشار إليها سابقاً، وهذه الشركات المساعدة تعرف بالناقل الفعلي الذي عرفته اتفاقية جوادالاجارا في المادة (١/ج) بقولها: "يقصد بعبارة "الناقل الفعلي" شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة (ب) أو بجزء منها، ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلاً بالتتابع"^(٢) بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو، ويعتبر هذا التصريح قائماً ما لم يثبت عكس ذلك"، وطبقاً لذلك فإن الناقل الفعلي ملزم ألا يكون ناقلاً متتابعاً، وإلا لخضع لأحكام الاتفاقية دون حاجة لنص جديد، حيث إن النقل المتتابع يخضع لاتفاقية وارسو طبقاً لنص المادة (٣/١) والتي نصت على أنه هو: "النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفرض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقلة واحدة إذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر".

وعلى الرغم من أن الناقل الفعلي ليس طرفاً في عقد النقل الجوي، فإن هذه الاتفاقية قد أسبغت عليه وصف الناقل الجوي وأخضعته لأحكام اتفاقية وارسو، شأنه في ذلك شأن الناقل المتعاقد، مع ملاحظة أنه في حالة تنفيذه لجزء من العقد فإن تطبيق الاتفاقية يقتصر على هذا الجزء فقط، وذلك بخلاف الناقل المتعاقد الذي يخضع للاتفاقية بالنسبة للرحلة برمتها^(٣)، فيكون مسئولاً حتى بالنسبة للجزء الذي تولى الناقل الفعلي تنفيذه.

(١) محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص ١١٦.

(٢) ويقصد بالناقل بالتتابع، ذلك الذي يشترك مع ناقلين آخرين في تنفيذ عملية نقل جوي واحد، سواء أكان بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود، والناقل في هذه الحالة يُعدّ طرفاً في العقد بالنسبة للجزء الذي يتولى تنفيذه. ينظر: عدلي أمر خالد، المرجع السابق، ص ١١٥.

(٣) المادة (٢) من اتفاقية جوادالاجارا، والتي نصت على أنه: "إذا قام الناقل الفعلي بعملية النقل كلها أو جزء منها، وكانت هذه العملية خاضعة لأحكام الاتفاقية وفقاً للمادة الأولى فقرة (ب) فإنه ما لم تنص أحكام هذه الاتفاقية على خلاف ذلك يعتبر كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي خاضعين لأحكام اتفاقية وارسو، الأول بالنسبة للعملية كلها موضوع العقد، والثاني بالنسبة للجزء الذي يقوم به فقط".

ثالثاً - حالة الوكالة بالعمولة للنقل الجوي :

عقد الوكالة بالعمولة للنقل هو: "عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بأن يبرم باسمه ولحساب موكله^(١) عقداً، لنقل أشياء أو نقل أشخاص، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل"^(٢)، وذلك في مقابل أجر يسمى بالعمولة.

فالنقل الجوي قد يتم عن طريق وكلاء بالعمولة، يعملون كوسطاء بين المسافرين وأرباب البضاعة من ناحية، وشركات النقل الجوي من ناحية أخرى، وفي مثل هذه الحالة هل يكتسب الوكيل بالعمولة وصف الناقل الجوي أم لا ؟ هذا ما سنجيب عنه من خلال التفارقة بين الصورتين التاليتين :

الصورة الأولى : حالة الوكيل بالعمولة عن المسافر أو الشاحن :

في هذه الحالة يتولى الوكيل بالعمولة إبرام عقد نقل جوي مع شركة الطيران باسمه الشخصي ولكن لحساب المسافر أو الشاحن، وهنا تتولى شركة الطيران تنفيذ العقد برمته دون تدخل الوكيل بالعمولة^(٣).

فالفرق بين الوكيل بالعمولة والناقل - في هذه الصورة - أن الوكيل بالعمولة يعقد وكالة لتنفيذ عملية النقل، بينما الناقل يرتبط بالمسافر أو الشاحن بعقد نقل جوي^(٤). فالوكيل هنا يتصرف كنائب عن المسافر أو الشاحن، ومن ثم فإنه يترتب على ذلك أنه لا يمكن اعتبار الوكيل بالعمولة في هذه الصورة ناقلاً، وتظل علاقته بالراكب أو الشاحن محكومة بعقد الوكالة المبرم بينهما، وتتحدد مسؤوليته طبقاً للقواعد العامة^(٥).

(١) وتمتاز الوكالة بالعمولة عن الوكالة العادية - تجارية كانت أم مدنية - في أن الوكيل بالعمولة يجري التصرف باسمه ولكن لحساب الموكل، فيصبح هو المدين أو الدائن في العقد الذي يجريه مع الغير، أي أن آثار العقد تنصرف مباشرة في ذمته لا في ذمة موكله، في حين أن الوكيل العادي يعمل باسم الموكل ولحسابه، لذلك لا تنصرف إليه آثار العقد إنما تنصب في ذمة الموكل مباشرة. ينظر: عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص ١٣١.

(٢) المادة (٢٧٣ / ١) تجاري جديد، وتقابلها المادة (٦٣٧) تجاري ليبي التي عرفت الوكالة بالعمولة بأنها: "عقد يلتزم بموجبه الوكيل بأن يتعاقد باسمه ولحساب موكله مع ناقل على نقل شيء أو شخص إلى جهة معينة، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل، وذلك في مقابل عمولة يتقاضاها من الموكل".

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(٤) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٧٧.

(٥) ينظر :

الصورة الثانية - حالة الوكيل بالعمولة عن الناقل الجوي :

بخلاف الصورة الأولى فإن الوكيل بالعمولة يشارك في تنفيذ عقد النقل الجوي، وبالتالي فإن الوكيل بالعمولة هنا يقوم بإبرام عقد النقل الجوي مع المسافرين أو أرباب البضائع باسم الوكيل الشخصي ولكن لحساب إحدى شركات الطيران^(١).

وفي هذه الحالة يكتسب الوكيل بالعمولة صفة الناقل المتعاقد تجاه المسافرين أو الشاحنين، أمّا الموكل (شركة الطيران) فيعتبر بمثابة الناقل الفعلي؛ إذ لم يتعاقد مع المسافر أو الشاحن، ولكنه يقوم بالفعل بتنفيذ كل عملية النقل الجوي^(٢).

وعلى ذلك ففي حالة غياب العلاقة المباشرة بين متلقي الخدمة- المسافر أو المرسل - وشركة الطيران التي تتولى عملية النقل، فإن الوكيل بالعمولة هو الذي يعتبر بالضرورة ناقلًا جويًا بمفهوم اتفاقية وارسو^(٣)، كما أن المشرع قد اعتبر الوكيل بالعمولة للناقل ضامنًا لسلامة الركاب أو الشيء موضوع النقل^(٤) ومسئولًا عن التلف أو الهلاك الذي يلحق بهم ما لم يثبت القوة القاهرة^(٥)، أي يعتبر كما لو كان هو الناقل الحقيقي في علاقته بمتلقي الخدمة^(٦).

رابعًا - حالة الوكالات السياحية :

وهي الوكالات التي تباشر إجراءات الحجز على الطائرات لصالح عملائها، وهي إذ تتعاقد، تبرز صفتها كوكالة سياحية، ولا تتعاقد باسمها وإنما باسم الراكب الذي تحجز له، فهي تقوم بخدمات لصالح الراكب، وتتقاضى عمولة مقابل ذلك^(٧).

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٥٧.

(٢) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٢.

(٤) المادة (٢٧٧) تجاري جديد، وتقابلها المادة (١/٦٤٠) تجاري ليبي التي نصت على أنه: "يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة الراكب أو الشيء موضوع النقل".

(٥) المادة (٢٧٨) تجاري جديد، وتقابلها المادة (٢/٦٤٠) تجاري ليبي التي جاء نصها على أنه: "في نقل الأشياء يسأل الوكيل بالعمولة للنقل من وقت تسلمه الشيء موضوع النقل عن هلاكه كليًا أو جزئيًا أو عن تلفه أو التأخير في تسليمه، ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ الموكل أو المرسل إليه، وفي نقل الأشخاص يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن التأخير في الوصول وعمّا يلحق الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل من أضرار بدنية أو غير بدنية، ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب".

(٦) يراجع في تفصيل ذلك : محمود سمير شرقاوي، المرجع السابق، ص ٩٠؛ محي الدين إسماعيل علم الدين، المرجع السابق، ص ٥٦٥.

(٧) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١٢٠.

ولا تعتبر هذه الوكالات ناقلًا جويًا؛ لأنها لا تقدم خدمات نقل ولا تستثمر خطوطًا جوية، وإنما يقتصر دورها على مجرد تسليم تذاكر السفر للركاب، أما إذا قامت هذه الوكالة باستئجار طائرات وتولت عمليات النقل الجوي بنفسها، فلا شك في هذه الحالة في اكتسابها صفة الناقل المتعاقد، إذ تصبح بذلك مسؤولة مسئولية شخصية ومباشرة أمام المسافرين، وتخضع بالتالي لأحكام اتفاقية وارسو^(١).

المطلب الثاني

التزامات الناقل الجوي

بعد أن عرفنا أن الناقل الجوي هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم باستثمار خط أو خطوط جوية لنقل الركاب أو البضائع، فإننا نتساءل هنا: ما الالتزامات التي تقع على هذا الناقل تجاه الركاب وأمتعتهم أو تجاه الشاحنين للبضائع؟

ولما كان موضوع النقل الجوي في عقد نقل البضائع يختلف إلى حد ما عن موضوع عقد نقل الأشخاص وأمتعتهم - فبينما يتعلق موضوع نقل البضائع بتغيير مكان بضاعة عبر الجو، فإن موضوع نقل الأشخاص يتعلق بتغيير مكان إنسان عبر الجو - فإننا سنقسم دراستنا لهذا المطلب إلى فرعين؛ نتناول في الأول منهما التزامات الناقل الجوي للبضائع، ثم نتناول في الفرع الثاني التزاماته تجاه الأشخاص وأمتعتهم .

الفرع الأول

التزامات الناقل في نقل البضائع

إذا كان للناقل الجوي حق اقتضاء مقابل للنقل من المرسل، فإن ذلك يكون بسبب قيامه بالتزام أساسي في مواجهة هذا المرسل، وهذا الالتزام يتمثل في إتمام عملية نقل البضائع جواً بواسطة طائرة^(٢).

ولم تتضمن اتفاقية وارسو أحكاماً خاصة بهذه الالتزامات، مما يستدعي الرجوع بشأنها - في حالة عدم وجود حكم في الاتفاقية أو العقد - إلى الأحكام العامة التي وضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي "الإياتا"، وبموجب هذه الأحكام يكون الناقل ملزماً بنقل البضاعة جواً دون تحديد طائرة معينة بالذات إلا إذا نص عقد النقل الجوي على خلاف ذلك^(٣).

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٥٧؛ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٧٦.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٦.

(٣) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١١٧.

وعقد النقل الجوي للبضائع يوَلد على عاتق الناقل الجوي مجموعة من الالتزامات، تمرّ هذه الالتزامات بعدة مراحل، تبدأ من تسلّم البضاعة من المرسل، حتى تسليمها إلى المرسل إليه المعين بخطاب النقل، ومن ثم يمكن تقسيم هذه الالتزامات إلى ما يأتي :-

أولاً - الالتزام بتسلّم البضاعة وشحنها :

يتعين على الناقل الجوي عند تسلّم البضاعة المراد شحنها من المرسل القيام بشحنها على متن الطائرة للمكان المتفق عليه.

أ - الالتزام بتسلّم البضاعة :

يلتزم الناقل باستلام البضاعة في المكان المتفق عليه متى كان هذا المكان مطابقاً للشروط المتفق عليها، وذلك مقابل التزام الشاحن بتسليم البضاعة محل العقد^(١)، وقد يتم استلام البضاعة في مطار القيام، كما قد يتم في مكاتب النقل الجوي وسط المدينة، وكل ذلك بحسب ما يتفق عليه الطرفان^(٢)، إذ قد يتفقان على خلاف ذلك^(٣).

فإذا تم استلام البضاعة في مطار القيام، فإن الناقل يلتزم بالعناية بالبضاعة^(٤) والحفاظ عليها وحراستها من وقت تسلّم البضاعة، أمّا إذا سلّمت البضاعة للناقل لحفظها في مخازن وسط المدينة إلى أن يتم نقلها إلى المطار، وذلك مقابل مصروفات إضافية يتحملها المرسل أو نائبه، فإن الناقل في هذه الحالة يكون ملتزماً بالمحافظة على البضاعة من تاريخ استلامها إلى تاريخ تسليمها إلى المرسل إليه^(٥)، وعند الاستلام "لا يلزم الناقل القيام بفحص البضاعة والتحقق من صحة البيانات والمستندات وكفايتها"^(٦)، ويحقّ له التحفظ إذا ما وجد البضاعة

(١) ويقصد بالبضاعة هنا كل مال منقول بواسطة الطائرة التي تصدر عنها تذكرة نقل جوي، ولا يدخل في ذلك البريد أو الأمتعة التي يحملها المسافر وتصبه في الطائرة. ينظر: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٢٤.

(٢) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص ١٢٣.

(٣) وهذا ما أكدت عليه المادة (٣/٢٢٣) تجاري جديد عندما نصت على أن "يكون تسليم الشيء محل النقل في محل الناقل المعين بعقد النقل ما لم يتفق الطرفان على غير ذلك"، وتقابلها في ذلك المادة (١/٥٨٣) تجاري لبيي التي نصت على أن: "يلتزم المرسل بتسليم الشيء إلى الناقل في موطنه، إلا إذا اتفق على تسليمه في مكان آخر".

(٤) وعليه أن يبذل من العناية ما ينتظر من جانب الناقل الحريص المعني بأموره، وذلك وفقاً لمعيار رب الأسرة الحريص، وكذلك الأمر بالنسبة لتابعيه. ينظر: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٥) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٦، ويخضع هذا النوع من الالتزام لأحكام اتفاقية وارسو.

(٦) المادة (٢/١٦) من اتفاقية وارسو، وجعلت المادة (١/٢٢٥) تجاري جديد الفحص حقاً من حقوق الناقل، حيث نصت على أن "لِلناقل الحق في فحص الأشياء المطلوب نقلها للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التي أدلى بها المرسل بشأنها"، ويفهم ذلك أيضاً من نص المادة (٢/٥٨٣) تجاري لبيي والتي جاء نصها على أنه: "يجوز للناقل أن يطلب فتح الطرود قبل تسلمها للتحقق من صحة البيانات التي ذكرها المرسل".

غير مطابقة لما ورد بخطاب النقل الجوي، كما يحق له الامتناع عن استلام البضاعة إذا رأى أنها تشكل خطورة على أمن وسلامة الطائرة أو أي شيء آخر يؤدي إلى مخالفة القواعد العامة لنقل البضائع^(١).

أمّا إذا لم يكن للامتناع سبب وامتنع الناقل عن تسلّم البضاعة أو تأخر في تسلّمها، فإنه يكون مسئولاً تجاه المرسل .

ب - الالتزام بشحن البضاعة :

بعد أن يتسلّم الناقل البضاعة من المرسل، يتعين عليه شحنها ورسّنها في المكان المعدّ لها في الطائرة التي تقوم بنقلها؛ وذلك تمهيداً لإتمام عملية النقل^(٢).

ولأنّ عملية الشحن تتصل اتصالاً وثيقاً بسلامة الرحلة الجوية؛ فإن الناقل الجوي هو من يلتزم بهذه العملية؛ وذلك لأنه يملك من الوسائل الفنية التي تقتضيها سلامة الطائرة وتوازنها^(٣)، ما لا يملكه المرسل، ومع ذلك فإنه لا يوجد مانع من الاتفاق على قيام المرسل أو المرسل إليه بعملية الشحن، ويحدث ذلك غالباً عندما يتم النقل على طائرات الخطوط غير المنتظمة، وبالرغم من ذلك فإن هذا الاتفاق لا يعني حرمان الناقل الجوي من التأكيد من عدم إخلال عملية الشحن بأمن وسلامة الطائرة^(٤).

وهذا ما أكدت عليه المادة (١/٨٩) طيران مدني مصري والمادة (١/١٠٢) طيران مدني ليبي عندما نصت على أنه: "على المستثمر ألاّ يسمح بتحميل الطائرة إلاّ تحت إشراف شخص مدرب "فني حمولة" قام المستثمر بتزويده بمعلومات وتعليمات كتابية كافية بخصوص توزيع الحمولة وتثبيتها وتأمينها على الوجه الذي يضمن إتمام نقل الحمولة بأمان طوال الرحلة".

وفي حالة عدم مراعاة الناقل الجوي للأصول الفنية لعملية الشحن، اعتبر مسئولاً في مواجهة المرسل عن الأضرار التي تلحق البضائع المشحونة.

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٩٣.

(٢) ويخرج من نطاق هذا الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل الجوي، تغليف البضاعة أو تقوية أربطتها، إذ يقع ذلك على عاتق المرسل لهذه البضاعة. ينظر: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٩٦.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٨.

ثانياً - الالتزام بنقل البضاعة جواً :

بعد استلام الناقل للبضاعة وشحنها فإنه يشرع بإتمام عملية نقلها، أي تحريكها مادياً عبر الجو من مكان القيام إلى محطة الوصول^(١)، ويتفرع عن هذا الالتزام التزام آخران يقعان على عاتق الناقل الجوي يتمثلان في الآتي :

أ - الالتزام بالمحافظة على البضاعة أثناء النقل :

فيتعين على الناقل الجوي أثناء القيام بعملية النقل أن يحافظ على البضائع ما دامت قد وجدت تحت حراسته، وهذا ما عالجته اتفاقية وارسو وتعديلاتها المكملة لها، وقانون التجارة "المصري والليبي" عند تحديدهما لمسئولية الناقل الجوي عن التلف الذي يلحق البضائع أثناء النقل، وذلك كما سيأتي بيانه عند بحثنا لهذا النوع من المسئولية.

ويزيد التزام الناقل بالمحافظة على البضائع إذا ما تعلق الأمر ببضاعة قابلة للتلف أو الهلاك وتعطلت الطائرة أثناء عملية النقل واضطرت إلى التوقف في محطة جوية لإصلاح ما جرى بها من عطب، أو كانت طبيعة البضاعة تقتضي بدل عناية خاصة للحفاظ عليها كوضعها في أجهزة للتبريد مثلاً، أو تعيين حراسة عليها بالنظر إلى قيمتها الثمينة التي تعرضها للسرقة^(٢)، وفي حالة تكبد الناقل الجوي نفقات استثنائية في سبيل المحافظة على البضائع فإن له الرجوع على المرسل بقيمة ما أنفقه عليها، وتقدير ذلك يرجع فيه لقاضي الموضوع^(٣).

ب - الالتزام بنقل البضاعة دون تأخير :

وكذلك يتعين على الناقل الجوي أن يحترم ما يتضمنه العقد من أحكام خاصة بإنجاز عملية النقل الجوي، ومن أهم هذه الأحكام ما يتعلق باحترام المواعيد التي يحددها العقد، وهذا ما يقتضيه مبدأ تنفيذ العقود بحسن نية^(٤).

ويتعين وصول البضاعة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يقضي به العرف وظروف الحال، وإلا فإن الناقل الجوي يسأل عن كل تأخير في وصول البضاعة الذي لا يوجد له مبرر^(٥).

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

(٢) أبو زيد رضوان، نفس المرجع السابق، ص ٣٠٩.

(٣) هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١٩٥.

(٤) حسام الدين الصغير وعاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٥٢.

(٥) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ج ٢، ص ٩٨.

ثالثاً - الالتزام بتفريغ البضاعة :

يتعين على الناقل الجوي أن يقوم بتفريغ البضاعة عند وصولها إلى المكان المنفق عليه، ويقصد بالتفريغ هنا هو إنزالها من الطائرة بحذر^(١)، وهو بهذا يختلف عن التسليم؛ فبينما يعتبر التفريغ عملية مادية، فإن التسليم يعتبر عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل الجوي، كما سنرى في (رابعاً).

ويقوم الناقل بإخراج البضاعة من الطائرة بعناية وحذر؛ حتى لا تتلف، وتعتبر هذه العملية مكتملة لعملية النقل، لذلك فإن الناقل يلزم بها أصلاً ما لم يتفق على إلزام المرسل إليه بها، وفي هذه الحالة لا يسأل الناقل عن التلف الذي يلحق البضاعة أثناء تفريغها^(٢).

رابعاً - الالتزام بتسليم البضاعة :

وهذه هي المرحلة الأخيرة التي ينتهي بها التزام الناقل الجوي، وهي تسليم البضاعة إلى المرسل إليه المعين في خطاب النقل الجوي أو إلى شخص آخر يحدده هذا الخطاب^(٣). وتخضع عملية التسليم من حيث المكان وميعاد التسليم لما يتم الاتفاق عليه بين المرسل والناقل، فالأصل أن المرسل إليه ملزم باستلام البضاعة في محطة الوصول عند إخطار الناقل له بذلك، إلا إذا نصّ على خلاف ذلك، أو جرى العرف على تسليم البضاعة في محل المرسل إليه^(٤). ويتعين على الناقل أن يخطر المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة، ما لم يُنصّ على خلاف ذلك؛ حتى يتسنى له الاستعداد والذهاب لتسلمها^(٥).

وتسبق عملية التسليم عمليات فحص البضاعة ومعاينتها؛ للتحقق من كميتها وعددها ووزنها وحالتها، بقصد التأكد من وجود هلاك أو عجز أو تلف من عدمه، وللمرسل إليه عندئذ أن يقبل البضاعة مع إيراد تحفظات إن كان هناك مبرر لذلك، ويكون له أيضاً أن يرفضها إذا وصلت تالفة أو هالكة هلاكاً جزئياً^(٦).

وفي حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة للأسباب السابقة فإن واجبات الناقل الجوي تتحدد على ضوء قانون دولة التسليم، فإذا كان هذا القانون هو القانون المصري أو

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٩٨.

(٢) محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص ٩٩.

(٣) ينظر في تفصيل ذلك : محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٦٨ وما بعدها.

(٤) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص ١٢٤.

(٥) المادة (٢/١٣) من اتفاقية وارسو.

(٦) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ١٩٩؛ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١٠.

الليبي، فإنّ على الناقل أن يبادر إلى إخطار المرسل بذلك وطلب تعليماته، فإذا تعذر عليه ذلك جاز له أن يطلب من القاضي المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة الشيء والإذن له في إيداعه في محل مؤتمن كمخازن الجمارك مثلاً^(١)، كما يجوز له بيعه بالكيفية التي يُعينها إذا كان الشيء معرضاً للهلاك أو التلف أو هبوط القيمة، أو كانت صيانته تتطلب مصاريف باهظة، وإيداع الثمن في خزانة المحكمة لحساب ذوي الشأن^(٢).

والغالب في العمل أن واجبات الناقل تحكمها الشروط العامة للإيادات الخاصة بنقل البضائع^(٣)، والتي يجب أن يكون تطبيقها غير متعارض مع أحكام قانون دولة التسليم.

وطبقاً للمادة (٤/٨) من هذه الشروط فإن على الناقل أتباع تعليمات المرسل الواردة في الخطاب، فإذا لم يكن هذا الخطاب يتضمن مثل هذه التعليمات أو استحال تنفيذها أو لم تكن ملائمة لظروف النقل فإنه في هذه الحالة يستطيع الناقل - بعد إخطار المرسل - أن يعيد البضاعة إلى مطار القيام وانتظار تعليمات جديدة من المرسل، وفي حالة عدم وصول تلك التعليمات من المرسل خلال فترة لا تقل عن ثلاثين يوماً يجوز للناقل الجوي التصرف فيها كلها أو بعضها بالبيع بالمزاد العلني أو الممارسة^(٤).

ويُعدّ التسليم قد تمّ متى مكّن الناقل المرسل إليه من التسلم، بأن جعله في وضع يتمكن معه من ممارسة الحراسة المادية على البضاعة^(٥).

وهذه هي أهم الالتزامات التي يقوم بها الناقل الجوي في مواجهة المرسل، وبما أن عقد نقل البضائع من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين، فإنه - كذلك - يرتب التزامات على عاتق المرسل في مواجهة الناقل الجوي، وتتمثل هذه الالتزامات في الوفاء بالأجرة وتسليم البضائع^(٦) المراد نقلها عبر الجو^(٧).

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٩.

(٢) محي الدين إسماعيل علم الدين، المرجع السابق، ص ٥٠٥.

(٣) شروط الإيادات (اتحاد النقل الدولي) والتي تأسست في ١٩٤٥/٤/١٩ وذلك لمواجهة المشكلات التي قد تنجم عن التوسع السريع لخدمة الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية. ينظر: <http://www.iata.org>.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٩.

(٥) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٤٩.

(٦) وتجدر الإشارة إلى أنّ التسليم هنا ليس شرطاً لانقضاء العقد، وإنما هو شرط لتمكين الناقل من البدء في تنفيذ التزامه بنقل البضاعة.

(٧) يراجع في تفصيل ذلك: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١١ وما بعدها؛ محمد العريني، المرجع السابق، ص ١٧٠ وما بعدها؛ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٤٧ وما بعدها.

الفرع الثاني

التزامات الناقل في نقل الأشخاص

إنّ تنفيذ عقد النقل الجوي للأشخاص يعني إتمام العمليات القانونية والمادية التي تحقق الغرض الأساسي في إبرام هذا العقد، والذي هو نقل الأشخاص^(١) وأمتعتهم عبر الجوّ من مكان القيام إلى مكان الوصول المحدد بالعقد، وتحقيق الغرض الأساسي من هذا العقد يُلقى على كاهل النقال الجوي مجموعة من الالتزامات في مواجهة المسافرين وأمتعتهم^(٢)، وهذه الالتزامات منها ما هو أساسي يتمثل في الالتزام بتسليم تذكرة السفر، والالتزام بنقل الركاب وأمتعتهم، والالتزام بعدم التأخير، والالتزام بضمان سلامة الركاب وأمتعتهم، ومنها ما هو ثانوي يتمثل في التزام الناقل بالسهر على راحة الركاب، وتوفير حدّ أدنى من الخدمات اللازمة لهم، وتفصيل ذلك فيما يأتي.

أولاً - الالتزامات الأساسية :

أ - الالتزام بتسليم تذكرة السفر للركاب^(٣):

يلتزم الناقل الجوي أولاً باستخراج تذكرة سفر الراكب وتسليمها إليه، وهو ما أكدت عليه المادة (١/٣) من اتفاقية وارسو عندما نصت على أنه : "يتعين على الناقل عند نقل الركاب، أن يسلمهم تذكرة السفر .."، ويجب أن تكون هذه التذكرة صحيحة قانوناً، ومشمّلة على البيانات الإلزامية الوارد ذكرها بالمادة الثالثة من الاتفاقية، وبخط واضح ومفهوم^(٤)، ويتم

(١) - ويدخل في هذا المعنى نقل جثث الموتى التي لا تعد من قبيل البضائع، وإنما من قبيل نقل الأشخاص، ومن ثم تخضع لنفس القواعد المطبقة على هذا النقل، وهذا ما أشارت إليه محكمة الصلح للحي التاسع عشر بمدينة باريس في حكمها الصادر بتاريخ ١٩٥٢/٣/٣١. مشار إليه لدى: محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٢) - أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٤.

(٣) - تذكرة السفر هي المستند الدال على عقد نقل الأشخاص جواً. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٧٢.

(٤) - أمّا بالنسبة للغة فلم تنصّ عليها الاتفاقية ولا البروتوكولات المعدلة لها؛ وذلك لعدم تصور واضعي الاتفاقية والبروتوكولات المعدلة لها لهذه المشكلة، ويرى الدكتور محمد فريد العربي، أنه كان من الأجدر بالمشرع المصري أن ينص - على غرار المشرع الفرنسي - على استعمال الناقل اللغة العربية باعتبارها لغة الدولة الرسمية. ينظر: القانون الجوي النقل الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص ١٣٧ - ١٣٨، غير أننا نرى أنه لا أهمية لاشتراط لغة معينة في تذكرة السفر، وإلا تعين على الناقل الجوي كتابة التذكرة بجميع لغات العالم، إذ إن المسافرين ليسوا فقط من أهل البلد، وإنما كذلك يوجد المسافرون الأجانب الذين لا يتحدثون بلغة البلد الذي يريدون الخروج منه جواً، كما أنه قد يكون للناقل فروع في جميع دول العالم، وكتابتها بجميع لغات العالم أمر مستحيل، وبالتالي فإنّه من الأفضل عدم اشتراط لغة معينة على الناقل، وإنما يكفي كتابتها بلغة واضحة يفهمها الجميع ولو كانت بالترجمة .

تسليمها للراكب قبل أن تقلع الطائرة بوقت كاف؛ حتى يتمكن من معرفة شروط النقل، ويتخذ الإجراءات اللازمة لحماية نفسه إذا ما قُدر ذلك^(١).

ولا يشترط أن يتم التسليم إلى المسافر شخصياً، وإنما يجوز تسليمها إلى من ينوب عنه كالوكيل بالعمولة مثلاً أو أحد تابعيه أو الجهة التي تولت تنظيم الرحلة الجوية أو حجز تذاكر الطيران^(٢).

ويتفرع عن هذا الالتزام التزام الناقل بتسليم المسافر إيصال نقل الأمتعة، حيث نصت المادة (١/٤) من اتفاقية وارسو المعدلة بنفس المادة من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ على أنه "عند نقل الأمتعة المسجلة يجب أن تسلم استمارة الأمتعة - مشتملة على بعض البيانات - إذا لم تكن مقترنة بتذكرة السفر وفقاً لنصوص الفقرة الأولى من المادة الثانية".

ويقصد بالأمتعة المسجلة تلك التي تكون بصحبة الراكب وحراسته^(٣)، ويتخلص هذا الراكب من حراستها بتسليمها للناقل، أما الأمتعة غير المسجلة فهي التي تكون بصحبة الناقل ويحتفظ بحراستها وحيازتها على متن الطائرة، ويطلق عليها اسم "حقائب اليد" أو "الأمتعة الخفيفة"^(٤).

وفي حالة إخلال الناقل بتلك الالتزامات بعد قبوله لها فإنه يسأل عن ذلك، وليس له أن يتمسك بالأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحدّ منها.

ب - الالتزام بنقل الركاب وأمتعتهم :

يلتزم الناقل الجوي بعد إبرام عقد النقل مع الركاب وتسليمهم تذاكر السفر، وبطاقات الصعود^(٥)؛ بتوصيل الركاب وأمتعتهم عن طريق الجو من محطة القيام إلى محطة الوصول، وهذا الالتزام هو جوهر عقد نقل الأشخاص الجوي^(٦).

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٣.

(٢) هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(٣) وهي تختلف بذلك عن البضاعة التي يتم شحنها لوحدها والخاضعة للقواعد الخاصة بعقد نقل البضائع جواً.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٣٩؛ هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١٧٥؛ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٢٢.

(٥) وهي التي يبين فيها درجة السفر ورقم الرحلة الجوية التي سيتم السفر عليها، ورقم مقعد المسافر في الطائرة. ينظر: حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص ١٤٩.

(٦) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١٧؛ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٥٦.

ويتعيّن على الناقل الجوي نقل أمتعة المسافر على نفس الطائرة، ولا يجوز له أن يتقاضى أجرًا خاصًا مقابل نقلها، إلا إذا زاد وزنها عن الحد المسموح به في عقد النقل الجوي، والذي يقدر غالبًا بعشرين كيلو جرامًا أو ثلاثين كيلو جرامًا حسب درجة السفر^(١).

وإذا لم يتم الناقل الجوي بتنفيذ التزامه؛ وذلك بأن منع المسافر من السفر، إمّا بإلغاء المقعد المحجوز له على متن الطائرة، وإمّا بإلغاء الرحلة الجوية ذاتها، قامت مسؤوليته طبقًا لقواعد القانون الداخلي إذا كان النقل داخليًا، وطبقًا لأحكام اتفاقية وارسو إذا كان النقل دوليًا^(٢).

ج - الالتزام بعدم التأخير :

يلتزم الناقل الجوي أيضًا بأن يقوم بعملية النقل الجوي في الميعاد المحدد في العقد أو في أنظمة الناقل، والتي يعلنها في جدول المواعيد ويعتمد عليها المسافرون^(٣)، وهذا ما أكدت عليه المادة (١/٢٦٣) تجاري جديد والمادة (١/٦٢٨) تجاري ليبي بالقول بأنه: "يلتزم الناقل بنقل الراكب وأمتعته إلي مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه أو المذكور في لوائح النقل أو الذي يقضي به العرف، وعند عدم التعيين يجب تنفيذ النقل في الميعاد الذي يستغرقه الناقل العادي إذا وجد في نفس الظروف"، ويلتزم الناقل الجوي بتعويض الضرر الناجم عن التأخير في تنفيذ التزامه^(٤).

د - الالتزام بضمان سلامة الركاب وأمتعهم :

ويقع على عاتق الناقل الجوي كذلك، الالتزام بتوصيل المسافر سليمًا معافيًا، وذلك بالسهر على سلامته من بداية الرحلة حتى نهايتها، وإلا كان مسئولًا، وبناءً على ذلك فقد ألزم قانون الطيران المدني الناقل الجوي باتخاذ الإجراءات الكفيلة بإرشاد ركاب الطائرة عن أماكن وطرق استعمال أحزمة المقاعد ومنافذ الطوارئ وأطواق النجاة، وأجهزة الأكسجين وتجهيزات الطوارئ الأخرى المعدة للاستعمال الشخصي أو الجماعي^(٥)، وإلزام الناقل الجوي للقيام بهذه المهام يترتب عليه أمران:

(١) محمد حسني عباس، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦، ص ٩٨.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٣؛ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٥٧.

(٣) محمود سمير الشراقوي، المرجع السابق، ص ١١٦.

(٤) محمد حسني عباس، المرجع السابق، ص ٩٧.

(٥) المادة (١/٩٧) طيران مدني ومصري وتقابلها المادة (١١٠/أ) طيران مدني ليبي والتي تنص بأنه: "على المستثمر اتخاذ الإجراءات الكفيلة بإرشاد ركاب الطائرة عن أماكن وطرق استعمال أحزمة المقاعد ومنافذ الطوارئ وأطواق النجاة وأجهزة الأكسجين وتجهيزات الطوارئ الأخرى المعدة للاستعمال الشخصي أو الجماعي وفقًا لمقتضيات الرحلة المعنية".

أولهما : يتعلق بالحفاظ على سلامة الركاب، وثانيهما : يتعلق بتمكين الناقل من التمسك بحقه المتعلق بنفي المسؤولية عنه^(١).

كما يلتزم الناقل الجوي بالإضافة إلى سلامة الركاب سلامة أمتعتهم - المسجلة وغير المسجلة - والمحافظة عليها أثناء فترة الرحلة، وإلا عدّ مسؤولاً.

ثانياً:- الالتزامات الثانوية :

أ - الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة للركاب أثناء النقل :

يتعين على الناقل الجوي توفير حدّ أدنى من الراحة والاطمئنان للمسافر، وتقديم الطعام والشراب، وبعض الخدمات الأخرى التي قد يحتاجها المسافر في الرحلات الطويلة^(٢)، إذ لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته، وفقاً للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام^(٣)، وبالتالي فإنه يجب على المدين "الناقل الجوي" أن يقوم بكل ما يعتبره القانون أو العرف أو العدالة من آثار العقد^(٤).

وهذا الالتزام يرجع إلى طبيعة السفر بالطائرة الذي يجعل المسافر منقطع الاتصال بالأرض خلال فترة طويلة من الزمن^(٥).

ب - الالتزام بتقديم الخدمات اللازمة أثناء التوقف :

قد يحدث وأن تتعطل الطائرة أثناء فترة الرحلة الجوية مما يؤدي إلى اضطرار الناقل إلى التوقف في أحد المطارات، والمكوث به فترة من الزمن؛ لإصلاح هذا العطل، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل أن يوفر الطعام والمشروبات للمسافرين، بل نقلهم إلى أحد الفنادق إذا لزم الأمر، ريثما يتمكن من استئناف الرحلة أو نقلهم على متن طائرة أخرى^(٦).

(١) هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١٨٧.

(٢) وقد جرى عرف شركات الطيران على تقديم الطعام للركاب في الرحلات طويلة المدى. ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٢١.

(٣) المادة (٢/١٤٨) مدني مصري والمادة (٢/١٤٨) مدني ليبي والتي نصت على أنه: "لا يقتصر العقد على إلزام المتعاقد بما ورد فيه، ولكن يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام".

(٤) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ٥٢٩.

(٥) محمد حسني عباس، المرجع السابق، ص ٩٧.

(٦) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٤.

وإذا أهمل الناقل الجوي في رعايتهم مما أدى إلى إصابة بعض الركاب بضرر، نتيجة لذلك الإهمال؛ كان لهؤلاء الركاب الرجوع عليه بالتعويض طبقاً للمادة (٢١٥) مدني مصري والمادة (٢١٨) مدني ليبي^(١).

وأخيراً فإنه تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية وارسو لم تعالج سوى الالتزامات الأساسية للناقل الجوي، مما يتطلب معه الرجوع بشأن الالتزامات الثانوية إلى القواعد العامة في تنازع القوانين؛ لتحديد القانون الواجب التطبيق^(٢).

وفي مقابل هذه الالتزامات التي يتحملها الناقل الجوي، توجد التزامات يتعين على الركاب الوفاء بها في مواجهة هذا الناقل، وتتمثل هذه الالتزامات في الوفاء بدفع أجرة النقل، واحترام تعليمات الناقل التي تستهدف عدم تعريض أمن وسلامة الرحلة الجوية للخطر^(٣).

(١) حيث تنص هذه المادة على أنه : " إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عيئاً حكم عليه بالتعويض لعدم الوفاء بالتزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه .. "

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٢١؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١٣٣.

(٣) يراجع في تفصيل ذلك : أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١٦ وما بعدها ؛ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٥٥ وما بعدها ؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٤ وما بعدها ؛ هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١٨٩ وما بعدها .

الباب الأول

المسؤولية المدنية للناقل الجوي

الباب الأول

المسئولية المدنية للناقل الجوي

إن استعمال الطائرة كوسيلة للنقل الجوي ينطوي عليه كثير من الأخطار، التي لا تمتد فقط إلى مستعملي الطائرة، بل تمتد أيضاً إلى الأشخاص على سطح الأرض فيما قد تسببه لهؤلاء من أضرار، وذلك في الأحوال التي يكون فيها الناقل الجوي مالكا للطائرة أو مستأجراً لها وهي عارية أي بدون طاقمها^(١)؛ حيث إنه في هذه الأحوال يجمع فيهما الشخص الواحد بين صفتي المستثمر أو المستغل للطائرة والناقل الجوي- الذي يتولى مشروع النقل- في آن واحد^(٢).

ولا شك أن اعتبارات العدالة تقتضي أن يكون الناقل الجوي مسئولاً عن الأضرار التي قد تقع من جراء استخدامه للطائرة^(٣)، إلا أن تلك المسئولية يجب أن تكون بالقدر المعقول، حتى لا يكون إطلاقها عائقاً أمام مرفق النقل الجوي، ومن ثم تبرز أهم مبررات وضع حد أقصى لمسئولية الناقل المدنية من ناحية، وأهمية وخطورة التأمين من مسئولية هذا الناقل من ناحية أخرى، حيث يوفق بين حرية وحركة نشاط مرفق النقل الجوي، وبين ضمان حصول الضحايا من المسافرين أو ورثتهم للتعويضات المقررة في حالة الحادث^(٤)، وعلى هذا فإن المسئولية المدنية للناقل الجوي تقوم عندما يخل بما التزم به قبل الغير قانوناً أو اتفاقاً، وجزاء ذلك هو تعويض الضرر الناشئ عن هذا الإخلال^(٥).

وهذه المسئولية قد تقوم تجاه أشخاص لا تربطهم به أدنى علاقة عقدية، وهم الأغيار على سطح الأرض، سواء تمثل هذا الغير في أصحاب الملكية الفردية على سطح الأرض أو مجرد أشخاص لحقتهم أضرار وهم متواجدون على السطح، وقد تقوم تجاه المسافرين أو أصحاب البضائع، وهم يرتبطون معه بعقد نقل جوي، وقد تقوم أخيراً تجاه أفراد الطاقم، وهؤلاء يرتبطون بالمستغل الجوي بعقد عمل^(٦).

(١) إذ إن تأجير الطائرة بطاقمها يظل فيه هذا الطاقم تابعاً للمؤجر، ومن ثم يكتسب هذا الأخير صفة الناقل المستثمر للطائرة دون المستأجر.

(٢) يراجع في تفصيل ذلك: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٨٠ وما بعدها.

(٣) جلال الدين وفاء، المرجع السابق، ص ٢٧٩.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٢٠.

(٥) حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسئولية المدنية "التقصيرية والعقدية"، ط ٢، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩، ص ١١.

(٦) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٢٠٦.

والأصل - كما أشرنا سابقاً - هو خضوع مسؤولية الناقل المدنية للقواعد التي تتضمنها التشريعات الداخلية. والتي يتم تطبيقها إعمالاً لقواعد تنازع القوانين، ونظراً لاختلاف هذه القواعد من دولة لأخرى، وما يترتب على هذا الاختلاف من عدم استقرار العلاقات العقدية - وذلك لجهل أطراف عقد النقل بالقانون الذي سيطبق - فقد سعت الدول إلى محاولة توحيد بعض القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي، وذلك بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها على كل من النقل الدولي والداخلي^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقيات لم تعالج مسؤولية الناقل الجوي بطريقة شمولية، وإنما اقتصرت على توحيد بعض القواعد فحسب، تاركةً ما لم تتعرض له لحكم القوانين الوطنية، التي يتم إعمالها طبقاً لقواعد تنازع القوانين^(٢).

وللحديث عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي لا بدّ لنا من بيان أساس هذه المسؤولية وحالاتها في فصلٍ أول، ثم بيان إجراءات دعوى المسؤولية في فصلٍ ثانٍ.

(١) المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، لكنّ ما تجدر الإشارة إليه أن قانون التجارة الجديد رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ وضع تنظيمًا جديدًا لمسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي يختلف في بعض المواضع عما ورد في الاتفاقية، وأصبح هذا التنظيم هو المطبق منذ نفاذ هذا القانون، وعلى خلاف ذلك فإن قانون الطيران المدني الليبي رقم (٦) لسنة ١٣٧٣ - كما أشرنا سابقاً - لم يُحلّ فيما يتعلق بهذه الأحكام إلى الاتفاقيات الدولية، وإنما أحالها مباشرة إلى "الأحكام ذات العلاقة المنصوص عليها في التشريعات النافذة" وذلك بمقتضى نص المادة (٢/١٤٩) منه، أي أنه أحال هذه الأحكام إلى القواعد العامة المتعلقة بالنقل، والواردة في القانون التجاري الليبي .

(٢) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١٢١-١٢٢.

الفصل الأول

أساس المسؤولية وحالاتها

وفي دراستنا لهذا الفصل، فإننا نعرض الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي في مبحث أول، ثم نعرض حالات هذه المسؤولية في مبحث ثانٍ، وذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول

أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي

بداية وفي دراستنا لمسئولية الناقل الجوي المدنية تجدر الإشارة إلى أنه بما أن المسؤولية المدنية - بصفة عامة - تهدف إلى رفع الضرر الذي يصيب الغير عن طريق إزالته، أو إصلاحه، أو منح مبلغ من المال تعويضاً عنه؛ فإنها قد تقوم على الخطأ المفترض في جانب المدعى عليه "المدين" الذي يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هذا الخطأ؛ حتى يُعفى من المسؤولية، وقد تقوم على أساس الخطر وتحمل التبعة متى حدث الضرر بالفعل وكان نتيجة مباشرة لفعل ونشاط المسئول^(١).

وهنا نتساءل عن الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي في ظل الاتفاقيات الدولية، وفي ظل القانون الداخلي؟ للإجابة عن هذا التساؤل فإننا نقسم دراستنا لهذا المبحث إلى المطلبين الآتيين:

المطلب الأول

أساس المسؤولية في الاتفاقيات الدولية

الفرع الأول

أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو والتعديلات المحملة لها

تهدف اتفاقية وارسو إلى إيجاد تشريع دولي موحد يسري على أطرافها بخصوص بعض قواعد النقل الجوي، وقد كانت مهمة توحيد أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي أمراً بالغ المشقة؛ وذلك لاختلاف وجهات النظر بين النظم القانونية^(٢)، التي انقسمت إلى ثلاث

(١) عبد الحميد الحفني، النظرية العامة للالتزام "المصادر غير الإرادية"، جامعة المنصورة، ط ٢٠٠٩ - ٢٠١٠، ص ٨-٩.

(٢) حسين كيره، بحث بعنوان: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها منشور في مجلة كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، السنة الثامنة، العدد الأول والثاني، ١٩٥٨-١٩٥٩، ص ١٦.

وجهاً نظر بشأن تحديد هذا الأساس الذي يجب أن تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، وذلك على النحو الآتي :-
الاتجاه الأول:-

يرى هذا الاتجاه^(١) أن أساس مسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ التقصيري الذي يجب على المضرور إثباته، والذي بمقتضاه يلتزم الناقل ببذل العناية اللازمة لسلامة الرحلة الجوية دون الالتزام بتحقيق نتيجة، هي وصول الركاب أو شحنة البضائع سالمة^(٢).
الاتجاه الثاني:-

ويؤسس هذا الاتجاه مسؤولية الناقل الجوي على أساس تعاقدية، وبناءً على عقد النقل يكون على الناقل التزام بسلامة كل من الركاب والبضائع، وهو التزام بتحقيق نتيجة، وتنشغل مسؤولية الناقل الجوي تبعاً لذلك بمجرد الإخلال بهذا الالتزام، ولا يمكن للناقل أن يتحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب الركاب أو البضائع كان راجعاً إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة، أو أنه وقع نتيجةً لفعل المضرور نفسه، أو لعيب ذاتي في البضاعة^(٣).

الاتجاه الثالث:

ويبني هذا الاتجاه مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وهو ما يطلق عليه بالأساس الموضوعي أو المادي للمسؤولية، بمعنى أن الناقل الجوي يكون مسؤولاً بقوة القانون عن الضرر الذي يصيب المسافر أو البضاعة بمجرد حدوث هذا الضرر وإثباته، ويتواجد علاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل، ولا يستطيع التحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المضرور نفسه^(٤).

(١) ويفرق هذا الاتجاه بين الناقل العام الذي يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل التي تقدم له دون تمييز بين بعضها البعض، والذي تركز مسؤليته على أساس الخطأ التقصيري المقترض، والناقل الخاص الذي يتولى النقل بناءً على اتفاق خاص في كل حالة على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل، وهذا الأخير تركز مسؤليته على الخطأ التقصيري الواجب إثباته. ينظر: محمد فريد العريني، القانون الجوي "حوادث الطيران" دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٨٩.

(٢) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ١٩٢؛ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٢٥؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٨٨.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٨١.

(٤) حسام الدين عبد الغني وعاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٦٨.

إلا أنه قد فات أصحابَ هذا الاتجاه أن للناقل دفع مسؤوليته عن طريق إثبات بذله العناية الواجبة، أي عن طريق إثبات انتفاء الخطأ، والمسئولية التي يجوز دفعها بإقامة الدليل على انتفاء الخطأ هي مسؤولية قوامها الخطأ لا الخطر^(١)، وبالتالي لم تجد هذه الفكرة صدى؛ نظراً لعدم استقرار فكرة تحمل التبعة في الضمير القانوني للجماعة الدولية في ذلك الوقت^(٢).

ولقد التفتت اتفاقية وارسو عن فكرة الخطر أو الضرر وتحمل التبعة إدراكاً من المشروع الدولي آنذاك؛ لعدم اشتداد عود صناعة النقل الجوي^(٣)، وأقامت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ التعاقدى المفترض، والراكب أو الشاحن لا يلزم بأن يقيم الدليل على وجود الخطأ^(٤).

وعلى الناقل - إن أراد التحلل من المسؤولية - عبء إثبات أنه قد اتخذ هو وتابعوه كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(٥) أو أن الخطأ الشخصي للمصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه^(٦).

ومراعاة لمصلحة الناقلين خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في مواجهة كل راكب أو شاحن^(٧) لا يستفيد من هذا النظام إلا الناقل حسن النية^(٨)، ولم يغيّر بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ من أساس هذه المسؤولية^(٩).

على أن بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ قد عدل في أساس المسؤولية بالنسبة لنقل البضائع، حيث أصبحت مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر، وتحمل التبعة للناقل الجوي^(١٠).

(١) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن "رسالة دكتوراه"، ط١، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٠، ص٢١٥.

(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص٣٠٦.

(٣) محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ "تحديث نظام وارسو": مجلس النشر العلمي جامعة الكويت، ٢٠٠٠، ص١٣١.

(٤) محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي ومسئولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص٢٢٧-٢٢٨.

(٥) المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو.

(٦) المادة (٢١) من الاتفاقية.

(٧) المادة (٢٢) من الاتفاقية.

(٨) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص٢٠٦.

(٩) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص١٤٤.

(١٠) جلال الدين وفاء، المرجع السابق، ص٢٨٥، والمادة (١/٤) من بروتوكول مونتريال الرابع، والذي صدقت عليه مصر بمقتضى قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٧٨ وذلك بتاريخ ١٩٧٨/٩/٢٣، ولم تصدق ليبيا على هذا البروتوكول بعد.

وقد أخذ بهذا الأساس أيضاً بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١^(١) الذي قرر المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي بالنسبة للأضرار التي تصيب المسافرين، والأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع^(٢)، أما بالنسبة لحالات المسؤولية الأخرى فقد ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض^(٣). وقررت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩^(٤) بين نقل الأشخاص والذي أقامت المسؤولية فيه على أساس قواعد المسؤولية الموضوعية^(٥) من ناحية، ونقل البضائع والأمتعة والذي أقامت المسؤولية فيه على أساس الخطأ المفترض^(٦) من ناحية أخرى، ولكنها وحدت في أساس المسؤولية عن التأخير أيّاً كان نوع النقل، وجعلت المسؤولية فيه مبنية على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس^(٧)، ولا يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته المدنية تجاه المضرور إلا إذا أقام الدليل على انتفائها.

الفرع الثاني

أساس المسؤولية في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢

تقضي المادة الأولى من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بأن: "لكل شخص أصابه ضررٌ على سطح الأرض الحق في التعويض وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية بمجرد ثبوت أنّ الضرر قد نجم عن طائرة في حالة طيران أو من شخص أو شيء سقط منها".

ويتضح من هذا النص أنّ المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير على سطح الأرض هي مسؤولية تقصيرية، باعتبار أنه لا توجد أدنى رابطة عقدية تربط بين الناقل الجوي والغير الذي لحقه الضرر، ومن ثم فإنه إذا أصيب أحد ركاب الطائرة بضرر فإنه لا يستطيع الرجوع

(١) ولم يدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ بعد ولم تصدق عليه كل من مصر وليبيا، وتجدر الإشارة إلى أنه على أثر تهديد الولايات المتحدة الأمريكية بالانسحاب من اتفاقية وارسو، ظهرت الحاجة الملحة إلى تعديل أحكام مسؤولية الناقل، وبالفعل قد تم التعديل بموجب اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وعلى ضوء ذلك عادت وتراجعت الولايات المتحدة عن فكرة الانسحاب، ثم توالى التعديلات الجوهرية بعد ذلك، وكان من أهم هذه التعديلات بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، ثم بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٥. ينظر: جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين " دراسة في القضاء الأمريكي " دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص ٤٣.

(٢) المادة (٤-١-٢) من بروتوكول جواتيمالا سيتي .

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٠٧.

(٤) وقد صدقت مصر على هذه الاتفاقية بمقتضى قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٦ لسنة ٢٠٠٤ وأصبحت سارية النفاذ اعتباراً من ٢٥/٤/٢٠٠٥، نشر بالجريدة الرسمية ع ١٦٤، بتاريخ ٢٥/٤/٢٠٠٥، وعلى خلاف ذلك فإن ليبيا لم توقع على هذه الاتفاقية بعد.

(٥) المادة (٢١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٦) المادة (٢/١٧ و ٢/١٨) من الاتفاقية.

(٧) المادة (١٩) من الاتفاقية.

على الناقل الجوي بموجب أحكام اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، وإنما بمقتضى أحكام المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي التي تتضمنها اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩^(١)، ولا شك أنه طبقاً للقواعد العامة للمسئولية أن أساس المسؤولية التقصيرية قد يكون الخطأ الواجب الإثبات أو الخطأ المفترض أو الضمان أو تحمل التبعة أو المخاطر، أي فكرة المسؤولية الموضوعية^(٢).
وقد تبنت اتفاقية روما فكرة المسؤولية الموضوعية القائمة على تحمل مستغل الطائرة للمخاطر الجوية، متى أثبت المضرور أن الضرر الذي لحقه كان بسبب الطائرة أو بسبب شخص أو شيء سقط منها^(٣).

المطلب الثاني

أساس المسؤولية في التشريعات الوطنية

الفرع الأول

أساس المسؤولية في القانون التجاري

لقد تعرض كل من المشرع المصري والليبي لأساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي في النقل الجوي الداخلي، وذلك بموجب قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ وقانون التجارة الليبي رقم (٢٣) لسنة ٢٠١٠، إلا أنهما لم يؤسسا هذه المسؤولية على قرينة الخطأ المفترض كما هو الشأن في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، أو على فكرة الخطر وتحمل التبعة كما هو الحال في بروتوكول جواتيمالا سيتي، وبروتوكول مونتريال الرابع، بل اتخذوا موقفاً وسطاً بين نظام المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ المفترض، والمسئولية الموضوعية المؤسسة على الخطر، وأقاما مسؤولية الناقل الجوي على أساس المسؤولية المفترضة، أو ما يعرف بفكرة قرينة المسؤولية^(٤)، بمعنى أن تفترض مسؤولية الناقل الجوي بمجرد حدوث الضرر للراكب كحالة وفاته أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعه داخل

(١) وهذا ما أقرته المادة (٢٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ التي نصت على: "أن لا تطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كان الضرر الواقع على سطح الأرض قد أصاب شخصاً يرتبط بمستغل الطائرة بموجب علاقة تعاقدية أو كان من تابعيه"، وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية وصادقت عليها بمقتضى القانون رقم ٣٩٦ لسنة ١٩٥٣، وأصبحت سارية النفاذ في ٤ فبراير ١٩٥٨. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٢) يراجع في تفصيل ذلك: عبد الحميد عثمان الحفني، المرجع السابق، ص ٨ وما بعدها.

(٣) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٤٨؛ هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٥٥؛ حسين كيره، المرجع السابق، ص ١٥-١٦.

مطار القيام أو في الطائرة أو داخل أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً^(١).

كما أنها تفترض على الناقل بمجرد حدوث ضرر للأمتعة والبضائع، كحالة هلاكها أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء فترة النقل الجوي^(٢).

وقرينة هذه المسؤولية تستفاد من المادة (١/٢٩٠) من قانون التجارة المصري والمادة (١/٦٥٣) من قانون التجارة الليبي والتي تقضي بأنه: "لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع هذا الضرر، وذلك كإثباته القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب"^(٣)، ولا يستطيع الناقل الإفلات من المسؤولية بمجرد أنه لم يكن هناك إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه، أو لمجرد أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(٤)، إذ إن هذه الظروف مقررة لدفع المسؤولية القائمة على أساس الخطأ^(٥).

وهذه المسؤولية المفترضة لا تقوم إلا في حالة النقل التجاري للأشخاص والبضائع والأمتعة التي تكون في حراسة الناقل، أمّا في حالة النقل المجاني^(٦) فإن مسؤولية الناقل المدنية

^(١) المادة (٢٨٧) تجاري جديد، وتقابلها المادة (٦٥٠) تجاري ليبي والتي نصت على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً".

^(٢) المادة (٢٨٨) تجاري جديد، وتقابلها المادة (٦٥١) تجاري ليبي والتي نصت على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي، ويشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل أو تابعيه".

^(٣) ويجوز لطالب التعويض نفي الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر أو أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبتته الناقل الجوي. المادة (٢/٢٩٠) تجاري جديد وتقابلها المادة (٢/٦٥٣) تجاري ليبي والتي جاء نصها على أنه: "إذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة في الفقرة السابقة جاز للمدعي نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر أو أنه لم يكن السبب الوحيد في إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبتته الناقل الجوي".

^(٤) حيث إن نظرية افتراض المسؤولية تلزم المدعي عليه "الناقل" إقامة الدليل على السبب الأجنبي. ينظر: سليمان مرقس، نظرية دفع المسؤولية المدنية دراسة مقارنة بين المسؤولية التعاقدية والتقصيرية في القانونين المصري والفرنسي "رسالة دكتوراه" مطبعة الاعتماد، القاهرة، ١٩٣٦، ص ١٥٣.

^(٥) يراجع في تفصيل ذلك: دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل "رسالة دكتوراه" مكتبة جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، ٢٠١٠، ص ١٢٨ وما بعدها.

^(٦) ويكون الناقل مجاناً إذا كان بدون أجر، ولم يكن الناقل محترفاً للنقل، وإلا اعتُبر غير مجاني ولو كان بغير أجر، وهذا ما نصت عليه المادة (٢/٢٩٧) تجاري جديد والمادة (٢/٦٦١) تجاري ليبي.

تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، وهذا يعني أن الناقل بالمجان لا تتحقق مسؤوليته إلاّ بإثبات خطئه^(١)، ومن ثم فإن الناقل لا يسأل إلاّ إذا أثبت صاحب التعويض صدور الخطأ منه أو من أحد تابعيه أو وكلائه^(٢).

الفرع الثاني

أساس المسؤولية في قانون الطيران المدني

لقد تبنى المشرع "المصري والليبي" نفس المبدأ الذي أخذت به اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ والذي يقضي بأن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تسببها طائرته للغير على سطح الأرض هي مسؤولية تفصيلية تقوم على فكرة تحمل التبعة أو المخاطر، أي أنها تقوم على أساس فكرة المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير، حيث تقضي المادة (١٢٧) من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١ والمادة (١٥٤) من قانون الطيران المدني الليبي رقم (٦) لسنة ١٣٧٣ بأن: "لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران، أو بسبب شخص أو شيء سقط منها".

(١) طلبية وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، القاهرة، ص ١٤٥.
(٢) المادة (١/٢٩٧) تجاري جديد والمادة (١/٦٦١) تجاري ليبي والتي جاء نصها على أنه: " في حالة النقل بالمجان لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إلاّ إذا أثبت طالب التعويض أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه أو وكلائه".

المبحث الثاني

حالات المسؤولية المدنية للناقل الجوي

سبق وأن قلنا بأن الناقل الجوي يعتبر ملتزمًا بضمان سلامة الركاب وأمتعتهم، والمحافظة على البضائع والعناية بها، فضلاً عن التغيير المكاني في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد معين للنقل.

وإذا أخل الناقل بتنفيذ أحد الالتزامات الملقاة على عاتقه بمقتضى عقد النقل الجوي انعقدت مسؤوليته ولزمه التعويض، اللهم إلا إذا أقام الدليل على انتفائها، فعندئذ تبرأ ذمته قبل المضرورين من جرّاء وقوع الحادث.

وعلى هذا فإننا نعرض في هذا المبحث حالات قيام المسؤولية وذلك في مطلب أول، ثم نعرض في المطلب الثاني أهم الحالات التي تستبعد فيها هذه المسؤولية، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول

حالات قيام المسؤولية

إن أهم ما يرتبه عقد النقل الجوي - الداخلي والدولي - على عاتق الناقل هو الالتزام بضمان سلامة الركاب والمحافظة على البضائع والعناية بها، وكذلك المحافظة على المواعيد، ولما كانت المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام - تعاقدياً كان أو غير تعاقدي - فقد استتبع ذلك مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين، وحالات الهلاك أو التلف أو الضياع التي تصيب البضائع أو الأمتعة، وكذلك الأضرار الناجمة عن التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي، وأخيراً الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض، وسنفصل هذه الحالات على النحو الآتي:-

الفرع الأول

حالة قيام المسؤولية عن الأضرار البدنية

يلتزم الناقل بضمان سلامة الركاب^(١)، بمعنى أن يكون ملتزمًا بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سليماً معافى^(٢) بحيث إذا أخل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته، وهذا ما

^(١) ويوجد هذا الالتزام مصدره في عقد النقل، وذلك في كل من القانون الفرنسي والمصري والليبي، بينما ينشأ عن القانون مباشرة في كل من القانونين الإنجليزي والأمريكي. ينظر: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٠١.

^(٢) وهو ما نصت عليه المادة (١/٢٦٤) تجاري جديد والمادة (١/٦٢٩) تجاري ليبي والتي جاء نصها على أن: "يضمن الناقل الجوي سلامة الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل، ويقع باطلاً كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من هذا الضمان".

أكدت عليه المادة (١٧) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ عندما نصت على أن: "يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر يلحق الراكب^(١) إذا وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول"، وكذلك المادة (٢٨٧) تجاري جديد والمادة (٦٥٠) تجاري لبيي، إلا أن المادة الواردة في القانون التجاري أكثر تفصيلاً من المادة الواردة في الاتفاقية، حيث تجعل الناقل مسئولاً - بالإضافة إلى ما ورد في المادة (١٧) من الاتفاقية - حتى أثناء وجود الراكب داخل أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً^(٢).

وبناءً على ما سبق فإنه يلزم لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي المدنية توافر شرطين أساسيين؛ أولهما: أن يقع حادث أثناء عملية النقل الجوي، وثانيهما: أن يصاب المسافر بضرر. وتفصيل ذلك فيما يأتي:-

الشرط الأول:- وقوع الحادث أثناء عملية النقل الجوي:

حيث ينبغي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي - عما يصيب المسافرين من أضرار بدنية - توافر شرط وقوع الحادث، والذي يمكن تعريفه بأنه: كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل، ومرتبطة باستغلال الطائرة - كالعطل الفني أو الخلل الميكانيكي - أو تكون ناشئة عن هذا الاستغلال^(٣).

(١) ويشمل ذلك مرض التوعك نتيجة لعدم ثبات الطائرة، إلا أنه ليس واضحاً ما إذا كانت الإصابة العقلية تدخل ضمن نص الاتفاقية وقانون التجارة أم لا؟ إذ يستعمل النص في كل منهما عبارة (الأذى البدني) وكان من المفترض أن تحاشي كل منهما هذا اللبس، وأبدلوا هذه العبارة بعبارة أخرى تعبر عن الأذى الذي يصيب الصحة، حتى يشمل الأذى الجسماني والنفسي والعقلي، وذلك على غرار ما فعله المشرع الألماني في قانون الملاحة الجوية ١٩٢٢. ينظر: Kilkowsh، المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن الملاحة الجوية، "رسالة دكتوراه"، ١٩٣٠، ص ١٣، مشار إليه لدى: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٢) محي الدين إسماعيل علم الدين، المرجع السابق، ص ٥٧١.

(٣) ينظر:

-Jacques: Le notion de faute dans la convention de Varsovie, Nouvelle Bibliothèque de droit et de juris prudence, Lausanne, 1961, p:33.

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٠٩، ومما تجدر الإشارة إليه أنه لم تتعرض نصوص الاتفاقية ولا نصوص قانون التجارة أو مذكرته الإيضاحية لمدلول الحادث، وإن كان قانون الطيران المدني "المصري واللبيي" قد عرف معنى الحادث في مادته الأولى بأنه: "كل واقعة مرتبطة بتشغيل الطائرة وتقع في الفترة ما بين صعود أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى مغادرة جميع الأشخاص من الطائرة"، إلا أنه أخذ على هذا التعريف أنه غير دقيق؛ لأنه لا يقصر الحادث على ما سبب الضرر للمسافر، وإنما يستخدم لفظاً عاماً "أي شخص"، ويضاف إلى ذلك أن الحادث يرتبط من جهة بتشغيل الطائرة، ويجب أن يقع في فترة محددة من جهة أخرى، حيث إن في ذلك تضييقاً من نطاق فترة النقل الجوي التي يسأل فيها الناقل عن سلامة المسافرين، وكذلك يؤخذ على هذا التعريف أنه أغفل تماماً الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو الأمتعة، وبالتالي كان من الأهمية الرجوع إلى التعريفات الفقهية والقضائية، لاستيفاء التعريف الموسع منها في بيان المقصود بالحادث، كما في التعريف المذكور والمختار في الأعلى؛ وذلك لعمومه وشموله لمعنى الحادث. ينظر: عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٧٤.

وبناءً على ذلك لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن شجار بين اثنين من المسافرين مثلًا أو كان ناشئًا عن إصابة ألقها المسافر بنفسه كأن يلقي بنفسه بغية الانتحار^(١)؛ وذلك لأنه ليس جزءًا من الاستغلال العادي للطائرة^(٢).

ويشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بأي شيء آخر سواء كان ذلك ناشئًا عن عطل بالطائرة، أو عن خطأ في قيادتها، كما يشمل أيضًا أعمال القرصنة الجوية، وهذا ما يفهم من النص السابق الوارد في قانون التجارة الذي يقضي بوقوع الحادث في "أي مكان آخر تهبط فيه الطائرة اضطرارًا"، حيث إن الطائرة قد تهبط اضطرارًا لأسباب ميكانيكية، وقد تهبط نتيجة لأعمال القرصنة الجوية وإجبار مختطف الطائرة قائدها على الهبوط^(٣).

ولا يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي أن تكون الوفاة أو الأضرار البدنية قد أصابت المسافر نتيجة حادث، وإنما يجب أن يكون وقوع الحادث الذي أدى إلى الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عقد النقل، أي أثناء وجود المسافر في حراسة الناقل أو تابعيه^(٤).

وحتى يتمكن المضرور من إثارة مسؤولية الناقل الجوي، لا بدّ من أن يكون الضرر قد لحقه خلال المدة التي يكون الناقل فيها ملتزمًا بضمان سلامته، ويبقى الناقل مسئولًا مهما كانت ظروف الرحلة، وبالتالي تشمل المسؤولية مرحلة وجود المسافر على متن الطائرة وهي رابضة بأحد مطارات الرسوء أو وجوده بقاعات مطار الرسوء أو مطار الترانزيت طبقًا لتعليمات الناقل الجوي، وكذلك إذا هبطت الطائرة في أي مطار اختياريًا أو اضطرارًا، وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض المصرية عندما نصت على: "أن الناقل الجوي يكون مسئولًا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو إصابة أي راكب إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط"^(٥).

(١) وفي هذا نرى أن الناقل يسأل عن مثل هذه الحوادث ما دامت قد تمت أثناء أو ضمن سلسلة العمليات المادية المتعددة التي يمر بها الراكب، كما أن نص المادة (١٧) من الاتفاقية جاء عامًا في مدلوله، مما يجعله ينطبق على مثل هذه الحالات، وما على الناقل الجوي سوى دفع مسؤوليته بإحدى وسائل الدفع المتاحة لها والتي سنتناولها في الفرع الثاني من هذا المطلب، فيثبت مثلًا أن اعتداء الراكب على زميله كان مفاجئًا ولم تتح الفرصة له أو لتابعيه للتدخل لحماية المعتدى عليه أو لمنع المنتحر من الانتحار.

(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٠٩.

(٣) عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ج ٤، ط ٨، شركة ناسي للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٢١٦.

(٤) وعلى ذلك فإن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب لا يبدأ بمجرد انعقاد العقد - أي من وقت شراء المسافر لتذكرة السفر - وإلا لتحمل الناقل الكثير من العنت على عاتقه، وفي هذا توضيح على نشاطه. ينظر: محمد أحمد الكندري، المرجع السابق، ص ١٠٤.

(٥) نقض مدني طعن رقم (١٢٨٨) جلسة ١٩٨٣/٢/١، س ٤٨ق. ينظر: سعيد أحمد شعله، قضاء النقض التجاري، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

وتنتهي مسؤولية الناقل عند تحرر الراكب من حراسة الناقل أو تابعيه، بمعنى أنه أثناء مروره بإجراءات الجوازات واستلام الأمتعة المسجلة ثم مروره بالصالة الجمركية والسوق الحرة، حتى خروجه تمامًا من المطار^(١)، فإذا وقع للمسافر أي حادث أثناء اتخاذ هذه الإجراءات وحتى خروجه من باب مطار الوصول، فإنه لا يخضع لأحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة لها، وإنما يخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق^(٢).

الشرط الثاني:- أن يترتب على الحادث ضرر:-

يشترط كذلك لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي أن يترتب على الحادث أو الواقعة وفاة المسافر أو إصابته بجراح أو أي أذى جسماني آخر^(٣)، فإذا لم يكن هناك ضرر فلا مسؤولية حينئذ، ويستوي في هذا أن تحدث الوفاة أثناء عملية النقل أو تتراخى في الزمن، ما دام الحادث نفسه قد وقع أثناء النقل^(٤).

ويلاحظ أن الاتفاقية لم تحدد ماهية وأنواع الأضرار التي تصيب المسافر والتي يمكن التعويض عنها، وهل يلزم أن تكون أضراراً مادية مباشرة، وهل يجوز التعويض عن الأضرار غير المباشرة أم عن مجرد الأضرار الأدبية؟ ومن ثم فقد استقر الرأي على وجوب الرجوع إلى القوانين الوطنية الواجبة التطبيق في تحديد ذلك، حيث يطبق القضاء في ظل اتفاقية وارسو القانون الوطني لتحديد ماهية الضرر القابل للتعويض^(٥).

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية، فإنه لا تعويض إلا عن الأضرار المتوقعة، إلا إذا كان الضرر يرجع إلى غش الناقل أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بتعويض جميع الأضرار التي لحقت بالراكب، متوقعة كانت أو غير متوقعة، مادية كانت أم أدبية^(٦).

(١) محمد بهجت أمين فايد، المرجع السابق، ص ٤٧.

(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢١٠.

(٣) علي أنه يمكن التوسع في تفسير مفهوم الضرر البدني بحيث يشمل بالإضافة إلى الوفاة أو الجرح والإصابات الجسدية الاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب المسافرين.

(٤) ثروت أنيس الأسبوطي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ٢٣٤.

(٥) ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص ٣٦٥.

(٦) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٧٣؛ عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٢٢١.

الفرع الثاني

حالة قيام المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة

يلتزم الناقل أيضاً بضمان المحافظة على سلامة البضائع والأمتعة، وإلا كان مسئولاً عن الأضرار، وهو - كما ذكرنا سابقاً - يعتبر التزاماً ببذل عناية يبذلها ناقل متوسط حريص^(١)، بحيث يكون فيه خطأ الناقل مفترضاً، ومن ثم يتعين عليه حتى يتحلل من المسؤولية أن يقيم الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها أو أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع إلى عيب ذاتي أو إلى خطأ المرسل نفسه^(٢).

وقد نصت المادة (١/١٨) من اتفاقية وارسو على أنه: "يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو تلف أمتعة مسجلة^(٣) أو بضائع إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت خلال النقل الجوي"^(٤)، وهذا ما نصت عليه أيضاً المادة (١/٢٨٨) تجاري جديد والمادة (١/٦٥١) تجاري ليبي بالقول بأن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء النقل الجوي". ولا شك في أن هذا النص قد جمع بين المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع، وتلك المتعلقة بنقل الأمتعة في أحكام واحدة، ويستفاد من ذلك أنه لا بدّ لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي توافر شرطين أساسيين، هما: أن ينجم الضرر عن حادثة، وأن تحدث هذه الحادثة أثناء فترة النقل الجوي، وتفصيل ذلك في الآتي:-

(١) فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي "دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها" دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٣٤٦.

(٢) والأمر على خلاف ذلك في القانون "المصري والليبي" فيما يتعلق بالنقل الداخلي حيث جعل الالتزام هنا التزاماً بتحقيق نتيجة يقع على عاتق الناقل الجوي، وإذا أخل به كان مسئولاً عن الضرر الواقع.

(٣) ويكون الناقل مسئولاً حتى عن الأضرار التي تلحق الأمتعة غير المسجلة "الخفيفة"، وهو ما حرص عليه واضعو اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في المادة (٤/١٧) وذلك ما لم يوجد نص على خلاف ذلك، ويستفاد ذلك أيضاً من نص المادة (٣/٢٢) من الاتفاقية التي تحدد حداً أقصى للتعويض في حالة "الحاجيات التي يحتفظ بها المسافر في حراسته"، غير أن الاتفاقية تركت تحديد شروط انشغال المسؤولية لقواعد القانون الوطني الواجب التطبيق كما سيأتي بيانه عند الحديث عن حدود التعويض. يراجع ذلك بالتفصيل: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٦٩.

(٤) وهذا ما أكدت عليه المادة (١/١٨) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

الشرط الأول:- وقوع الضرر عن حادثة:

بناءً على ما تقدم من النص السابق ذكره، فإنه يجب أن تقع حادثة^(١)، إلا أن ذلك لا يكفي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي، بل لا بد أن يتولد عن هذه الحادثة ضرر كحالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة "المسجلة وغير المسجلة" أو البضائع^(٢).

وعلى هذا يكون الناقل الجوي مسئولاً عن الأضرار التي تلحق أرباب البضائع والأمتعة، والتي تنجم عن انهيار جزء من مباني المطار أو نفوق الحيوانات بسبب انتشار عدوى حيوانات أخرى، أو ضياع البضاعة بسبب سرقتها من مباني المطار، أو تذبذب الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى، وكذلك إذا أصاب البضاعة أو الأمتعة تلف يؤثر على قيمتها، أو على استعمالها على النحو الذي أعدت له^(٣).

الشرط الثاني:- وقوع الحادث أثناء فترة زمنية معينة:

كما أنه يشترط لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي أن يقع الحادث أثناء فترة النقل الجوي، والتي يقصد بها المدة التي يكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل أو تابعيه، سواء كان ذلك في مطار أو على متن طائرة، أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار^(٤)، وهذا يعني أن أساس تحديد فترة النقل الجوي، والتي تتشغل خلالها ذمة الناقل الجوي بالتزام سلامة البضاعة، يرتكز فقط على فكرة حراسة الناقل الجوي للبضائع^(٥)، وذلك على خلاف المعيار في حالة نقل الركاب، والذي ينقسم إلى شقين مجتمعين فيه، وهما: مخاطر الطيران، وحراسة الناقل الجوي.

ومما تجدر الإشارة إليه أن هذه الفترة لا تمتد لتشمل - كقاعدة عامة - عمليات النقل متعددة الوسائط، أي عمليات نقل البضائع بطريق البر أو البحر أو النهر التي تحدث

^(١) إن استخدام النص لكلمة "حادثة" يعطى مدلولاً ومعنى أوسع وأكثر شمولاً يستهدف حماية المسافرين، إذ تغطي جميع حالات الضرر الممكن حدوثها، سواء كانت متعلقة بالنقل الجوي أو تشغيل الطائرة أو لم تكن متعلقة بت. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٣٦؛ محمد فريد العريضي، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

^(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢١٢.

^(٣) محمد فريد العريضي، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

^(٤) المادة (٢/١٨) من اتفاقية وارسو، وفقرة (٣) من اتفاقية مونتريال، والمادة (٢/٢٨٨) تجاري جديد، وتقابلها في ذلك المادة (٢/٦٥١) تجاري لبيبي والتي نصت على أنه: "يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو أثناء الطيران أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً".

^(٥) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٩٥ وما بعدها.

خارج المطار^(١)، والتي تتم داخل إقليم دولة القيام أو الوصول، حيث لا شأن لاتفاقية وارسو لمثل هذا النوع من النقل الذي يخضع في أحكامه للقانون الداخلي للدولة التي تم النقل على إقليمها^(٢).

ومع ذلك فإنه إذا تمّ هذا النقل المتعدد عند تنفيذ عقد النقل الجوي بقصد شحن البضاعة أو تسليمها، أو الانتقال بها من طائرة إلى أخرى؛ فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أن يكون قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوي^(٣)، ما لم يقدّم الدليل على عكس ذلك.

ومن ثم فإنه لا يتعين على أرباب البضائع أو الأمتعة إثبات أن الضرر نجم عن حادثة وقعت، ولكن عبء الإثبات ينتقل إلى الناقل الجوي الذي يتعين عليه إثبات أن الحادثة وقعت أثناء النقل البري أو البحري أو النهري قبل بلوغ البضاعة أو الأمتعة مطار القيام^(٤)، وتنتهي فترة النقل التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً عن الأمتعة أو البضائع بانتهاء حراسته لها^(٥)، وذلك بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، والأمتعة للمسافر أو بوضعها تحت تصرف كل منهم، وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض المصرية بقولها: "أن مسؤولية الناقل الجوي لا تنتهي ولا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أو المكان المتفق عليه"^(٦)، فإذا أصيبت البضاعة أو الأمتعة بضرر ناجم عن حادثة وقعت خلال فترة النقل الجوي؛ اعتبر الناقل مخلاً بالتزامه بضمان المحافظة على سلامة الأمتعة أو البضائع، وبالتالي تلحقه أحكام المسؤولية المقررة في الاتفاقية والقانون التجاري.

(١) المادة (٣/١٨) من اتفاقية وارسو وفقرة (٤) من اتفاقية مونتريال، والمادة (٣/٢٨٨) تجاري جديد، وتقابلها المادة (٣/٦٥١) تجاري ليبي والتي نصت على أن: "لا يشمل النقل الجوي الفترة التي تكون فيها الأمتعة أو البضائع محل نقل بري أو بحري أو نهري يقع خارج المطار إلا إذا كان هذا النقل لازماً لشحن الأمتعة أو البضائع أو لتسليمها أو لنقلها من طائرة إلى أخرى تنفيذاً لعقد النقل الجوي"، وعلى ذلك فإن النقل الذي يتم داخل المطار بوسيلة أخرى لتحويل البضاعة من طائرة إلى طائرة أخرى يدخل ضمن فترة النقل المنصوص عليها في الاتفاقية والقانون التجاري؛ لأنها تعتبر في حراسة الناقل.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٥٧؛ ومحمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٣) وهي قرينة قانونية وضعتها الاتفاقية عندما كانت هناك صعوبة بالغة في إثبات اللحظة التي نجم فيها الضرر عن الحادثة. ينظر: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٤) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٢٨؛ ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٢٩٧.

(٥) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٦) حكم محكمة النقض، طعن رقم (١٠٥٠) جلسة ٢٠٠٠/٣/٧، س ٦٩ق. ينظر: عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٣١٨.

الفرع الثالث

حالة قيام المسؤولية عن التأخير

يُعدّ كسب الوقت أحد العناصر التي لا يستقيم النقل الجوي بدونها، لذا كان من الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزامٌ باحترام مواعيد النقل^(١) بحيث يتعين مساءلته إذا ما أخلّ بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمسافر وأمتعته أو إلحاق الضرر بالشاحن^(٢).

ويعتبر التزام الناقل وفقاً لقانون التجارة المصري والليبي التزاماً بتحقيق نتيجة، وفي هذا قضت المحكمة العليا الليبية بأن: "التزام الناقل الجوي بتنفيذ عقد النقل في الميعاد هو التزام بتحقيق غاية، وعلى ذلك فإنه إذا حصل اتفاق بين طرفي عقد النقل الجوي على ميعاد معين لتنفيذ النقل، فإنّ كل تقويت لهذا الميعاد يعتبر تأخيراً ويكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن ذلك"^(٣)، وعلى ذلك فإنه بمجرد عدم توصيل المسافر أو البضاعة إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي، إلاّ إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه^(٤)، وهذا بخلاف ما تتجه إليه الاتفاقية التي ترى أن التزام الناقل هنا هو التزام ببذل عناية والذي يكون خطأ الناقل فيه خطأً مفترضاً، ما لم يقدّم الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(٥).

ولكننا نرى أنه من الأجدر في هذا الأمر الأخذ برأي بعض الفقه القائل بأنه: "إذا اتفق سلفاً على تنفيذ النقل في ميعاد محدد، فإن الالتزام في هذه الحالة يكون التزاماً بتحقيق نتيجة. ولكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق، فإنه ينقلب إلى التزام ببذل عناية، والحجة في ذلك أن تخلف الاتفاق لا يعني تحويل الناقل الحرة في تنفيذ النقل - وإلاّ صار التزاماً إرادياً محضاً - وإنما يعني التزاماً بالنقل في الميعاد المعقول، وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل، وليس ذلك إلاّ إثباتاً للخطأ^(٦).

(١) فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص ٣٥٥.

(٢) وهو ما أكدت عليه المادة (١٩) من اتفاقية وارسو ومونتريال، والمادة (١/٢٨٩) تجاري جديد، وتقابلها في ذلك المادة (١/٦٥٢) تجاري ليبي، بالنص على أنه: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو"، ويلاحظ على هذا النص أنه جاء عاماً ليشمل التأخير في نقل الركاب وأمتعته ونقل البضائع على حدٍ سواء.

(٣) حكم المحكمة العليا الليبية، طعن رقم (١١٠) جلسة ١٨/٥/١٩٩٢، ص ٣٧، مجموعة أحكام المحكمة العليا الليبية، ط ١، ٢٠٠٨، ٣٤، ص ١٨١.

(٤) محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص ٩٨ و ١١٦.

(٥) عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٣١.

(٦) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٧٥.

ولقيام مسئولية الناقل الجوي عن التأخير لا بدّ من توافر ثلاثة شروط، وهي: أن يكون هناك تأخير في النقل الجوي، وأن ينشأ عن التأخير ضرر يصيب الراكب أو مرسل البضاعة، بالإضافة إلى أن يحدث هذا التأخير أثناء فترة زمنية معينة. وتفصيل ذلك فيما يأتي:

الشرط الأول:- التأخير في النقل الجوي:

ولما كان التأخير معناه مجاوزة الميعاد؛ فإنه يفترض حتماً نشوء التزام في ذمة الناقل بتنفيذ النقل في مدة معينة، وهذا مبدأ لا مرأى فيه^(١).

وينشأ التأخير في النقل - كما أشرنا سابقاً - عند مجاوزة الميعاد المحدد إذا وجد اتفاق على هذا التحديد، أمّا إذا لم يكن قد تم الاتفاق على تنفيذ النقل في ميعاد محدد؛ فإن التأخير عن المجاوزة غير العادية للميعاد المعقول^(٢) باعتباره هو الميعاد الذي اتجهت إليه إرادة الطرفين ضمناً^(٣).

وبالتالي تجب مساءلة الناقل الجوي عن أضرار التأخير عن النقل في الميعاد المتفق عليه أو عن النقل والميعاد المعقول ولو تضمن عقد النقل شروطاً تعفيه من هذه المسئولية أو من التقيد بميعاد محدد^(٤).

الشرط الثاني:- حدوث التأخير خلال فترة زمنية معينة:

لا يكفي حصول التأخير لاعتبار الناقل الجوي مسئولاً، وإنما يلزم كذلك أن يكون هذا التأخير قد حدث في فترة النقل الجوي^(٥) التي يسري خلالها كل من الالتزام بضمان سلامة الركاب، والالتزام بضمان المحافظة على البضائع^(٦).

وإذا حصل التأخير خارج نطاق هذه الفترة، فإن مسئولية الناقل الجوي لا تخضع لأحكام اتفاقية وارسو، وإنما تخضع للقانون الوطني الواجب التطبيق، وذلك كأن يكون التأخير

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٢) عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٢٢٩.

(٣) حيث يفترض أن الطرفين قد اتفقا على عقد النقل الجوي في ميعاد معقول، وبطبيعة الحال يجب أن يكون هذا الميعاد متناسباً مع وسيلة النقل المستخدمة لا سيما إذا كانت تتميز بالسرعة الفائقة والتنظيم الدقيق لمواعيد الرحيل والوصول، وهذا أمر متروك لتقديره لقااضي الموضوع. ينظر: فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص ٣٥٩.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٤١.

(٥) وذلك كعدم تنفيذ عقد النقل الجوي أصلاً بإلغاء الرحلة، أو تأجيلها، أو عدم قيام الناقل بحجز المكان اللازم للمسافر أو للبضاعة أو إلغاء هذا الحجز أو الرحيل المتأخر، أو إعطاء المسافر معلومات خاطئة عن ميعاد السفر، أو التغيير التجاري لمسار الطائرة أو الهبوط دون داع في أي محطة لم تكن مقررة، مما أدى إلى رحيل الطائرة بها إلى مكان آخر، وكذلك فقد الوثائق اللازمة للإفراج عن البضاعة في مطار الوصول. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٤٤.

(٦) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٣٨؛ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٧٨.

بسبب إهمال عمال للناقل الجوي في نقل الركاب بالطريق البري في المدينة إلى المطار، وهنا لا يستحق الناقل الجوي الحماية التي أرادت اتفاقية وارسو أن توفرها له، ومن ثم تتشغل مسؤوليته وفقاً لقواعد النقل البري في القانون الوطني الواجب التطبيق^(١).

وبناءً على ما تقدم فإن الناقل الجوي يسأل وفقاً لاتفاقية وارسو عما يأتي:-

١- التأخير في نقل الركاب إذا حدث هذا التأخير أثناء الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب تحت حراسة الناقل^(٢)، أي بمعنى أنه يسأل منذ اللحظة التي يغادر فيها الراكب مطار القيام للتوجه إلى الطائرة، حتى اللحظة التي يتخلص فيها من وصايا الناقل في مطار الوصول.

٢- التأخير في نقل البضائع والأمتعة، إذا حدث التأخير أثناء وجود البضاعة والأمتعة في حراسة الناقل داخل الطائرة أو في مطار أو في مكان ما في حالة الهبوط خارج المطار^(٣)، وهذه الفترة تبدأ من لحظة بدء حراسة الناقل للأمتعة أو البضائع في مطار القيام حتى زوال هذه الحراسة في مطار الوصول.

الشرط الثالث:- الضرر الناشئ عن التأخير:

يشترط أيضاً لكي تتعقد مسؤولية الناقل الجوي، أن يترتب على التأخير ضرر يصيب المسافرين أو يلحق بالبضاعة أو الأمتعة، وذلك كالتأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافرين الاشتراك في الحفل الافتتاحي لمحفل علمي دُعِيَ إليه بصفته؛ لتقديم خبراته الشخصية، أو التأخير في وصول مريض لإجراء عملية جراحية عاجلة مما أدى إلى وفاته أو تفاقم حالته المرضية، أو التأخير الذي يترتب عليه حرمان اشتراك المعروضات في مسابقة دولية رصدت لها دائرة كبيرة أو وصول البضاعة متأخرة مما أدى إلى فوات موسم بيعها مما نتج عنه انخفاض سعرها، أو تلفها وهلاكها^(٤).

وبناءً على ما تقدم فإن مسؤولية الناقل الجوي لا تتعقد عن مجرد التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي؛ وإنما تتعقد عن الضرر الذي قد ينجم عن هذا التأخير، بمعنى أنه لا يمكن القول

(١) ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، ص ٣١٢.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(٣) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٣١٢.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٤٥؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٣٨؛ عبد الفضيل أحمد، المرجع السابق، ص ٢٦٨.

بأنّ التأخير في ذاته يمثل ضرراً بالمسافر أو الشاحن، وإنما قد يمثل مصدراً لهذا الضرر، إذ لو استطاع المرسل إليه بيع البضاعة بالرغم من تأخر وصولها بالسعر ذاته، لا يكون التأخير قد أصابه بضرر، ومن ثم فلا مجال لإثارة مسؤولية الناقل الجوي^(١).

وتطبيقاً لذلك حكم "بعدم مسؤولية الناقل عن التأخير في نقل أقمشة من ألمانيا إلى الكويت، كان المرسل إليه قد تعاقد على بيعها بثمن معين ثم عدل المشتري بسبب التأخير، واستندت المحكمة إلى أنه كان بمقدور المرسل إليها بيعها بمجرد وصولها بذات الثمن، وبهذا فإنه لا مسؤولية عن التأخير إذا انقضى الضرر"^(٢).

الفرع الرابع

حالة قيام المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض

وبما أنّ المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض في اتفاقية روما وقانون الطيران المدني هي مسؤولية موضوعية؛ فإنها تتعدّد بمجرد توافر الشروط الآتية:-

الشرط الأول:- أن يلحق الضرر بالغير على سطح الأرض:

وحتى يمكن إثارة مسؤولية الناقل الجوي في هذا المجال فإنه لا بدّ من أن يقع الضرر بالفعل للأغيار على سطح الأرض، وقد تكون هذه الأضرار مباشرة، كسقوط الطائرة محترقة على السطح أو سقوط شيء أو شخص منها، كما أنها قد تكون غير مباشرة، أي ناجمة عن مجرد التحليق، وذلك كإحداث بعض الضوضاء والإزعاج، والأضرار الموجبة للمسؤولية وفقاً لكل من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ وقانون الطيران المدني "المصري والليبي" هي الأضرار المباشرة دون غيرها^(٣)، ويستوي أن تكون هذه الأضرار قد لحقت بالشخص في نفسه أو في أمواله إذ تقضي النصوص بأن: "لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض"^(٤).

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(٢) حكم محكمة الاستئناف العليا، دائرة التمييز، الكويت، القضية رقم (١٩٨١/٢٣٨ تجاري) جلسة ١٩٨٢/٤/٧، مشار إليه لدى: ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مطبعة محمد عبد الكريم حسان، القاهرة، ص ٢٦٥.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٤) المادة (١/١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢؛ المادة (١/٢٧) طيران مدني مصري؛ المادة (١/١٥٤) طيران مدني ليبي.

الشرط الثاني:- أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران :

لكي يلتزم الناقل بتعويض الضرر الذي لحق الغير على السطح يجب أن يكون هذا الضرر قد نجم عن طائرة في حالة طيران، وطبقاً لنص المادة (٢/١) من اتفاقية روما والمادة (٢/١٢٧) طيران مدني مصري^(١) "تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة بغرض الإقلاع الفعلي حتى لحظة وقوف القوة المحركة بعد إتمام الهبوط".

الشرط الثالث:- أن يثبت المضرور علاقة سببية بين الضرر والطائرة :

ويجب أيضاً لانعقاد مسئولية الناقل الجوي أن تتوافر علاقة سببية بين نشاط الطائرة والضرر الواقع على سطح الأرض، أي بمعنى أن يكون هذا الضرر نتيجة لما أحدثته الطائرة سواء باحتراقها ذاتها على السطح أو بسقوط شيء أو شخص منها^(٢)، وهذا ما أكدت عليه المادة الأولى من الاتفاقية وتقابلها في ذلك المادة (١/١٢٧) من قانون الطيران المدني المصري والمادة (١/١٥٤) طيران ليبي والتي نصت على أنه: "أن يكون الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران، أو من شخص أو شيء سقط منها".

وتجدر الإشارة إلى أن تقدير ما إذا كان الضرر نتيجة مباشرة للحادث يخضع لتقدير القاضي المعروض عليه النزاع، وذلك طبقاً للقانون الواجب التطبيق على الحادث^(٣).

المطلب الثاني

حالات استبعاد المسئولية

يعتمد نظام الاستبعاد - طبقاً للقواعد العامة - على طبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل الجوي؛ فإن كان التزامه بتحقيق نتيجة أو غاية لم يستطع الفكاك من المسئولية إلاً بإثبات أن عدم تنفيذ الالتزام يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه، أما إذا كان التزامه بوسيلة أو ببذل عناية أمكنه الإفلات من المسئولية بإقامة الدليل على أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية

^(١) ولم ينص قانون الطيران المدني الليبي على هذه الفقرة، وربما يرجع ذلك إلى أنه قد نص على ذلك في المادة الأولى من هذا القانون والتي جاء في فقرتها (٢٥) على أن: "فترة الطيران : الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها".

^(٢) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٢١٤.

^(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٧٣.

الرجل المعتاد أو بإثبات السبب الأجنبي، ونلاحظ أن الاتفاقيات الدولية والقوانين الوضعية وهي بصدد تنظيمها لأحكام مسؤولية الناقل الجوي قد وازنت بين مصالح المضرور في الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم من ناحية، وبين مصالح الناقلين الجويين في تحديد مسؤوليتهم؛ حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقاً دون الاستمرار في مباشرة نشاط النقل التجاري الجوي وتطوره من ناحية أخرى^(١).

وعليه فإنه إذا أخلَّ الناقل الجوي بتنفيذ إحدى التزاماته انعقدت مسؤوليته، ولزمه التعويض إلا إذا أقام الدليل على انتفائها، فعندئذ تبرأ ذمته قبل المضرور. واستبعاد المسؤولية للناقل الجوي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأساس الذي تستند إليه هذه المسؤولية؛ فإن كانت شخصية، أي قوامها الخطأ؛ تم التحلل منها بإثبات انتفاء الخطأ، وإن كانت مادية، أي أساسها الخطر وتحمل التبعية، تحقق انتفاؤها بالتدليل على ارتداد الضرر إلى أحد الأسباب التي ذكرها القانون على سبيل الحصر للتخلص من هذا النوع من المسؤولية، ولتفصيل ذلك فإننا نقسم دراستنا لهذا المطلب إلى الفرع الأول: حالات استبعاد المسؤولية في النقل الدولي، والفرع الثاني: حالات استبعادها في النقل الداخلي، وذلك على النحو الآتي:-

الفرع الأول

حالات استبعاد المسؤولية في النقل الدولي

أولاً:- حالات الاستبعاد في اتفاقية وارسو وتعديلاتها:-

أسست الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي - كما أشرنا سابقاً - على أساس الخطأ المفترض وجعلت التزامه تجاه المسافر أو الشاحن التزاماً ببذل عناية، ومن ثم لا يمكنه الإفلات من المسؤولية إلا بإقامة الدليل على أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل المعتاد، ولا يضطر المسافر أو الشاحن إلى إثبات عنصر الخطأ الذي قد يصعب - بل وقد يستحيل - إثباته في كثير من الفروض^(٢)، وفي مقابل ذلك وضعت الاتفاقية حدوداً قصوى للتعويض الذي

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٥٨.
(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

يلتزم الناقل بالوفاء به^(١)، وأبطلت كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها على نحو يخالف أحكام المسؤولية المحدودة المقررة في الاتفاقية^(٢)، كما سيأتي بيانه.

وقد مكنت الاتفاقية الناقل الجوي من إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض، ونصت المادة (١/٢٠) على أن "لا يكون الناقل مسئولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها". وأشارت في الفقرة الثانية منها إلى عدم مسئوليته "في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو الملاحية، وأنه قد اتخذ هو وتابعوه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر"^(٣)، ونصت في المادة (٢١) على أنه "إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه؛ فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفيفها"^(٤)، وفي مقابل ذلك نصت المادة (١/٦) من اتفاقية روما وطبقاً لهذه النصوص على أن الناقل يستطيع استبعاد مسئوليته أو التخفيف منها في ثلاث حالات، وهي: ١: أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحاله عليه اتخاذها، ٢: حدوث الضرر بسبب خطأ ملاحية، ٣: نشوء الضرر عن خطأ المضرور، وسنعرض لكل حالة من هذه الحالات بشيء من التفصيل، وذلك على النحو الآتي:

١ - حالة التدابير الضرورية:

فمتى أخل الناقل بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد الناقل الجوي، افترض الخطأ في جانبه وانشغلت ذمته بالمسؤولية، ولا يمكنه التحلل منها إلا إذا أقام الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(٥)، والمادة المشار إليها تتضمن في حقيقة الأمر حالتين منفصلتين لإعفاء الناقل من المسؤولية، الأولى تتعلق باتخاذ الناقل وتابعيه كل التدابير الضرورية، والثانية تتعلق باستحالة اتخاذ هذه التدابير.

(١) المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو.

(٢) المادة (٢٣) من الاتفاقية.

(٣) وهو ما أكدت عليه المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٤) ويقابله نص المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال الذي ينطبق على جميع أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية.

(٥) المادة (١/٢٠) من اتفاقية وارسو.

الحالة الأولى:- اتخاذ الناقل وتابعيه التدابير الضرورية:

يمكن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية المنصوص عليها في الاتفاقية بأنها التدابير المعقولة^(١) التي يتخذها الناقل العادي وتابعوه في الظروف المعتادة، لتوقي وقوع الضرر^(٢).

وتكتفي الاتفاقية بإمكان إثبات اتخاذ التدابير الضرورية لإمكانية دفع المسؤولية، ولا تشترط مطلقاً إثبات سبب الضرر^(٣)، وتقدير كفاية أو عدم كفاية تلك التدابير والاحتياطات اللازمة لتوقي وقوع الحادث هو من شأن قاضي الموضوع الذي يعتمد في عناصر هذا التقدير على نوع الطائرة المستخدمة، وطبيعة الرحلة من الناحية الجغرافية، ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ، وطبيعة البضاعة المنقولة، وحالتها، وإذا ثبت له أن الناقل الجوي وتابعيه قد اتخذوا تدابير تعد كافية ومعقولة لتفادي وقوع مثل هذه الأضرار، قضى بإعفائه من المسؤولية^(٤).

ومن ثم يتعين على الناقل حتى يستطيع دفع مسؤوليته أن يثبت أن الطائرة كانت صالحة تماماً للطيران وفقاً للقواعد والشروط الفنية، وأنها تخضع لصيانة دورية، ودقيقة، وأنها كانت لحظة الإقلاع في حالة جيدة، ومزودة بالوقود، وبالأجهزة الضرورية، والخراطم، والنشرات الجوية، وأن الإقلاع تم متى كانت الأحوال الجوية تسمح بذلك. وأنه قد عهد بقيادتها إلى طاقم مؤهل قانوناً، ومتمرس في الطيران، وغير مجهد أو متعب، ولم تكن الرحلة خطيرة من حيث الزمان والمكان، بوجه عام أنه تصرف كما يتصرف الناقل الجوي الحريص^(٥).

الحالة الثانية:- استحالة اتخاذ الناقل التدابير الضرورية:

كما لا يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل في الحالة التي يثبت فيها استحالة اتخاذها هو أو تابعيه التدابير الضرورية لتوقي وقوع الضرر^(٦)، وهذه الحالة

(١) ومما تجدر الإشارة إليه أن نص مشروع الاتفاقية كان يتضمن عبارة التدابير المعقولة، وقد تم استبدال عبارة التدابير الضرورية بها بناءً على طلب المندوب الروسي، ولم يكن المقصود تغيير مضمون النص، بل مجرد تعديل لفظي فحسب، وقد صرحت بهذه العبارة المادة (١٩) من اتفاقية مونتريال بقولها: "...إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر...". يراجع في تفصيل ذلك :

M.pourcelet, transport aérien international et responsabilité des presses de l'université de Montréal 1964, p47. .١٣٠. ص

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٤٤٧.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٤) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

(٥) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٤٥١؛ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٦٣.

(٦) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

تتمثل في إثبات القوة القاهرة^(١) التي حالت دون اتخاذ التدابير الضرورية، وذلك كإثبات تعرض الطائرة فجأة لعاصفة ثلجية رغم حسن توقع الأرصاد الجوية أو لصاعقة أو مطب هوائي أدى إلى اختلاف توازنها وسقوطها أو هجوم سرب من الطيور الجارحة على الطائرة ودخول بعضها بقوة جذب الهواء إلى ماكيناتها، الأمر الذي أدى إلى انفجارها أو إلى إلحاق عطب بها والتأخير في إصلاحها، وكذلك الحالات التي يكون فيها الضرر نتيجة عيب ذاتي بالطائرة يصعب اكتشافه أو معرفته أو توقعه، وكذلك يعتبر قوة القاهرة يستطيع الناقل التحلل بها من مسؤوليته وفاة قائد الطائرة بالسكتة القلبية أو حتى إصابته بانفجار مفاجئ لم يكن له أدنى علامات سابقة^(٢).

ويتعين تفسير هذا النوع من الحالات تفسيراً ضيقاً، ذلك أن مخاطر الرحلة الجوية يجب توقعها، بل إن الأحكام العامة للنظام القانوني للملاحة الجوية تستهدف في مجملها تأمين الملاحة الجوية من تلك المخاطر؛ حفاظاً على الأرواح والأموال، ويجب تقدير كل حالة على حدة^(٣).

ومما تجدر الإشارة إليه أن الناقل الجوي لا يكف بإثبات أن الحادث كان نتيجة لقوة القاهرة، وإنما عليه أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية والمناسبة لتوقي وقوع الضرر، طبقاً لمعيار الناقل العاقل، وأنه وتابعيه لم يرتكبوا أي خطأ أو إهمال كان سبباً في وقوع الحادث أو أنه أسهم في وقوعه^(٤).

٢: حالة الخطأ الملاحي:

كما أن للناقل الجوي أن يتحلل من مسؤوليته بإثبات أن الضرر الذي وقع قد تولد عن خطأ في قيادة الطائرة أو في تسييرها أو في ملاحظتها، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الأخرى كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر^(٥). وهذا الحكم مقصورٌ على نقل

(١) والقوة القاهرة: هي العادة الفجائية التي لا يمكن توقعها أو تفاديها، ولا يكون للمدين يدٌ في حصولها، وتؤدي إلى استحالة الوفاء، فيعفي المدين من التزامه. ينظر: سليمان مرقس، المرجع السابق، ص ١٩٦.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٦٨.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٣٠.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٦٩.

(٥) المادة (٢/٢٠) من الاتفاقية قبل تعديلها، وهذا النص مأخوذ من نص المادة (٢/٤) من معاهدة سندات الشحن الموقعة ببروكسل عام ١٩٢٤ والتي تقضي بإعفاء النقل البحري من المسؤولية عن الخطأ الملاحي أو الخطأ في إدارة السفينة. ينظر: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٤٩.

البضائع والأمتعة دون نقل المسافرين^(١). ويقصد بالخطأ الملاحي: الخطأ الذي يتعلق بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة إقلاعاً وهبوطاً أو طيراناً.

وبناءً عليه فإنه يعتبر خطأً ملاحياً الارتفاع بالطائرة اعتماداً على حاسة النظر، دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة في الأجهزة الفنية، مما يترتب عليه اصطدام الطائرة بجبل تعذرت رؤيته على قائد الطائرة؛ نظراً لكثافة الضباب، وكذلك الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرة، والقراءة أو الترجمة الخاطئة للإرشادات بواسطة الملاح المتخصص بمراقبة أجهزة إرسال واستقبال هذه الإرشادات، وتقصير المهندس الفني الذي يهمل إصلاح أجهزة الاتصال أو الأجهزة المعدة لتحديد وتلقي المعلومات عن ظروف الأحوال الجوية^(٢).

وحتى يستطيع الناقل الجوي استبعاد مسؤوليته عليه إثبات الخطأ الملاحي الذي يلزم ألا يكون ناتجاً عن غش من جانب الناقل أو تابعيه؛ لأن الغش يفسد كل شيء، كما يلزم أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر الناتج عن الخطأ الملاحي أو سواه.

٣: خطأ المضرور:

وكذلك للناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته عن طريق إثبات خطأ المضرور أو المصاب، وأن هذا الخطأ هو الذي أحدث أو تسبب في وقوع الضرر أو ساعد على وقوعه، وللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها^(٣).

ومن خلال ما تقدم نلاحظ أن الاتفاقية أحالت إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، لتحديد مدى تأثير خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، ولعل السبب في هذه الإحالة يرجع إلى فشل الاتفاقية في تبني مفهوم موحد لهذه الإشكالية يوفق بقدر الإمكان بين

^(١) لقد انتقد الفقه حكم الاتفاقية بجعل الخطأ الملاحي مبرراً لإعفاء الناقل من المسؤولية، خاصة وأنه يفرق بين نقل المسافرين من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر، فضلاً عن مراعاته لجانب الناقل على حساب الشاحن؛ ذلك أن الناقل إذا كان بعيداً عن قائد الطائرة وأفراد طاقمها فإن الشاحن أيضاً بعيداً عنهم، وإذا كان لا بد من تحمل أحدهما نتائج أخطاء الملاحة الجوية، فإن الناقل هو الذي يجب أن يتحملها باعتباره متبوعاً، كما هو الشأن في نقل الركاب، لذلك اتجه بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ في مادته العاشرة إلى إلغاء هذه الحالة وهذا الدفع وسوى بين نقل الركاب، ونقل البضائع والأمتعة. ينظر: محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص ١٣٦.

^(٢) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١٦٦.

^(٣) المادة (٢١) من الاتفاقية، ونص المادة جاء عاماً يشمل حالات المسؤولية في نقل الركاب، وفي نقل البضائع والأمتعة والمسؤولية عن التأخير، ولم يطرأ على هذه المادة أي تعديل، باعتباره سبباً منطقياً لإعفاء الناقل من المسؤولية. ينظر: محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص ١٣٧.

المفاهيم المتباينة حول أثر خطأ المضرور على المسؤولية في قوانين الدولة المختلفة^(١)، وتطبق المحاكم في مصر وليبيا - وفقاً لنص الاتفاقية - القواعد العامة في القانون المدني؛ وذلك لعدم وجود نص يتضمن أحكاماً خاصة بهذا الشأن في قانون الطيران المدني، وقانون التجارة^(٢)، مما يستدعي معه الرجوع لمثل هذه القواعد العامة في القانون المدني التي تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا كان خطأ المضرور يستغرق خطأه، أما إذا كان مشتركاً مع خطأ الناقل، فللقاضي أن ينقص من قدر التعويض بتوزيع المسؤولية بينهما بنسبة مساهمة كل خطأ منهما في إحداث الضرر^(٣).

ويمكن التمثيل لخطأ المضرور في نقل الركاب، بإهمال الراكب في إطفاء سيجارة، مما أدى إلى نشوب حريق بالطائرة، أو قيامه بفتح باب الطائرة عنوة وإلقائه بنفسه منها بقصد الانتحار، وذلك بالرغم من إحكام الناقل الجوي وتابعيه إغلاق أبواب الطائرة^(٤)، وكذلك إفلات المسافرين من رقابة تابعي الناقل واقترابه من محركات الطائرة مما أدى إلى إصابته بالضرر نتيجة تواجده في منطقة جذب الهواء^(٥)، كما يمكن التمثيل لخطأ المضرور في نقل البضائع - المرسل أو المرسل إليه وتابعيهم - بخطأ المرسل في طريقة شحن شحنة من النحل والتأخر في إجراء الشحن مما أدى إلى هلاكها^(٦).

وقياساً على خطأ المضرور يكون الناقل معفيًا من المسؤولية إذا تلفت البضاعة لعيب ذاتي فيها أو لعدم تغليفها بطريقة كافية أو مناسبة، حيث يقع على المرسل ذاته العناية بهذه

(١) الأمر الذي تداركته المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وذلك بأن قررت قاعدة موضوعية مفادها: "إعفاء الناقل من المسؤولية كلياً أو جزئياً بحسب ما إذا كان إهمالاً أو خطأً أو امتناع المضرور قد تسبب وحده في وقوع الضرر أو ساهم في حدوثه، فإن كان خطؤه هو وحده المتسبب في الضرر؛ أعفي الناقل كلياً من المسؤولية، أما إن كان قد ساهم مع خطأ الناقل في حدوثه؛ أعفي الناقل جزئياً من المسؤولية بقدر هذه المساهمة". والعبارة في هذه الحالة ليست بدرجة جسامته كل خطأ بالنسبة إلى الآخر؛ بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر. ينظر: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٣٦.

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٥٠٧.

(٣) المادة (٢١٦) مدني مصري والمادة (٢١٩) مدني ليبي والتي نصت على أنه: "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطنه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه"، ويعفى الناقل من المسؤولية كلياً في حال ما إذا كان هذا الفعل هو السبب الحصري للحادثة، ويتصف بصفة القوة القاهرة عند البعض. ينظر: سيد أحمد موسوي، المسؤولية المدنية، ط ١، مكتبة زين الحقوقية، ٢٠١٠، ص ٢٩٤.

(٤) حكم محكمة باريس الابتدائية جلسة ٢٧ يونيو ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٦٩، ص ٣٢٥، مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٣٣.

(٥) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٥١.

(٦) حكم محكمة اكس إن برو فانس الاستئنافية، الصادر بتاريخ ٣١ يناير ١٩٥٣، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٥٢، ص ٥٩، مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٣٣.

الأمر، كما أنه أدى الناس بطبيعة البضاعة، ولذلك فإن تقصيره في هذه الأمور يُعدّ خطأ منه، ويقع على الناقل الجوي إثبات أن الأضرار التي لحقت بالبضاعة كان سببها هو العيب الذاتي أو طبيعتها، وأنه وتابعيه لم يرتكبوا خطأً بهذا الصدد^(١).

وتجدر الإشارة إلى أنه لكي يكون سلوك المضرور مكوناً لخطأ يجب أن يتم هذا السلوك عن تصرف شائن وخارج عن سلوك الراكب العادي، كما أنه يلزم لكي يصلح خطأ المرسل وسيلة لدفع المسؤولية، أن يكون غير متوقع وغير ممكن دفعه بواسطة الناقل أو تابعيه^(٢).

وأخيراً فإنه يجب التنبيه إلى أنه يستوي أن يكون خطأ المضرور سابقاً على وقوع الحادث أو معاصراً له أو حتى لاحقاً عليه^(٣).

ثانياً - حالات الاستبعاد في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢:

إن مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية روما - كما قلنا سابقاً - هي مسؤولية موضوعية، تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة لا الخطأ، وبالتالي لا يجوز له أن يعفي نفسه كلياً أو جزئياً إلا إذا أثبت انتفاء رابطة السببية بين الضرر ونشاط الطائرة، ولا يكفي لدفع المسؤولية توافر القوة القاهرة أو إحدى حالات الضرورة؛ ذلك لأن هذه المسؤولية تقوم على فكرة الغرم بالغرم^(٤)، وبناءً على ذلك فإن الناقل لا يستطيع استبعاد مسؤوليته إلا بإحدى الحالات الآتية:-

١ - خطأ المضرور أو تابعيه :-

وطبقاً لأحكام الاتفاقية فإنه إذا كان خطأ المضرور أو إهماله هو أو أحد تابعيه السبب المباشر للضرر الذي حاق به لا تنثر مسؤولية الناقل الجوي، ويتعين على هذا الأخير إثبات هذا الخطأ، وهذا ما أكدت عليه المادة (١/٦) منها والتي نصت على أنه: "لا يلتزم الشخص الذي يعتبر مسئولاً وفقاً لهذه الاتفاقية بتعويض الضرر إذا أثبت أن هذا الضرر يرجع كلية إلى خطأ المضرور أو تابعيه...".

وتجدر الإشارة إلى أنه إذا كان خطأ المضرور أو إهماله قد أثر في جسامه الضرر الذي حاق به - أي بمعنى أن هذا الخطأ أو الإهمال قد أدى إلى تقادم هذا الضرر - فإنه في

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٧٥.

(٢) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٢٩٦، ٣١٤.

(٣) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٥١٥.

(٤) حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص ٩٦.

هذه الحالة يتعين النزول بالتعويض نزولاً مطرداً يتماشى مع درجة هذا الاشتراك في إحداث الضرر^(١)، على أن يتم تقسيم التعويض بين أسباب إحداث الضرر بحسب جسامته كل منهما وفقاً للقواعد العامة^(٢).

ولا يسري هذا الحكم فقط على دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور على الناقل؛ وإنما يمتد أيضاً إلى كل دعوى يرفعها أي شخص غير المضرور تأذى من الضرر كورثة المضرور المتوفى أو ممن يعولهم المضرور الذي صار عاجزاً عن الكسب بسبب الإصابة^(٣).

٢- النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية:

يعدّ النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية الداخلية سبباً من أسباب استبعاد المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وذلك بشرط "أن يكون الضرر الذي أصاب الغير نتيجة مباشرة للنزاع المسلح أو للاضطرابات المدنية وليس نتيجة لنشاط المستغل أو تابعيه"^(٤)، كما يلزم أيضاً أن تكون هذه النزاعات أو الاضطرابات غير متوقعة ولا يمكن تلافيها، أمّا إذا كانت هذه النزاعات أو الاضطرابات قائمة أو مفاجئة إلا أنه كان في مقدور قائد الطائرة تلافيها؛ تقرر ت مسؤولية هذا المستغل، وذلك متى أثبت المضرور إقدام المستغل على استعمال الطائرة فوق مناطق النزاع والاضطرابات^(٥).

ويرجع إعفاء الشخص الذي يعتبر مسئولاً في هذه الحالة إلى أن شركات التأمين ترفض التأمين على مثل هذه الأخطار، مما يتعذر معه على الناقل الجوي درء مسؤوليته بالتأمين من مثل هذه الحالات^(٦).

٣- منع استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة:

لا يسأل المستغل الجوي عن تعويض الضرر الذي تحدثه الطائرة بالغير على السطح إذا قامت السلطات العامة بالاستيلاء على الطائرة^(٧)، إذ إنه لم يعد في مقدوره استعمالها، ومن

(١) المادة (١/٦) من اتفاقية روما والتي نصت على أنه: "إذا أثبت الشخص المسئول أن الضرر يرجع جزئياً إلى خطأ المضرور أو تابعيه وجب إنقاص التعويض بقدر مساهمة هذا الخطأ في إحداث الضرر".

(٢) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٢٢٥.

(٣) المادة (٢/٦) من اتفاقية روما والتي جاء نصها على أنه: "في حالة مطالبة شخص بتعويض الضرر الناجم عن وفاة شخص بتعويض الضرر الناجم عن وفاة شخص آخر أو عن إصابته، يكون لخطأ هذا الأخير أو تابعيه ذات الآثار المقررة في الفقرة السابقة".

(٤) المادة (٥) من اتفاقية روما.

(٥) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٧٨.

(٦) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ٣٧٥.

(٧) المادة (٥) من اتفاقية روما.

ثم تنتفي علاقة السببية بين الضرر ونشاط المستغل وتصبح السلطات العامة هي المسئولة عن تعويض هذا الضرر.

٤ - الاستعمال غير المشروع للطائرة:

تقضي المادة الرابعة من اتفاقية روما بأنه: "إذا استعمل شخص طائرة بغير رضا من له الحق في توجيه ملاحظتها، فإن هذا الأخير يكون مسؤولاً بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الأضرار التي يتعين تعويضها طبقاً للاتفاقية ... ما لم يثبت أنه اتخذ من جانبه العناية الواجبة لتوقي هذا الاستعمال"، وينطبق هذا النص على كل فرض يستعمل فيه شخص الطائرة دون سند قانوني، فيشمل السارق والعامل المتجاوز لنطاق عمله وصلاحياته والمستأجر الذي يستمر في استعمال الطائرة بالرغم من انتهاء مدة إيجاره^(١).

الفرع الثاني

حالات استبعاد المسؤولية في النقل الداخلي

أولاً:- حالات الاستبعاد في القانون التجاري:

وبما أن قانون التجارة يؤسس مسؤولية الناقل الجوي تجاه متلقي الخدمة - بخلاف اتفاقية وارسو وتعديلاتها - على فكرة قرينة المسؤولية؛ فإنه لا يكون أمام الناقل الجوي لتفادي هذه القرينة سوى إثبات السبب الأجنبي^(٢)، وهذا ما أكدت عليه المادة (٢٩٠) تجاري جديد والمادة (٦٥٣) تجاري ليبي^(٣)، وذلك بالنص على أنه: "لا يجوز للناقل الجوي نفي مسؤوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه أو الراكب، وإذا أثبت الناقل أحد الأمور المذكورة في الفقرة السابقة جاز للمدعي نفي هذا الإثبات بإقامة الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب هذا الأمر أو أنه لم يكن السبب الوحيد في

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٧٥.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٤٩.

(٣) وهذا ما أكدت عليه أيضاً المحكمة العليا الليبية في حكمها الصادر بتاريخ ١٩٧٣/١٢/٣٠، والذي جاء فيه بأن: "الأصل في المسؤولية - عقدية أو تقصيرية - أنها تندفع بالسبب الأجنبي، وأن العقد يفسخ من تلقاء نفسه بسبب استحالة تنفيذه وتنقضي بذلك الالتزام المترتبة عليه"، نقض مدني، طعن رقم (٣٣) لسنة ١٩ ق، مجموعة أحكام المحكمة العليا الليبية، ع ٣٤، ص ١٢٠.

إحداث الضرر، وفي هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذي ينسب إلى الأمر الذي أثبتته الناقل الجوي".

ثانياً:- حالات الاستبعاد في قانون الطيران المدني:

لقد تبني قانون الطيران المدني " المصري والليبي " حالات استبعاد مسئولية الناقل الجوي تجاه الغير المقررة في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، إذ نصت المادة (١٣٠) من قانون الطيران المدني المصري والمادة (١٥٦) طيران مدني لبيبي: "لا يلتزم الشخص الذي يعتبر مسئولاً وفقاً لأحكام هذا الفصل بالتعويض إذا نتج الضرر مباشرة عن نزاع مسلح أو اضطرابات داخلية، أو إذا منع هذا الشخص من استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة، أو إذا كان الضرر ناجماً عن خطأ أو إهمال أو امتناع المتضرر أو تابعيه أو وكلائه.

وإذا أثبت الشخص المسئول أن المتضرر أو تابعيه أو وكلاءه قد ساهموا في وقوع الضرر، يخفض التعويض بنسبة مساهمتهم.

ولا يكون هناك محل للإعفاء من التعويض أو تخفيضه في حالة خطأ تابعي المتضرر أو وكلائه، إذا أثبت أنهم كانوا يعملون خارج حدود صلاحيتهم".

كما نصت المادة (١٢٩) طيران مدني مصري والمادة (١٥٥) طيران مدني لبيبي على أنه: "إذا استعمل شخص طائرة بغير رضاء مستثمرها، فإن هذا المستثمر - ما لم يثبت أنه قد اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال - يكون مسئولاً بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الأضرار المبررة للتعويض، ويكون كلٌّ منها ملتزماً بهذا التعويض وفقاً للشروط الواردة في هذا الفصل وحدود المسئولية المقررة به".

الفصل الثاني

إجراءات دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي

جاءت الاتفاقيات الدولية لتحقيق الوحدة بين بعض أحكام النقل الجوي، وقد نجحت إلى حد كبير فيما يتعلق بالأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي، وخشيةً منها في أن تؤدي الأحكام الإجرائية في مختلف الدول إلى تفاوت في الحقوق وفي الحماية المقررة للمضورين حرصت هذه الاتفاقيات على توحيد بعض هذه الأحكام الإجرائية، فكما هو معروف أن أحكام هذه القواعد تختلف ليس فقط من نظام قانوني لنظام آخر بل إنها تختلف كذلك حتى في النظام القانوني الواحد، ومن ثم كان عليها إيجاد حلول موحدة تتلافى فيها هذا الاختلاف، وحفاظاً منها على حقوق المضور الذي لحقه الضرر نظمت هذه الاتفاقيات أحكام دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، والتي سنتعرض لها في المبحث الأول من هذا الفصل، كما نظمت الجزاء المترتب على قيام المسؤولية، الذي نتولى بيانه في المبحث الثاني.

المبحث الأول

أحكام دعوى المسؤولية

يلجأ المضور إلى القضاء لاستيفاء حقوقه المتمثلة في اقتضاء التعويض عن الضرر الذي أصابه من جراء إخفاق الناقل الجوي في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل الجوي على عاتقه.

وقد اهتمت الاتفاقيات الدولية والنظم القانونية المختلفة بتنظيم هذه الدعوى التي ترفع ضد الناقل عند إخلاله بتنفيذ التزامه، فوضعت لها أحكاماً تراعي مصلحة المضور من ناحية، ولكنها لا تهمل مصلحة الناقل من ناحية أخرى، وسنتعرض لهذه الأحكام من خلال تقسيمنا لهذا المبحث إلى المطالبين الآتيين؛ يتعلق الأول منهما: برفع دعوى المسؤولية، ويتعلق الثاني: بأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها.

المطلب الأول

رفع دعوى المسؤولية

حتى يتمكن المضور من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، لا بدّ لنا من تحديد مَنْ له الحق في رفع دعوى المسؤولية، وعلى من ترفع "أطراف دعوى المسؤولية"، وكذلك تحديد المحكمة المختصة بالفصل في هذه الدعوى.

الفرع الأول

أطراف دعوى المسؤولية

إن أطراف دعوى المسؤولية المدنية هما - كقاعدة عامة - الراكب أو الشاحن أو الغير على سطح الأرض من ناحية، والناقل الجوي من ناحية أخرى، وتفصيل ذلك فيما يأتي:-

أولاً:- المدعي:

وهو المضرور من عملية النقل الجوي، ويختلف المدعي في دعوى المسؤولية المدنية التي ترفع على الناقل الجوي باختلاف نوع عملية النقل، وذلك على النحو الآتي:-

١ - في حالة نقل الراكب:

يكون الحق في رفع دعوى المسؤولية لكل من أصابه ضرر، سواء كان الراكب بنفسه أم الغير^(١)، وفي حالة وفاة الراكب. فإنه يثور التساؤل عن مدى جواز رفع الدعوى من قبل ورثة المسافرين أم لا؟

للإجابة على هذا التساؤل يمكن القول بأن للورثة - باعتبارهم من الغير - دَعْوَيَيْن: دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته، وهي دعوى تعاقدية تنتقل إليهم من مورثهم مع تركته، ودعوى عن الضرر الشخصي الذي أصابهم من جراء وفاة عائلهم وعزيز لديهم، وهي دعوى تقصيرية^(٢).

وهذا ما نصت عليه صراحة المادة (٢٧١) تجاري جديد والمادة (٦٣٥) تجاري لبيي بالقول بأنه: "يجوز لورثة الراكب وللأشخاص الذين يعولهم تنفيذاً للالتزام بالنفقة إقامة دعوى المسؤولية على الناقل لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي أصاب مورثهم أو عائلهم، سواء وقعت الوفاة إثر الحادث مباشرة أو بعد انقضاء فترة زمنية من وقوعه".

وقد تركت اتفاقية وارسو هذه الحالة دون معالجة، واكتفت بالإحالة في مثل هذه المسائل إلى القانون الوطني^(٣)، مع مراعاة أنه في حالة رفع الدعوى ألا تكون إلا وفقاً للأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية، ودون إخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق

(١) حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص ٣٢٧.

(٢) نقض مدني مصري، ١٧/١٢/١٩٦٦، مجموعة المكتب الفني، س١٧، ص٣٢٩، مع ملاحظة أنه يجب التنبيه بأن لا يُثري الورثة على حساب الناقل الجوي.

(٣) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، الإسكندرية، منشأة المعارف، ٢٠٠٧، ص ١٢٢.

التقاضي ولا بحقوق كل منهم^(١)، ويتم تحديد الورثة الذين يحق لهم رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي - طبقاً للراجح - بناءً على القانون الشخصي للمضروب، أي المسافر، مع التأكد من عدم مخالفة أحكام القانون النظام العام في قانون المحكمة المعروض عليها النزاع^(٢).

٢ - في حالة نقل البضائع:

إذا كان إبرام عقد نقل البضائع يتم بين مرسل البضائع والناقل؛ فإنه من البدهي أن يكون للمرسل حق مقاضاة الناقل الجوي، أمّا المرسل إليه فلا يكون له ذلك، ولا تثبت له الحقوق الناشئة عن عقد النقل الجوي؛ لأنه ليس طرفاً فيه، كما أنه لا يلزم تعيينه أو تحديده وقت التعاقد، حيث يمكن للمرسل أن يحدده في وقت لاحق^(٣).

ومن ثم لا يعتبر اسم المرسل إليه من البيانات اللازمة في خطاب نقل البضائع، إلا إذا تم تحديد اسمه وقبَل الحقوق والالتزامات صراحة أو ضمناً^(٤)، وبالتالي يكتسب مركزاً قانونياً، ويصبح من حقه مباشرة رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي^(٥).

وقد نصت الاتفاقية على أن للمرسل دعوى التعويض باعتبار أن له السيطرة على البضاعة، ولا ينتهي حقه إلا حينما يبدأ حق المرسل إليه بتسلم هذا الأخير البضاعة أو خطاب النقل أو باعتراف الناقل بفقدان البضاعة، أو إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه^(٦)، وعند إصابة كل من المرسل والمرسل إليه بضرر من جراء عدم تنفيذ الناقل للعقد؛ يكون لكل منهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل^(٧).

(١) المادة (٢٤) من اتفاقية وارسو، وهذا ما أكد عليه بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ في المادة (٩) منها عندما نصت على أنه "في نقل الأشخاص وأمتعتهم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أيّاً كان سببها سواء كانت طبقاً للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر، لا يمكن مباشرتها إلا بالشروط وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية، والتي لا يجوز تجاوزها مهما كانت الظروف المسببة للمسئولية"، وهذا ما نصت عليه أيضاً المادة (٢٩) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٥٢.

(٣) عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٢٥٧.

(٤) المادة (٢٢٢) تجاري جديد، والتي جاء نصها على أنه: "لا تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولا يتحمل الالتزامات الناتجة عنه إلا إذا قبل هذه الحقوق والالتزامات صراحة أو ضمناً، ويعتبر قبولاً ضمناً على وجه الخصوص تسلم المرسل إليه وثيقة النقل أو الشيء محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو بإصدار تعليمات بشأنه"، وتقابلها المادة (٥٨٨) تجاري ليبي والتي نصت على أن: "يتحمل المرسل إليه الالتزامات الناشئة عن عقد النقل إذا قبلها صراحة أو ضمناً، ويعتبر قبولاً ضمناً بوجه خاص مطالبة المرسل إليه بتسليم الشيء بموجب وثيقة النقل، أو إصداره بعد تسلمه هذه الوثيقة تعليمات تتعلق به".

(٥) محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٦) المادة (٤/١٢) و (٣/١٣) من اتفاقية وارسو؛ والمادة (١٣) من اتفاقية مونتريال.

(٧) ولا يجوز رفع دعوى المسؤولية على الناقل إلا لمن ورد اسمه في خطاب نقل البضاعة، فإن لم يرد ذكرهما في خطاب النقل فليس لهما مقاضاة الناقل طبقاً لقواعد المسؤولية العقدية، بل وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، إلا أن بعض المحاكم تجيز لمن حل محل المرسل أو المرسل إليه في حقه أن يرفع دعوى المسؤولية التعاقدية على الناقل الجوي. ينظر في ذلك: حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ ٢١ مايو ١٩٢٥، المجلة الفرنسية ١٩٨٦، ص ١٨ مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٦٤.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الناقل الجوي لا يلتزم بدفع التعويض مرتين، بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة، ولا يحسب على حدة لكل من المرسل والمرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة^(١).

٣- في حالة الأضرار التي تقع على سطح الأرض:

والمدعي هنا هو المضرور - غير الراكب - الذي لحقه الضرر على سطح الأرض، وهذا في الأحوال التي يكون فيها المضرور حيًّا، أمَّا في حال وفاته فإن المستقر عليه غالبًا - وذلك في ظل صمت اتفاقية روما وقانون الطيران المدني "المصري والليبي" - هو أن قانون المحكمة المختصة بنظر الدعوى هو الذي يحدد من لهم حق مقاضاة المستغل الجوي^(٢).

وأخيرًا فإنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية، بأية صفة كانت، إلا وفقًا للأوضاع وفي الحدود المقررة في الاتفاقيات الدولية والنظم القانونية، ودون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم.

ثانيًا: - المدعى عليه:

ترفع دعوى المسؤولية على من يكون ملزمًا بجبر الضرر، وقد يكون هو من ارتكب الخطأ^(٣)، والأصل أن تقام دعوى المسؤولية الجوية على الناقل نفسه، ولا تثور الصعوبة في هذه الحالة، وإنما تثور عندما يتوفى الناقل أو يتعدد الناقلون، كما في حالة النقل المتتابع، وكذلك في حالة وجود ناقل متعاقد وآخر فعلي، وهذا ما سنبينه فيما يأتي:

١- الناقل الجوي المسئول:

من الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه المسئول الذي ترفع عليه دعوى المسؤولية، سواء أقيمت الدعوى من جانب المرسل أو المرسل إليه أو المؤمن الذي تولى دفع التعويضات^(٤)، ولا صعوبة في الأمر إذا كان الناقل على قيد الحياة، إلا أن الصعوبة تثور في حالة وفاة الناقل، فقد اختلفت النظم القانونية في تحديد من ترفع ضده الدعوى في مثل هذه

(١) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٧٧٤.

(٢) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٣) وهذا ما تقضي به المادة (١٦٣) من القانون المدني، والتي جاء نصها على أن "كل خطأ سبب ضررًا للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض".

(٤) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ١٦٨.

الحالة^(١)، ففي دول القانون المدني متى تُوفِّي المدعى عليه رفعت الدعوى على ورثته، وعلى العكس من ذلك في دول القانون العام، إذ تقضي المبادئ العامة فيها بأن دعوى التعويض تسقط بوفاة المسئول^(٢)، وأمام هذا الاختلاف جاءت اتفاقية وارسو وحسنت هذا الخلاف، فنصت في المادة (٢٧) منها على أنه: "في حالة وفاة المدين تقام الدعوى في الحدود المقررة في هذه الاتفاقية ضد من يخلفونه"^(٣)، وهي تفترض بطبيعة الحال أن يكون الناقل الجوي شخصاً طبيعياً لا معنوياً^(٤)، وهذا ما أكدت عليه أيضاً المادة (٢٢) من اتفاقية روما التي نصت على أنه: "في حالة وفاة المستغل الجوي، فإن دعوى التعويض تسري وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية في مواجهة من يخلفه في التزاماته".

وإذا رفعت الدعوى على خلف الناقل الجوي يستفيد هؤلاء من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة في الاتفاقية، كما سيأتي بيانه عند دراستنا للمطلب الثاني من هذا المبحث.

٢ - الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

رأينا في السابق أن اتفاقية جوادا لآخارا لعام ١٩٦١ عرّفت كلاً من الناقل المتعاقد والفعلي، فميزت بينهما بأن الناقل المتعاقد هو الذي يتولى إبرام العقد، بينما الفعلي يتولى فقط تنفيذ النقل كلاً أو جزء منه، وذلك بإذن من الناقل المتعاقد، وبشرط ألا ينطبق عليه وصف الناقل المتتابع^(٥). وتثور الصعوبة عند تحديد الشخص الذي ينبغي الرجوع عليه عندما يقوم بتنفيذ النقل ناقلون متعاقدون وناقلون فعليون.

وقد تعرضت اتفاقية جوادا لآخارا لهذا الأمر، وأجازت إقامة دعوى المسؤولية على الناقل المتعاقد أو الفعلي، أو على كل منهما مجتمعين أو منفصلين، وفقاً لما يختاره المدعي كما يكون للناقل الذي ترفع عليه الدعوى الحق في إدخال الناقل الآخر معه في الدعوى، وقانون محكمة النزاع هو الذي ينظم أثر هذا الضم والإجراءات الخاصة به^(٦)، ولما كان قانون التجارة المصري والليبي لم يتعرض لمثل هذه المسألة، فلا مفرّ في هذه الحالة من تطبيق أحكام اتفاقية جوادا لآخارا وما أكدت عليه اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على النقل

(١) علي أمير خالد، أحكام دعوى المسؤولية، مرجع سابق، ص ١٢٣.

(٢) ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص ٧٧٤.

(٣) وهذا ما أكدت عليه المادة (٣٢) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بقولها: "أنه في حالة وفاة الشخص المسئول يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته".

(٤) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ٣٢٣.

(٥) المادة (١/ب، ج) من اتفاقية جوادا لآخارا.

(٦) المادة (٧) من اتفاقية جوادا لآخارا؛ والمادة (٤٥) من اتفاقية مونتريال.

الجوي الداخلي؛ ذلك لأن هذه الأحكام لا تقرر حلولاً تتعارض مع أحكام قانون التجارة المصري والليبي.

٣ - الناقلون المتتابعون:

ولقد أثّرت حول تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع بعض الصعاب، وهو - كما سبق تعريفه - النقل الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع، وذلك بمقتضى عقد واحد.

ولقد وضع قانون التجارة الجديد - بالنسبة للنقل الجوي الداخلي - قاعدة مؤداها: جواز رفع الدعوى على أي من الناقلين المتتابعين، حيث جعل كل واحد منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين^(١)، وعلى خلاف ذلك فإن قانون التجارة الليبي جعل الناقل الأول هو المسؤول تجاه المرسل أو المرسل إليه، ولا يُسأل الناقلان التاليان إلا عن الضرر الواقع في الجزء الخاص به من النقل، وذلك في المادة (٥٩٧) التي نصت على أنه: "إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان الناقل الأول مسؤولاً تجاه المرسل والمرسل إليه عن مجموع النقل، ويقع باطلاً كل شرط بخلاف ذلك. ولا يسأل كل الناقلين التاليين للناقل الأول قبله أو اتجاه المرسل أو المرسل إليه إلا عن الضرر الذي يقع في الجزء الخاص به من النقل، فإذا استحال تعيين الجزء الذي وقع فيه الضرر، وجب توزيع التعويض بين جميع الناقلين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل"، ولا شك أن ما ذهب إليه قانون التجارة المصري الجديد - في نظرنا - هو الأقرب إلى الصواب؛ لأن في ذلك ضماناً لحصول المضرور على تعويض سريع وكامل، وتسهيلاً له لإجراءات رفع دعوى المسؤولية.

وتفرق اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ في هذا الأمر بين نقل الركاب، ونقل البضائع والأمتعة، وذلك على النحو الآتي:-

(١) نقل الركاب:-

الأصل طبقاً لنص المادة (٢/٣٠) من الاتفاقية ألا ترفع دعوى المسؤولية إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير في مرحلة النقل الجوي التي تولاه، ومع ذلك

^(١) المادة (١/٢٥٢) من قانون التجارة الجديد، والتي جاء نصّها على أنه: " إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده، ويقع باطلاً كل شروط على خلاف ذلك"، وينطبق هذا النص على نقل الأشخاص بالتطبيق لنص المادة (١/٢٠٩) تجاري جديد.

يمكن إقامة الدعوى على الناقل الأول بشرط أن يكون هناك اتفاقٌ صريحٌ على تحمُّل هذا الناقل المسؤولية عن الناقل الجوي بكل مراحلهِ^(١).

٢) نقل البضائع والأمتعة:

تقضي المادة (٣/٣٠) من الاتفاقية بأنه يحق للمرسل الرجوع على الناقل الأول، ومن حق المرسل إليه الذي يتسلم البضاعة الرجوع على الناقل الأخير^(٢)، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر^(٣). هذا فضلاً عن استطاعة كل منهما أن يرجع على الناقل الذي حدث التلف أو الهلاك أو الضياع أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاها، ويكون هؤلاء الناقلون مسئولين على وجه التضامن أمام المرسل والمرسل إليه^(٤)، وفي ذلك حماية للمضرور ضد خطر إعسار أحدهم أو إفلاسه.

أمّا رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض، فإنه يخضع لأحكام القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، ولا يخضع لأحكام الاتفاقية^(٥).

وأخيراً ومما تجدر الإشارة إليه أن الأحكام الخاصة بتحديد أطراف دعوى المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو لم يطرأ عليها أي تغيير عند تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكولات لاهاي لسنة ١٩٥٥، وجواتيمالا سيتي لسنة ١٩٧١، وكذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

الفرع الثاني

المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية

يختلف اختصاص المحكمة بالنسبة للنقل الدولي عنه في النقل الداخلي، وذلك على النحو الآتي:-

أولاً:- بالنسبة للنقل الدولي:-

أوردت اتفاقية وارسو بالنسبة لهذا النقل قواعد معينة تنظم الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية، وهي أنه إذا ثار نزاع بشأن نقل جوي خاضع لأحكام اتفاقية وارسو، فإن

(١) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٢٦.
(٢) ذلك لأن المرسل يكون عادة قريباً من الناقل الأول، بينما يكون المرسل إليه في الغالب قريباً من الناقل الأخير، وفي ذلك تيسير عليهما عند التقاضي. ينظر: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٢٤.
(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٦٥.
(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٥٤.
(٥) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٦٦.

على المدعي أن يرفع دعواه في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة^(١) وفقاً لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، وإما أمام محكمة جهة الوصول^(٢).

ويلاحظ في ذلك أن الاتفاقية خيرت المدعي في رفع دعواه بين محكمتين: محكمة الناقل، ومحكمة جهة الوصول، وتوسّعت الاتفاقية في تحديد محكمة الناقل وجعلتها إما محكمة موطن الناقل نفسه أو المحكمة التي يوجد فيها المركز الرئيسي لمؤسسته، أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد الفروع التابعة لهذه المؤسسة إذا كان العقد قد أبرم بواسطة هذا الفرع، أما محكمة جهة الوصول فهي محكمة الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلاً، أو التي كان محددًا وصولها إليها^(٣).

وتهدف الاتفاقية من ذلك إلى حماية الركاب ومرسلي البضائع، وذلك بأن سهلت لهم سبل مقاضاة الناقلين، كما أن قصر هذا الاختصاص على هذه الجهات القضائية الثلاث هو من النظام العام، ومن ثم فلا يجوز للأطراف الاتفاق على تعديل أحكام الاختصاص أو تعيين القانون الواجب التطبيق^(٤).

ولاختيار المحكمة التي ستفصل في النزاع أهمية كبيرة، ذلك أن قانون المحكمة المختصة المختارة هو الذي ينظم إجراءات الدعوى^(٥)، وكذلك فهو الذي يحدد قواعد احتساب مدة السقوط^(٦)، كما أنه هو أيضاً الذي يحدد أثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل بالإعفاء أو التخفيف^(٧).

وقد أضاف بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ إلى المادة (٢٨) من الاتفاقية فقرة جديدة نص فيها على أنه "فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن وفاة أو إصابة الركاب أو تأخيرهم أو تلك الناشئة عن تحطيم أو ضياع أو تلف أو تأخير الأمتعة تقام دعوى المسؤولية إما أمام إحدى المحاكم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة أو أمام محاكم إحدى الدول

(١) وذلك حتى تضمن الاتفاقية تقيّد المحكمة المعروض أمامها النزاع بأحكامها وعدم خروجها عنها.

(٢) المادة (١/٢٨) من الاتفاقية.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣١٧.

(٤) المادة (٣٢) من الاتفاقية، ويفهم من ذلك أنه يبطل حتى الشرط الذي يرمي إلى قصر الاختصاص على محكمة واحدة من المحاكم الثلاث المذكورة، وبطلان الشرط لا يعني بطلان عقد النقل، بل يظل صحيحاً خاضعاً لأحكام الاتفاقية. ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٧٥٩.

(٥) المادة (٢/٢٨) من الاتفاقية، وليس ذلك سوى تطبيقاً للقواعد العامة في الإسناد السائدة في القانون الدولي الخاص فيما يتعلق بإجراءات التقاضي. ينظر: عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٢٩.

(٦) المادة (٢/٢٩) من اتفاقية وارسو.

(٧) المادة (٢١) من الاتفاقية.

المتعاقدة السامية التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة للناقل أو تابعيه إذا كان موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة واقعاً في أراضي نفس الطرف المتعاقد السامي^(١)، وقد أكدت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على هذا الاختصاص القضائي الخامس، إلا أنها قصرت مهامه على دعاوى المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته^(٢) دون الأضرار الأخرى التي نصّ عليها بروتوكول جواتيمالا سيتي^(٣).

وبهذه الإضافة يكون البروتوكول قد أضاف محكمة جديدة بالإضافة إلى المحاكم الواردة في المادة (٢٨) من الاتفاقية، وهذه المحكمة تختص بنظر دعوى المسؤولية في حالة رفع تلك الدعوى بمناسبة نقل المسافرين وأمتعتهم^(٤)، ولا شكّ في أنه قد روعي في تقرير هذه الإضافة مصلحة المسافرين^(٥).

وجدير بالذكر أن القواعد السالفة لا تنطبق إلا في حالة اختصاص الناقل المتعاقد، أمّا إذا كان الأمر يتعلق بالناقل الفعلي فإن دعوى المسؤولية تقام وفقاً لما يختاره المدعي إمّا أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته، وإمّا أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد وفقاً لأحكام المادة (١/٢٨) من الاتفاقية.

ويتحدد اختصاص المحاكم على هذا النحو بالنسبة إلى دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي الخاصة بحوادث الركاب، وتلف البضاعة أو هلاكها أو التأخير في نقلها^(٦).

ولا تسري أحكام المادة (١/٢٨) من اتفاقية وارسو على أية دعوى أخرى كدعوى الناقل نفسه على المرسل عن الضرر الذي ألحقه هذا الأخير به بسبب بيانات خاطئة في خطاب نقل البضاعة، ودعوى طلب بطلان عقد النقل التي يقدمها الراكب أو الشاحن^(٧).

ويلاحظ أخيراً أن الاتفاقية تجيز للأطراف اللجوء إلى التحكيم، ولكن بشرط أن يجري هذا التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة (١/٢٨) من الاتفاقية^(٨)؛ وذلك لضمان التزام المحكمين بأحكامها.

(١) المادة (٢/١٢) من اتفاقية جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١.

(٢) المادة (٢/٣٣) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٣) يراجع في تفصيل ذلك: ذكرى عبد الرازق محمد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، ط١، شركة ناس للطباعة، القاهرة، ٢٠١٥، ص ١٢٩ وما بعدها.

(٤) تعدد المحاكم المختصة كان القصد منه إتاحة الفرصة أمام المضرورين لاختيار المحكمة المختصة الأكثر حماية لمصالحهم. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٧٥.

(٥) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٣٠.

(٦) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٦٢.

(٧) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ٣١٩.

(٨) المادة (٣٢) من اتفاقية وارسو.

وتختص بنظر دعوى مسئولية الناقل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض - طبقاً لنص المادة (١/٢٠) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ - محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع فيها الضرر، وفي ذلك تيسير على المضرور، إذ إنه يسهل عليه الالتجاء إلى محاكم الدولة التي أصابه الضرر فيها، الأمر الذي يكفل حسن إعداد دعواه وتدعيمها بالأدلة؛ وذلك نظراً لتولي جهات التحقيق في هذه الدولة فحص الحادث وتحديد الأضرار مما يسهم في المساعدة على سرعة البت في النزاع^(١).

ويجوز للأطراف الاتفاق على اختصاص محكمة أخرى، بشرط أن تكون في دولة متعاقدة، كما يجوز للأطراف أيضاً الاتفاق على عرض نزاعهم على هيئة تحكيم في أي من الدول المتعاقدة^(٢)، ويجب على الدولة المعروض النزاع أمام محاكمها أن تتخذ الإجراءات الضرورية لإخطار المدعى عليه بالدعوى، وتمكينه من الدفاع عن نفسه بطريقة ملائمة وعادلة^(٣).

ثانياً:- بالنسبة للنقل الداخلي:-

ولما كان عقد النقل الجوي - كما سبق الإشارة إليه - يعتبر بالنسبة إلى الناقل الجوي - فرداً كان أو شركة - عملاً تجارياً^(٤)، فإنه يجوز للمدعي إذا ما تعلق الأمر بنقل داخلي أن يرفع دعواه على الناقل أمام إحدى ثلاث محاكم: محكمة موطن المدعى عليه أي الناقل أو محكمة محل الاتفاق والتنفيذ الفعلي، ويقصد بها المحكمة التي تم الاتفاق ونفذ تنفيذاً كلياً أو جزئياً في دائرتها، أو أخيراً المحكمة التي في دائرتها يجب تنفيذ الاتفاق^(٥).

أمّا بالنسبة لدعوى المسئولية عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض فقد تبنى قانون الطيران المدني "المصري والليبي" الأحكام الواردة في اتفاقية روما، وذلك في المواد (١٣٦) طيران مصري و(١٥٩) طيران ليبي، حيث جاء نصهما على أن: "تقام دعاوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في الجمهورية

(١) محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص ٢٠٤.

(٢) المادة (١/٢٠) من اتفاقية روما.

(٣) المادة (٢/٢٠) من الاتفاقية.

(٤) محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص ٨٥؛ المادة (٥/٦) تجاري جديد، والتي نصت على أنه: "يعدّ عملاً تجارياً...د- النقل البحري والنقل الجوي"، وتقابلها المادة (١٠/٤٠٩) تجاري ليبي والتي نصت على أن: "تعدّ أعمالاً تجارية ما يلي.....١٠- النقل البري والبحري والجوي".

(٥) المادة (٥٥) من قانون المرافعات المدنية والتجارية المصري، وتقابلها المادة (٥٩) من قانون المرافعات المدنية والتجارية الليبي والتي نصت على أنه: "في المواد التجارية يكون الاختصاص للمحكمة التابع لها المدعى عليه أو المحكمة التي في دائرتها تم الاتفاق وتسليم البضاعة أو التي في دائرتها يجب الوفاء".

"الجماهيرية سابقاً" أمام محكمة محل وقوع الحادث^(١)...". وقد أجاز قانون الطيران المدني المصري "الاتفاق بين واحد أو أكثر من المدعين وواحد أو أكثر من المدعى عليهم على إقامة الدعاوى أمام محاكم أية دولة أخرى"، وذلك في نفس المادة السابقة، إلا أن المشرع الليبي لم يتعرض لهذا الأمر، وربما يرجع ذلك - في نظرنا - إلى أن هذا الحكم يمكن تطبيقه على النقل الدولي الخاضع للاتفاقية دون النقل الداخلي.

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أنه لا يوجد نصٌّ في كل من القانونين المصري والليبي ينص على جواز الاتفاق على عرض النزاع على التحكيم كما هو الشأن في الاتفاقية.

المطلب الثاني

أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها

لقد حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل الجوي، وعدم ترك عبء دعاوى المسؤولية - بما تتضمنه من إرهاب وجسامة - يستقر طويلاً على عاتقه؛ وذلك حتى لا تتعطل أعماله^(٢).

وبناءً على ما تقتضيه العدالة واستقرار المعاملات رصدت هذه الأنظمة وسائل فعالة للناقل الجوي يستطيع من خلالها وضع حدٍّ لدعاوى المسؤولية التي ترفع ضده^(٣)، وتتمثل هذه الوسائل في الدفع بعدم قبول الدعوى، والدفع بسقوط الدعوى وتقادمها.

الفرع الأول

الدفع بعدم قبول الدعوى

بدايةً ومما تجدر الإشارة إليه في هذا المجال أنه يجب التمييز بين دفع الدعوى، ودفع المسؤولية، ذلك أن الناقل الذي يدفع بعدم قبول الدعوى يختلف مركزه عن مركز الناقل الذي يدفع مسؤوليته استناداً إلى أحد الأسباب السابق ذكرها عند حديثنا عن حالات استبعاد

^(١) وقد أجاز قانون الطيران الليبي أن ترفع هذه الدعوى في مكان إقامة المدعى عليه أو المركز الرئيسي لأعماله وذلك في نفس المادة، وذلك بخلاف المشرع المصري فإنه لم يتعرض لهذين الخيارين.

^(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٧٩٠.

^(٣) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ١٣٩.

المسئولية، ففي هذه الحالة نكون بصدد دعوى مقبولة اتصلت بها المحكمة، وبدأت مناقشتها موضوعياً، حيث يجادل الناقل في توافر أركان وشروط انعقاد مسئوليته.

أما الدفع بعدم قبول الدعوى، فهو يهدف إلى منع المحكمة في نظر الدعوى والخوض في توافر أو عدم توافر مسئولية الناقل الجوي، إذ المحكمة في هذه الحالة تقضي بعدم قبول الدعوى، بعض النظر عن توافر وعدم توافر شروط مسئولية الناقل الجوي^(١).

والدفع بعدم قبول الدعوى تختلف أحكامه في النقل الدولي عن النقل الداخلي، وذلك على النحو الآتي:-

أولاً:- أحكام الدفع بعدم القبول في النقل الدولي:

ونظراً لما يتميز به نقل البضاعة أو الأمتعة عبر الجو من خصائص، وأبرزها تسلم الناقل الجوي لها من المرسل، وتظل تحت حراسته ومسئوليته حتى تسليمها للمرسل إليه المعين في العقد؛ ونظراً لما قد يحدث لها خلال الطريق من تلف أو هلاك جزئي أو تحطيم أو تأخير يفقدها قيمتها، فقد استهدفت اتفاقية وارسو حسم النزاع الذي يثور بهذا الخصوص بطريقة لا ترهق الناقل الجوي من ناحية، ولا تهدر حقوق أرباب البضائع أو المسافرين من ناحية أخرى^(٢). فقد قررت في المادة (٢/٢٦) منها أن: "على المرسل إليه أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل في حالة التلف بمجرد اكتشافه، على أن يكون ذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر بالنسبة إلى الأمتعة، وسبعة أيام بالنسبة إلى البضائع تحسب من تاريخ استلامها، أما في حالة التأخير فينبغي توجيه الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشر يوماً تحسب من اليوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضائع قد وضعت تحت تصرفه"، وفي هذا قضت المحكمة العليا الليبية بأنه: "لما كان الاحتجاج في المدة المحددة المنصوص عليها في المادة (٢٦) من اتفاقية وارسو شرطاً لقبول الدعوى بالتعويض عما تلف من البضائع كشرط خاص بها مضافاً للشروط العامة لقبول الدعوى فإنه يجب أن يوجد ويتحقق هذا الشرط على وجه اليقين، وإلا أصبحت الدعوى غير مقبولة طبقاً للفقرة الأخيرة من المادة المذكورة، وكان الطاعن قد أقام دعواه استناداً على أنه قام بالاحتجاج اللازم لقبولها في ميعاده المحدد، ودل على ذلك بشهادة الخطوط الجوية موقعة من رئيس قسم الشحن، وبرقية موجهة منه للناقل لا تحمل تاريخاً يمكن بواسطته تحقق الشرط المطلوب لقبول الدعوى على وجه اليقين، وكان الحكم المطعون فيه قد

(١) محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص ١٧٣.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٥٨.

رفض الأخذ بهذه المستندات واعتبر أن الطاعن لم يقم بالاحتجاج المطلوب بشكله المبين بالمادة (٢٦) المشار إليها وقضى بعدم قبول الدعوى، ومن ثم لا يكون قد خالف القانون^(١).

وقد عدل بروتوكول لاهاي هذه المواعيد وجعل مدة الثلاثة أيام سبعة أيام، والسبعة أيام أربعة عشر يوماً، والأربعة عشر يوماً إحدى وعشرين يوماً^(٢)، وهذا ما أقرته اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩^(٣)، ولا يجوز قصر هذه المواعيد؛ ذلك لأنه يعد من قبيل الشروط المعفية من المسؤولية الباطلة^(٤)، كما أنه يؤدي إلى إضعاف حقوق المضرور، وهذا بخلاف الشرط الذي يقضى بإبطالها والذي عادة ما يكون صحيحاً^(٥).

وتجدر الإشارة إلى أن الاحتجاجات الواردة في المادة (٢٦) سألقة الذكر قاصرة فقط على حالة تلف الأمتعة أو البضائع، وبحالة التأخير في نقلها، وبالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في حالي الهلاك^(٦) والضياع؛ وذلك لأنه لا يمكن أن يكون هناك استلام للبضاعة أو الأمتعة بالمعنى الذي تتطلبه المادة المذكورة لإمكان تطلب الاحتجاج^(٧).

وأوجب الاتفاقية أن يثبت كل احتجاج في شكل تحفظ على سند النقل أو في صورة محرر آخر يرسل في المدة المقررة لهذا الاحتجاج^(٨)، ويترتب على عدم توجيه الاحتجاج إلى الناقل الجوي في المواعيد السابقة، الحكم بعدم قبول دعوى المسؤولية، إلا إذا أثبت أن الناقل قد ارتكب غشاً استطاع به الحيلولة دون اكتشاف المرسل إليه تلف البضاعة أو الأمتعة^(٩).

أما بالنسبة للغير المضرور على السطح فقد نصت المادة (١٩) من اتفاقية روما على: "وجوب رفع الدعوى أو إعلانها قبل انقضاء مدة ستة شهور، تحسب من تاريخ الواقعة المنشئة للضرر، فإذا رفعت الدعوى بعد انقضاء هذا الميعاد، فإن مصير دعوى المضرور المتراخي يتوقف على ما تم بشأن دعاوى المضرورين الآخرين، فإذا استغرقت الأحكام

(١) حكم المحكمة العليا الليبية، طعن رقم (٣٢) جلسة ١٩٨٣/٥/٢، س ٢٨ ق، مجلة المحكمة العليا، ٣٤، ص ٩٧.

(٢) المادة (٢/١٥) من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥.

(٣) المادة (٢/٣١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٤) المادة (٢٣) من اتفاقية وارسو.

(٥) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص ٣٢٦.

(٦) ولا يلحق بالتلف من حيث الحكم حالة الهلاك الجزئي؛ ذلك لأن أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى هي أحكام استثنائية، ومن ثم لا يجوز التوسع في تفسيرها، إلا أنه إذا كان هذا الهلاك من شأنه الانتقاص من قيمة الشيء بحسب الاستعمال الذي أعد له، فعندئذ يلحق بحكم التلف الوارد في الاتفاقية. ينظر: عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

(٧) ساسي سالم الحاج، بحث بعنوان: مسؤولية الناقل الجوي حسب اتفاقية وارسو وتعديلاتها منشور في مجلة المحامي، العدد الثامن للسنة الثانية، ١٩٧٩، ص ٤٧.

(٨) المادة (٣/٢٦) من اتفاقية وارسو.

(٩) المادة (٤/٢٦) من الاتفاقية.

الصادرة في هذه الدعاوى مبالغ التعويض الجائز الحكم بها طبقاً للاتفاقية، فإن المضرور المتراخي لن يحصل على تعويض، أما إذا لم يحدث مثل هذا الاستغراق، فيمكنه الحصول على التعويض في حدود ما بقي من الحدود القصوى للتعويضات التي تسمح بها الاتفاقية"، ويتضح من هذا النص أنه إذا رفعت الدعوى بعد انقضاء هذا الميعاد لا يعني ذلك عدم قبولها - كما هو الشأن في اتفاقية وارسو - وإنما يعني أن مصير دعوى المضرور المتراخي يتوقف على ما كان قد تم بشأن دعاوى المضرورين الآخرين بافتراض وجودهم، وهذا الحكم قاصر على الحالة التي يتعدد فيها المضرورون، وعلى ذلك فإنه إذا لم يتعدوا كان للمضرور أن يتراخي حتى تنقضي دعواه بالتقادم⁽¹⁾، كما سيأتي بيانه.

ثانياً:- أحكام الدفع بعدم القبول في النقل الداخلي:

نظم قانون التجارة الجديد هذه المسألة في المادة (٢٩٥) تجاري والتي نص على أن: "تسلم الأمتعة أو البضائع دون تحفظ يسقط الحق في الرجوع علي الناقل بسبب الهلاك الجزئي أو التلف ما لم يثبت المسافر أو المرسل إليه حالة الأمتعة أو البضائع ويقوم الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم، وتسري في هذا الشأن الأحكام المنصوص عليها في الفقرتين الثانية والثالثة من المادة (٢٥١) من هذا القانون والتي جاء نصها على أنه: "٢- لا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى وفقاً للفقرة السابقة :

أ- إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو خطأ جسيم صدر من الناقل أو من تابعيه .

ب- إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئي أو التلف.

٣- يكون إثبات حالة الشيء المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة بمعرفة أحد الإدارة أو خبير يعينه القاضي المختص بأمر علي عريضة".

وعلى خلاف ذلك فإن قانون التجارة الليبي تبنى الأحكام الواردة في الاتفاقية وتعديلاتها وقضى في المادة (٦٥٩) منه بأنه: "على المرسل إليه في حالة تلف الأمتعة أو البضائع أن يوجه احتجاجاً إلى الناقل فور اكتشاف التلف، وعلى الأكثر خلال سبعة أيام بالنسبة إلى الأمتعة وأربعة عشر يوماً بالنسبة إلى البضائع، وذلك من تاريخ تسلمها، وفي حالة التأخير

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

يجب أن يوجه الاحتجاج خلال واحدٍ وعشرين يومًا على الأكثر من اليوم الذي توضع فيه الأمتعة والبضائع تحت تصرف المرسل إليه ... ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل إذا لم يوجه الاحتجاج في المواعيد المنصوص عليها في هذه المادة إلا إذا أثبت المدعي وقوع تدليس أو خطأ جسيم من جانب الناقل أو تابعيه لتفويت هذه المواعيد، أو لإخفاء حقيقة الضرر الذي أصاب الأمتعة أو البضائع".

ويتضح لنا مما تقدم أنّ المشرع المصري قد خصّ الدفع بعدم القبول بنطاق تطبيق، وبشروط تختلف عن تلك المقررة في النقل الدولي وقانون التجارة الليبي، فمن حيث نطاق التطبيق يمتد الدفع ليشمل التلف والهلاك الجزئي، ولكنه ينحسر عن الهلاك الكلي والتأخير، بينما تقتصره الاتفاقية وقانون التجارة الليبي على التلف والتأخير، ومن حيث شروط الدفع بعدم القبول يستوجب قانون التجارة المصري، فضلاً عن استلام البضاعة دون تحفظ، قيام المرسل إليه برفع الدعوى خلال تسعين يومًا من تاريخ تسلّمه البضاعة، بينما تتطلب الاتفاقية وقانون التجارة الليبي عمل الاحتجاج خلال المواعيد التي تم تحديدها في المواد السابقة.

وأخيرًا ومما تجدر الإشارة إليه أن الدفع بعدم القبول الذي يبديه الناقل الجوي يخضع للنظام القانوني للدفع بعدم القبول الوارد في قانون المرافعات المدنية والتجارية، فيجوز التمسك به في أية حالة تكون عليها الدعوى، ولو بعد التعرض لموضوع النزاع، كما يجوز التمسك به لأول مرة أمام محكمة الاستئناف، إلا أن الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز للمحكمة أن تقضي بعدم قبول الدعوى من تلقاء نفسها^(١).

أمّا بالنسبة للغير المضرور على سطح الأرض فإن قانون الطيران المدني "المصري والليبي" لم يورد حكمًا في هذا الشأن؛ مما يستدعي معه الرجوع إلى القواعد العامة المتعلقة بهذا الأمر.

(١) عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص ٢٦٢.

الفرع الثاني

سقوط الدعوى وتقادمها

أولاً: - في النقل الدولي:

تنص المادة (١/٢٩) من اتفاقية وارسو على أن "تقام دعوى المسؤولية في بحر سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل الجوي، وإلا سقط الحق في رفع الدعوى"^(١).

وطبقاً لهذا النص، ورغبةً في وضع حد لملاحقة الناقل الجوي بدعوى المسؤولية من قبل الضحايا أو ورثتهم من المسافرين أو أصحاب البضائع^(٢)، فقد أوجبت الاتفاقية على المضرور رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي خلال سنتين^(٣) من تاريخ وصول الطائرة، سواء وصلت الطائرة في الميعاد أو تأخرت في الوصول، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل أبداً إلى مطار الهبوط، أو من تاريخ وقف النقل الجوي في حالة امتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لأي سبب من الأسباب، ولكن يراعى أنه إذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل الجوي عن تسليم الأمتعة أو البضائع، فإن الميعاد يسري من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة^(٤)، وتتحدد طريقة احتساب المدة المذكورة طبقاً لقانون المحكمة المعروض أمامها النزاع^(٥).

وتعتبر المدة المنصوص عليها لرفع دعوى المسؤولية مدة سقوط غير خاضعة لوقف أو انقطاع^(٦)، وتسري أحكام هذا السقوط على كل الدعاوى الناشئة عن النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسو أيًا كانت طبيعتها أو أساسها أو المدعي فيها، حتى ولو كانت المدعي هي شركة التأمين التي دفعت التعويض لأسرة المسافر المضرور^(٧)، وهذا الأمر بخلاف ما تقضي به المادة (١/٢١) من اتفاقية روما التي نصت على أن: "تتقدم دعوى المسؤولية بمضي عامين

(١) وهو ما أكدت عليه المادة (١/٣٥) من اتفاقية مونتريال .
(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٥٩، ونلاحظ أن الاتفاقية لم تفرق بين نقل الركاب ونقل البضائع، ومن ثم فإن الحكم جاء عاماً ليشمل كل حالات النقل الجوي.
(٣) وضعت هذه المدة رعاية لصالح الناقل الجوي؛ حتى يتمكن - قبل أن يعفي الدهر على معالم الحادث - من جمع الأدلة التي تفيد براءته، وحتى يتسنى له قفل حساباته وإعداد ميزانيته تبعاً. ينظر: ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٨١٢.

(٤) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٧٢.
(٥) المادة (٢/٢٩) من اتفاقية وارسو؛ والمادة (٢/٣٥) من اتفاقية مونتريال.
(٦) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٨١٧؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٢٩.
(٧) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٦١.

من تاريخ وقوع الفعل الضار، وتحسب المدة وآثار وقفها أو انقطاعها طبقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع، وهو غالباً قانون الدولة التي وقع فيها الضرر"، فهذه الاتفاقية جعلت مدة العامين الواردة في النص مدة تقادم لا سقوط، بالتالي تكون قابلة للوقف أو الانقطاع، وأياً كانت آثار الوقف أو الانقطاع، "فإن الدعوى تنقضي بمضي ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث"^(١)، فكان الاتفاقية وضعت حداً أقصى لا يمكن لأسباب الوقف أو الانقطاع أن تتجاوزته في مدة التقادم^(٢).

ثانياً: - في النقل الداخلي:

أما بالنسبة للنقل الداخلي فإن قانون التجارة - سواء أكان المصري أو الليبي - قد ابتعد في هذا الشأن عن اتفاقية وارسو وتعديلاتها، فبينما تخضع هذه الأخيرة الدعوى المرفوعة على الناقل - أيًا كان محل النقل وأياً كانت حالات المسؤولية - لتقادم قصير مدته سنتان، فإن قانون التجارة يفرق من حيث التقادم بين نقل البضائع والأمتعة من ناحية، ونقل الركاب من ناحية أخرى، وذلك في المواد (٢٩٦) تجاري مصري و(٦٦٠) تجاري ليبي، حيث جاء نصهما على أن: "١- تتقادم بمضي سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الأمتعة والبضائع أو تلفها، وتسري هذه المدة في حالة الهلاك الجزئي أو التلف من تاريخ تسليم الشيء موضوع النقل، وفي حالة الهلاك الكلي من تاريخ انقضاء الميعاد المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة (٢٨٩) تجاري مصري (٦٥٢ تجاري ليبي) والتي تنص على أنه: "تعتبر في حكم الهالكة الأمتعة أو البضائع التي لا يسلمها الناقل للمرسل إليه أو يخطر به بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، وفي حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي في النقل إذا وجد في نفس الظروف".

٢- تتقادم بمضي سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوي يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو إصابته بأضرار بدنية، وتسري هذه المدة في حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفي حالة الإصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث .

(١) المادة (٢/٢١) من اتفاقية روما.

(٢) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٢٠٥.

٣- تقادم بمضي سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوي، وتسري هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفي حالة عدم التعيين تسري من الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي إذا وجد في نفس الظروف .

٤- لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه في الفقرات الثلاث السابقة من هذه المادة من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غشاً أو خطأً جسيماً، وذلك كما لو احتال الناقل على المسافر أو المرسل إليه لكي يفوت عليه مدة التقادم، أو إذا تعمد إتلاف البضائع أو الأمتعة أو تم سرقتها بمعرفة أو عن طريق تابعيه، عندئذٍ لا تسقط دعوى المسؤولية إلا بالتقادم الطويل^(١) .

وقد تبنت المادة (١٣٧) من قانون الطيران المدني المصري بعض الأحكام الواردة في اتفاقية روما ونصت على أن: "تتقضى دعاوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض بانقضاء سنتين من تاريخ وقوع الحادث"، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع المصري استخدم لفظة "تتقضى" التي تثير التساؤل حول الميعاد المقرر في نص المادة، وهل هو ميعاد سقوط أم تقادم؟، وخصوصاً أن الاتفاقية قد استخدمت ميعادين أحدهما للسقوط والآخر للتقادم، وكان أحرى بالمشرع المصري أن يكون أكثر إيضاحاً ودقة في تحديده لطبيعة هذا الميعاد^(٢)، وذلك كما فعل المشرع الليبي الذي نص صراحة في المادة (١٦٠) من قانون الطيران المدني على أن: "تسقط دعاوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على السطح بانقضاء سنتين من تاريخ وقوع الحادث، وفي حالة وقف التقادم أو انقطاعه لا تقبل هذه الدعاوى بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث".

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٩٧.

المبحث الثاني

الجزاء المدني المترتب على قيام المسؤولية

يقع على الناقل الجوي التزاماً بضمان سلامة المسافرين ووصوله هو وأمتعته إلى مقصده النهائي في الوقت المتفق عليه أو في الميعاد المعقول، كما يقع عليه التزاماً بضمان سلامة البضاعة وضمان وصولها في الوقت المناسب، ومتى أخل الناقل بهذه الالتزامات، وأخفق في إقامة الدليل على انتفاء خطئه؛ ترتب عليه جزاءً مدنيًا يتمثل في انعقاد مسؤوليته، وانشغال ذمته بتعويض، لجبر الضرر الذي أصاب الركاب وأمتعته أو أرباب البضائع أو الغير على سطح الأرض^(١).

وفي مقابل هذا الجزاء أقرت اتفاقية وارسو مبدأً لتحديد التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه، تأسيساً على فكرة إقامة التوازن الدقيق بين مصالح المضرورين من ناحية، ومصالح الناقلين الجويين من ناحية أخرى.

ومع ذلك نصت الاتفاقية على بعض الحالات التي لا يجوز فيها للناقل التمسك بالحدود القصوى للتعويض المقررة في الاتفاقية.

وسنعرض لتفصيل ذلك من خلال تقسيمنا لهذا المبحث إلى مطلبين، نعرض في المطلب الأول: تحديد مقدار التعويض، ثم نعرض في المطلب الثاني: حالات تجاوز الحد الأقصى للتعويض.

المطلب الأول

الحد الأقصى للتعويض

الأصل في التعويض أن يكون على قدر الضرر الذي يصيب المضرور من جراء إخلال الطرف الآخر بتنفيذ التزاماته، وهذا الضرر إما أن يكون خسارة لحقته أو كسباً فات عليه أو هذين العنصرين معاً، وفي مجال المسؤولية التعاقدية لا يكون التعويض إلا عن الأضرار المتوقعة، اللهم إلا إذا كان الضرر ناشئاً عن غش المدين أو خطئه الجسيم، ففي هذه الحالة يكون التعويض عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة^(٢).

^(١) ويجب أن يكون التعويض بقدر الضرر، وذلك طبقاً لما تقرره القواعد العامة للمسؤولية، يراجع في تفصيل ذلك: عبد الحميد عثمان الحفني، المرجع السابق، ص ١٠٦.

^(٢) المادة (٢٢١) مدني مصري وتقابلها المادة (٢٢٤) مدني ليبي والتي نصت على أنه: "١- إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول". ٢- ومع ذلك إذا كان الالتزام مصدره العقد، فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشاً أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد". وفي تفصيل ذلك يراجع: حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص ٥٣٣.

غير أن الاتفاقيات الدولية خرجت على هذا الأصل ووضعت للتعويض الذي يتحمله الناقل الجوي المسئول حدًا أقصى بحيث لا يجوز الاتفاق على النزول عنه ولا يلتزم الناقل بأكثر منه^(١) في مواجهة المضرور، وقصرت الاستفادة من التعويض المحدد على الناقل حسن النية، كما أنها ألغت الشروط التي يضعها الناقل بقصد إعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها^(٢).

وإذا كان الضرر أقل من هذا الحد، فإن المضرور لا يستحق سوى تعويضٍ بقدر الضرر؛ حتى لا يُثري على حساب الناقل الجوي بلا سبب^(٣)، ذلك أن قدر التعويض ليس من قبيل التقدير الجزافي - بحيث يستحق بطريقة تلقائية دون اعتبار الضرر الحقيقي الذي لحق بالمضرور- بل هو حد أقصى لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض، وبعبارة أخرى ليس للمضرور أن يحصل إلا على أقل المبلغين: الضرر الحقيقي أو الحد الأقصى^(٤).

ولعل أهم ما يبرز تحديد التعويض هو أن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيرًا ما تؤدي إلى هلاكها بالكامل، ومن ثم هلاك كل من عليها من أشخاص وبضائع، فإذا تقررَت مسؤولية الناقل عن تعويض كل الضرر الذي يترتب على الحادث؛ لكان ذلك مجحفًا به، ولانتهى الأمر إلى إفلاس مؤسسات النقل الجوي وشل حركة الملاحة الجوية، هذا فضلًا عن هلاك جزء من الأصول الثابتة لمؤسسته متمثلًا في طائرته التي تحطمت على هذا المرفق الحيوي، وعملاً على دعمه وكفالة استمراره^(٥).

وهذا الحد الأقصى للتعويض يختلف في عقد نقل الركاب عنه في عقد نقل البضائع والأمتعة، وكذلك يختلف بالنسبة للغير على سطح الأرض، وذلك على النحو الآتي:

(١) غير أنه يجوز للأطراف الاتفاق على مبلغ يفوق الحد الأقصى المنصوص عليه من الاتفاقية. ينظر: سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٤.

(٢) عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص ٩٣.

(٣) ووفقًا للقواعد العامة، التعويض هو وسيلة لغاية، وهذه الغاية تتمثل في جبر الضرر، وإعادة المصاب إلى مثل حالته التي كان عليها قبل وقوع الفعل الضار، دون زيادة عليها، ومن ثم يجب ألا يُثري المضرور بغير سبب على حساب المسئول.

(٤) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٥٥٩.

(٥) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٥٣.

الفرع الأول

بالنسبة لنقل الركاب

وضعت اتفاقية وارسو حدًا أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب، فنصت المادة (١/٢٢) منها على أنه في حالة نقل الأشخاص تكون مسئولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مقداره ١٢٥ ألف فرنك^(١)، وإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس المال على الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد للمسئولية مبلغًا أكبر".

إلا أن المادة (١١) من بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥، قد عدلت هذه المادة ورفعت قيمة التعويض الذي يلتزم به الناقل إلى ٢٥٠ ألف فرنك عن كل راكب^(٢)، ويكون الناقل ملزمًا بدفع الحد الأقصى سواء كان الضرر الذي لحق بالمسافر أدى إلى وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر، كما أنه يشمل الضرر الناتج عن التأخير^(٣).

ثم بعد ذلك جاء تعديل بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١^(٤)، الذي رفع مبلغ التعويض وفصل فيه بين الأضرار البدنية التي تلحق المسافرين والأضرار الناشئة عن مجرد التأخير، فجعل الحد الأقصى للتعويض في حالة الأضرار المترتبة على وفاة كل مسافر أو إصابته بدنيًا مليونًا وخمسمائة ألف فرنك بالنسبة للمطالبات الإجمالية، وهذا ما أكدت عليه اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وذلك بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، أما بالنسبة للدول الأعضاء فيه فإن الحد الأقصى لا يتجاوز ١٠٠،٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة

(١) ويقصد بالفرنك هنا هو الفرنك الذهبي، وتعتبر مقدره بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة وستين مليونًا ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهبًا خالصًا، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى عملة وطنية في أرقام صحيحة، ويجرى التحويل وفقًا للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم، المادة (٤/٢٢) من الاتفاقية والمعدلة بالمادة (٥/١١) من بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥، وهذا ما أقرته اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وذلك بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، أما بالنسبة للدول الأعضاء في الصندوق فقد استخدمت هذه الاتفاقية حقوق السحب الخاصة كوحدة نقدية يتحدد بمقتضاها قدر التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي، المادة (٢٣) من اتفاقية مونتريال؛ يراجع في تفصيل ذلك: ذكرى عبد الرازق محمد، المرجع السابق، ص ١٠٩؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٣٩؛ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٣٢٥.

(٢) واستبدلت عبارة "قبل كل راكب" بعبارة "عن كل راكب" نظرًا لأن العبارة الأصلية كانت تثير بعض النقد، ينظر: سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٥.

(٣) وقد شمل هذا الحكم الناتج عن التأخير؛ ذلك لأن النص جاء مطلقًا، ودون تحديد للأضرار التي يتقرر لها التعويض. ينظر: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(٤) وقد كان هذا البروتوكول بمثابة المراجعة الشاملة لاتفاقية وارسو، بهدف محاولة التجمع الدولي مرة أخرى حول هذه الاتفاقية. ينظر: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٨٥.

عن كل راكب^(١)، وفي حالة التأخير ٦٢٥٠٠ فرنك لكل راكب^(٢)، و ٤١٥٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، وذلك بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد^(٣).

أمّا عن الأضرار التي تصيب الأمتعة الخفيفة التي يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة فقد قررت اتفاقية وارسو بأن تكون مسئولية الناقل فيها محدودة بمبلغ ٥٠٠ ألف فرنك لكل راكب^(٤)، ولم تفرق المادة (٢/٢٢) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في هذا المجال بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة، ونصت على "أن تكون المسئولية محدودة في ذلك بمقدار ١٠٠٠ وحدة سحب خاصة عن كل راكب" وأن هذه المسئولية - وفقاً للمادة (٢/٢٣) - تكون محدودة بمقدار ١٥٠٠٠ وحدة نقدية عن كل راكب، وذلك بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي.

وبناءً على ما تقدم من نصوص الاتفاقية والتعديلات المكملة لها يمكن لقاضي الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب إذا كانت أحكام قانونه تسمح بذلك، بشرط ألا يزيد رأس مال المرتب على هذا الحد الأقصى .

ولا يشمل قيمة الحد الأقصى للتعويض المحكوم بها النفقات والمصاريف الأخرى للقضية كأتعاب المحامين أو أي مصاريف أخرى تتعلق بدعوى المسئولية^(٥).

وأخيراً ومما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية وارسو أجازت تشديد مسئولية الناقل الجوي في اتفاق يعقد بينه وبين الراكب يقضي بمثل هذا التشديد^(٦).

وقد ساير قانون التجارة المصري الاتجاه الذي تبنته اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها في الأخذ بمبدأ تحديد مقدار التعويض الذي يلتزم الناقل به، فنصت المادة (١/٢٩٢) منه على أنه: "لا يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به على الناقل ١٥٠ ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا

(١) المادة (١/٢١) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) المادة (١/٨) من بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، وتجدر الإشارة إلى أنه قبل هذا التعديل لجأت الولايات المتحدة الأمريكية إلى رفع قيمة هذا الحد الأقصى باتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ إلى مبلغ ٧٥ ألف دولار لكل راكب، أي أن هذا الاتفاق قد ارتفع حد التعويض عن إصابات الركاب إلى تسعة أضعاف الحد الذي قرره اتفاقية وارسو، ولا يُعدّ هذا الاتفاق اتفاقاً على رفع الحد الأقصى للتعويض؛ لأنه مفروض على شركات الطيران من قبل هيئة الطيران المدني الأمريكي. ينظر: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

(٣) المادة (١/٢٢) من اتفاقية مونتريال .

(٤) المادة (٣/٢٢) من اتفاقية وارسو.

(٥) المادة (٤/٢٢) من الاتفاقية بعد تعديلها بالمادة (١١) من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥.

(٦) المادة (١/٢٢) من اتفاقية وارسو.

المبلغ"، وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أننا لم نجد في قانون التجارة الليبي مثل هذا التحديد لا في الأحكام الخاصة بالنقل الجوي ولا في الأحكام العامة للنقل، مما يؤدي إلى وجود فراغ تشريعي كان أحرى بالمشرع الليبي تغطيته أسوةً بالمشرع المصري، إذ إن الدافع من هذا التحديد هو تحقيق التوازن بين مصالح المسافرين من جهة، ومصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى، وبذلك يكون قد حرص على ازدهار الطيران الداخلي وتطوره^(١).

الفرع الثاني

بالنسبة لنقل الأمتعة والبضائع

تنص المادة (٢/٢٢) من الاتفاقية على أنه: "في حالة نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام، ما لم يقدم المرسل منه عند تسليم الطرد إلى الناقل إقراراً خاصاً بما يعلقه من أهمية على تسليم الطرد في الجهة المرسل إليها، ويشترط أن يكون المرسل منه قد دفع رسماً إضافياً إذا اقتضى الأمر. وعندئذ يكون الناقل ملتزماً بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور ما لم يثبت الناقل أن هذا المبلغ يفوق الأهمية الحقيقية التي علقها المرسل منه على التسليم إلى الجهة المرسل إليها"^(٢).

ينضح من النص المذكور أن الحد الأقصى للتعويض يتحدد بمبلغ ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع في كل حالة تنثر فيها مسئولية الناقل الجوي بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير في إنجاز النقل الجوي^(٣).

وعلى خلاف الأمر في نقل الركاب فإنه لم يتم تعديل الحد الأقصى للتعويض فيما يتعلق بنقل البضائع والأمتعة المسجلة^(٤). وظل مقدار التعويض هو ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام، إلا أنه في هذا المجال أضيف حكم جديد خاص لم يكن وارداً في اتفاقية

(١) هشام فضلي، المرجع السابق، ص ٦٩.

(٢) وهو ما أقرته المادة (٤/٣/٢٢) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ إلا أنها قصرت هذا المبلغ على البضائع دون الأمتعة، وذلك بالنسبة للدول غير الأعضاء في الصندوق، أما بالنسبة للدول الأعضاء فيه فقد جعل هذا المبلغ محددًا بـ ١٧ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، وذلك في حالة تلف أو ضياع أو تأخير البضاعة كلها، أما في حالة التلف أو التأخير الجزئي يكون الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلقة بها الأمر هو وحده المعول عليه لتعيين حد مسئولية الناقل الجوي.

(٣) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٦.

(٤) لقد عدل بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١ الحد الأقصى ورفعته إلى ١٥ ألف فرنك فيما يتعلق بالأمتعة. المادة (١/٨)، أما بالنسبة للبضائع فقد استبقى حكم الاتفاقية كما هو ولم يعدله. المادة (٢/٨) من البروتوكول.

وارسو، وهو أنه في حالة الهلاك أو التلف أو الضياع أو التأخير في النقل الذي يصيب جانباً من البضائع أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر هذا الضرر الجزئي في قيمة الجانب الآخر، احتسبت قيمة التعويض على أساس وزن البضاعة أو الأمتعة التي لحقها الضرر وحدها، أما إذا كان هذا الهلاك أو النقص أو التأخير يؤثر في قيمة الجانب الآخر من هذه البضائع أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر هذا الضرر الجزئي في قيمة الجانب الآخر من هذه البضائع أو الأمتعة، والتي تدخل في نفس استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل؛ احتسب التعويض على أساس مجموع وزن الأمتعة المسجلة أو البضائع كلها وليس ما ثبت تلفه أو ضياعه أو تأخيره فقط^(١)؛ وذلك حتى يغطي ما لحق البضاعة أو الأمتعة من ضرر جزئي وما انتقصت قيمته التبعية^(٢).

ويُقصد من هذا الحكم؛ مراعاة حالات ارتباط الطرود بعضها ببعض واعتبارها وحدة واحدة كما هو الحال إذا تم نقل سيارات أو ثلاجات أو أجهزة كهربائية مفككة، ومحمولة في عدة طرود تكمل بعضها الآخر، حيث لا قيمة لوصول أجزاء منها دون الأخرى^(٣).

وتقدير الجزء التالف أو الهالك وتأثيره على بقية الأجزاء التي وصلت سالمة يعود إلى قاضي موضوع النزاع الذي يستعين بالخبراء في معرفة ذلك^(٤).

وتقضي الاتفاقية بأن يكون الحد الأقصى للتعويض هو ٢٥٠ فرنك عن كل كيلوجرام ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسلم^(٥) عند تسليم الطرد إلى الناقل، وفي مقابل أن يدفع رسماً إضافياً إذا لزم الأمر، وعندئذ يكون الناقل الجوي ملتزماً بالتعويض في حدود القيمة المعلنة، إلا أنه يجب أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوي، ولا يعتد بأي إعلان يتحقق بعد التسليم، ويجوز للناقل أن يقيم الدليل على أن القيمة المعلنة تجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم، ولا يلتزم بالتالي بالتعويض إلا في حدود القيمة الحقيقية^(٦)، ولا يكفي مجرد الإعلان عن قيمة البضائع أو الأمتعة، لكي يتقرر التزام الناقل

(١) المادة (٢/١١) من بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥؛ المادة (٤/٢٢) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٢٥٦.

(٣) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢٠٧.

(٤) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ١٧٢.

(٥) ويعتبر ذكر المرسل للمصلحة في التسلم إعلاناً عن قيمة البضاعة أو الأمتعة المنقولة. ينظر: هاني محمد

دويدار، المرجع السابق، ص ٢٤٢.

(٦) نقض مدني مصري، ١٩٩٦/١١/١٤، مجموعة المكتب الفني، س ٤٧، ص ١٢٩٠.

بالتعويض في حدود هذه القيمة، وإنما يتعين على المرسل الوفاء بالرسم الإضافي الذي قد يقرره الناقل الجوي عليه، وهذا الرسم الإضافي المقرر يختلف عن الأجرة الإضافية التي قد يتطلبها الناقل الجوي عند نقل الأشياء الثمينة كالمجوهرات، والسبائك الذهبية، والتحف؛ لأنها تتطلب منه عناية خاصة ورقابة مشددة يستحق عنها أجرًا إضافيًا، لكن الرسم الإضافي يتقرر مقابل تحمل الناقل الجوي تعويضًا أعلى من الحد الأقصى المقرر^(١).

أما في قانون التجارة الجديد فقد قرر المشرع في المادة (٢٩٢) من هذا القانون أنه: "في حالة نقل الأمتعة أو البضائع لا يجوز أن يتجاوز التعويض خمسين جنيهاً عن كل كيلوجرام، ومع ذلك إذا أعلن المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إلي الناقل أنه يعلق أهمية خاصة علي تسليمها في مكان الوصول نظراً لقيمتها ودفع ما يطلبه الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة التي أعلنها المرسل إلا إذا أثبت الناقل أنها تجاوز القيمة الحقيقية للشيء، وبالنسبة إلى الأشياء الصغيرة أو الشخصية التي تبقى في حراسة المسافرين أثناء السفر لا يتجاوز التعويض الذي يحكم به لكل مسافر عن تلك الأشياء خمسمائة جنيهاً"، "ولا يجوز أن يزيد وقوع ما يحصل عليه المضرور على حدود التعويض المشار إليه في المادة (٢٩٢) من هذا القانون"^(٢)، وفي مقابل ذلك فقد نصت المادة (٦٥٤) من قانون التجارة الليبي على أنه: "في حالة نقل الأمتعة أو البضائع لا يتجاوز التعويض مائة دينار ليبي عن كل كيلوجرام، ومع ذلك إذا قدم المرسل عند تسليم الأمتعة أو البضائع إقراراً خاصاً بما يعلقه من أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول ودفع ما قد يطلبه الناقل من أجرة إضافية نظير ذلك، التزم الناقل بأداء التعويض بمقدار القيمة المبينة في الإقرار، إلا إذا أثبت الناقل أن هذه القيمة تجاوز مدى الأهمية التي علقها المرسل على التسليم، ولا يسأل الناقل الجوي عن الأشياء التي تبقى في حراسة الراكب أثناء السفر إلا إذا أثبت وقوع خطأ من الناقل أو من أحد تابعيه، وفي هذه الحالة لا يتجاوز مبلغ التعويض خمسمائة دينار ليبي، ولا تخل الأحكام الواردة في الفقرات السابقة بما قد يرد في اتفاقيات دولية منظمة للنقل الجوي".

ويستفيد من هذا التحديد الناقل الجوي وكذلك تابعوه ووكلاؤه في حالة إقامة دعوى التعويض عليهم شريطة أن يثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر قد وقع منهم أثناء تأدية

(١) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٥٦٤.

(٢) المادة (٣/٢٩٣) تجاري جديد.

الوظيفة^(١)، كما يسري هذا التحديد للمسئولية أيًا كان الأساس القانوني الذي تستند إليه دعوى المسؤولية، وأيًا كانت صفة الخصوم فيها أو عددهم أو مقدار ما يطلبون من تعويضات^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن الحدود القصوى الواردة في المادة (٢٢) من اتفاقية وارسو وتعديلاتها المكمل لها؛ تسري ولو كان القانون الوطني يحرم وضع حدود للتعويض، أو كان يضع حدودًا أدنى من الحدود الواردة في الاتفاقية^(٣).

وأخيرًا فإن فكرة الحد الأقصى للتعويض - كجزء مدني يترتب في ذمة الناقل الجوي -، توفق بين المصالح المتعارضة في النقل الجوي خير توفيق؛ فهي تمكن الناقل من أن يقدر مقدّمًا مدى ما يتعرض له من خسارة، فيغطي نفسه عن طريق عقد تأمين من مسؤوليته، كما أنها لا تغفل صالح العميل؛ لأن تعويضًا محدودًا يكون مضمونًا، أفضل من تعويض كامل يكون غير مضمون، وفي ذلك كله تحقيق المصلحة الجماعية، بتشجيع الطيران المدني والإقبال عليه.

الفرع الثالث

بالنسبة للغير على سطح الأرض

وضعت اتفاقية روما حدودًا قصوى للتعويض الذي يمكن أن يحكم به للغير المضرور على سطح الأرض، وذلك في المادة (١١)، وقد فرقت في تحديدها لهذا التعويض بين الأضرار التي تصيب الأموال، وتلك التي تصيب الأشخاص، وذلك على النحو الآتي:-

أولاً:- الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار المالية :

يختلف تعيين مقدار هذا التعويض باختلاف وزن الطائرة المتسببة في الضرر، وذلك على النحو التالي:-

١- ٥٠٠,٠٠٠ فرنك بالنسبة للطائرة التي تزن ١٠٠٠ كيلو جرام فأقل.

(١) المادة (١/٢٩٣) تجاري جديد، وتقابلها المادة (١/٦٥٦) تجاري ليبي والتي نصت على أنه: "إذا أقيمت دعوى التعويض على أحد تابعي الناقل أو أحد وكلائه، جاز له أن يتمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة (٦٥٤) إذا ثبت أن الفعل الذي أحدث الضرر قد وقع منه أثناء تأدية وظيفته".

(٢) المادة (٢٩٨) تجاري جديد، وتقابلها المادة (٦٦٢) تجاري ليبي والتي نصت على أن: "يكون الناقل الجوي مسئولاً في الحدود المنصوص عليها في المادة (٦٥٤) أيًا كانت صفة الخصوم في دعوى المسؤولية، وأيًا كان عددهم أو مقدار التعويض المستحق، وأيًا كان الأساس الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية".

(٣) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٥٦٤.

٢- ٥٠٠,٠٠٠ فرنك بالإضافة إلى ٤٠٠ فرنك عن كل كيلو جرام يزيد عن الألف كيلو جرام إذا كان وزن الطائرة أكثر من ألف كيلو جرام ومساوياً أو أقل من ٦٠٠٠ كيلو جرام .

٣- ٢,٥٠٠,٠٠٠ فرنك يضاف إليها ٢٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام يزيد على ٦٠٠٠ كيلو جرام عن كل طائرة يزيد وزنها على ٦٠٠٠ كيلو جرام ولا يتجاوز ٢٠,٠٠٠ كيلو جرام.

٤- ٦,٠٠٠,٠٠٠ فرنك يضاف إليها ١٥٠ فرنك عن كل كيلو جرام يزيد على ٢٠,٠٠٠ كيلو جرام عن كل طائرة يزيد وزنها على ٢٠,٠٠٠ كيلو جرام ولا يتجاوز ٥٠,٠٠٠ كيلو جرام.

٥- ١٠,٥٠٠,٠٠٠ فرنك يضاف إليها ١٠٠ فرنك عن كل كيلو جرام يزيد على ٥٠,٠٠٠ كيلو جرام بالنسبة إلى الطائرات التي يزيد وزنها على ٥٠,٠٠٠ كيلو جرام.

ثانياً- الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار البدنية :

لا يتجاوز مقدار التعويض المحكوم به في حالة وفاة أو إصابة الأشخاص مبلغ ٥٠٠,٠٠٠ فرنك عن كل شخص مات أو أصيب بضرر .

ويقصد بالوزن الوارد في هذه الاتفاقية هو أقصى وزن للطائرة المسموح به لها عند الإقلاع، والذي تحدده شهادة صلاحيتها للملاحة الجوية .

وقد نص قانون الطيران المدني المصري في المادة (١٣٢) بالنص على أن: "تسري الحدود القصوى لمبالغ التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم الجمهورية طبقاً للاتفاقيات الدولية المعنية التي تكون الجمهورية طرفاً فيها"، وفي ذلك إحالة إلى أحكام اتفاقية روما، ويفهم ذلك أيضاً من نص المادة (١٥٣) من قانون الطيران المدني الليبي التي جاء نصها عاماً على أن: "تسري في شأن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض في إقليم الجماهيرية "سابقاً" الأحكام الواردة في هذا الفصل ما لم تكن ليبيا طرفاً في اتفاقية دولية ذات علاقة".

ونصت المادة (١/١٣) من الاتفاقية على أنه: "إذا تعدد المسئولون عن الأضرار التي لحقت بالغير على سطح الأرض فلا يجوز للمضررين أن يطالبوا بتعويض إجمالي يزيد على الحد الأعلى للتعويض الذي قد يحكم به على مسئول واحد"، وهذا ما تبنته المادة (١٣٤) طيران مصري والمادة (١٥٩) طيران ليبيا بالنص على أنه: "إذا تعدد المسئولون عن الضرر وفقاً لأحكام هذا الفصل فليس للمتضررين الحق في تعويض يزيد على الحد الأعلى للتعويض الذي قد يحكم به على مسئول واحد".

المطلب الثاني

حالات تجاوز الحد الأقصى للتعويض

ترتبط فكرة تحديد قيمة التعويض المترتب على عاتق الناقل الجوي بتنفيذه لعملية النقل دونما إخلال بواجباته القانونية المقررة، والتي تتمثل أساساً في ضرورة إصداره لمستندات النقل مستوفية للشروط والبيانات اللازمة من ناحية، وفي ضرورة تنفيذ عقد النقل بحسن نية، وبدون ارتكاب أية أخطاء عمدية بقصد إحداث الضرر من ناحية أخرى^(١).

ويترتب على إخلال الناقل الجوي بهذه الواجبات عدم استطاعته الاحتجاج بالحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقيات الدولية؛ ذلك لأنه بهذا الإخلال يفقد كل ما تم تقريره لصالحه.

كما أنه يخشى أن تؤدي فكرة التحديد لقيمة التعويض إلى تشجيع الناقل الجوي وتابعيه على الإهمال، فيجب تهديده بتعويض غير محدود إذا ما بلغ خطؤه درجة معينة من الفحش؛ وذلك لحثه هو وتابعيه على اليقظة والحرص^(٢).

وعلى ذلك يمكن تشديد مسؤولية الناقل الجوي في الأحوال الآتية:-

الفرع الأول

حالات تجاوز الحد الأقصى في نقل الركاب والبضائع

لقد قامت اتفاقية وارسو بتشديد مسؤولية الناقل الجوي سيء النية، وألزمته بتعويض عن كل الضرر بدلاً من الاستفادة من الحد الأقصى، كما أنها حرمتها ليس فقط من التمسك بأحكامها التي تحد من مسؤوليته، بل وكذلك عن تلك التي تمكنه من الإفلات منها، إلا أنها علقت توقيع هذا الجزاء على توفر حالتين، هما: عدم إصدار الناقل لمستندات النقل أو نقص في بياناتها، وكذلك رجوع الضرر إلى غش الناقل أو إلى خطأ من جانبه مساوٍ للغش، وتفصيل ذلك فيما يأتي:

أولاً:- حالة تخلف وثائق النقل وبياناتها الإلزامية.

وضعت اتفاقية وارسو على عاتق الناقل الجوي التزاماً بتبصير مستعملي الطائرة، ركاباً كانوا أم شاحنين، بالصفة الدولية للرحلة الجوية، وبإمكانية خضوع هذه الرحلة لنظام

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٩١.

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٥٧٩.

المسئولية المحدودة؛ وذلك لأجل إعطائهم الفرصة لاتخاذ بعض الإجراءات القانونية كالتأمين على حياتهم أو على بضائعهم إذا ما قدرُوا عدم تناسب مبالغ التعويض التي تقررها الاتفاقية مع الأضرار التي قد تصيبهم أو قد تلحق بضاعتهم في حال وقوع الحادث^(١)، وحرصاً على ذلك ألزمت الاتفاقية الناقل الجوي بتسليم الركاب والشاحنين مستندات النقل المتمثلة في تذكرة السفر، واستمارة نقل الأمتعة، وخطاب نقل البضائع، وذلك بعد النص فيها على البيانات التي حددتها الاتفاقية^(٢)، وتهدف الاتفاقية من هذه البيانات الواجب ذكرها في مستندات النقل السابقة إلى الرغبة في توحيد المستندات في كافة الدول المنضمة إليها^(٣).

وبالتالي فقد رتبت الاتفاقية على الناقل الجوي جزاءً يتمثل في حرمانه من الاستفادة من أحكامها التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، وذلك في حالة قبول أحد الركاب دون تزويده بتذكرة السفر^(٤) أو شحنه للأمتعة دون تحرير إيصال عنها أو دون أن يذكر في هذا الإيصال وذلك في حالة تحريره البيانات التي حددتها الاتفاقية، والمتمثلة في رقم تذكرة السفر وعدد الأمتعة ووزنها، وخضوع نقلها لنظام المسؤولية الذي وضعته الاتفاقية^(٥).

وكذلك في حالة قبوله البضائع دون تحرير خطاب نقل لها^(٦)، أو دون النص فيه - وذلك في حالة إصداره - على مكان وتاريخ إصدار خطاب النقل، أو على موطن القيام والوصول، أو محطات توقف الطائرة، أو اسم وعنوان المرسل أو اسم وعنوان النقل، أو اسم وعنوان المرسل إليه إن وجده أو طبيعة البضاعة، وكذلك عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها وأرقامها ووزن البضاعة وكميتها أو حجمها ومقاييسها، وأيضاً عدم ورود بيان يتضمن خضوع هذا النقل لنظام المسؤولية المحددة^(٧). وفي كل هذه الأحوال لا يتمتع الناقل بالحدود القصوى المقررة في الاتفاقية، ولا يثير عدم وجوده مستندات النقل أصلاً أو فقدها صعوبات كثيرة بالنسبة لإتمام عملية النقل، إذ يعتبر الناقل الجوي في مثل هذه الحالات مُخلاً بواجباته القانونية، ومن ثم يصبح في وضع لا يسمح له بالاستفادة من الحد الأقصى للتعويض.

(١) هذا ما قضت به المحاكم الأمريكية في قضية:

-Warren V. flying Tiger Line 352 F."9th cir. 1965" 2d. p: 498

مشار إليه في جلال وفاء محمدين. تشديد مسؤولية الناقل الجوي مرجع سابق، ص ١١٤.

(٢) وبالنسبة لبيانات تذكرة السفر فحددها المادة (١/٣) ونقل الأمتعة حددتها المادة (٣/٤)، أما بالنسبة لخطاب نقل البضائع فقد حددتها المادة (٤) من اتفاقية وارسو.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٩٣.

(٤) المادة (٢/٣) من الاتفاقية.

(٥) المادة (٣/٣) د، و، ج من الاتفاقية.

(٦) المادة (٩) من الاتفاقية.

(٧) المادة (٨) من الاتفاقية.

إلا أن الأمر على خلاف ذلك فيما يتعلق بنقص البيانات الواجب ذكرها في هذه المستندات، خاصة عندما تكون هذه البيانات الناقصة بيانات غير جوهرية، مما يوحي بعدم التناسب الواضح بين الجزاء الشديد الذي يوقع على الناقل، وبين ما يرتكبه من إهمال بعض بيانات لا يؤدي أعمالها إلى التجهيل بمحتويات مستند النقل^(١).

لذلك فقد فسرت بعض المحاكم النصوص الواردة في الاتفاقية والمختصة بهذا الأمر تفسيراً يتفق ومصلحة الناقل، وخصصت الجزاء الوارد في الاتفاقية بحالة عدم إصدار تذكرة السفر على الإطلاق دون حالة تخلف البيانات المنصوص عليها في المادة (١/٣)، ولا يهم بعد ذلك أن تكون التذكرة قد سلمت لصاحبها أو لشخص آخر ينوب عنه^(٢).

كما أنها قضت في مجال نقل الأمتعة والبضائع، باستفادة الناقل الجوي من أحكام الاتفاقية التي تحدد مسؤوليته أو تمكنه من الإفلات منها رغم إصداره استمارة للأمتعة أو خطاباً بالنقل للبضاعة غير مشتمل على بعض البيانات الإلزامية المنصوص عليها في المادتين (٤ و ٨) طالما أن إغفال مثل هذه البيانات ليس من شأنه أن يؤدي إلى تجهيل الصفة الدولية للنقل أو إلى إثارة الشك حول خضوعه لنظام المسؤولية المحدودة^(٣).

وربما كان ذلك الموقف من القضاء دافعاً للتعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥، والذي خفف فيه من روح الشكلية السائدة في الاتفاقية، وضيق بالتالي من أعمال هذا الجزاء، فسوى بين تذكرة السفر، واستمارة نقل الأمتعة، وخطاب النقل الجوي من حيث البيانات الواجب ذكرها في كل منها، وقصر هذه البيانات على ثلاثة، وهي:

١- نقطتا القيام والوصول.

٢- إذا وقعت نقطتا الوصول في إقليم طرف واحد متعاقد، ووجدت محطات توقف في إقليم دولة أخرى، وذكرت إحداها.

(١) أبو زيد رضوان، نفس المرجع، ص ٣٩٤.

(٢) حكم محكمة الاستئناف بمدينة ريو، الصادر بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٧٣، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧٦، ص ١٣٨؛ وحكم محكمة الاستئناف لولاية نيويورك في قضية:

- Ross V. Pan American Pirwasys، 85 N.E. (1949) 2d. p: 880

مشار إليه لدى: جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ١١٢.

(٣) حكم محكمة مرسيليا التجارية الصادر بتاريخ ٣ نوفمبر ١٩٥١ المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٥٥؛ وحكم محكمة استئناف نيويورك الصادر بتاريخ ٨ يونيو ١٩٥٦، المجلة الفرنسية ١٩٥٧، ص ٢٢٩، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٩٤.

٣- تنبيه يحيط الركاب بأنه في حالة وقوع محطة الوصول أو التوقف في إقليم دولة أخرى غير محطة القيام، بإمكانية خضوع النقل لاتفاقية وارسو التي تضع حدًا أقصى للتعويض المستحق^(١).

كما سوى البروتوكول بينهما في الجزاء، فنص على أنه: "إذا لم تعد أو تسلم تذكرة السفر أو استمارة نقل الأمتعة أو خطاب النقل الجوي، أو كان المستند خاليًا من ذكر البيان الخاص بالتنبيه على الركاب أو مرسلي البضائع، بأن النقل يخضع لأحكام اتفاقية وارسو التي تضع حدًا أقصى للتعويض، كان الجزاء هو حرمان الناقل من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض^(٢).

إلا أن هذا الجزاء أصبح مقصورًا على منع الناقل من التمتع بالنصوص التي تقرر حدودًا قصوى للمسئولية فقط، ومن ثم لا يحرم الناقل الجوي - على خلاف الحال في الاتفاقية الأصلية - من التمسك بالنصوص التي تمكنه من الإفلات من المسؤولية^(٣).

وعلى الرغم من هذا التعديل الذي تبناه بروتوكول لاهاي فإن القضاء - لا سيما الفرنسي - قد ظل على ما هو عليه قبل التعديل، وذلك برعاية الناقل الجوي، وحرصها على التضييق من مجال حرمانه من الاستفادة بالحد الأقصى للتعويض بسبب إهماله لذكر البيان الخاص بالتنبيه على الركاب بخضوع النقل الجوي لأحكام المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في الاتفاقية، إذ قررت المحكمة في حكم حديث لها أن الناقل يستطيع الاستفادة من أحكام الحد الأقصى للتعويض رغم إهمال تابعيه لذكر هذا البيان بتذكرة السفر متى كان من الثابت أن الراكب كان قد تعود على السفر بطائرات هذا الناقل، وبذلك يكون من المفروض أن هذا الراكب على علم يقيني بهذا البيان الذي أعلنه الناقل على واجهة مكاتبه التي يدخلها جمهور المسافرين^(٤).

إلا أن هذا الجزاء قد أسقط بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١، عندما لاحظ كثير من المتدربين أنه لم يعد ملائمًا الاستمرار في تقرير حرمان الناقل الجوي من الاستفادة بتحديد مسؤولية العميل إلى أن المسؤولية محدودة^(٥)، ونص على أن عدم مراعاة البيانات اللازم

(١) هذا ما نص عليه البروتوكول في مواده (١/٣) و (١/٤) و (٦).

(٢) المواد (٢/٣) و (٢/٤) و (٧) من البروتوكول.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٠١.

(٤) حكم محكمة النقض الفرنسية، الصادر بتاريخ ٣ يناير ١٩٧٠، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧٠، ص ٣٠٠، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٩٥.

(٥) فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص ٥٣٢.

ذكرها في تذكرة السفر أو استمارة نقل أمتعته لا تؤثر على استفادة الناقل الجوي من الحد الأقصى للتعويض^(١).

ولم يتعرض البروتوكول لأي تعديل بالنسبة لأحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها هي السارية في نقل البضائع.

ورغبة في التنسيق بين أحكام المسؤولية في نقل الركاب وتلك الخاصة بنقل البضائع؛ صدر بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ وقرر إلغاء الجزاء الخاص بنقل البضائع، ونص على "أن عدم وجود خطاب النقل أو عدم اشتماله على البيانات الجوهرية لا يؤثر على استفادة الناقل الجوي من الحد الأقصى للمسؤولية المقررة في الاتفاقية"^(٢).

أمّا بالنسبة لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فإنها لم تجعل لتخلف مستند النقل أو بعض بياناته أدنى أثر، إذ إنها نصت في المادة (٩) منها على: "أن عدم الالتزام بأحكام المواد من (٤ إلى ٨) والمتعلقة بمستندات النقل؛ لا يؤثر على وجود أو على صحة عقد النقل، الذي يظل مع ذلك خاضعاً لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية".

وأخيراً فإن المشرع المصري والليبي قد تأثرا أيضاً - عند تنظيمهما لمسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي - بأحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها الخاصة بتجاوز الحدود القصوى للتعويض، ونصا في المادة (٢٨٦) تجاري جديد والمادة (٦٤٩) تجاري ليبي على أنه: "يجب أن تتضمن وثيقة النقل الجوي بياناً يفيد بأن النقل يقع وفقاً لأحكام المسؤولية المحدودة، وإلا امتنع على الناقل التمسك بهذه الأحكام".

ثانياً:- حالة الغش أو الخطأ المعادل له:

كما أتاحت اتفاقية وارسو - بالإضافة إلى ما سبق - طريقاً آخر للمضروب، للتخلص من تطبيق مبدأ الحد الأقصى للتعويض الذي يستفيد منه الناقل الجوي، ومطالبته بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة، ويتمثل هذا الطريق في نجاح المدعي المضروب من إثبات الغش أو الخطأ المعادل له في جانب الناقل أو تابعيه، فنصت في المادة (٢٥) منها على أنه: "١- ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان النزاع معادلاً للغش. ٢- وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق، إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته". ومن البدهي أن يحرم الناقل الجوي من

(١) المواد (٣/٢) و (٣/٣) من بروتوكول جواتيمالا سيتي.

(٢) المادة (٩) من البروتوكول مونتريال الرابع.

الاستفادة من ميزة الحد الأقصى للتعويض إذا لم ينفذ عملية النقل على هدي ما تستلزمه المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن نية^(١).

كما يعدّ حرمان الناقل الجوي من مبدأ تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها وفقاً لنص المادة المذكورة من الاتفاقية، أمراً منطقيّاً، ويتماشى مع مبدأ "إن الغش يفسد كل شيء".

ولقد أثار تحديد المقصود بعبارة "الغش أو الخطأ المعادل له"^(٢) الوارد ذكرها في الاتفاقية صعوبات كثيرة في التطبيق، خاصة وأن الاتفاقية تحيل بشأن تحديد الخطأ المعادل للغش إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع، فقد انقسم الفقه في هذا الشأن إلى فريقين: الفريق الأول: يرى أن للقاضي بحكم المادة (٢٥) من الاتفاقية الحرية المطلقة في الأخذ بالحلول التي أوردتها قانونه الوطني في شأن تعريف الخطأ المعادل للغش؛ وذلك لأن هذه المادة تتضمن قاعدة إسناد إلى قانونه الداخلي^(٣).

وقد أخذ القضاء الفرنسي، ومن سار على دربه من دول القانون المكتوب بهذا الرأي، وحاولت المحاكم الفرنسية في كل مرة تعرضت فيها لتفسير عبارة "الخطأ المعادل للغش" الواردة في المادة (٢٥) من الاتفاقية، أن تضع تعريفاً لها متأثرة - على ما يبدو - بوقائع كل حالة على حدة، وبمدى ارتباط هذا الخطأ بأصول مهنة النقل الجوي، وبالفعل قد توصلت إلى تعريفه بأنه: "هو الخطأ الذي يتميز ويتحدد نطاقه بجسامته تنبئ بذاتها على عدم القدرة أو الغباء الجنوني أو الوعي التام باحتمالية الضرر وليس الخطأ الذي يتم بقصد إحداث الضرر أو الذي يرقى إلى حدّ الجريمة"^(٤)، وبناءً على ذلك لا يستطيع الناقل التمسك بالحد الأقصى للتعويض ليس فقط في حالة رجوع الضرر إلى غشه، بل وكذلك في حالة نشوئه عن خطئه الجسيم.

أمّا الفريق الثاني فهو يرى أن هذه المادة تتضمن قاعدة موضوعية مؤداها أن واضعي الاتفاقية لم يقصدوا بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، تسوية بعض أنواع الخطأ بالغش، وإنما قصدوا من وراء ذلك السماح للدول التي لا يوجد في قانونها الداخلي

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٩٦.

(٢) ومما تجدر الإشارة إليه أن مسألة الغش في حدّ ذاتها لا تُثير أية صعوبة، إذ هو الامتناع عمدًا عن تنفيذ الالتزام الناشئ عن العقد على الوجه المتفق عليه فيه، بهدف تحقيق مصلحة شخصية للمدين.

(٣) ينظر:

- Dejug lart: La Faute equivalente au dol dans le transport aerien international, in Rev Trim de droit com, 1955, P. 420

مشار إليه لدى: محمد موسى دياب، المرجع السابق، ص ١٨٦.

(٤) حكم محكمة السين المدنية الصادر بتاريخ ٢٤ أبريل ١٩٥٢، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٥٤، ص ٤٥، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٩٩.

اصطلاح مقابل ومطابق لفكرة الغش بالاستعانة بأقرب فكرة في قوانينها الداخلية إلى الفكرة التي عنت الاتفاقية الأخذ بها في المادة (٢٥). ومن ثم ينبغي تفسيرها على أن يحرم الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض إذا كان الضرر راجعاً إلى غشه، وذلك في الدول التي يعرف قانونها الداخلي فكرة الغش، أو إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ قريب الشبه بفكرة الغش، وذلك بالنسبة للبلاد التي يجهل قانونها هذه الفكرة الأخيرة^(١).

وهذا ما أخذ به القضاء الأنجلو أمريكي، الذي فسر "الخطأ المعادل للغش" على ضوء تطبيقه لفكرة "سوء السلوك العمدي"^(٢)، أي باعتباره إما عملاً إرادياً قصد به إحداث الضرر، أو إهمالاً جسيماً، أو امتناعاً يرتكبه الشخص بوعي تام دون أن يكثرث بنتائج الضارة الأكيدة^(٣).

ولقد أدى هذا التباين إلى اختلاف موقف المحاكم في شتى أنحاء العالم مما يؤدي إلى عدم حصول المضرورين على ذات القدر من الحماية بالنظر إلى المحكمة التي يعرض عليها النزاع^(٤)، كما أن له أثره السيئ على ما استهدفته هذه الاتفاقية من توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوي.

ونظراً لذلك فقد أجرى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ تعديلاً جذرياً بموجب المادة (١٣) وصارت المادة (٢٥) من الاتفاقية بعد التعديل على النحو الآتي: "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٢) متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه، وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضاً إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم"، وهذا ما أكدت عليه المادة (٥/٢٢) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(١) ينظر:

-Jacques Sesseli, La notion de faute dans la convention de varsovie these Lausanne, 1961, P: 116.

مشار إليه لدى: محمد موسى دياب، المرجع السابق، ص ١٨٦.

(٢) وفكرة الخطأ الإرادي تتطلب توافر عناصر ثلاثة، وهي: ١- نية ارتكاب الفعل مع العلم بأنه يشكل خطأ مآ طبقاً للظروف التي حصل فيها السلوك، ٢- فعل أو امتناع عن اتخاذ فعل معين من شأنه إلحاق الضرر بشخص مآ. ٣- أن يشكل هذا الفعل خطأ طبقاً للظروف التي حصل فيها السلوك. ينظر: جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص ٥٠.

(٣) حكم محكمة جنوب نيويورك، الصادر بتاريخ ١٧ يناير ١٩٤٩، المجلة العامة لقانون الجو ١٩٤٩، ص ٤٤٢؛ وحكم محكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية، "مقاطعة كولومبيا" الصادر بتاريخ ٢٦ سبتمبر ١٩٤٩، المجلة السابقة ١٩٥١، ص ٥٢٢. مشار إليهما لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠٠.

(٤) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص ٢١٠.

ويتضح من هذا النص أن التعديل يستهدف وضع تعريف للحالات التي يجب أن تحجب فيها المسؤولية المحدودة عن الناقل الجوي، ويستطيع أن يستقطب من دولة أطراف الاتفاقية، وهو لذلك يكون تعديلاً قد جانبه الصواب؛ لأن فيه انحيازاً إلى فكرة الخطأ الإرادي الوارد في القانون الأنجلو أمريكي من ناحية، كما أنه يقترب من فكرة الخطأ غير المغتفر الواردة في القانون الفرنسي من ناحية أخرى^(١).

وكذلك فإن هذا التعديل قد خفف إلى حد بعيد من التباين في التفسير الذي وقعت فيه محاكم الدول المتعاقدة في الاتفاقية وهي بصدد تطبيقها لنص المادة (٢٥)؛ وذلك لأنه قد ألغى الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع وأحل محلها صيغة موحدة للخطأ تلتزم بها محاكم الدول الأطراف في الاتفاقية بعد تعديلها، فأنشأ بذلك قاعدة دولية موحدة، وغلب بالتالي النزعة الدولية على التعصب الوطني^(٢)، ويجب على المضرور للاستفادة بالمسؤولية غير المحدودة، إثبات الخطأ الموصوف للناقل أو لتابعيه^(٣).

وبما أن الفعل قد ثبت في حق الناقل الجوي فلا يجوز لهذا الأخير نفي الخطأ، كذلك لا يجوز له فيما يتعلق بتطبيق أحكام الاتفاقية المعدلة التمسك بالخطأ الملاحي؛ نظراً لإلغاء بروتوكول لاهاي لنص المادة (٢/٢٠) بموجب المادة (١٠) منه، ومما تجدر الإشارة إليه أن بروتوكول جواتيمالا سيتي قد أقر صياغة نص المادة (٢٥) كما ورد ببروتوكول لاهاي دون تعديل، إلا أنه قصر نطاق تطبيقها على نقل البضائع دون نقل الركاب والأمتعة^(٤)، ولم يتم استبعاد تطبيق هذه المادة في مجال نقل البضائع إلا بمقتضى بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥^(٥)، وهذا يتسق مع تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على فكرة تحمل التبعة أو المخاطر السابق ذكرها.

وقد نقل قانون التجارة المصري والليبي هذا الحكم عن بروتوكول لاهاي عند تنظيمه لمسؤولية الناقل الجوي، فنصا في المادة (٤/٢٩٢) تجاري جديد والمادة (٦٥٥) تجاري ليبي على أنه: "لا يجوز للناقل الجوي التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه أو وكلائه أثناء تأدية وظائفهم

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠٢.

(٢) محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

(٣) محمد موسى محمد دياب، المرجع السابق، ص ١٨٧.

(٤) المادة (١٠) من بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١.

(٥) المادة (٩) من بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥. وهذا الأمر يقتصر على المسؤولية عن الأضرار البدنية وعن هلاك أو تلف البضاعة والأمتعة دون المسؤولية عن التأخير، وبالتالي يظل هناك مجال لتقرير المسؤولية غير المحدودة في هذه الحالة الأخيرة.

بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة بإدراك احتمال وقوع الضرر، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضاً إثبات أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم".

فيتعين على القاضي الوطني التثبت من أن الفعل أو الامتناع الموجب لتطبيق حكم المادة (٢٥) المعدلة بالمادة (١٣) من بروتوكول لاهاي، قد تم بقصد إحداث ضرر أو تمّ عن رعونة ووعي باحتمال نشوب الضرر، وهذا ما قضت به المحكمة العليا الليبية التي نصت على أن: "يحرّم الناقل من التمسك بالتحديد القانوني والاتفاقي، ويلتزم بتعويض الضرر بالكامل، وذلك إذا أثبت المدعي أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث ضرر أو رعونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك"^(١).

الفرع الثاني

حالات تجاوز الحد الأقصى بالنسبة للغير على سطح الأرض

تقضي اتفاقية روما - وقد سايرها في ذلك قانون الطيران المدني المصري دون الليبي^(٢) - بالزام المسئول طبقاً لأحكامها بالتعويض عن الضرر كاملاً وزيادة على الحد الأقصى الذي حدده في حالتين :

أولاً: - قصد إحداث الضرر:

نصت المادة (١/١٢) من اتفاقية روما على أنه: "إذا نشأ الضرر عن فعل أو امتناع من جانب المستغل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر تكون مسئولية المستغل غير محدودة"، وتطبيقاً لذلك يلتزم المسئول بتعويض الضرر كاملاً دون مراعاة الحدود القصوى التي تضمنتها الاتفاقية.

وتضيف المادة (١/١٣٣) من قانون الطيران المدني المصري إلى هذه الحالة حالة حدوث الضرر بسبب رعونة مقرونة بعلم وقوع الضرر، حيث نصت على أن: "تكون مسئولية المستثمر وفقاً لأحكام هذا الفصل غير محدودة إذا أثبت المتضرر أن الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع من قبل المستثمر أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث الضرر أو كان ذلك

^(١) حكم المحكمة العليا الليبية، طعن رقم (٤) جلسة ١٢/٣/١٩٨٤، س٢٩ ق، مجموعة أحكام المحكمة العليا، ع٣٤، ص٩٢.

^(٢) إذ إن قانون الطيران المدني الليبي لم يتبن هذه الأحكام؛ مما يؤدي إلى وجود فراغ تشريعي كان أحرى بالمشروع الانتباه إليه .

برعونة مقرونة بعلم احتمال وقوع الضرر، ويشترط في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من قبل التابعين أو الوكلاء إثبات أنهم كانوا يمارسون وظائفهم وفي حدود اختصاصهم"، ولا يكفي المشرع - في هذا النص - بقصد إحداث الضرر كما هو الحال في الاتفاقية؛ وإنما يجعل المسؤولية غير محدودة في حالة ما إذا تسبب المستغل أو أحد تابعيه في إحداث الضرر بإهماله ويستوي لديه تحقيق الضرر من عدمه، ويتعين على المدعي أن يثبت قصد إحداث الضرر أو رعونة المستغل أو أحد تابعيه أثناء ممارسة وظائفهم لكي يحصل على التعويض كاملاً ولا يتوقف عند الحدود القصوى^(١)، وهذا ما أخذ به بروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥ ومن بعده اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩، وذلك فيما يتعلق بالمسؤولية غير المحدودة في نقل الركاب والبضائع .

ثانياً- حالة الاستعمال غير الشرعي للطائرة:

تقضي المادة (٢/١٢) من اتفاقية روما والمادة (٢/١٣٣) من قانون الطيران المدني المصري بأنه: "إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة واستعملها دون رضا من له حق استعمالها كانت مسؤوليته عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح مسؤولية غير محدودة"، وبناءً على هذا النص فإنه إذا أصاب الغير ضرراً على سطح الأرض حال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة تكون مسؤولية مرتكب هذه الجريمة غير محدودة، وتظل مسؤولية مستغل الطائرة الشرعي محدودة، وبمعنى آخر أن المستعمل غير الشرعي أصبح غاصباً تحقق فيه وصف "المستولي" على الطائرة، وبالتالي تصبح مسؤوليته مطلقة^(٢).

وأخيراً فإننا نخلص في هذا المجال من البحث إلى أن الأصل في مسؤولية الناقل الجوي أن تكون محدودة، والاستثناء هو أن تكون مطلقة - والاستثناء يجب أن لا نتوسع فيه -، ومن ثم يجب على من يريد الاستفادة من هذا الاستثناء أن يثبت توافر إحدى حالاته السابق ذكرها، إذ إن وجود الحدود القصوى للتعويض المترتب في ذمة الناقل الجوي -كجزء مدني- يؤدي إلى إمكانية تأمينه على مسؤوليته، ويتسنى لشركات ومؤسسات التأمين تقدير ما قد تواجهه من المخاطر والمبالغ المحتمل دفعها في حالة تحقق الخطر المؤمن ضده .

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٨٤.

(٢) محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص ٢١٠.

الباب الثاني
النظام القانوني لتأمين المسؤولية
المدنية للناقل الجوي

الباب الثاني

النظام القانوني لتأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تزداد خطورة الدور الذي تلعبه مهنة النقل الجوي في المجتمع ومدى تأثيره على علاقات أفرادهم مع مرور الزمن، ويقدر هذه الخطورة تتسع وتعظم أهمية تأمين وحماية المتعاملين مع أربابها.

فعلى عكس النظرية القديمة - التي ترمي إلى توفير قدر أكبر من الحماية للمهني وأدائه لعمله على حساب مصلحة العملاء^(١) - ينبغي توفير أكبر قدر ممكن من الطمأنينة لهؤلاء الذين تضطروهم الظروف إلى التعامل مع صاحب هذه المهنة، ويكون ذلك من خلال البحث عن وسائل وأساليب فعالة تؤمنهم ضد الأخطار التي يمكن أن تنتج عن أخطاء الناقل أو تابعيه أثناء ممارستهم لمهنتهم، أو على الأقل تضمن لهم تعويض أكبر جزء ممكن من الأضرار التي تلحق بهم.

فالناقل غالباً ما يكون هو الطرف القوي في العلاقة بما لديه من استعدادات وما توافر له من إمكانيات، وما توقف عليه من معلومات علمية وما اكتسبه من خبرات عملية، وهذا ما يجعله الطرف المميز، ويبرر نوعاً من عدم التعادل بين طرفي العلاقة الذي يزداد يوماً بعد يوم مع اتساع وازدياد معرفة وعلم الناقل من جانب، وارتفاع درجة أمية وجهد متلقي خدمات النقل والغير على سطح الأرض من جانب آخر.

ومن الوسائل التي يمكن أن تكون ناجحة في توفير الحماية المبتغاة لمتلقي خدمات النقل والغير المضروور على سطح الأرض تجاه الناقل؛ إيجاد شخص (طبيعي أو معنوي) لديه قدرة مالية يستطيع بها تغطية الآثار المالية للمخاطر التي يمكن أن تنتج عن ممارسة عملية النقل، إذ قد تعجز قدرة الناقل على مواجهة هذه الآثار.

^(١) وكان أساس ذلك يكمن في أن ملاحقة المهني بالمسؤولية عن أي خطأ يضاعف لديه روح الإقدام على العمل، ويدفعه إلى الإحجام في كثير من الحالات عن أداء عمله خوفاً من شبح المسؤولية. ينظر: محمد عبد الظاهر حسين، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية المهنية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٥.

وقد شجّع على هذه الوسيلة الازدياد المستمر لحالات مسؤولية الناقل الجوي وارتفاع معدلاتها، وهذا الازدياد وذلك الارتفاع ينمو يوماً بعد يوم مرتبطاً في ذلك بما يلاحق المجتمع - بصفة عامة - من تطور ونمو، ولذلك ظهر التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، كوسيلة لمواجهة حالات هذه المسؤولية.

وعلى ضوء ما تقدم يمكننا تقسيم دراستنا لهذا الباب إلى الفصلين الآتيين، الفصل الأول: مفهوم التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، الفصل الثاني: النظم القانونية لتأمين مسؤولية الناقل الجوي.

الفصل الأول

مفهوم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

إنّ مزاولة الناقل الجوي لعملية النقل قد ينشأ عنها في بعض الأحيان - نتيجة لخطئه- ضرر يصيب الغير، ومن ثم تترتب مسؤوليته عن تلك الأضرار، كالمسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم، والأضرار التي تصيب البضائع المنقولة، وكذلك الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض، مما يبرز أهمية تأمين هذه المسؤولية باعتباره الحل الأمثل في حصول المضرور على تعويض سريع وكامل لجبر ما لحقه من ضرر.

وعلى ذلك فإننا نقسم دراستنا لهذا الفصل إلى مبحثين: نعرض في الأول منهما ماهية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي وعناصره، وتعرض في الثاني لأهم مبادئه ووثائقه.

المبحث الأول

ماهية تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي وعناصره

تتمثل فكرة التأمين من المسؤولية في وجود شخص يخشى أن يكون مسؤولاً عما يصيب الغير من ضرر، فيقوم بإبرام عقد تأمين ينقل بموجبه تبعه تعويض ذلك الضرر عن كاهله إلى طرف آخر يرضى بذلك وهو المؤمن، بحيث يؤمن نفسه من رجوع الغير عليه بالمسؤولية^(١). والمقصود بالمسؤولية هنا، المسؤولية المدنية دون الجنائية، إذ العقوبة فيها شخصية، فلا يجوز التأمين منها حتى ولو كانت مجرد غرامة مالية^(٢).

وسنعرض في هذا المبحث ماهية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في مطلب أول، ثم نعرض عناصره في مطلب ثانٍ.

المطلب الأول

ماهية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

إنّ التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يعتبر شكلاً من الأشكال التي يتم على ضوئها تحويل الخطر وآثاره من شخص معرض للخطر إلى شخص آخر أكثر قدرة على تحمل هذا الخطر ونتائجه؛ وذلك في ضوء اتفاق يعقد بين هذين الطرفين.

(١) رمضان أبو السعود، أصول التأمين، ط٢، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٢٠٥.

(٢) حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص ٥٧٦.

الفرع الأول

تعريف التأمين من مسئولية الناقل الجوي

لا يكاد الباحث في كتب الفقه، وفي نصوص القانون المتعلقة بالتأمين، يعثر على تعريف واحد جامع مانع بالرغم من المحاولات الفقهية والتشريعية العديدة في ذلك^(١)؛ ولعل ذلك راجع إلى اشتماله على جوانب مختلفة ترجع في الأصل إلى تعلقه بالمجال الاقتصادي والفني، والقانوني.

ويمكن تعريف التأمين بوجه عام بأنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية يؤديها المؤمن له للمؤمن، ويتحمل بمقتضاه المؤمن تبعة مجموعة من المخاطر بإجراء المقاصة بينهما وفقاً لقوانين الإحصاء"^(٢)، وهذا التعريف ينطبق على كل أنواع التأمين المختلفة بما في ذلك التأمين الجوي، وقد اخترنا هذا التعريف لأنه يجمع بين الناحيتين القانونية والفنية لعملية التأمين، فقد حدد أطراف العقد، والخطر المؤمن منه، والقسط، كما أبرز الناحية الفنية لعملية التأمين والأسس التي تقوم عليها، وهي تجميع المخاطر المتشابهة في الطبيعة والنوعية وإجراء المقاصة بينها^(٣).

ويعتبر التأمين الجوي من أحدث أنواع التأمينات، حيث أعقب ظهور الطيران الحديث بطائرة أثقل من الهواء، البحث عن أخطاره ومحاولة تغطيتها تأمينياً^(٤).

ومما يزيد الأمر سوءاً أن مزاولة النشاط الجوي يتطلب استثمارات مالية ضخمة من أثمان الطائرات، والأجهزة المختلفة، وأجور العاملين، وتدريبهم، مما يجعل العبء المالي الذي

(١) ينظر في هذه المحاولات التعريفية: محسن عبد الحميد البيه، عقد التأمين، ج ١، جامعة المنصورة، ط ١٩٨٤، ص ٨، وما بعدها؛ مصطفى محمد الجمال، التأمين الخاص، ط ١، دار الفتوح، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص ٤ وما بعدها؛ جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، ج ١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٣١ وما بعدها؛ رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٥ وما بعدها.

(٢) جمال الحكيم، المرجع السابق، ص ٣٣؛ وقد عرفته المادة (٧٤٧) من التقنين المدني المصري والليبي بنفس التعريف بالنسبة للجانب القانوني، إلا أنه أغفل الجانب الفني، حيث جاء نص المادة على أن التأمين: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه، مبلغاً من المال أو إيراداً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقيق الخطر المبين في العقد، وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"، فهذا التعريف يصلح فقط لعقد تأمين من أحد جانبيه والذي هو جانب العلاقة ما بين المؤمن والمؤمن له. ينظر: محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ١٣.

(٣) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٩.

(٤) عصام الدين عمر إبراهيم وجورج واصف، تأمين بحري وطيران، ط ١، الجهاز المركزي للكتب الجامعية، القاهرة، ١٩٨١، ص ٥٣.

يتحملة الناقل الجوي جسيماً من فقد الطائرة، والوفاء بالتعويضات سواء لمتلقي خدمة النقل أو ورثتهم أو للأشخاص الذين ألحقت الطائرة بهم أضراراً على سطح الأرض^(١).

ولهذه الأسباب لم يزدهر التأمين الجوي إلا مع تطور تكنولوجيا صناعة الطائرات - مما أدى إلى تناقص نسبي ملحوظ لكوارث الطيران - هذا من جانب، ومع تقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي من جانب آخر^(٢).

وعلى ذلك يمكننا إعطاء تعريف شامل لعقد التأمين الجوي بأنه: "اتفاق يعقد لأجل تغطية مخاطر ترتبط برحلة جوية"^(٣)، وهذا التعريف يصدق على كل صور التأمين الجوي، كما أنه لم يخرج عن التعريف العام لعقد التأمين السابق ذكره، وقد توسع البعض في تعريفه بالقول بأنه: "التأمين الذي يعنى بتغطية المخاطر المرتبطة بتصنيع وملكية وتشغيل وصيانة الطائرات، وتشغيل المطارات على سطح الأرض"^(٤).

ويتضح مما سبق أن التأمين الجوي يشمل تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، والتأمين ضد حوادث الطائرات، والتأمين على المطارات، وبما أن مجال بحثنا هو تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي ضد الأضرار التيصيب المسافرين والشاحنين أو الغير على سطح الأرض؛ فإننا سنقتصر في دراستنا لهذا البحث على هذا النوع من التأمين دون الأنواع الأخرى السابق الإشارة إليها، ويُراد بتأمين المسؤولية - بشكل عام - ضمان المؤمن له من الرجوع الذي قد يتعرض له من جانب المضرور بسبب ما أصابه من ضرر يسأل عن تعويضه المؤمن له في ذمته المالية^(٥)؛ نتيجة إشغالها بالتعويض الذي يسأل عن أدائه المؤمن له قبل الغير^(٦). وقد عرف البعض عقد تأمين المسؤولية بأنه: "عقد بموجبه يؤمن المؤمن

(١) سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، ط٢، الدار المصرية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٨، ص١٧٧.

(٢) ينظر:

Lureau Daniel: la responsabilité du transporteur aérien. Lois nationales et convention de Varsovie, Paris, 1961, P: 433.

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص٢٧٥.

(٣) حسن يوسف محمود، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص "رسالة دكتوراه" جامعة القاهرة، ٢٠٠٩، ص٥١.

(٤) Rod. D. Margo, Aviation Insurance, Third Édition, 2000, P: 221 ينظر:

مشار إليه لدى: حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص٥٢.

(٥) وبهذا يسميه البعض تأمين الديون أو تأمين الخصوم في الذمة المالية للمستأمن؛ لأنه يعرض المؤمن له عن دين التعويض الذي يسأل عنه في مواجهة المضرور. ينظر: محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص٥٨.

(٦) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص٢٠٣.

المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسئولية^(١)، إذ أن إبرام العقد يتم في الأصل لمصلحة المؤمن له الشخصية قبل أن يهدف إلى ضمان مصلحة الغير. وعلى هذا فإن التأمين من المسئولية يضمن حالات تزايد العناصر السلبية للذمة المالية للمؤمن له، على عكس الحال بالنسبة للتأمين على الأشياء، الذي يواجه حالات تضاول العناصر الإيجابية للذمة المالية^(٢).

وبناءً على ذلك يمكن تعريف تأمين مسئولية الناقل الجوي بأنه: التأمين الذي يعقده الناقل الجوي، لتعويضه عن أي مبالغ قد يصبح مسئولاً عنها قانوناً فيما يختص بالإصابات الجسمانية أو وفاة الركاب أثناء صعودهم أو ركوبهم أو نزولهم من الطائرة أو خلال عملية النقل الجوي تحت إشراف المؤمن له، أو عن فقد أو تلف البضائع أو الأمتعة "المسجلة وغير المسجلة" الناشئة عن الحادث، وكذلك عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض^(٣)، ولا يختلف هذا التعريف في مضمونه عن التعريف العام لتأمين المسئولية المدنية السابق.

وينعقد عقد التأمين من مسئولية الناقل الجوي بالتراضي بين طرفيه، وذلك إعمالاً للمبدأ العام في إبرام العقود، ويسمى الطرف الأول فيه المؤمن الجوي، ويسمى الطرف الثاني المؤمن له أو المستأمن وهو الناقل الجوي، ويتم التعاقد غالباً عن طريق وسطاء يستأجرهم المؤمن لهذا الغرض .

أولاً:- المؤمن الجوي:

وهو الطرف الذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن الخسائر المادية التي تلحق به نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا الطرف هو "شركة التأمين الجوي"^(٤).

ويتخذ المؤمن شكل شركة مساهمة في الغالب، وتتمتع هذه الشركة بشخصية قانونية مستقلة عن المتعاقدين معها، وتقوم بجمع أقساط محدودة نظير التزامها بضمان الخطر الذي يهدد عملاءها كالخطر الناشئ عن عملية النقل الجوي، وقد يتخذ المؤمن شكل جمعية للتأمين التبادلي أو التعاوني التي لا تستهدف من عملها ربحاً، ويتمتع أعضاؤها بصفتي المؤمن

(١) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، المجلد ٧، "عقود الغرر... وعقد التأمين..."، ص ١٦٤١.

(٢) محمد حسام محمود لطفى، الأحكام العامة لعقد التأمين، دار الثقافة للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٨، ص ٥٤.

(٣) عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الاتحاد المصري للتأمين، القاهرة، ١٩٩٢، ص ١٦١.

(٤) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٨١.

والمؤمن لهم في وقت واحد^(١)، ويتم التعاقد عادة عن طريق وسطاء^(٢) يتم استئجارهم من قبل المؤمن، وتخويلهم ببعض أو بكل السلطات اللازمة للتعاقد مع المؤمن له.

ثانياً- المؤمن له "الناقل الجوي":

وهو الشخص الذي يقوم بالتعاقد مع المؤمن الجوي، ليحل محله في تحمل الخسائر المادية الناجمة عن تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك نظير سداده لقسط التأمين^(٣) المتفق عليه بين الطرفين، ويعرف "بشركة الطيران"^(٤).

فهو الطرف الآخر في عقد التأمين الجوي الذي يمثل عادةً صفات ثلاثاً: صفة المتعاقد الذي يبرم التأمين مع المؤمن الجوي، وصفة المهدد بالخطر المؤمن منه، وصفة المستفيد الذي تدفع إليه قيمة التأمين^(٥)، وعقد التأمين الجوي تجاه الركاب والبضائع أو تجاه الغير على سطح الأرض الذي يعقده الناقل الجوي مع شركة التأمين الجوي يكون فيه الناقل مؤمناً له عن الإصابة التي تلحق الركاب والبضائع المنقولة أو الضرر الذي يصيب الغير على سطح الأرض، كما أنه يكون هو المستفيد من التعويض في حالة وقوع الإصابة أو الضرر، إضافة إلى أنه مكتتب لهذا التأمين^(٦).

الفرع الثاني

أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

من الطبيعي أن يرتبط التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بتطور الطيران المدني الذي لم يكن ليحدث بهذا القدر ما لم يسبقه تطور الطيران الحربي، فعقب الحرب العالمية الثانية شهدت صناعة الطيران تطوراً ملحوظاً كان له أثر كبير في نقل جانب كبير من التجارة الخارجية عبر أساطيل النقل الجوي في مختلف دول العالم، مما أدى إلى أطراد كبير في

(١) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ١٣٦.

(٢) وقد يكون هذا الوسيط وكيلاً مفوضاً، وقد يكون مندوباً ذا توكيل عام، وقد يكون سمساراً غير مفوض، وأياً كان نوع الوسيط فسلطته تتحدد بالقيود التي يضعها له المؤمن. ينظر: مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٨٣.

(٣) ويرتبط القسط ارتباطاً وثيقاً بالخطر، حيث يحتسب القسط بالنظر إلى الخطر، ويتغير بتغيره زيادةً ونقصاناً وفقاً لمبدأ عام هو نسبية القسط إلى الخطر. ينظر: رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٤١.

(٤) سليمان إبراهيم، التأمين وأحكامه، ط ١، دار العواصم المتحدة، بيروت، ١٩٩٣، ص ٤١.

(٥) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٠٥.

(٦) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٨٥.

للجوء إلى إبرام عقود التأمين الجوي^(١)، حتى صار من ضرورات الإدارة الحسنة لمشروعات النقل الجوي^(٢).

إذ يعدّ عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي أداة للحد من الآثار المالية التي تترتب على تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران، أو الأضرار التي تلحق بالمسافرين والأمتعة أو البضائع وهم تحت إمرة الناقل الجوي^(٣)، وكذلك الأضرار التي تلحق بالغير وهو على سطح الأرض من جراء تحطم الطائرة أو سقوط شيء منها .

فإذا كان التقدم في تكنولوجيا الطيران قد ترك بصماته على الطبيعة، ومدى مسؤولية الناقل الجوي - كما سبق -؛ فإن هذا التقدم قد انعكس أيضاً - وبصورة واضحة - على التأمين الجوي ونظمه، لا سيما التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، إذ إنه أسهم بشكل كبير في استبعاد الكثير من مخاطر السفر بالطائرات^(٤)، كما أن هذا التقدم أدى إلى اتساع سوق التأمين الجوي، وتشعب نظمه لتشمل حتى التأمين من أضرار الإزعاج والضجيج، واحتراق الطائرة لحاجز الصوت، بالإضافة إلى تنظيم سوق التأمين الجوي على أساس توزيع المخاطر عن طريق التأمين المشترك وإعادة التأمين، وإقامة مجتمعات للمؤمنين الجويين، وتمثيل النسبة المئوية لنفقات التأمين من المسؤولية إلى الارتفاع بالنسبة إلى مجموع النفقات الكلية للنشاط التجاري لشركات الطيران في السنين الأخيرة^(٥).

وقد ساعد على ازدهار هذا التأمين - في الوقت الحاضر - تقرير مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، وتصاعد الحد الأقصى للتعويض، حيث يوفق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بين حرية ونشاط الناقل من جهة، وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على تعويض سريع وكامل من جهة أخرى^(٦).

ومما تجدر الإشارة إليه أن عمليات تأمين الطيران تتسم بالسرعة، وبالتالي تحتاج إلى وسائل الاتصالات السريعة، سواء في عمليات التأمين المباشر أو إعادة التأمين^(٧).

(١) وقد زاد عدد الشركات التي تزاول تأمين الطيران في مختلف الأسواق العالمية، وأصبح تأمين الطيران يزاول عن طريق فروع مستقلة لها إدارتها المتخصصة. ينظر: عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٥٣.

(٢) عصام الدين عمر، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٧٥.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠٨.

(٥) أعمال المؤتمر السنوي للاتحاد الدولي للمؤمنين الجويين المنعقد في إستكلندا بتاريخ ٢٠-٢٢ يونيو ١٩٦٧، منشور في المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٦٧، ص ٤٦١، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١١.

(٦) عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢١٠.

(٧) محمد توفيق المنصوري وعلي أحمد شاكر و منى محمد عمار، تأمين الطيران، مطبعة جامعة القاهرة، ص ٤٠.

وبالرغم من أهمية عقود التأمين الجوي التي ترتبط بمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أو الشاحن أو الغير على سطح الأرض، فإنها لم تحظ بالاهتمام الكبير على المستوى الدولي، إذ لم تتعرض اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لتأمين مسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمات النقل، كما اكتفى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة النظم الكفيلة بضمان ضحايا الطيران أو ورثتهم للتعويضات المقررة في الاتفاقية، وقد أكدت على هذه التوصية اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وذلك دون التعرض لتفصيل أحكام هذا التأمين، أما اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ فقد تضمنت تنظيمًا مفصلاً للتأمين من مسئولية الناقل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض دون متلقي خدمات النقل، وذلك وفقاً للأحكام الواردة في المواد من ١٥ إلى ١٨ من هذه الاتفاقية، وكان أحرى بهذه الاتفاقيات الدولية سن قواعد موحدة تحكم تأمين هذه المسئولية يتم الرجوع إليها مباشرة عند وقوع الحادث.

خلاصة القول: إنّ التأمين من مسئولية الناقل الجوي أصبح له أهمية كبيرة في الوقت الحاضر باعتباره ضماناً إضافياً للمسافر أو الشاحن أو الغير، وأماناً مالياً للناقل الجوي، الأمر الذي يستدعي مزاولته عن طريق فرع مستقل له إدارته المتخصصة ومكاتبه الفنيون، وخاصة بعد التطورات الحديثة في تأمين سفن الفضاء وما يتعلق بها من مسئوليات ذات مبالغ ضخمة.

المطلب الثاني

عناصر التأمين من مسئولية الناقل الجوي

إنّ عقد تأمين مسئولية الناقل الجوي - كما سبق بيانه - هو عقد ينظم علاقة قانونية بين طرفين - هما المؤمن الجوي وشركة الطيران - يتفقان على أن يؤدي أحدهما مبلغاً مالياً للثاني يسمى مبلغ التأمين عند تحقق المخاطر المرتبطة بالرحلة الجوية، نظير مبلغ مالي تدفعه شركة الطيران يسمى القسط .

ومن خلال هذا التعريف يتضح لنا أن الناقل الجوي يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن نفسه من الخطر، وذلك في مقابل التزام المؤمن الجوي بدفع مبلغ التأمين لتأمين مسئولية هذا الناقل من الخطر الذي وقع، وبالتالي فإن الخطر يكون هو الغاية الوحيدة من الالتزامين السابقين.

وعلى ذلك فإن عناصر التأمين التي لا يقوم عقد التأمين - أيًا كان نوعه - بدونها، والتي يترتب على تخلف أحدها أن يكون عقد التأمين باطلاً من الناحية القانونية، كما أنه لا يكون عقدًا بالمعنى الفني للعقد التأميني^(١)، هي: الخطر، والقسط، ومبلغ التأمين، والتي نتعرض لها بالتفصيل من خلال الفروع الآتية:-

الفرع الأول

الخطر

يعدّ الخطر أهم عناصر عقد التأمين؛ لأنه أساس حسابات المؤمن كلها، ولا يختلف عقد تأمين مسئولية الناقل الجوي في ذلك عن غيره من عقود تأمين المسئولية الأخرى إلا من حيث ضخامة الآثار المترتبة على الكوارث الجوية، إذ يتعاضد شأن عنصر الخطر في هذا النوع من التأمين^(٢).

ونتناول في هذا الفرع أولاً: ماهية عنصر الخطر في عقد التأمين وأوصافه، ثم نتطرق ثانياً: لأهم شروطه، وذلك على النحو الآتي:-

أولاً: ماهية عنصر الخطر وأوصافه:

أ- ماهية الخطر:

تقضي المادة (٧٤٩) مدني مصري وليبي بأن الغاية من عقد التأمين: "هو ابتغاء مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين"، فالتأمين ينعقد لتأمين شخص من خطر سيهدده، أي من الحادث المؤدي إلى الكارثة^(٣)، ومن ثم يمكننا تعريف الخطر باعتباره عنصراً من عناصر التأمين بأنه: "حادث غير محقق الوقوع، ولا يتوقف على محض إرادة الطرفين خصوصاً المؤمن له"^(٤).

(١) جمال الحكيم، المرجع السابق، ص ٤٣.

(٢) حسن يوسف محمد، المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٣) جمال الحكيم، المرجع السابق، ص ٤٤.

(٤) محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٥٦؛ رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٢٩٥؛ وإذا كان الخطر يعرف بأنه حادث غير محقق الوقوع فإنه بهذا يقترب من تعريف الشرط باعتباره وصفاً من أوصاف الالتزام، إذ يعرف الشرط بأنه أمر مستقبل غير محقق الوقوع، إلا أنه مع ذلك يظل هناك فارق جوهري بين الخطر والشرط، فالشرط ليس إلا وصفاً معدلاً لأثر الالتزام، بينما الخطر عنصر من عناصر عقد التأمين، أي أن الشرط وصف يدخله أطراف التعاقد على عقدهم الذي اكتملت كل العناصر اللازمة لوجوده، بينما الخطر في ذاته عنصر جوهري لازم لوجود التأمين، ولا يمكن استبعاده بإرادة الطرفين.

فالخطر في عقد التأمين هو سبب الأضرار التي تتجه وثيقة التأمين إلى تعويض المؤمن له منها، وعلى ذلك فإن الخطر في التأمين من مسئولية الناقل الجوي- سواء في نقل الركاب أو البضائع أو تجاه الغير على سطح الأرض- يتمثل في الأضرار التي تلحق الناقل من رجوع المسافرين أو الشاحن أو الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي أصابتهم جرّاء ممارسته لنشاطه^(١)، وفي هذا تقضي محكمة النقض المصرية بأن: "التزام المؤمن قبل المؤمن له من المسئولية لا ينتج أثره ولا يكون نافذاً إلا بتحقيق الخطر المؤمن منه، وهو مطالبة الغير المضرور للمؤمن له بالتعويض بعد وقوع الحادث الذي نجمت عنه المسئولية^(٢)."

وتجري العادة على تضمين بوالص التأمين الجوي المعقودة في هذا الإطار تغطية المطالبات الناشئة عن وقوع بعض أضرار للركاب والأمتعة والبضائع خلال فترة النقل، أو التأخير في النقل، كما تغطي بوالص شبيهة الأضرار التي تحدث للغير على سطح الأرض ما دامت ناشئة من نشاط الناقل الجوي^(٣)، وبالتالي يحتاج المؤمن له للتأمين لتغطية أي أضرار تصيب ثروته، سواء كان الضرر ناشئاً مباشرة في ممتلكاته أو متعلقاً بمسئوليته كناقل جوي قبل الركاب وأمتعتهم، والبضائع المنقولة جواً، أو بمسئوليته عما يسقط من الطائرة أثناء طيرانها، ويصيب طرفاً ثالثاً بأضرار في شخصه أو ممتلكاته^(٤).

ب- أوصاف الخطر:

يمكن تقسيم الخطر بحسب أوصافه المختلفة إلى قسمين مختلفين، فهو إما خطر ثابت أو خطر متغير، كما أنه قد يكون خطراً معيناً أو خطراً غير معين، وذلك على النحو الآتي:-

١- الخطر الثابت والخطر المتغير:-

تختلف الأخطار من حيث طبيعتها، إذ يمكن تصنيفها إلى أخطار ثابتة، وأخرى متغيرة، بالنظر إلى مدى احتمال تحقق وقوع الحادث موضوع التأمين، فيكون الخطر ثابتاً^(٥) إذا كان احتمال تحققه متكافئاً أو ثابتاً - ولو نسبياً - خلال وحدة معينة من الزمن "سنة مثلاً"

(١) حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص ٥٧٧.

(٢) حكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم (٣٩٧٦) جلسة ٢٠٠٤/١١/٨، س ٧٣ق، ينظر: عبد المنعم الشربيني، الموسوعة الشاملة لأحكام محكمة النقض، المركز المصري للموسوعات القانونية، القاهرة، ٢٠٠٦، ج ٩، ص ١٥٤.

(٣) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٤١.

(٤) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٨٧.

(٥) ويقصد بالثبات هنا الثبات النسبي؛ لأن الثبات المطلق غير متصور في الخطر. يراجع في تفصيل ذلك: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢٣١.

والتي يسري فيها التأمين^(١)، وأكثر الأخطار التي يؤمن منها اليوم تعدّ أخطاراً ثابتة وفق هذا المقياس، ومن ذلك التأمين من المسؤولية المدنية المترتبة عن الحوادث.

ويكون الخطر متغيراً إذا تزايد احتمال وقوعه "الخطر المتزايد" أو تناقص "الخطر المتناقص" متأثراً باختلاف الظروف خلال مدة التأمين، ومثال ذلك خطر الوفاة في عقود التأمين لحالة الوفاة، الذي تزايد احتمالاته مع تقدم العمر^(٢).

والعبرة بوصف الخطر بكونه ثابتاً أو متغيراً يكون بمراقبة احتمال تحقيق الخطر من خلال وحدة معينة من الزمن - هي سنة في العادة - وذلك بصرف النظر عن تغييرها خلال هذه الوحدة الزمنية^(٣).

* أهمية التفرقة بين الخطرين:-

تكمن أهمية التفرقة بين الخطر الثابت والخطر المتغير في تحديد مقدار القسط السنوي، فيحصل المؤمن على قسط ثابت عن التأمين من خطر ثابت، ويطلب قسطاً متغيراً إذا عرض خطر متغير للتأمين منه؛ وذلك تطبيقاً لمبدأ أساسي في التأمين، وهو وجوب تناسب القسط مع الخطر^(٤).

على أن شركات التأمين جرت - تحت ضغط الظروف العملية - على أن تحدد قسطاً ثابتاً حتى في حالة الأخطار المتغيرة؛ لأن ذلك أدهى للاستقرار وأجدى في ترغيب طلاب التأمين، على أن ثبات القسط في مثل هذه الأحوال لا يكون إلا في الظاهر فقط، حيث إن ما يتحصل من الأقساط في السنوات الأولى للتأمين يكون أزيد مما تقتضيه احتمال تحقق الخطر في هذه المدة، فتعتمد هيئات التأمين إلى اقتطاع هذه الزيادة لتكون منها احتياطياً تعتمد عليه عندما يتزايد الخطر لسد العجز في الأقساط^(٥).

ومما لا شك فيه أن الأخطار الجوية هي من الأخطار المتغيرة أو المتقلبة^(٦)، ومع ذلك فإننا لا نجد ذلك التغلب الجاد في أقساط التأمين تبعاً لتغيير وتقلب الحوادث. فبالرغم من

(١) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٣٢.

(٢) محمد حسام لطفی، المرجع السابق، ص ١٩٨.

(٣) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٣٣.

(٤) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢٣٢؛ محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ١٧٣؛

محمد حسام لطفی، المرجع السابق، ص ١٩٨.

(٥) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٣٤.

(٦) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٨٧.

انخفاض التعويضات المسددة عن تأمين الطيران في مصر من ٤٥١ مليون جنيه مصري عام ٢٠٠٣ إلى ٦٥ مليون جنيه عام ٢٠٠٤ ثم إلى ٤٩ مليون جنيه فقط عام ٢٠٠٥ فإن هذا الانخفاض قابله ارتفاع مُطرد في معدل الأقساط من ٢٥٨ مليون إلى ٥٣٧ مليون عن السنوات الثلاث السابقة^(١).

٢- الخطر المعين والخطر غير المعين :-

تقوم هذه التفرقة على أساس ما إذا كان محل الخطر معيناً لحظة إبرام العقد، أو لم يكن كذلك، بحيث يكون الخطر معيناً إذا تحدد محله أو موضوعه في شخص أو شيء بعينه وقت التعاقد، ويكون غير معين إذا كان محله غير محدد وقت إبرام عقد التأمين، ويتم تعينه بعد ذلك عند تحقق الخطر^(٢).

ويمكن التمثيل للخطر المعين بالتأمين الذي يعقده الناقل الجوي من خطر وفاة أحد الملاحه أو أفراد طاقم الضيافة، كما يمكن التمثيل للخطر غير المعين بالتأمين الذي يعقده الناقل الجوي لتغطية المسؤولية عن الأضرار الحاصلة للركاب أو البضائع أو الأمتعة، باعتبار أن ماهية هذه الأضرار وحجمها لا يتعين تحديداً إلا وقت حدوث الخطر^(٣).

*أهمية التفرقة بين الخطرين:

تظهر أهمية التفرقة بين الخطر المعين وغير المعين من حيث إمكان تحديد مبلغ التأمين الذي يجب على المؤمن دفعه عند تحقق الخطر، ففي الخطر المعين يمكن معرفة مقدار المبلغ المحدد سلفاً، وفي حالة الخطر غير المعين تبدو الصورة مختلفة، إذ لا يوجد شيء يمكن الارتكاز عليه وقت التأمين، لتعيين مقدار مبلغ التأمين^(٤)، وقد يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له تعويضاً كاملاً في مسؤوليته عن أي حادث يقع، وإن كان يصح الاتفاق على الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم المؤمن بدفعه في حالة تحقق مثل هذا الخطر، وهو الوضع الغالب^(٥).

(١) يراجع في ذلك التقرير السنوي للهيئة المصرية للرقابة على التأمين عن السنوات (٢٠٠٢ - ٢٠٠٣ / ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥)، ص ١٠٥-١٠٧.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ٢٣٣؛ رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٣٤؛ محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(٣) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(٤) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢٣٤-١٢٣٥.

(٥) محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٤، ص ٩٥.

ثانياً: - شروط الخطر:

الخطر، كما قدمنا، هو حادث مشروع، محتمل الوقوع، لا يتوقف وقوعه على محض إرادة أحد المتعاقدين لا سيما المؤمن له، ويتضح من ذلك أنه لا بدّ أن تتوافر في الخطر شروطاً معينة نعرضها فيما يأتي:-

الشرط الأول:- يجب أن يكون الخطر حادثاً احتمالياً:

يلزم في الخطر المؤمن منه أن يكون غير محقق الوقوع، أي محتمل الوقوع في المستقبل، فبالرغم من كونه ممكن الوقوع إلا أن هذا الإمكان لا يصل إلى درجة التأكيد. ودرجة أو حجم الخسائر المترتبة على هذا الوقوع يعول عليها المؤمن كثيراً، ليس فقط في تحديد القسط بل كذلك في قبول التغطية من الأساس^(١).

وعلى هذا الأساس، يبطل بطلاناً مطلقاً عقد التأمين الذي يتم على خطر مستحيل وقوعه استحالة مطلقة كسقوط كوكب مثلاً؛ لأن الاستحالة لا تحتل الشك، وتتنافى مع الاحتمال الذي يعتبر أساساً جوهرياً للخطر الذي يصبح مصلحة مشروعاً للتأمين^(٢)، ويترتب على ذلك اعتبار العقد مفسوخاً بقوة القانون من هذا التاريخ^(٣).

ففي التأمين من فقد الطائرة أو احتراقها أو تسببها في ضرر للغير يكون الحادث في ذاته محتمل الوقوع، أما في التأمين من وفاة أحد الركاب أو الطاقم فإن الاحتمال يلحق وقت وقوع الخطر لا الخطر ذاته؛ لأن الموت قضاء نافذ في كل بني البشر^(٤)، ولا يختلف التأمين الجوي في ذلك عن غيره من أنواع التأمين الأخرى^(٥).

وكذلك الأمر بالنسبة للتأمين من الخطر المستحيل استحالة نسبية، والتي تعني أن الخطر ممكن الوقوع وفقاً لقوانين الطبيعة ووفقاً للتجارب والمشاهدات السابقة، ولكن يستحيل أن يتحقق الخطر في حالة معينة برغم إمكانية تحققه في حالة أخرى^(٦)، ويعد الخطر مستحيلاً استحالة نسبية في حالتين:

(١) عبد المنعم البدر اوي، التأمين، مطبعة النسر الذهبي، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٦٥.

(٢) محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٨٨.

(٣) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ١٨٥.

(٤) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٤٤.

(٥) يراجع في تفصيل ذلك: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢١٩؛ سليمان إبراهيم، المرجع

السابق، ص ٦٥؛ عبد المنعم البدر اوي، المرجع السابق، ص ٦٥.

(٦) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣١٠.

الحالة الأولى : حالة زوال أو تحقق الخطر قبل إبرام العقد، ذلك أنه إذا كان قد زال بالفعل، كما لو عقد التأمين على حياة شخص من خطر السفر حال وصوله سالمًا معافى، أو كان الخطر قد وقع فعلًا، كما لو أبرم الناقل الجوي عقد تأمين على الحياة أحد ملاحيه، وكان هذا الملاح قد تولى بالفعل قبل إبرام العقد، وفي الحالتين يكون العقد باطلًا.

الحالة الثانية: حالة هلاك محل التأمين لسبب آخر غير الخطر المؤمن منه، كما لو أمن الناقل على الطائرة من أخطاء ملاحيه، في حين اتضح أن الطائرة قد هلكت لعيب فني في صناعتها^(١).

وبناءً على ذلك فإنه يجب أن يكون الخطر المؤمن منه حادثًا يحتمل وقوعه في المستقبل لا أن يكون قد حدث بالفعل؛ وذلك لأن الأمر المستقبل هو الذي يحتمل أن يقع أو لا يقع، أمّا الحادث الذي وقع في الماضي فقد صار مؤكدًا وليس احتمالياً، مما يستدعي معه بطلان العقد^(٢)، ففي التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تبرم الوثيقة لتغطية الأخطار الناشئة عن مطالبات الركاب أو الشاحنين أو الغير خلال فترة زمنية مستقبلية غالبًا ما تكون سنة قابلة للتجديد، ومن ثم ينتفي أي شك حول كون الخطر المؤمن خطرًا مستقبلًا بالمعنى السابق البيان^(٣).

الشرط الثاني: - ألا يتوقف تحقق الخطر على محض إرادة أحد متعاقدين:

يجب ألا يكون تحقق الخطر رهناً بمشيئة أو إرادة أحد طرفي العلاقة التأمينية، وإلا انتفى وصف الاحتمال "محل الشرط الأول" عن الخطر، وبالتالي امتنع وجوده كعنصر أساسي من عناصر التأمين الجوي^(٤)، إذ التأمين لا يقوم على الغش، وعلى ذلك يبطل التأمين إذا تعمد المؤمن له تحقيق الحادث المؤمن ضده للاستيلاء على عوض التأمين^(٥).

حيث إنه وفي هذه الحالة كانت إرادة المؤمن له هي السبب الوحيد لوقوع الحادث أو لتحقيق الخطر، وبذلك انتفى عنصر الاحتمال عن هذا الخطر^(٦)، كما أن منع التأمين عن الفعل

(١) أحمد شرف الدين، أحكام التأمين "دراسة في القانون والقضاء المقارنين"، ط٣، ١٩٩١، ص١١٦، وما بعدها؛ محمد حسام لطفى، المرجع السابق، ص١٧٥.

(٢) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص٣١٤.

(٣) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص١٤٨.

(٤) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص١٢٢٢؛ محمد شرعان، المرجع السابق، ص٨٨.

(٥) وهذا على خلاف الخطأ غير العمدي الذي يكون فيه المؤمن مسئولاً عن الأضرار الناشئة عن خطأ المؤمن له غير المتعمد، أمّا الخسائر والأضرار التي يحدثها المؤمن له عمدًا أو غشًا فلا يكون المؤمن مسئولًا عنها ولو اتفق على غير ذلك. يراجع في تفصيل ذلك: محمد حسام لطفى، المرجع السابق، ص١٨٩ وما بعدها.

(٦) عبد المنعم البدرأوي، المرجع السابق، ص٦٩.

العمدي يتصل في حقيقة الأمر باعتبارات النظام العام والآداب العامة، إذ لو أتيح التأمين في هذه الحالة لكان فيه تشجيع على الحوادث العمدية، ففي التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي لو أبيع للمؤمن له "الناقل" الحصول على عوض التأمين حتى ولو وقع الخطأ العمدي لسهل على الناقلين طريق الاعتداء على بعضهم البعض، والانتقام، مندفعين إلى ذلك غير خائفين من نتائج هذه المسؤولية المدنية، إلا أنه استثناءً من ذلك يجوز التأمين من الخطأ العمدي في الحالات الآتية :-

١- إذا كان الخطأ صادرًا عن الغير، وهذا الغير كان أجنبيًا عن المؤمن له، بأن ألحق به أدى مثلًا، فإن هذا الخطأ العمدي يجوز التأمين منه، حيث يعد خطأ الغير هنا بمثابة القوة القاهرة أو الحادث الجبري^(١).

٢- إذا كان الخطأ العمدي صادرًا عن الأشخاص المسئول عنهم مدنيًا، حيث يلتزم المؤمن بضمان أفعال الأشخاص التابعين للمؤمن له، وغالبًا ما تنص بوالص التأمين الجوي صراحة على ماهية هذا الضمان ومداه^(٢).

٣- حالة انتحار المستأمن، وهنا يلتزم المؤمن بضمان المؤمن له - في حالة التأمين على الحياة - من خطر انتحاره بإرادته الواعية، وهذا العقد بطبيعة الحال يعتبر عقدًا باطلًا، ومع ذلك فقد درج العمل على تضمين عقود التأمين على الحياة بنودًا تسمح بضمان خطر الانتحار^(٣)، شريطة أن يتم بعد سنتين كاملتين على الأقل من تاريخ التأمين^(٤).

الشرط الثالث:- يجب أن يكون الخطر مشروعًا:

يتعين أيضًا أن يكون الخطر المطلوب التأمين منه خطرًا مشروعًا، أي غير مخالف لفكرة النظام العام والآداب العامة، أي بمعنى أن يكون الخطر قابلاً للتأمين، لذلك يشترط المشرع "المصري والليبي" في المادة (٧٤٩) مدني "أن يكون محلاً للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين"، فلا يجوز التأمين عن

(١) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢٢٤.

(٢) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٤٩.

(٣) وهو ما نصت عليه المادة (١/٧٥٦) مدني مصري وليبي والتي تقضي: "بتبرئة ذمة المؤمن من التزامه بدفع مبلغ التأمين إذا انتحر الشخص المؤمن على حياته، ومع ذلك يلتزم المؤمن أن يدفع لمن يؤول إليهم مبلغًا يساوي قيمة احتياطي التأمين".

(٤) الفقرة الثالثة من المادة (٧٥٦) مدني مصري وليبي والتي نصت على أن "لا يكون هذا الشرط نافذًا إلا إذا وقع الانتحار بعد سنتين من تاريخ العقد". يراجع في تفصيل ذلك: محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ١٩١ وما بعدها.

الأخطار المترتبة على أعمال التهريب أو الاتجار في المخدرات، أو عن الأماكن التي تدار للدعارة أو المقامرة، إلى غير ذلك من أنواع المصالح غير المشروعة التي تخل بالنظام العام والآداب العامة^(١).

وعلى أية حال فإن الحالات التي لا يجوز فيها التأمين الجوي لمخالفتها النظام العام أو الآداب العامة لا يمكن حصرها، فهي تختلف بحسب ظروف الزمان والمكان، ولذلك يترك تقديرها لقاضي الموضوع، كما تجدر الإشارة إلى أن اشتراط مشروعية الخطر، وقابليته للتأمين، هو شرط لا يختص به الخطر باعتباره عنصرًا أساسيًا في عقد التأمين، بل هو شرط لصحة سائر العقود.

الفرع الثاني

القسط

أولاً: ماهيته:

القسط في عقد التأمين الجوي هو: المقابل الذي يحصل عليه المؤمن الجوي من المؤمن له مقابل تحمُّله الخطر المؤمن منه، والذي يجعل عقد التأمين من عقود المعاوضات التي تنشئ التزامات متقابلة في ذمة طرفيها^(٢)، فهو مقابل الأمان الذي يبيعه المؤمن للمستأمن، أي بمعنى أنه ثمن الأمان الذي يحصل عليه المؤمن له، وثمان الخطر الذي يتحمّله المؤمن الجوي، ومن ثم فإنه بمثابة الثمن في عقد البيع، والأجرة في عقد الإيجار^(٣).

والقسط في عقد التأمين الجوي هو أهم عناصر التأمين جميعها؛ لأنه لو لم تتجمع الأقساط لدى شركات التأمين بالحصيلة التي بُنيَ على أساسها احتساب الأقساط فنيًا؛ فإنه يستحيل على هذه الشركات مواجهة التزاماتها، كما لا يصبح التأمين قادرًا على أداء وظائفه الاقتصادية، إذ إن التأمين بجانب كونه أداة أمان للمؤمن له، فإنه وسيلة من وسائل الائتمان، كما أنه أيضًا وسيلة من وسائل تكوين رؤوس الأموال التي تسهم في خدمة الاقتصاد القومي،

(١) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ١٥٧ وما بعدها؛ محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٨٨ وما بعدها؛ جمال الحكيم، المرجع السابق، ص ٤٨ وما بعدها.

(٢) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٣٦.

(٣) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١١٤٤؛ أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص ١٥٠؛ عبد المنعم البدرأوي، المرجع السابق، ص ٧٨؛ سليمان إبراهيم، المرجع السابق، ص ٦٦؛ مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٥٦؛ محمد عبد الظاهر حسين، عقد التأمين: مشروعيته - آثاره - إنهاؤه، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ١٢٩.

ذلك أن شركات التأمين تجمع عادة من أقساط التأمين المحصلة ملايين الجنيهات، وتقوم باستثمارها في المشروعات العامة الصناعية منها أو الاقتصادية^(١).

ثانياً: تحديد قسط التأمين:

يتحدد قسط التأمين بالنسبة لكل خطر على حدة، ويحسب على أساس هذا الخطر^(٢)، حيث يرتبط قسط التأمين - كما سبق تعريفه - ارتباطاً وثيقاً بالخطر، فيتغير بتغيره زيادةً ونقصاناً وفقاً لعدة قواعد فنية، أهمها:-

أ- قاعدة نسبية القسط إلى الخطر.

ب- قاعدة ضخامة المخاطر المتشابهة التي تكون محلاً للتأمين أو قتلها، وما تسفر عنه الإحصائيات الدولية المنتظمة التي تقوم بها هيئات التأمين في جميع أنحاء العالم للمقارنة، والبحث عن مدى تحقق كل نوع من المخاطر والعوامل التي تؤثر في احتمال تحققها أو في وسائل الوقاية منها^(٣).

ويترتب على ارتباط القسط بالخطر أنه إذا رفض المؤمن خفض القسط تبعاً لانخفاض درجة الخطر أو جسامته أو رفض المؤمن له زيادة القسط لزيادة الخطر، كان للطرف الآخر إنهاء العقد دون التزام بالتعويض. ومن أظهر الحالات التي يزداد فيها القسط حالة تفاقم الخطر أثناء سريان العقد.

وتكون زيادة القسط في هذه الحالة بأثر رجعي من وقت قيام الظروف الجديدة أو من وقت إخطار المؤمن بها^(٤). وفي هذا الأمر يرى المشرع - سواء كان المصري أو الليبي - أنه في حالة الخطأ في تقدير الخطر، إذا كان القسط المتفق عليه أقل من القسط الواجب أدائه، وجب تخفيض مبلغ التأمين بما يتعادل مع النسبة بين القسط المتفق عليه والقسط الواجب أدائه، وكذلك الأمر إذا كان القسط المتفق عليه أكبر مما كان يجب دفعه، وبالتالي وجب على المؤمن أن يرد - دون فوائد - الزيادة التي حصل عليها، وأن يُخفَّض الأقساط التالية إلى الحد الذي يتناسب مع الشيء المؤمن عليه^(٥)، وفي هذا تناسب بين القسط والخطر.

(١) جمال الحكيم، المرجع السابق، ص ٤٨.

(٢) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٣٧.

(٣) محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٢٣٣-٢٣٤.

(٤) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ص ٢٢٨ وما بعدها.

(٥) المادة (٧٦٤) مدني مصري وتقابلها المادة (٧٦٤) مدني ليبي والتي نصت على أنه: "إذا ترتب على البيانات الخاطئة أو الغلط أن القسط المتفق عليه أقل من القسط الذي كان يجب أدائه، وجب تخفيض مبلغ التأمين بما يتعادل مع النسبة بين القسط المتفق عليه والقسط الواجب أدائه على أساس السن الحقيقية، أمّا إذا كان القسط المتفق على دفعه أكبر مما كان يجب دفعه على أساس السن الحقيقية للمؤمن على حياته، وجب على المؤمن أن يرد دون فوائد، الزيادة التي حصل عليها، وأن يخفض الأقساط التالية إلى الحد الذي يتناسب مع السن الحقيقية للمؤمن عليه."

وتجدر الإشارة إلى أنه غالبًا ما تتيح وثائق التأمين الجوي زيادة في القسط يسدد عند زيادة الخطر أثناء سريان مدة التأمين، كما لو تم مدّ الغطاء التأميني إلى طائرات إضافية أو مؤمن لهم آخرين أو طائرات أخرى لذات المؤمن له، ولكنها مستأجرة لا مملوكة^(١).

ونظرًا لتعدد وتشعب العوامل التي تكون تحت نظر المؤمن الجوي عند تحديد القسط، فضلًا عن ضخامة الأثار المالية المترتبة على الكوارث الجوية؛ فقد وضع في بعض وثائق النقل حدًّا أدنى للقسط في الظروف العادية يزداد إلى حد آخر أقصى إذا وجدت مطالبات للمؤمن بشأن هذا الخطر، حيث أظهرت إحصاءات الماضي زيادة الكوارث والخسائر الكبيرة بالنسبة للنقل الجوي وتأمينه أكثر من أي نوع آخر من أنواع التأمين^(٢)، وتقوم اتحادات التأمين عادة بوضع تعريفات لكل نوع من أنواع التأمين بناءً على تلك القواعد الفنية التي تلتزم بها شركات التأمين في تحديد القسط الذي تحصله عن كل خطر معين، وهذه التعريفات ليست جامدة، وإنما خاضعة للتغيير على ضوء ما تسفر عنه خبرات شركات التأمين في مجالات العمل ونتائج التأمينات السابقة^(٣)، ومع مراعاة النظر إلى المستقبل عند تحديد ذلك^(٤).

وعلى ذلك فإن قيمة القسط تتحدد حسب عوامل مختلفة تقدرها شركات التأمين بعد إحصائيات وحسابات مبنية على دراسة احتمالات الخطر، وحجمه، ومقدار التعويض المتفق عليه في حالة وقوعه .

ثالثًا: عناصر القسط:

يتكون القسط من عنصرين جوهريين، هما: القسط الصافي، وعلاوة القسط أو عبء القسط، وتفصيل ذلك في الآتي :-

أ- القسط الصافي: ويقصد به القسط الذي يكفي فقط لدفع التعويضات التي تستحق بسبب وقوع الخطر المؤمن منه^(٥)، أي هو الذي يساوي على وجه التقريب قيمة الخطر كما حددتها الإحصاءات^(٦)، وتحسب قيمته وفقًا لقاعدتين معروفتين عند شركات التأمين، هما: قاعدة الكثرة، ونظام الإحصاء^(٧).

(١) حسن يوسف، المرجع السابق، ص ١٠٦.

(٢) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ١٢٢.

(٣) وتعتبر التعريفات سرّية وخاصة لا توزع على غير الشركات والهيئات التي تزاوّل التأمين فعليًا والتي تخضع للاتحاد. ينظر: جمال الحكيم، المرجع السابق، ص ٤٩.

(٤) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٣٨.

(٥) محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين والعقود الصغيرة، ١٩٥٠، ص ٤١؛ عبد المنعم البدر اوي، المرجع السابق، ص ٧٨.

(٦) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(٧) سليمان إبراهيم، المرجع السابق، ص ٦٧.

وفي التأمين الجوي يحسب القسط - غالباً - كنسبة مئوية من قيمة الطائرة، وينظر في تحديده إلى اعتبارات كثيرة منها الحالة الاقتصادية لمشغل الطائرة، وما إذا كان مالكاً أو مستأجراً لها، والمناخ والحدود الجغرافية التي ستطير فيها، والمطارات، وهناجر الطائرات التي ستأوي إليها، وقيمة الطائرة، وعمرها الافتراضي، وتاريخ الخسائر السابقة. وفي تأمين المسؤولية المدنية يحتسب القسط بالنظر لعدد مقاعد الطائرة والمسافة التي تقطعها وعدد الركاب في كل رحلة^(١)، ومجموع هذه الأقساط الصافية هو الذي يخصصه المؤمن لمواجهة الأخطار السنوية^(٢).

ب- علاوة القسط "أعباء القسط": ويقصد بها مجموع ما يطراً على القسط الصافي من إضافات تتعلق بتحديد نصيب المؤمن له في مصروفات إدارة شركة التأمين، والضرائب والرسوم التي تفرضها الدولة على الشركة، ومصروفات تحصيل الأقساط، ونفقات التعاقد، وكذلك نسبة الربح التي تقررها الشركة لنفسها، يزداد على كل هذا ما يسمى بهامش السلامة لمواجهة تفاقم الخسائر، ومن مجموع هذه العلاوات يتكون القسط المعلى أو التجاري^(٣).

وفي سوق التأمين على الطيران يضطلع السماسرة بدورٍ مهم في سداد أقساط التأمين، ففي سوق لندن يقوم السماسرة بدفع الأقساط إلى مكتب إصدار الوثائق أو إلى اتحاد المؤمنين، وقد يسددونها مباشرة إلى شركات التأمين فيما لو لم يكن لهذه الأخيرة عضوية بهذا الاتحاد^(٤). وما جرى عليه العمل في سوق التأمين الجوي في شأن سداد الأقساط ليس إلاّ إعمالاً لقواعد منصوص عليها في وثائق التأمين، ومما تجدر الإشارة إليه أن القسط التجاري ثابت لا تتغير قيمته إلاّ إذا طراً ما يزيد من قيمة الخطر، وذلك خلاف الاشتراك في التأمين التبادلي المباشر، فإنه يتغير بالزيادة والنقص حسب الحاجة^(٥).

(١) عبد المنعم متولي، محاضرات في تأمين الطيران بمعهد مصر للتأمين، ١٩٨٣، ص ٥ وما بعدها.

(٢) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ١٨٢.

(٣) محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص ٤٨؛ أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص ١٥٥؛ سليمان إبراهيم، المرجع السابق، ص ٦٧.

(٤) ينظر:

- Mark Dorfman Risk management and insurance, 8 edition, Pearson education, Ltd. Delhi, 2005, P: 308.

مشار إليه لدى: حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(٥) سليمان إبراهيم، المرجع السابق، ص ٦٨.

الفرع الثالث

مبلغ التأمين

أولاً: - ماهيته:

هو ما يتعهد المؤمن الجوي بدفعه إلى المؤمن له أو المستفيد عند وقوع الخطر أو الحادث المؤمن ضده وفقاً للعقد المبرم بينهما^(١)، ويسمى "أداء المؤمن". وبما أن التأمين الجوي من العقود الملزمة للجانبين، فإن المؤمن له يلتزم بدفع قسط التأمين، وفي المقابل يلتزم المؤمن الجوي بأداء مبلغ التأمين إلى المؤمن له عند تحقق الخطر "كالوفاة أو الحياة لأجل معين، أو الحريق، أو السرقة، أو كرجوع المضرور على المؤمن له في حالة التأمين من المسؤولية"^(٢)، وهذا الالتزام بالنسبة للمؤمن هو التزام أساسي، ومبلغ التأمين دين احتمالي - في ذمة المؤمن - لازم عند تحقق الخطر أو الحادث المؤمن منه، وهذا المبلغ هو بند من البنود المكونة في مجموعة القسط التجاري - كما بينا سابقاً - إذ إنه جزء مما يدفعه المؤمن له إلى شركة التأمين في شكل أقساط دورية.

وبالتالي فإن حسابه مرتبط ارتباطاً وثيقاً بحساب القسط، فكلما زاد مبلغ التأمين زادت قيمة القسط التجاري، وبما أن هذا المبلغ هو دين في ذمة المؤمن للمؤمن له أو المستفيد، فقد يثبت للغير حق مباشر قبل المؤمن، فيكون هو الدائن بمبلغ التأمين كالدائن المرتهن أو صاحب حق الامتياز على الشيء المؤمن عليه أو المضرور في تأمين المسؤولية^(٣)، إذ إن الدائن بهذا الأداء هو الضحية الذي أصيب بفعل المؤمن له، وهو بذلك يكون المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه^(٤).

والأصل في مبلغ التأمين أن يكون نقوداً، غير أنه من الممكن أن يكون محل هذا الأداء أو الالتزام شيئاً آخر غير النقود، كأن تقوم شركة التأمين بتعويض المؤمن له تعويضاً عينياً، وذلك بأن تقوم بإصلاح الضرر الذي أصاب الطائرة المؤمن عليها مثلاً أو استبدالها البضائع

(١) محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص ٥٠؛ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١١٤٨؛ محمد إبراهيم دسوقي، التأمين من المسؤولية، ١٩٩٥، ص ١٣٠.

(٢) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٢١٣؛ رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٣٥٥.

(٣) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ٢٠٨.

(٤) المادة (٧٤٧) مدني مصري وليبي والتي تقضي بأن: "يلتزم المؤمن بأداء مبلغ التأمين إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه"، إذ قد يجعل شخص من شخص آخر مستحقاً لمبلغ التأمين الذي تعاقد عليه مع شركة التأمين؛ وحكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم ٥٧٠٣ جلسة ٢٠١٢/٦/٦، س ٧١ ق، ينظر: محمد عبد المنعم الخلاوي، المستحدث من المبادئ العامة التي قررتها الدوائر المدنية في الفترة من أول أكتوبر ٢٠١١ إلى آخر ٢٠١٢، ص ٥٩.

التالفة بأخرى^(١)، وينتهي التزام الشركة في كل الأحوال بدفع مبلغ من النقود، إلا أنه في التنفيذ العيني لا يكون الدفع للمؤمن له أو المستفيد وإنما لمن قام بالإصلاح أو الاستبدال للبضائع، كما أن للمؤمن له أو المستفيد أن يقوم بنفسه بإعادة الأمر إلى ما كان عليه، وأن يعهد من جانبه إلى الغير بالإصلاح أو الاستبدال طالما أن شركة التأمين ستدفع له القيمة النقدية لتلك التكاليف^(٢)، وعلى ذلك فإن المؤمن مخير بين دفع التعويض النقدي أو إصلاح الشيء المؤمن عليه أو استبداله بآخر، إذ إن الهدف من ذلك هو الحيلولة دون مبالغة المستأمن في تقدير مبلغ التعويض عن الضرر الناشئ عن الكارثة^(٣).

ثانياً: - تحديد أداء المؤمن الجوي:

يختلف تحديد هذا الأداء بحسب ما إذا كنا بصدد التأمين على الأشخاص أو التأمين من الأضرار؛ ويرجع هذا الاختلاف إلى سيادة مبدأ التعويض النسبي في تأمين الأضرار الذي يقتضى إعماله اقتصار أداء المؤمن على تعويض المؤمن له أو المستفيد من تحقق الخطر المؤمن منه في حدود مبلغ التأمين وقيمة الشيء المؤمن عليه دون تجاوز، حيث إنه إذا تجاوز في المبلغ المؤمن به تلك القيمة فإن المؤمن لا يلتزم إلا في حدود القيمة الأخيرة تطبيقاً لمبدأ نسبية التعويض، أما في تأمين الأشخاص فيظل مبلغ التأمين فيه محكوماً بقانون العقد^(٤).

(١) هذا ما أجازته المادة (٧٤٧) مدني مصري و(٧٤٧) مدني ليبي عند تعريفها لعقد التأمين عندما نصت على أن ".... يؤدي المؤمن مبلغاً من المال، أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر".

(٢) جمال الحكيم، المرجع السابق، ص ٥١.

(٣) محسن عبد الحميد البيه، المرجع السابق، ص ٢٠٩.

(٤) محمد حسام لطفى، المرجع السابق، ص ٢١٦.

المبحث الثاني

مبادئ التأمين الجوي ووثائقه

ونقسم دراستنا لهذا المبحث إلى مطلبين، نعرض في الأول منهما المبادئ التي يركز عليها تأمين النقل الجوي، ثم نتناول في المطلب الثاني أهم الوثائق التأمينية التي تغطي هذا النوع من التأمين.

المطلب الأول

مبادئ التأمين الجوي

تحتاج طبيعة التعامل مع الدول دائماً إلى قواعد وأسس ثابتة نشأت ورسخت نتيجة المعاملات الدولية عبر القرون، كما أن احتمال وقوع النزاع في تلك المعاملات أمر محتمل. وعلى ذلك فإن اتباع تلك المبادئ والأسس يجعل حل هذه المنازعات أمراً ممكناً دون صعوبة أو تعقيد، والتأمين الجوي لا يختلف في تعامله عن تلك القواعد والمبادئ، فنجد الاتفاقيات الدولية والقواعد الراسخة التي وقعت عليها أغلب الدول، إلى جانب القوانين المحلية التي تختص بهذه الأسس والمبادئ الثابتة التي يخضع لها التأمين، وعلى ذلك فإننا ندرس في هذا المطلب أهم هذه المبادئ التي تحكم التأمين الجوي، وذلك على النحو الآتي:-

الفرع الأول

مبدأ حسن النية

أولاً: ماهيته:

يعتبر عقد تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي من العقود التي تقوم على حسن النية، حيث إن هذا المبدأ وإن كان يتطلب وجوده في كافة العقود، إلا أنه يتميز لدى تطبيقه على عقد التأمين بقدر كبير من الدقة والصرامة، وذلك بالنظر إلى طبيعته^(١).

وجوهر هذا المبدأ هو التزام طرفي التعاقد بضرورة الإيضاح الكامل عن البيانات والمعلومات المتصلة بموضوع التأمين^(٢)، حيث يلتزم طالب التأمين بإبلاغ وإخبار المؤمن عن كل الظروف التي يعلمها، ومن المحتمل أن تؤدي إلى الخطر وإلى زيادته، والصمت المجرد

(١) بديع أحمد السيفي، التأمين علمًا وعملاً، ط١، بغداد، ١٩٧٢، ص ٦٠؛ عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٩٧.

(٢) محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص ١٠٢؛ محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ١٣٠.

من جانبه عن أوضاع معينة للخطر عند إبرام العقد أو أثناء تنفيذه يمكن أن يؤدي إلى إبطال عقد التأمين، ولا تقتصر هذه البيانات والمعلومات على تلك التي يعلمها، بل تمتد لتشمل الأمور التي يجب أن يعلمها، كما يجب أيضاً على المؤمن أن يراعي التزامه بهذه القاعدة في كل الأمور المتصلة بالتأمين^(١).

ومن ثم يجب عليه أن يلتزم بتحديد الشروط بوضوح وجلاء بحيث لا يحتمل اللبس، وهو ما تقضي به المادة (١٤٨) مدني مصري وليبي والتي "توجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه وبطريقة تتفق مع ما يوجبه حسن النية"، وهو حكم عام تخضع له سائر العقود بما في ذلك عقد التأمين الجوي، إلا أنه في هذا الأخير يلعب دوراً كبيراً يتجاوز الدور الذي يلعبه في أي عقد آخر؛ وذلك لأن المؤمن ليس باستطاعته أن يحيط إحاطة حقيقية بطبيعة الخطر المؤمن منه وقدّر جسامته وأوصافه إلا عن طريق المؤمن له الذي يتطلب أن يكون أميناً، وحسن النية في الإدلاء بهذه البيانات^(٢).

ثانياً: وقت سريان المبدأ .

إن دور حسن النية لا يقتصر فقط على مدة التفاوض في إبرام العقد، بل يمتد ليشمل فترة سريانه، وأيضاً لحظة انتهائه، إذ يجب على المؤمن له أن يبلغ المؤمن أولاً بأول عن جميع البيانات والمعلومات التي تطرأ وتستجد على وحدات الخطر المؤمن منه أثناء فترة التأمين^(٣)، والتي يكون من شأنها أن تؤدي إما إلى زيادة درجة احتمال وقوع الخطر، وإما زيادة درجة جسامته^(٤)، ويجب عليه إخطار المؤمن عن أي تعديل في حدود المسؤولية عما هو متفق عليه عند إبرام العقد، وذلك بمجرد علمه بذلك، وكذلك الأمر بالنسبة لنقل البضائع والأمتعة كما يجب أيضاً على المؤمن أن يوضح للمؤمن له "شركة الملاحة الجوية" أن هذا العقد يخضع لأحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها حتى يتمكن من التمسك بالأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، سواء تجاه الركاب وأمتعتهم - كما سبق بيانه - أو تجاه مرسلي البضائع^(٥).

(١) محمد عبد الظاهر حسين: التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية المهنية، مرجع سابق، ص ١٥؛ عبد المنعم البدر اوي، المرجع السابق، ص ٦٩.

(٢) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٠٠؛ محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٢٤٠.

(٣) محمد عبد الظاهر، المرجع السابق، ص ١٥.

(٤) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ١٢٨.

(٥) محمد المنصوري وعلي شاكور ومنى عمار، المرجع السابق، ص ٨٧.

والبيانات والحقائق التي يتعين على المؤمن له الإدلاء بها لضمانها الاكتتاب في مجال تأمين الطيران كثيرة ومتنوعة، وأهمها على الإطلاق تلك التي يكون من شأنها تضخيم التزامات المؤمن، كأن تكون الطائرة المؤمن عليها سوف تستخدم في التدريب أو بذر الحبوب، أو أنها قد لا تخزن في هناجر الطائرات، وقد تطير في أجواء غير مرخص بها للطيران المدني أو خارج الحدود الجغرافية للوثيقة، ويلحق بذلك المعلومات المتعلقة بالطائرة ذاتها من حيث إجمالي ساعات طيرانها وما إذا كان قد أجرى إصلاحات جوهرية من قبل وهكذا^(١).

كما يجب على الناقل الجوي أيضاً في مجال تأمين مسؤوليته أن يوضح للمؤمن الجوي ما إذا كانت تذكرة السفر تتضمن تعهداً من الناقل الجوي بضمان سداد مبلغ معين بموجب عقد خاص في حالة الإصابة الجسمانية أو الوفاة؛ لأن ذلك يترتب عليه التزام قانوني بالمسؤولية.

وتجدر الإشارة إلى أن التدليس يعد إخلالاً بمبدأ حسن النية، بل هو من أعلى درجات الإخلال بهذا الواجب، إذ إن المؤمن له لا يقف عند حد الامتناع عن الإدلاء بالمعلومات أو الخطأ في ذلك، بل يتعداه إلى محاولة إدخال الغش على المؤمن، حتى يكون في نفسه فكرة خاطئة عن الخطر المؤمن منه^(٢).

وبناءً على ما تقدم فإن عقد تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي عقد يتوقف أساساً على مبدأ حسن النية بين الطرفين، بحيث إذا أخل أحد الطرفين بهذا المبدأ كان للآخر إبطال التعاقد، وذلك إذا ثبت أن البيانات أو المعلومات الواردة في وثيقة التأمين كانت خاطئة.

الفرع الثاني

مبدأ المصلحة التأمينية

أولاً: ماهيته :

تمثل المصلحة التأمينية أهم مبادئ عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، بحيث لا تبرم عقود التأمين ولا يعتد بها ما لم تكن هناك مصلحة تأمينية لطالب التأمين في الشيء موضوع التأمين، إذ إن عدم توافر هذه المصلحة يحول العقد إلى عقد مقامرة ورهان^(٣).

(١) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٩٢.

(٢) محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٦٩.

(٣) نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي، المكتب الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ١٥١.

ويقصد بالمصلحة التأمينية هنا: أن يكون للمؤمن له أو للمستفيد منفعة مادية في عدم وقوع الخطر المؤمن منه، وبقاء الشيء المؤمن عليه، بمعنى أن يكون للمؤمن له فائدة جدية ومشروعة من عدم تحقق الخطر المراد التأمين منه^(١)، وقد نصت المادة (٧٤٩) مدني مصري والمادة (٧٤٩) مدني ليبي على أنه: "يكون محلًا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع خطر معين"، ولا يجب أن يفهم من هذا النص عدم إمكانية تصور وجود مصلحة أدبية للشخص على الشيء محل التأمين من الأضرار، إذ كثيرًا ما يتعلق الأشخاص بأشياء عديمة القيمة المالية، ومع ذلك فإنهم يؤمنون عليها من الأضرار التي قد تلحقها، حيث إن المشكلة الحقيقية التي دفعت المشرع للإشارة إلى المصلحة الاقتصادية هو ما يكتنف إثبات المصلحة الأدبية من صعوبات^(٢).

ويشترط في هذه المصلحة أن تكون مشروعة، أي غير مخالفة للنظام العام والآداب، كما أنها تحدد بالقيمة المالية للشيء المؤمن عليه والمعرض للضياع أو الفناء إذا وقع الخطر؛ كقيمة الشيء المؤمن عليه من الحريق أو السرقة أو من التلف أو غيرها من المخاطر، وكذلك القيمة المالية التي يمثلها مبلغ التعويض الذي يلتزم به المؤمن له بالنسبة لتأمين المسؤولية^(٣).

ثانيًا: - وقت سريان المبدأ:

وبما أن مبدأ المصلحة التأمينية مبدأ أساسي في عقد التأمين الجوي، فإن معرفة الوقت الذي يجب توافره فيه يلعب دورًا كبيرًا في قيام، واستمرار، وإنهاء هذا العقد، وذلك أن وجود هذه المصلحة وبقائها يجعل العقد صحيحًا ومستمرًا، وبانتهاء وجودها ينتهي العقد^(٤).

والسائد أنه يجب أن تتوافر المصلحة التأمينية وقت انعقاد العقد، فهذا شرط لانعقاد عقد التأمين، وبدون تلك المصلحة في هذا الوقت يقع العقد باطلاً^(٥)، كما أنه ومن جهة أخرى فإن من المجمع عليه ضرورة استمرار المصلحة طوال فترة سريان عقد التأمين، وحتى وقوع الخطر المؤمن منه، وذلك إما ببقاء حق المؤمن له من الشيء أو بقاء النشاط المؤمن على

(١) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١١٥٣؛ محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص ٦٢؛ أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص ٢٧٩؛ عبد الودود يحيى، التأمين على الحياة، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، ١٩٦٩، ص ٩٢.

(٢) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

(٣) بديع أحمد السيفي، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٤) شوقي سيف النصر سيد، الأصول العلمية والعملية للخطر والتأمين، ط ٣، ١٩٩٨، ص ٧٨.

(٥) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٢١٧.

المسئولية الناشئة عنه إلى هذا الوقت، فإذا زال الحق أو النشاط قبل تحقق الخطر فإن التأمين ينقضي بقوة القانون^(١).

وعلى ذلك إذا تخلفت المصلحة وقت انعقاد العقد كان العقد باطلاً بطلاناً مطلقاً، ويتعلق البطلان هنا بالنظام العام، وبالتالي يجوز لكل ذي مصلحة أن يتمسك به^(٢)، وإذا انتهى التأمين لزوال المصلحة تحل المؤمن له من التزامه بدفع الأقساط، أمّا تلك التي دفعها قبل زوال المصلحة واستحققت قبلها فمن حقّ المؤمن استيفاؤها والمطالبة بها؛ وذلك لتحمله تبعه الخطر عند استحقاقها^(٣).

ثالثاً: - صور المبدأ في التأمين الجوي:

المصلحة التأمينية يمكن أن تنشأ تلقائياً لطالب التأمين، ولا تتطلب ضرورة امتلاك الشيء المؤمن عليه أو جزء منه، ولكنها تتطلب وجود علاقة بين الشخص والشيء المؤمن عليه وتؤثر هذه العلاقة نتيجة تحقق الأخطار المؤمن عليها^(٤)، لهذا نجد أن مقياس ملكية الشيء هو قيمته، بينما مقياس المصلحة هو الفائدة أو المنفعة الناشئة عن هذا الشيء.

وعلى ذلك فإن هناك مصلحةً تأمينيةً للمالك في بقاء ما يملك على ما هو عليه، وأخرى لأمين العهدة في عدم حدوث ضرر لها في عهده، وكذلك الناقل في المحافظة على مسؤوليته تجاه الركاب أو الغير على السطح أو أرباب البضائع، وسنعرض أهم هذه الصور، وذلك على النحو الآتي:-

أ- تأمين هيكل الطائرات:

في هذه الصورة نجد أنّ للمالك أو الدائن المرتهن مصلحةً ماديةً في تأمين هيكل الطائرة، حيث إن المالك - سواء كانت ملكيته لها ملكية خاصة، أو مشتركة أو محدودة - يشغلها ويستفيد منها، وللدائن المرهونة الطائرة لحساب دينه، مصلحة في بقاء الهيكل، وتلك المصلحة محدودة بقدر دينه الذي قدمه للمالك، والمدين في تأمين الهيكل له الحق الأول في أي مبالغ تعويض عن الحوادث إلى الحد الذي يصل للوفاء بالدين^(٥).

(١) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ١٤٤؛ محمد حسام لطفی، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٢) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٢١٧.

(٣) يرى الاتجاه السائد حالياً في معظم قوانين البلدان المتقدمة في توقع وجود المصلحة مبرراً كافياً لانعقاد عقد التأمين، إلا أن المطالبة بالتعويض وقت وقوع الحادث وتحقق الخسارة تستلزم ضرورة إثبات وجود المصلحة التأمينية، وهذا في جميع عقود التأمين فيما عدا التأمين على الحياة. ينظر: سلامة عبد الله، الخطر والتأمين "الأصول العلمية والعملية"، ط ٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٤، ص ١٤٥.

(٤) محمد المنصوري وعلي شاکر ومنی عمار، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٥) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٩٨.

ب- تأمين الحوادث الشخصية:

ويعد تأمين الحوادث الشخصية بواسطة المسافرين أو أعضاء هيئة القيادة وطاقم الطائرة لحسابهم الخاص، وتعهده لصالحهم شركة الطيران، وعادة ما يكون ذلك التأمين بغرض ضمان تعويض سريع وكاف في حالة إصابتهم بحادث دون اللجوء إلى مشقته ومصاريف دعاوى المسؤولية القانونية أمام المحاكم^(١).

وعلى ذلك فإن هناك مصلحةً تأمينيةً للشخص نفسه في حياته ليست لها حدود بالنسبة لصالح التأمين، وقد يكون لشخص آخر مصلحة تأمينية على حياة المسافر بالطائرة كما في حالة المستخدم ومخدومه ذي المركز العالي في عمله، كما أن للمشغل الجوي مصلحة تأمينية مؤكدة في حياة أفراد الأطقم والملاحين تحددها شروط عقود الاستخدام التي دائماً ما تنص على إجراء تأمين لصالح العاملين ضد حوادثهم الشخصية أو ضد فقدان رخصهم أو ضد أية أضرار أخرى قد تلحق بهم أو تلحق بإمكانياتهم الفنية^(٢).

ج- تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي:

وهنا يكون للناقل الجوي مصلحة في المبالغ التي يقع على عاتقه أداؤها للركاب أو الشاحنين أو الطرف الثالث المتضرر على السطح، وذلك مقابل المسؤوليات التي تقع على عاتقه في حال وقوع الحادث وتحقيق الضرر^(٣)، ويستوي أن يكون الناقل الجوي مالكا للطائرة أو مستأجراً أو مستغلاً لها، كما يستوي أن يكون من تسبب في الضرر الحاصل هو الناقل أو أحد تابعيه أو أي شخص يقع منه الحادث المؤمن منه^(٤)، ومن ثم فإن المصلحة التأمينية تكون لكل من له صلة مالية مباشرة أو غير مباشرة بالطائرة أو أحد الأنشطة المرتبطة بها، والتي قد تثير مسؤوليته بسبب ضرر ما يصيبها أو يصيب الغير جراء هذه الصلة، ومن ذلك مصلحة صانع الطائرات في التأمين من الأضرار التي قد تنشأ جراء عيوب في تصميم أو تجميع أو تصنيع الطائرات^(٥)، وكذلك مصلحة الهيئة التي تقوم بإدارة المطار في التأمين من أضرار

(١) عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص ١٦٣.

(٢) ينظر:

- Rod Margo, Aviation Insurance, including hovercraft and spacecraft insurance, third edition, 2000, p: 145.

مشار إليه لدى: حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٧٣.

(٣) محمد المنصوري وعلي شاكروموني عمار، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٤) حكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم ١٤٢٦، ج ١٨/٤/١٩٩٩، س ٦٨ ق. ينظر: عبد المنعم الشربيني،

المرجع السابق، ج ٢، ص ٣٠٨.

(٥) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٧٤.

تشغيل المطار التي تلحق الغير، ومصالحة أمناء عابري الطائرات الذين يعتبرون مسئولين عن أي تلف يحدث لطائرة موضوعة تحت رعايتهم^(١).

وبناءً على ما تقدم فإن المصلحة التأمينية تعتبر مبدأً أساسياً في عقد التأمين أيًا كان نوعه، وهي مطلوبة كشرط لانعقاد العقد بدايةً واستمراراً ونهايةً، بحيث يبطل العقد إذا أبرم بدونها، وينتهي في أية لحظة تزول فيها.

الفرع الثالث مبدأ الحلول

يعتبر هذا المبدأ أحد مقومات عنصر التعويض، ومن أهم مستتبعاته، وبذلك فإنه ينطبق على أنواع التأمين التي لا دخل للحياة البشرية فيها من ناحية التأمين عليها^(٢)، وقد جرت العادة على أن يدرج المؤمن في وثائقهم، وضمن الشروط العامة، شرطاً يطلق عليه (شرط الحلول)^(٣).

أولاً: - ماهيته:

يقصد بمبدأ الحلول أن يحل المؤمن الجوي محل المؤمن له في مباشرة حقوقه قبل الغير المتسبب في الضرر الناشئ عن تحقق الخطر المؤمن منه^(٤).

وعلى ذلك فإنه إذا ثبت للمؤمن له حقوق قانونية ضد طرف ثالث؛ نتيجة الحادث موضوع التعويض، وبعد قيام المؤمن بتعويض المؤمن له، فإن هذه الحقوق تنتقل للمؤمن، وذلك في حدود ما تم سداده من مبلغ التأمين، وإلاّ وجب على المؤمن دفع الفرق إلى المستأمن الذي حدثت له الخسارة^(٥).

(١) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٩٨.

(٢) محمد غازي صابر، تأمين الحوادث، منشورات جامعة القاهرة، ١٩٩٣، ص ٣٤.

(٣) على أن إدراج شرط الحلول في وثائق التأمين يجب ألا يضر بمصلحة المستأمنين من ناحية الإجراءات أو تأخير شركة التأمين في تسوية الخسائر وسداد المطالبات. ينظر: شوقي سيف النصر، المرجع السابق، ص ٩٣.

(٤) وهنا يجب التفرقة بين ممارسة حق الحلول في الرجوع على الغير المتسبب، وبين الحقوق المترتبة على نظام التجلي أو الترك الذي يعني التنازل تماماً عن ملكية الشيء المؤمن عليه لشركة التأمين، وقبول هذا التخلي يكون من خلال إجراءات قانونية معينة يجب المحافظة عليها. ينظر: طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي "البحري - الجوي - البري - النهري" دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٢٤٣.

(٥) سلامة عبد الله، المرجع السابق، ص ١٥٥؛ مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

ثانياً: - أهميته في التأمين الجوي:

ولمبدأ الحلول أهمية كبيرة بالنسبة للتأمين الجوي؛ وذلك نظراً لضخامة المبالغ التي يدفعها المؤمن تعويضاً في حالات تأمين هياكل الطائرات، وتأمين المسئوليات .

ويوجد غالباً في وثائق التأمين الجوي، نص يقرر للمؤمن حق الرجوع على المتسبب في الضرر، مع ضرورة التزام المؤمن له بتقديم كل المساعدات الممكنة التي قد تحتاجها الشركة لتأمين حقوقها، وتعويضاتها قبل الغير، وتقديم أية مستندات مطلوبة لرفع الدعوى باسمه، بما في ذلك تحرير وتوصيل أية مستندات، وبعلم الوصول^(١).

ونظراً للتعقيدات الكبيرة في الطائرات الحديثة، فإنه في حالة وقوع حادث بسبب خارج عن سيطرة طاقم الطائرة، تقوم مسؤولية صانع الطائرة الذي أصبح معتاداً على القيام بإصلاحها وعمرتها، وقد تقوم مسؤوليته ضمناً بالنسبة للحادث، ولذلك فإن المؤمن له ليس له الحق إطلاقاً في إزاحة المسؤولية عن الصانع، وكذلك الحال بالنسبة لمشغلي المطارات الذين يجب على المؤمن لهم عدم إزاحة مسؤوليتهم عند عمل عقود هبوط وإقلاع الطائرات من المطارات التي يشغلونها؛ وذلك حتى لا يتحمل المؤمنون أخطاء الصانع أو مشغلي الطائرات، نتيجة إزاحة المسؤولية^(٢)، والغرض من تطبيق مبدأ الحل هو منع المستأمن من الحصول على أكثر من التعويض المستحق من جراء وقوع الخسارة التي لحقت^(٣).

ويشترط لاستفادة المؤمن الجوي من مبدأ الحل أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له، وأن يملك المؤمن له دعوى مسؤولية يرجع بها على الغير المسئول عن الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن، وكذلك يشترط لتطبيق هذا المبدأ أيضاً ألا يكون محدث الضرر "المسئول عنه" شخصاً قريباً أو صهرًا للمؤمن له ممن يكونون معه في معيشة واحدة، أو شخصاً يكون المؤمن له مسئولاً عن أفعاله، والحكمة التي راعاها المشرع في منع الحل في مواجهة الأشخاص المذكورين؛ هي أن الحادث إن تسبب عن إهمال أحدهم، فإن التعويض الذي سيطلب به المؤمن سيقع في النهاية على المؤمن له، فتضيع عليه بذلك الفائدة التي أرادها من التأمين^(٤).

(١) وثيقة مصر للتأمين رقم ٢٠٠٥/١٧١٠ الصادرة لصالح شركة مصر للطيران لتغطية الجسم والمسئوليات وقطع الغيار، شركة مصر للتأمين، بند رقم ١٩/٥.

(٢) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ١٠٠.

(٣) سلامة عبد الله، المرجع السابق، ص ١٥٦.

(٤) كامل عباس الحلواني، الخطر والتأمين، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٥، ص ٧٦.

وأخيراً فإنّ هذا المبدأ لا يعطي المؤمن الجوي فقط الرجوع على الغير المسئول وحده؛ وإنما يعطيه أيضاً الحق في الرجوع على مؤمن آخر يكون المسئول قد أمّن على مسؤليته لديه.

الفرع الرابع

مبدأ المشاركة

المشاركة أو الاشتراك أو ما يسمى بالمساهمة هو مبدأ مشروط ضمناً - شأنه شأن مبدأ الحلول - في عقود التعويض، والتي هي عقود تأمين الممتلكات والمسئوليات، وستحدث عن ماهية هذا المبدأ، وشروطه، وأهميته، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: - ماهيته:

يقصد بمبدأ المشاركة التأمينية: أن يؤمن الشخص أو الأشخاص الشيء المؤمن عليه لدى عدد من المؤمنيين الجويين، بحيث إذا تحقق الخطر المؤمن منه، قُسمَ مبلغ التعويض أو التأمين عليهم جميعاً بحسب النسبة التأمينية التي تعاقد بها مع المؤمن له^(١).

وهذا المبدأ يقضي بتوزيع الخسارة على جميع المؤمنيين المشتركين في تغطية الخطر بطريقة عادلة، بحيث لا يتحمل أيٌّ منهم أكثر من نصيبه في التأمين، وحتى لا يحصل المؤمن له على أكثر من قيمة خسارته.

ثانياً: - شروطه:

يشترط لتطبيق مبدأ المشاركة في التأمين الجوي ما يأتي:-

- ١- أن تكون عقود التأمين المتعددة مطابقة لبعضها البعض من ناحية المصلحة التأمينية، والحادث المؤمن منه، وموضوع التأمين^(٢)، أي بمعنى أن تكون الوثائق محل المشاركة تحمي نفس المصلحة للمؤمن له، وتعود لنفس الشيء بالنسبة لموضوع التأمين، كما أنها تحمي نفس الخطر الذي أحدث الخسارة^(٣).

(١) نعمات محمد مختار، المرجع السابق، ص ٧٢؛ عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ١٠٠.

(٢) سلامة عبد الله، المرجع السابق، ص ١٥٢.

(٣) كامل عباس الحلواني، المرجع السابق، ص ٦٩.

٢- أن تكون الوثائق سارية المفعول وقت تحقق الحادث المؤمن منه^(١).

٣- ألاّ يجاوز المبلغ المدفوع إلى المؤمن له - عند مطالبته جميع المؤمنين - لقيمة التعويض المستحق له طبقاً للأحكام القانونية والاتفاقيات الدولية، ومع ذلك فإنه إذا قام أي مؤمن بسداد أكثر من حصته في الخسارة يكون له الحق في مطالبة باقي المؤمنين بالفرق، على أساس حصة كل منهم في التعويض^(٢).

٤- كما يشترط ألاّ تتضمن إحدى الوثائق شرطاً يحدد أو يلغي تطبيق نظام المشاركة على النحو السابق بيانه^(٣).

ثالثاً: أهميته:

ترجع أهمية مبدأ المشاركة التأمينية إلى أنه مبدأ يؤدي بدوره إلى تحقيق الهدف الأساسي من قاعدة التعويض، والذي يقضي بإعادة الحال لما كان عليه قبل تحقق الخطر المؤمن منه، إذ إن مبدأ المشاركة يمنع المؤمن له من استغلال عمليات التأمين للثراء من ورائها؛ وذلك بحصوله على عدد من التعويضات التي قد تفوق قيمة الخسارة^(٤).

كما أن هذا المبدأ يضمن حصول المضرور من جراء تحقق الخطر المؤمن منه، على تعويض سريع وكامل؛ وذلك لتعدد المؤمنين.

المطلب الثاني

وثائق التأمين الجوي

تقوم شركات وهيئات تأمين أخطار النقل الجوي المختلفة، بإصدار تغطيات تأمينية في صورة وثائق تأمينية^(٥)، يتم من خلالها تغطية الاحتياجات التأمينية المختلفة التي يحتاج إليها المؤمن لهم المختلفون من ملاك، ومشغلي الطائرات، ومشغلي المطارات والركاب، ومالكي البضائع المشحونة بطريق الجو.

وسوف نتناول هذه الوثائق بالدراسة من خلال تقسيم هذا المطلب إلى الفروع الآتية:

(١) شوقي سيف النصر، المرجع السابق، ص ٨٦.

(٢) محمد المنصوري وعلي شاکر ومنى عمار، المرجع السابق، ص ٧١.

(٣) طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(٤) نعمات محمد مختار، المرجع السابق، ص ٧٤.

(٥) ويسمى البعض بالوص التأمين تماشياً مع الأصل الفرنسي، حيث إنها كلمة مشتقة من كلمة لاتينية تعني: يعد أو يتعهد. ينظر: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١١٨٨.

الفرع الأول

ماهية الوثيقة وملحقتها

أولاً: - ماهية الوثيقة:

الوثيقة التأمينية هي: الإطار الذي يفرغ فيه المؤمن موافقته النهائية بمجرد قبوله التعاقد، ويقوم بتوقيعها ثم يرسلها بعد ذلك إلى المؤمن له^(١).

وتعدّ هذه الوثيقة بمثابة القانون الذي يحكم الأطراف، وبعبارة أخرى هي المحرر الذي جرى العمل على اتخاذه وسيلة لإثبات عقد التأمين^(٢)، والمرجع الأساسي عند اختلاف وجهات النظر بين الطرفين، أو عند تعارض المصلحة، وكلما كانت بنود الوثيقة واضحة وصريحة كان ذلك أدعى لتقلص الخلاف بين الطرفين^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن توقيع المؤمن له أو طالب التأمين على الوثيقة ليس ضرورياً، إلا إذا كان مشروطاً أن يوقع الطرفان عليها، فالمؤمن له قد سبق له التوقيع من قبل تحرير الوثيقة، وذلك عندما قام بتوقيع طلب التأمين^(٤).

ولم يتطلب المشرع شكلاً خاصاً في وثيقة التأمين، إذ يجوز أن تتم في صورة محرر عرفي أو رسمي، كما يصح أن تتم في صورة خطاب متبادل بين الأطراف أو في صورة برقية يرسل بها المؤمن إلى طالب التأمين^(٥)، وقد قضت محكمة القاهرة التجارية بأنه: "وإن خلا القانون المصري من ذكر شيء عن عقد التأمين عموماً إلا أن رأي المشرع المصري قد ظهر في عقود التأمين على السفن أو البضائع حيث استلزم أن يكون بعقد رسمي أو غير رسمي، وبناءً على ذلك فإنه لا يقبل في إثباته شهادة الشهود والقرائن، وإن جاز إثباته باليمين أو الإقرار"^(٦).

ولا يلزم في تحرير الوثيقة أن يكون بلغة معينة، إذ يكفي أن يتم تحريرها بأي لغة يفهمها الطرفان، وقد جرت العادة على تحرير وثائق التأمين باللغة العربية، وإذا حدث وأن

(١) محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص ١١٢؛ أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص ٩٤.

(٢) محمد حسين منصور، أحكام التأمين " مبادئ التأمين-عقد التأمين" دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص ١٣٨.

(٣) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ١٥٧.

(٤) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٢٤.

(٥) محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٥١.

(٦) حكم محكمة القاهرة التجارية الجزئية، طعن رقم (١٠٩) جلسة ١٥/١١/١٩٤٨، س ٣٩ق، مجلة المحاماة، العددان الأول والثاني، ص ١٦٥.

تُرجمت الوثيقة بلغة أجنبية، ووقع خلاف بين النصين العربي والأجنبي؛ كانت العبرة بالنص العربي الذي حررت به الوثيقة^(١).

وغالبًا ما تكون وثائق التأمين في شكل نموذج مطبوع أعدّه المؤمن مقدمًا، ومتضمنًا الشروط العامة لنوع التأمين محل الوثيقة، وهي شبه ثابتة في أنواع التأمين المتشابهة، ويندر أن تختلف هذه النماذج المطبوعة من شركة إلى أخرى، بل إن جميع الشركات تقدم للجمهور نماذج متشابهة، ومن النادر جدًا أن تقبل أي تحوير أو تعديل فيما تحويه الوثيقة من شروط أساسية، وبذلك يخضع جميع المؤمن لهم من نفس الخطر لشروط عامة موحدة^(٢)، وبالإضافة إلى هذه الشروط توجد شروط أو بيانات خاصة بمؤمن له معين تكتب بخط اليد أو بأية وسيلة أخرى، وهي لا يمكن التنبؤ بها مقدمًا، بل يتم التعرف عليها بمناسبة كل عقد على حدة، ومن ثم فهي تعطي للتعاقد أبعاده المميزة^(٣).

والشروط العامة هي التي تضيف على عقد التأمين صفة عقد الإذعان، وتخضعه للأحكام الخاصة به، وإذا تعارضت هذه الشروط مع الشروط الخاصة، فإن العبرة تكون بالشروط الخاصة بحسبانها تعديلًا لهذه الشروط أو نسخًا للحكم المخالف فيها^(٤).

ويجب إبراز تلك الشروط أو البيانات بشكل واضح وظاهر، وذلك بالنسبة للشروط المهمة التي ترد في وثيقة التأمين، أو أن تبرز في اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة في الوثيقة، وإلا بطل هذا الشرط، وهو ما أكدت عليه المادة (٣/٧٥٠) مدني مصري وليبي بقولها: "يقع باطلاً كل شرط مطبوع في وثيقة التأمين لم يبرز بشكل ظاهر وكان متعلقًا بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى البطلان أو السقوط"^(٥)، ويقصد بالشكل الظاهر الوارد في النص: الكتابة بخطوط تغاير بقية الشروط وبحروف أكثر ظهورًا وأكبر حجمًا، وكذلك يمكن الاكتفاء بوضع خطٍّ تحت الشرط المهم.

وقد تكون الوثيقة اسميةً لمصلحة شخص بعينه، وفي هذه الحالة لا بدَّ لانتقال الحق فيها من شخص إلى آخر من اتباع قواعد حوالة الحق الواردة في الفصل الأول من الباب

(١) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٢٤.

(٢) محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص ١١٣.

(٣) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١١٨٨.

(٤) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ص ١٢٠.

(٥) وقد أخذ على هذا النص إهماله لشروط مهمة أخرى قبل شروط الفسخ، وشروط استبعاد بعض الأخطار من نطاق التأمين، والشرط الخاص بتقييد مسؤولية المؤمن. ينظر: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١١٩٥.

الرابع من القانون المدني، وقد تكون الوثيقة إذنيّةً، فتنقل بالتظهير حتى ولو كان على بياض، كما قد تكون لحاملها، وفي هذه الحالة تنتقل من شخص إلى آخر بالمناولة الفعلية^(١)، وتجدر الإشارة إلى أن بعض أنواع التأمين قد لا تتناسب طبيعتها مع بعض هذه الصور، كما هو الحال بالنسبة للتأمين على الحياة الذي يشترط فيه موافقة المؤمن على حياته، ومن ثم لا يصح أن تكون الوثيقة لحاملها، وإذا كانت إذنية فيجب أن تظهر تظهيراً كاملاً^(٢)، فلا يكفي مجرد تظهيرها على بياض، وأن يوافق المؤمن على حياته كتابة على التظهير^(٣).

وأياً كان الشكل الذي تصدر به وثيقة التأمين، فإنها تكتب عادة من عدة نسخ بعدد أصحاب المصالح فيها وتوزع عليهم، ويحتفظ وسيط التأمين بنسخة إضافية^(٤).

ثانياً: - ملحق الوثيقة :

ملحق الوثيقة هو: وسيلة أو وثيقة يعمد فيها الطرفان إلى الاتفاق على إدخال بعض التعديلات على عقد التأمين القائم بينهما، كإضافة مخاطر جديدة لم تكن موجودة في الوثيقة الأصلية أو تعديل القسط لتغيير بعض عناصر الخطر، أو زيادة مبلغ التأمين أو إطالة مدته، أو لتوضيح شرط غامض، أو لتصحيح خطأ مادي^(٥).

ولا يشترط في ملحق الوثيقة أي شكل معين، ما لم يتطلب الأطراف ذلك، فقد يتم عن طريق التأشير على هامش الوثيقة الأصلية، وتوقيع المؤمن على هذا التأشير، أو عن طريق خطابات متبادلة بين الطرفين، أو عن طريق وثيقة إضافية^(٦).

ويترتب على تحرير ملحق وثيقة التأمين اعتبار الملحق جزءاً لا يتجزأ من الوثيقة الأصلية للتأمين ويندمج ضمن شروطها، فلا يعدّ الملحق وثيقة جديدة بأي حال من الأحوال^(٧)، كما يلحق الملحق بالوثيقة من حيث إبطال البنود التعسفية التي ترد به، وضرورة تفسير

(١) تراجع بالتفصيل: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١١٩٧.

(٢) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ١٢١.

(٣) تنص المادة (١/٧٥٥) مدني مصري وليبي على أن " يقع باطلاً التأمين على حياة الغير ما لم يوافق الغير عليه كتابة قبل إبرام العقد...".

(٤) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٣٠.

(٥) محمد علي عرفة، المرجع السابق، ص ١٢٣؛ أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص ٩٨؛ عبد المنعم البدر اوي، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٦) تراجع في تفصيل ذلك: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢١٤.

(٧) تراجع: حكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم (٣٦٢) ١٢/٤/١٩٧٩، س ٣٠ ق، مجموعة المكتب الفني، ج ٢٤، ص ١١١.

أحكامه وفقاً لمصلحة المؤمن له، وذكر شروط السقوط والبطلان بعبارات ظاهرة وواضحة،
وشروط السقوط بسبب التأخر في الإعلان عن وقوع الخطر^(١).

الفرع الثاني

تغطيات وثائق التأمين الجوي

تختص وثائق تأمين النقل الجوي بتغطية أخطار وسائل النقل الجوية، والمسئوليات المترتبة على هذا النقل، وبمعنى آخر؛ فإن وثائق التأمين الجوي تغطي الخسائر التي تنتج عن حوادث امتلاك أو تشغيل أو صيانة أو إصلاح أو بيع أو صنع الطائرات، إلى جانب تلك التي تنتج عن حوادث نقل الركاب أو البضائع جواً، والمسئولية عنها.

ومن الوثائق الشائعة في مجال التأمين الجوي، وثيقة تأمين جسم الطائرة، وتغطي الخسارة التي تصيب هيكل الطائرة والأجزاء الملحقة بها، وتوجد أيضاً وثيقة تأمين مسؤولية الطائرة، وهي تغطي مسؤولية صاحب الطائرة أو مشغلها تجاه المسافرين أو أرباب البضائع أو الجمهور، كما توجد وثيقة تأمين صناع الطائرات أو الذين تترك في عهدهم لحفظها أو لإصلاحها، وذلك بالنسبة للخسارة التي تحدث لجسم الطائرة نفسها، وكذلك توجد وثيقة تأمين تختص بتأمين الحوادث الشخصية من الطيران، ويمكن اختيار أكثر من نوع واحد من أنواع التغطية، أو اختيارها كلها في وثيقة تأمين واحدة، كما يمكن أن تتناول هذه الوثيقة نوعاً واحداً من أنواع التغطية دون بقية التغطيات، وتفصيل ذلك فيما يأتي:-

أولاً:- أنواع الغطاءات التأمينية:

تتنوع وثائق التأمين الجوي؛ نتيجة تباين وتنوع الأخطار التي تتعرض لها عملية النقل الجوي، وتجدر الإشارة إلى أن بعض هذه الغطاءات مشابهة لتلك التي تتداول في فروع التأمين الأخرى، ومن ذلك تأمين الحوادث الشخصية للركاب، حيث يقوم بها قسم الحوادث الشخصية بشركات التأمين الأخرى، ويصدر لها وثائق خاصة بها، لذلك نرى أنه في حالات كثيرة يعهد لهذه الفروع والأقسام المختلفة بشركات التأمين بإدارة هذه الأخطار تخفيفاً من عبء شركة تأمين الطيران؛ حتى يمكنها التفرغ لإدارة أخطار الطيران التي لا تتشابه مع تلك

(١) يراجع : حكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم ٣٦، ١٩٧٢/٣/٢، مجلة المحاماة، العددان الخامس والسادس، ص ٥٥، ص ٥٩.

التي تتداول في فروع التأمين الأخرى، وأهم هذه الأخطار تلك التي يحتاج الناقل الجوي لتغطيتها والتي تتعلق بممتلكاته كالمطائرات، وكذلك التي تتعلق بمسئوليته التي يتحملها بناءً على عقود النقل الجوي^(١)، وهذه الأخطار هي التي سنتعرض لغطائها دون تلك التي تتعلق بإدارة منشأته، حيث تقوم الفروع الأخرى للتأمين بتغطيتها.

وعليه يمكن عرض أهم هذه الغطاءات وفقاً للوثائق المختلفة التي توفرها شركات تأمين الطيران، على النحو الآتي:

أ- غطاءات المسؤولية:

يترتب على ممارسة عملية النقل الجوي، تعرض الناقل الجوي إلى عدة مسؤوليات ناتجة عن تشغيل الطائرات - ومن ذلك تلك المسؤوليات المترتبة عن الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم، وأيضاً الأضرار المترتبة على نقل البضائع جواً، وكذلك الأضرار التي تصيب الغير - مما تستدعي الحاجة إلى تأمين مسؤوليته المدنية عن تلك الأضرار، وكذلك توجد مسؤوليات أخرى تظهر في تأمين الطيران والتي تترتب على الهيئات التي تقوم بإدارة المطارات، والشركات الصناعية المنتجة للطائرات^(٢)، وسنوضح فيما يأتي أهم غطاءات المسؤولية المدنية في التأمين الجوي:-

(١)- وثائق تأمين مسؤوليات الناقل الجوي:

تنقسم مسؤوليات الناقل الجوي التي يصدر لها وثائق لتغطيتها إلى ثلاث مسؤوليات، يمكن إصدار وثيقة لكل واحد منها، كما يمكن إدماجها في وثيقة واحدة^(٣)، وهي:

أ- وثيقة تأمين مسؤولية الناقل المدنية تجاه الركاب وأمتعتهم: وبمقتضى هذه الوثيقة يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له "الناقل الجوي" بمبلغ معين متفق عليه عن كافة المبالغ المحتمل أن يُطالب بدفعها قانوناً، وذلك عن الإصابات الجسمية أو الوفاة للركاب، أو فقد الأمتعة، أو التأخير، والتي تحدث أثناء عملية النقل الجوي^(٤).

(١) بند (١/١) من وثيقة مصر للتأمين الجوي رقم ٢٠٠٥/١٧١٠؛ وعصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٨١.

(٢) عبد المنعم متولي، المرجع السابق، ص ١٢.

(٣) بند (٢/٢) من وثيقة مصر للتأمين الجوي.

(٤) محمد المنصوري وعلي شاكور ومنى عمار، المرجع السابق، ص ١٠٤.

ب- وثيقة تأمين مسؤولية الناقل المدنية تجاه البضائع المشحونة: وبهذه الوثيقة يتعهد المؤمن بتعويض الناقل الجوي عن الخسارة أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء تحميلها ونقلها، وتفريغها من الطائرة، وأيضاً أثناء فترة وجوده في مطار القيام أو الوصول أو أية محطة أثناء الطريق^(١).

ج- وثيقة تأمين مسؤولية الناقل المدنية تجاه الطرف الثالث: وهي تعوض المؤمن له عن كافة المبالغ التي قد يصبح مسؤولاً قانوناً عن دفعها كتعويض عن إصابات جسمانية طارئة أو وفاة الأشخاص أو حوادث التلف للممتلكات خارج الطائرة، بشرط أن يكون بسبب حادث سببته الطائرة أو الأشياء التي تسقط منها^(٢).

(٢) وثائق تأمين المسؤوليات المدنية لمشغلي المطارات : وما يترتب عليها من نواح مختلفة تكون محلاً للمسئولية القانونية الناشئة عن إدارتهم للمطارات، وأوجه نشاطه المختلفة كالمطاعم، ومواقف العربات، وكذلك عن عملية تموين الطائرة بالوقود، وإلى غير ذلك من الخدمات التي تقدمها الهيئة القائمة بإدارة المطارات، وتعتبر هذه الوثيقة نوعاً خاصاً من تأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير^(٣).

(٣) وثائق تأمين مسؤوليات صنّاع الطائرات : والتي تغطي أخطاء الصنع أو التصميم، كما قد تضمن الوثيقة متعهدي إصلاح الطائرات عن أخطاء عملهم الذي قد ينشأ عنه حوادث للطائرة فيما بعد، كما أن هذه الوثيقة أيضاً تعتبر مكملة لوثيقة المسؤولية المدنية تجاه الغير، والتي تستثني في معظمها الحوادث الناتجة عن رداءة التصميم أو التصنيع^(٤).

ب- غطاءات أجسام الطائرات:

تقوم شركات تأمين الطائرات بتقديم غطاءات في صورة وثائق لتأمين الطائرات بمختلف أنواعها وطرزها، حيث يصدر كل نوع مجموعة من الوثائق الخاصة، تختلف بحسب الشروط والأسعار^(٥)، وتنقسم هذه الوثائق من ناحية تغطيتها إلى:

١- وثائق تغطي الأخطار أثناء الطيران : وتبدأ من الوقت الذي تعمل فيه الطائرة بقوتها الذاتية بغرض الإقلاع أو محاولة الإقلاع، وتنتهي بتوقف الطائرة واتصالها بالأرض.

(١) عبد المنعم متولي، المرجع السابق، ص ١٧.

(٢) شوقي سيف النصر، المرجع السابق، ص ٢٣٥؛ عبد المنعم متولي، المرجع السابق، ص ١٥.

(٣) عصام الدين عمر، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٤) محمد المنصوري وعلي شاکر ومنى عمار، المرجع السابق، ص ١١٢.

(٥) شوقي سيف النصر، المرجع السابق، ص ٢٣٤.

٢- وثائق تغطي الأخطار أثناء دروج الطائرة على الأرض: ويعبر عن كل تحركات الطائرة بفعل قوتها الذاتية، وأيضاً وقوفها مؤقتاً خلال استعدادها للطيران.

٣- وثائق تغطي الأخطار أثناء وجود الطائرة على الأرض: ويشمل جميع الأوقات التي لا تكون فيها الطائرة قائمةً بعملية الطيران أو الدروج السابقين.

وهذه الأخطار المغطاة تتمثل في الآتي: الحريق، والصواعق، والانفجار والامتصاص الذاتي والعواصف، والهزات الأرضية، والتصادم سواء كان بطائرة أخرى أو بالجليد أو أثناء وجودها بحظائر الطائرات، والسرققة والنهب والاختلاس، وكذلك فقد أو اختفاء الطائرة أثناء الطيران لفترة زمنية محدودة^(١). ويستثنى من هذه الأخطار: العيب في التصنيع، والعطب الميكانيكي والكهربائي ما لم يكن ناتجاً عن الحريق أو الانفجار أو تصادم الطائرة مع جسم خارجي، ومصاريق تعويض التلف الطبيعي أو التلف والتآكل التدريجي نتيجة الاستعمال والاستهلاك العادي للطائرة أو النقص في القيمة بسبب التقادم^(٢).

وهذه الوثيقة قد ترد على جميع جسم الطائرة أو ما يسمى الخسارة الشاملة، وقد ترد كذلك على جزء منها، وقد تتضمن ملحقاتاً بتغطية قطع غيار الطائرة في الفترة ما قبل تركيبها وصيرورتها جزءاً من الطائرة^(٣).

ثانياً: - نماذج من غطاءات التأمين الجوي:

تعتبر شركة مصر للتأمين للاعب الأساسي - إن لم يكن الوحيد - في سوق التأمين الجوي في مصر، والسبب في ذلك أن النقل الجوي كانت تضطلع به المؤسسة الوطنية (شركة مصر للطيران) لأكثر من سبعين عاماً منذ إنشائها عام ١٩٣٢، ولا تزال تضطلع بالنصيب الأكبر منه حتى يومنا هذا رغم دخول كثير من الشركات الخاصة في مجال النقل الجوي في مصر، ولم يقتصر نشاط شركة مصر للتأمين على تأمين الأخطار التي تتعرض لها شركة مصر للطيران، وإنما امتد ليشمل معظم شركات الطيران الخاصة العاملة في مصر مثل شركة شروق للطيران وشركة خدمات البترول الجوية، وغيرها من الشركات الخاصة بالنقل

(١) وغالباً ما يتم النص على مدة معينة من وقت إقلاع الطائرة وعدم الإبلاغ عنها؛ لتعتبر في حكم المفقودة، يراجع: بند (٣/١) من وثيقة مصر للتأمين الجوي رقم ٢٠٠٥/١٧١٠؛ عبد المنعم متولي، المرجع السابق، ص ٥.

(٢) بند (١/٨/١) من وثيقة مصر للتأمين الجوي.

(٣) سلامة عبد الله، المرجع السابق، ص ٣٩٦.

الجوي^(١)، وهذه الشركة تصدر نماذج من وثائق التأمين لصالح شركة مصر للطيران لتغطية كافة أخطار الطيران المختلفة، أي ما يعرف بالوثيقة الشاملة، وبالإضافة إلى ذلك نجد بعض الدول تستعمل نماذج تختص بجانب معين من الأخطار.

أ- نموذج الوثيقة الشاملة:

ظهر في الآونة الأخيرة نموذج من الوثائق يسمى "الوثائق الشاملة"، تقوم هذه الوثائق بتغطية تأمينية كاملة لكل ما يتعرض له الناقل الجوي من أخطار^(٢)، حيث نجد أن الوثيقة الواحدة تغطي الآتي:

١- هياكل أو أجسام الطائرات الخاصة بشركة الملاحة الجوية.

٢- المسؤوليات الخاصة بالناقل الجوي، والمتمثلة في المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم، والمسؤولية الخاصة بالبضائع المشحونة بالنقل الجوي، وكذلك المسؤولية المدنية الخاصة بالطرف الثالث، أي الغير على سطح الأرض خارج الطائرة^(٣)، وتجدر الإشارة إلى أن هذا الغطاء الشامل يلاقي إقبالاً من كل من المؤمن لهم، والمؤمنين، ومعيدي التأمين على السواء؛ نتيجة لتوفير الوقت، والمصروفات المالية^(٤).

وتعتبر شركة مصر للتأمين، مؤمناً شاملاً بالنسبة لشركة مصر للطيران، ذلك أن التغطية التي تقدمها الأولى للثانية لا تقف عند حد الالتزامات الواردة بالوثائق المتعلقة بالتأمين على جسم أو هيكل الطائرة، والمسؤولية المدنية، وإنما تمتد لتشمل الطيارين، والمهندسين والفنيين، وأطقم الضيافة الجوية، وتختلف التأمينات المقدمة لهؤلاء الأشخاص من فئة لأخرى، ومن شخص لآخر^(٥).

وتنقسم الوثيقة إلى ستة أقسام أساسية تبدأ بتحديد الغطاء الممنوح على جسم الطائرة، وما يتعلق بهذا الغطاء من شروط واستثناءات، ثم الغطاء الخاص بالمسؤولية المدنية عن الطيران، ثم تعرض القسم الثالث لمصاريف التقاضي، ثم تعرض الرابع للاستثناءات العامة،

(١) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٢) شوقي سيف النصر، المرجع السابق، ص ٢٣٧؛ عصام الدين عمر، المرجع السابق، ص ١٦٦.

(٣) محمد المنصوري وعلي شاكور ومنى عمار، المرجع السابق، ص ١٢٦.

(٤) شوقي سيف النصر، المرجع السابق، ص ٢٣٧.

(٥) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٢٢٩.

ثم تعرضت في الخامس لأهم الشروط العامة، ثم خصصت القسم الأخير للتعريف بأهم المصطلحات^(١).

وتسري أحكام هذه الوثيقة على كافة الغطاءات الممنوحة بموجبها وبذات الطريقة كما لو كانت وثيقة التأمين مستقلة عقدت لكل طرف مؤمن عليه في هذه الوثيقة، وتوافق الشركة على التنازل عن حقوق الإخلال ضد أي من هذه الأطراف الذين يأخذون حكم المؤمن له^(٢).

ب- نموذج الوثيقة الأحادية:

ويقصد بها الوثيقة التي تصدرها شركة التأمين لتغطية جانب معين من الخطر دون بقية الأخطار^(٣)، وقد ظهرت هذه الوثائق وانتشرت - في بعض الدول الأنجلو أمريكية - نتيجة لجسامة الكوارث الجوية وضخامة خسائرها المالية والبشرية، وبالتالي فهي تتعلق بتغطية جانب بعينه من جوانب التأمين، كتأمين جسم الطائرة فقط دون التعرض للمسئولية المدنية، أو تأمين المسئولية المدنية فقط أو تأمين المسئولية الخاصة بنقل الركاب، دون تلك المتعلقة بنقل البضائع أو الغير^(٤).

ولا تختلف الأحكام الموضوعية الواردة تحت كل قسم من هذه الأقسام عن تلك الواردة بالوثيقة الشاملة للجسم والمسئوليات معاً إلا في بعض المسائل التفصيلية.

وجدير بالذكر أن شركة مصر للتأمين لم تعرف إلا النموذج الشامل للتغطية كما سبق بيانه، كما تجدر الإشارة أخيراً إلى أن النماذج المتعلقة بتأمين مسؤولية الناقل الجوي المدنية تتشابه إلى حد كبير مع نماذج تأمين المسئوليات المدنية للناقل الجوي الصادرة في بقية دول العالم المختلفة؛ وذلك يرجع إلى وجود الاتفاقيات الدولية^(٥) المتعلقة بتوحيد بعض أحكام مسؤولية الناقل الجوي، بالإضافة إلى تأثير الأنظمة الوطنية في مختلف الدول بها.

(١) يراجع في ذلك بنود وثيقة مصر للتأمين الجوي رقم ٢٠٠٥/١٧١٠.

(٢) البند (٤/٥) من وثيقة مصر للتأمين الجوي.

(٣) سلامة عبد الله، المرجع السابق، ص ٤٩.

(٤) ينظر: Rod Margo, Aviation insurance, op.cit P: 681.

مشار إليه لدى: حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٣٠٦.

(٥) اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها، واتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

الفصل الثاني

أحكام تأمين المسؤولية في النظم القانونية

ونقصد بالنظم القانونية هنا تلك المعاهدات والقوانين التي نظمت المسائل والإشكاليات المتعلقة بهذا التأمين، سواء من حيث تعلقها بكفالة حصول المضرورين من متلقي الخدمة على التعويض المستحق أو من حيث تعلقها بالغير على سطح الأرض في ضمان حصوله على التعويض المستحق من جرّاء الأضرار التي ألحقتها الطائرة به، وهذه المسائل تعتبر من الصور التأمينية في مجال النشاط الجوي التي ترتبط بمسئولية الناقل الجوي.

ولم تحظ هذه العقود التأمينية - بالنسبة لتنظيمها القانوني - بذات الأهمية على صعيد التشريع الدولي، حيث إن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ - وإن كانت قد نظمت أحكام مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب والشاحنين - لم تتعرض لتنظيم أحكام تأمين هذه المسؤوليات؛ مما جعل بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ يتدارك هذا الأمر بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو، إذ أصبحت مشكلة تأمين مسؤولية الناقل الجوي أكثر إلحاحاً منذ مؤتمر لاهاي سنة ١٩٥٥، حيث صدرت توصية بدراسة النظم الكفيلة بضمان ضحايا الطيران أو ورثتهم للتعويضات المقررة في الاتفاقية، سواء عن طريق تأمين إجباري أو ضمان أحد البنوك أو وديعة نقدية^(١)، وقد جاءت هذه التوصية لتعكس قلق المؤتمرين في لاهاي حول ما يتعلق بكيفية حصول ضحايا الطيران وورثتهم على مبالغ التعويض المستحقة، لا سيما بعد النص على مضاعفتها في هذا البروتوكول؛ ذلك لأن عدم ملاءمة المتسبب في الضرر أمام ضخامة التعويضات تعتبر من الأخطار المهمة التي تواجه المضرورين^(٢).

ثم جاءت بعد ذلك اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ونصت صراحة على بعض الضمانات التي تكفل للمضرورين الحصول على التعويضات التي تجبر الأضرار التي لحقت بهم من جرّاء عملية النقل الجوي، حيث جاءت المادة (٥٠) منها لتتص على أنه: "للدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه

(١) ينظر:

Mayer : Les rapports entre responsabilite et assurance en droit aerien international, أعمال المؤتمر الدولي السادس للقانون المقارن، الجزء الثالث، بروكسل ١٩٦٢، ص ٢٨٣، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٣.
(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٤.

الاتفاقية"، كما نصت في المادة (٢٨) على أنه: "في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة الركاب أو إصابتهم، على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني..."، مع مراعاة ما يمكن أن تتعرض له العملات الوطنية من تقلبات تؤدي إلى انخفاض قوتها الشرائية، إذ إنها وضعت ضمانات مستقبلية تتجسد في مراجعة حدود المسؤولية من وقت لآخر^(١).

وعلى هذا فإن الاتفاقية تأخذ أولى خطواتها على طريق التأمين الجوي كضمان لتغطية مسؤولية الناقل الجوي، الأمر الذي يؤدي إلى حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم، وبالرغم من ذلك فإن هذه الاتفاقية اقتصر في هذا الشأن على تنظيم العلاقة بين الدول الأطراف فيها والناقلين التابعين لها، دون التطرق بتنظيم مفصل للتأمين من المسؤولية أو لبيان العلاقة بين الناقلين والركاب أو مرسلي البضائع، الأمر الذي يبقي الباب مفتوحاً للدول لتقييم نظاماً قانونية للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، وكان الأحرى - بحسب ما نراه - بالاتفاقية أن تأتي بتنظيم مفصل وشامل لأحكام تأمين مسؤولية الناقل الجوي؛ لضمان وحدتها، وذلك على غرار ما فعلته اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض، إذ إنها تضمنت تنظيمًا مفصلاً لتأمين مسؤولية مستغل الطائرة وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية^(٢)، وخصصت له فصلاً كاملاً، وهو الفصل الثالث، والذي بيّنت فيه الضمانات المخصصة لتغطية مسؤولية مستغل الطائرة^(٣)، وقد سايرها في ذلك قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، فخصص الفصل الثالث من الباب الحادي عشر منه، لتنظيم ذلك تحت عنوان: "التأمين والضمانات اللازمة لتغطية المسؤوليات المتعلقة باستثمار الطائرات"، وقد نقل هذه الأحكام عنه قانون الطيران الليبي رقم ٦ لسنة ١٣٧٣ وذلك تحت نفس العنوان^(٤)، في حين خلا قانون التجارة الجديد

(١) المادة (٢٤) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٢) في المواد من (١٥) إلى (١٨) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، حيث إنها في عام ١٩٣٣ لم تكن تتضمن قواعد تكفل حصول المضرور على التعويضات المستحقة، وذلك على الرغم من أنها كانت تلزم مستغل الطائرة بإبرام تأمين مسؤوليته، ومن ثم كان ذلك من أهم أسباب إحجام الدول عن التوقيع عليها. إذ لم يصدق عليها سوى خمس دول، ثم بعد ذلك أبرمت هذه الاتفاقية للمرة الثانية في عام ١٩٥٢ وتداركت ما أغفلته في عام ١٩٣٣، وبالتالي أصبحت محل ترحيب من قبل أغلب الدول. يراجع في ذلك: محمد حسني عباس، المرجع السابق، ص ٣١؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٧٦.

(٣) عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢١١.

(٤) وذلك في المواد (من ١٣٨ إلى ١٤١) من قانون الطيران المصري؛ المواد (من ١٦٢ إلى ١٦٥) من قانون الطيران الليبي.

رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ وكذلك قانون التجارة الليبي رقم (٢٣) لسنة ٢٠١٠ من أية نصوص تنظيمية تتعلق بتأمين مسؤولية الناقل الجوي.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع في قانون الطيران المدني "المصري والليبي" وحد في الحكم بين التأمين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي، والتأمين من المسؤولية التقصيرية لمستثمر الطائرة فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، وفي مقابل ذلك نلاحظ أن هذا القانون أغفل تنظيم بعض المسائل التي تولت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تنظيمها، ومن أهم هذه المسائل مسألة تنظيم الدفع التي يجوز للمؤمن أو مقدم الضمان التمسك بها في مواجهة المضرورين، مما يجعل الأمر في ذلك متروكاً للقواعد العامة^(١).

وبناءً على ما تقدم فإننا نقسم دراستنا لهذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين: نعرض في الأول منهما نظم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي وبدائله، ونعرض في المبحث الثاني أهم الآثار المترتبة على تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٧٧.

المبحث الأول

نظم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي وبدائلها

يغطي عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي أضراراً من نوع خاص ومن طبيعة خاصة؛ وذلك نظراً لوجود الطائرة معلقة في الهواء ولا يوجد تحتها ما يلامسها من أرض أو ماء، إضافة إلى أن خطراً واحداً قد يؤدي إلى أضرار كثيرة، تصيب أشخاصاً كثيرين لا يشترط أن يكونوا من الركاب أو أصحاب البضائع، أي لا يشترط أن تكون لديهم علاقات تعاقدية مع الناقل الجوي، إذ يمكن أن يكون المضرور من الغير الموجودين على سطح الأرض والذين يتضررون بسبب الملاحه الجوية، فيظل مثل هذا الخطر غير محدد بالنسبة لشركات التأمين، ذلك أنه عند هلاك الطائرة تتركز عدّة أخطار في هذا الحادث، وكل منها ينبغي تعويضه، مما يشكل عبئاً مالياً جسيماً على شركة التأمين، إذ إن هذا الهلاك قد يؤدي إلى فقدان قيمة الطائرة، كما أن سقوطها قد يؤدي إلى تعويض ركابها وأصحاب البضائع المشحونة، بالإضافة إلى تعويض من يتضرر من الغير على سطح الأرض⁽¹⁾، وهذا ما يستدعي إيجاد ضمانات خاصة تكفل تعويض المضرورين، وهذه الضمانات قد تتخذ صورة إجراء تأمين من مسؤولية الناقل الجوي، وقد تتخذ صورة أخرى من صور الضمان يُعبر عنها ببديل التأمين الجوي الذي يرتضيه المشرع؛ لضمان تغطية المسؤوليات الناشئة عن استثمار الطائرات، وعلى ذلك فإننا نقسم دراستنا لهذا المبحث إلى مطلبين، نتعرض في الأول منهما لنظم تأمين مسؤولية الناقل الجوي، ثم نتولى بيان أهم بدائل النظم التأمينية في المطلب الثاني.

المطلب الأول

نظم تأمين مسؤولية الناقل الجوي

لمسؤولية الناقل الجوي حالات محددة - كما سبق بيانها - في كل ما يتعلق بأنواع النقل الجوي المختلفة، مما يساعد في ظهور أهمية التأمين من هذه المسؤوليات بالنسبة للناقل الجوي، كما أنه ساعد على ذيوع عقود التأمين الجوي في مجال نقل الأشخاص والبضائع، فقد جرى العمل في معظم دول العالم على إقامة نظم للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي تبرمها شركات ومؤسسات الطيران اختياريًا أو جبراً، إمّا لصالح المسافرين، وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا من هؤلاء المسافرين أو ورثتهم على التعويضات المستحقة لهم من جراء

(1) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢١٨.

تحقق الحادث دون الحاجة إلى إجراءات التقاضي التي قد تكون معقدة، وإمّا لصالح هذه الشركات أو المؤسسات نفسها، بهدف ضمان تغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها المدنية تجاه الركاب أو شاحني البضائع أو الغير على سطح الأرض^(١).

وبناءً على ما تقدم فإننا نقسم دراستنا لهذا المطلب إلى فرعين: نتولى في الأول منهما عرض نظام التأمين التلقائي الفردي، ثم نعرض في الثاني نظام تأمين المسؤولية العقدية والتقصيرية للناقل الجوي.

الفرع الأول

نظام التأمين التلقائي الفردي

وسنقسم دراستنا لهذه الفرع إلى: أولاً: ماهيته وطبيعته، وثانياً: تحديد نطاقه، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: - ماهية نظام التأمين التلقائي، وطبيعته:

أ- ماهيته:

هو التأمين الذي يتم لمصلحة المسافر ذاته، ضد أخطار النقل الجوي، التي قد يتعرض لها أثناء قيام الناقل الجوي بالرحلة الجوية، وبالتالي فإن هذا النظام لا يكون إلا في مجال النقل الجوي للأشخاص^(٢)؛ وذلك لتأمين المسافرين من الأضرار التي تلحق بهم.

وبمقتضى هذا التأمين الذي تبرمه شركة الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين لمدة محددة، ولتغطية رحلات أسطولها الجوي أو جزء منه، ويكون للمسافرين أو ورثتهم ضحايا الحادث حق الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن لشركة التأمين الجوي " إذا هم رغبوا في ذلك، ولكن بشرط وجود الموافقة الكتابية على تنازلهم عن دعوى المسؤولية المدنية على الناقل الجوي وتابعيه، وكذلك شركة التأمين، وهذا التنازل يعني أنه في الحالات التي تنقرر للمضروب دعوى مباشرة تجاه المؤمن، يجب أن تتم التسوية بينهما ودياً، ودون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء^(٣)، والغاية من تقرير هذا الشرط هو منع حصول المضروب على تعويضين أحدهما تلقائي والآخر عن طريق دعوى المسؤولية، إذ لو أجزنا له

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٥.

(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣١٨.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٧.

رفع الدعوى لكان في ذلك مخالفة لمبدأ التعويض الذي يقضي بإرجاع الحالة إلى ما كانت عليه دون حاجة لإثراء المضرور على حساب المسئول^(١).

وبالتالي فإن الناقل الجوي هو الذي يقوم بإبرام عقد التأمين التلقائي الفردي مع شركة التأمين، إلا أنه لا يقوم بإبرامه لمصلحته الشخصية، وإنما لمصلحة المسافرين أو ورثتهم. ويعرف هذا النظام بالتأمين التلقائي؛ لأن الحق في التعويض والمستحق يتقرر تلقائياً للمستفيد دون حاجة إلى مطالبة^(٢)، إلا أنه يجب التنبيه إلى أن التلقائية لا تعني أنه يفرض بطريقة ميكانيكية للمسافر أو ورثته؛ ذلك لأن من حقه هو أو ورثته إذا ما قدر أنه من صالحه رفضه، واللجوء إلى دعوى المسؤولية طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها لإثبات مسؤوليته المطلقة، بل إن الحق في التعويض - كما سبق الإشارة إليه - لا يتقرر إلا إذا تنازل المضرور كتابة عن دعواه، ولا يكون هذا التنازل إلا بعد وقوع الحادث، ودون الدخول في أية مناقشات حول ملائمة مسؤولية الناقل الجوي^(٣)، حتى ولو كانت مصحوبة بإهمال أو رعونة من قبل الناقل أو تابعيه، أو كانت المسؤولية مما يمكن دفعها بقوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الغير. وبناءً على ذلك فإنه قد يقبل البعض هذا النوع من التأمين، وقد يرفضه البعض الآخر، وذلك بمناسبة وقوع حادث واحد، ولكن متى رفض المستفيد التنازل عن دعوى مسؤولية الناقل الجوي فإنه لا يجوز له طلب الاستفادة من نظام التأمين التلقائي إذا ما فشل في دعواه^(٤).

ويقصد بفرديّة هذا التأمين: أنه تأمين شخصي يتم أساساً لمصلحة المسافر وحده أو ورثته دون أي شخص آخر، ولا يجري تطبيق أحكامه إلا على "الفرد" الذي يعلن عن رغبته في الاستفادة من هذا النظام التأميني مع تنازله الصريح عن دعوى المسؤولية المدنية الذي يتم بصفة ودية بعد الحادث بينه وبين المؤمن الجوي، وتجدر الإشارة إلى أن عرض الناقل الجوي في مجال نقل الأشخاص بتقديم هذا النظام التأميني التلقائي للمسافرين؛ لا يُعدّ اعترافاً منه بمسؤوليته، كما أن تنفيذه يكون تنفيذاً لوثيقة التأمين ليس إلا^(٥).

(١) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٤.

(٢) حسام الدين عبد الغني الصغير وعاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢٦٣.

(٣) حكم محكمة السين المدنية الصادر بتاريخ ٤ أبريل ١٩٥١، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٥١، ص ٢١٧، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٨.

(٤) ينظر: Henri Matouk: Les assurances aériennes, LGDJ, Paris, 1971, P: 58

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٠.

(٥) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٤.

وهذا النظام التأميني يُعد أول صور التأمين الجوي ظهوراً، إذ يرجع بعض الباحثين هذا النوع من التأمين في أصل نشأته إلى ما جرى عليه العمل سنة ١٩٢٥ في شركة طيران "لوفتهانزا" الألمانية، حيث إنها كانت أول من أبرم وثيقة هذا التأمين لصالح المسافرين^(١)، ولقد كان لظهور اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتقريرها الحد الأدنى للتعويض أثر في سرعة حساب هذا التأمين وسهولته.

وقد ساعد استخدام شركة الطيران الفرنسية "إيرفرانس" لهذه الصيغة وتطويرها على انتشارها في معظم دول أوروبا، حتى صارت وثيقتها هي الوثيقة النموذجية لهذا التأمين^(٢)، حيث إن هذه الشركة قامت بفتح وبلورة أحكام هذه الوثيقة، الأمر الذي سهل تبني هذه الوثيقة أو ما شابهها من قبل شركات ومؤسسات الطيران في سويسرا، وإيطاليا، وإنجلترا، والأرجنتين، وتشيكوسلوفاكيا، والاتحاد السوفيتي^(٣).

وأخيراً ومما تجدر الإشارة إليه أن نظام التأمين التلقائي الفردي يختلف في مفهومه عما يعرف بنظام التأمين الفردي التكميلي الذي يبرمه المسافر على نفقته الخاصة في مطار القيام أو أي مطار يختاره المسافر، وبالشروط المحددة في الوثيقة مع شركات الطيران الناقلة باعتبارها نائباً أو وكيلًا عن المؤمن، وذلك لتغطية الأخطار الجوية لزمّن محدد أو لرحلة جوية محددة^(٤).

ففي هذه الوثيقة يقوم الراكب قبل ركوبه الطائرة بثوانٍ معدودة، بتسجيل اسمه وعنوانه وتحديد المستفيد من التأمين عند وفاته، وتاريخ وساعة بداية سريان التأمين، كما يقوم بتسديد قسط التأمين فوراً، ويعتمد في تحديد القسط على مبلغ التأمين الذي يريده الراكب المذكور، وتبقى وثيقة التأمين صحيحة ونافذة، ولو لم تتم الرحلة الجوية، أو غير الراكب رأيه وذلك بركوب واسطة نقل أخرى غير الطائرة كالقطار أو السفينة مثلاً، إذ إن هذه الوثيقة تغطي كل

(١) ينظر : Viney : L'assurance individuelle automatique
مقال منشور في المجلة العامة للتأمين ١٩٦٣، فقرة ٥، ص ١٤٩، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٦.

(٢) ينظر : Henri Matouk, Les assurances aeriennes, op. Cit., P: 57.
مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣١٩.

(٣) ينظر :

Matesco: Le Droit Maritime et le droit aerien de Lau R.S.S. a l,heure de la coexistence pacifique, Paris 1967. P. 333.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٦.
(٤) ينظر : Henri Matouk, Op. Cit., P. 67.
مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٠.

أنواع النقل بما في ذلك الإقامة أثناء النقل^(١)، وتحرر وثيقة هذا النوع من التأمين من أربع نسخ يعطى المسافر منها اثنتين، وترسل الثالثة إلى شركة التأمين، بينما تدمج الرابعة بتذكرة السفر^(٢).

أما التأمين التلقائي الفردي فهو - كما سبق بيانه - تبرمه شركة الطيران على نفقتها - وليس على نفقة المسافر الخاصة - مع إحدى شركات التأمين لصالح المسافر أو ورثته، وإن كانت قيمة هذه النفقة في واقع الأمر مضافة إلى ثمن تذكرة السفر، إلا أن المسافر غالباً ما يجهل هذا التأمين، إذ لا توجد أية إشارة إليه في تذكرة السفر، وعدم وجود هذه الإشارة على التذكرة هو في حقيقة الأمر إعمالاً لتوصية الاتحاد الدولي للنقل "الإياتا" التي جاءت استجابة لضغط بعض شركات الطيران، ولا سيما الأمريكية والإنجليزية، والتي تفضل عليه استخدام التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، كما أنها تشجع ركابها على استخدام التأمين الفردي التكميلي السابق بيانه^(٣).

ب- طبيعته القانونية:

اختلف رأي الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية لنظام التأمين التلقائي الفردي إلى الاتجاهات الآتية:-

الاتجاه الأول: يرى هذا الاتجاه أن التأمين التلقائي الفردي نوع من التصالح الذي ينهي منازعة قائمة عن طريق التضحية المتبادلة من أطرافها^(٤)، فيتنازل المسافر أو ورثته عن دعوى المسؤولية المدنية للناقل وتابعيه، مقابل حصوله على مبلغ التعويض المستحق بغض النظر عما إذا كان الناقل يستطيع دفع المسؤولية أو التخفيف منها، أم لا .

وقد انتقد هذا الاتجاه بأنه ليس من الصعب التبيين من عدم دقة هذا التكييف الذي يُراد إعطاؤه للتأمين التلقائي الفردي؛ ذلك لأن التصالح أو الصلح الذي أخذ به أصحاب هذا الاتجاه في تحديد الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي هو عقد يتعين لصحته أن يتوافر لأطرافه،

(١) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٥.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، هامش ص ٤١٩.

(٣) ينظر: Viney: L'assurance individuelle automatique
المقال السابق الإشارة إليه في المجلة العامة للتأمين، فقرة ٦، ص ١٥١، مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤١٩.

(٤) ينظر: Lemoine: Traite de Droit aerien, Paris, 1947, No: 1142.
حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ ٢٨ يناير ١٩٧٠، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧١، ص ١٦٠، مشار إليهما لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٢.

ليس فقط أهلية الأداء، وإنما كذلك يجب أن يتوافر لديهم أهلية التصرف، الأمر الذي يهدر معه فائدة هذا التأمين بالنسبة للمسافرين معدومي أو ناقصي الأهلية^(١)، كما أنه إذا كان جوهر الصلح هو إنهاء منازعة عن طريق التضحية المتبادلة من أطرفها؛ فإن الأمر يقتضي أن يعرف كل طرف من أطراف هذا العقد مقدماً هذه التضحية ومداهها، وهذا لا يتحقق في هذا النوع من التأمين، حيث إنه غالباً ما يجهل المسافر ولا يعلم بشروطه - كما سبق بيانه - إلا بعد وقوع الحادث المؤمن منه، بل وكذلك عند تنازله عن دعوى المسؤولية المدنية للناقل وتابعيه في مقابل الحصول على مبلغ التعويض، وبما أن هذا الصلح هو عقد كغيره من العقود الأخرى، فإنه دائماً ما يكون قابلاً للفسخ، وأثره نسبياً، هذا فضلاً عن أن الصلح لا ينشئ الحق وإنما يكشف عنه، وكل هذه الأمور لا تتماشى مع الطبيعة القانونية لنظام التأمين التلقائي الفردي^(٢).

الاتجاه الثاني: ويرى هذا الاتجاه أن نظام التأمين التلقائي الفردي هو من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير، الذي يشترط بمقتضاه أحد طرفيه على الطرف الآخر أن يؤدي إلى شخص ثالث حقاً معيناً، والمتعاقد هنا يؤمن لمصلحته ولمصلحة ورثته من بعده إذا مات قبل مدة معينة، وبالتالي يكتسب المستفيد هذا الاشتراط حقاً مباشراً قبل شركة التأمين عما يصيبهم من ضرر من جرّاء تحقق الحادث^(٣).

وبناءً على ما تقدم فإن مؤسسة أو شركة الطيران تكون بمثابة المشتراط، وشركة التأمين هي المتعهد، والمسافر هو المستفيد، إذ توقف أصحاب هذا الاتجاه عند حدود علاقة المستفيد بالمؤمن، وفسّر هذه العلاقة على أنها اشتراط لمصلحة الغير^(٤).

(١) ينظر : Grave: Le Contrat de transaction, Proksel, 1967, no 99, P: 114.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٣.

(٢) ينظر :

- Merle: Essai de contribution a la theorie de l'acte declartif, Tolloz. 1949, P:181, 195.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٣

(٣) وهو غالباً ما يكون في عقود التأمين على الحياة، والذي يُعدّ نظام التأمين التلقائي الفردي للمسافر جزءاً منه، إلا أنه قد توجد عقود تأمين أخرى يشترط فيها أن يكون التأمين لمصلحة الغير، وذلك كتأمين الناقل الجوي لمصلحة عماله عما يصيبهم من ضرر أثناء تأدية وظائفهم، فيكون الغير هنا هم العمال ويكسبون حقاً مباشراً قبل شركة التأمين. ينظر: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ج ١، ص ٤٦٦.

(٤) ينظر : Juglart: Traite elementaire de Droit aerien, Paris 1952, No325, P: 379.

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٢.

الاتجاه الثالث: اكتفى أصحاب هذا الرأي بالقول بأن نظام التأمين التلقائي الفردي هو تأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، يبرمه الناقل لتأمين مسؤوليته الناتجة عن الأضرار التي تلحق بالركاب من جراء تحقق الحادث^(١).

الاتجاه الرابع: كما يرى أصحاب هذا الاتجاه أن نظام التأمين التلقائي الفردي هو خليط من بعض الطبائع المختلفة تتمثل في الصلح أو التصالح وتأمين على الحياة، وتأمين عن الحوادث أو تأمين من المسؤولية، فأصحاب هذا الرأي يعطون لهذا النظام التأميني طبائع مختلفة في ذات الوقت، فهذا العقد يبرمه الناقل الجوي "شركة الطيران" لحساب المسافرين بمقتضى اشتراط لمصلحة الغير^(٢).

ويرجع سبب الخلاف حول تحديد الطبيعة القانونية لنظام التأمين التلقائي الفردي، إلى أن محاولات وضعه بين نظم التأمين المتعارف عليها تتجاهل حداثة نشأته، وخصوصاً أنه وليد ظاهرة جديدة، وهي ظاهرة الطيران، ولما كانت القواعد القانونية هي التي تحكم الظواهر وليس العكس؛ فإن هذه الظاهرة الجديدة وما استحدثته من توابع، تحتاج بالضرورة إلى قواعد ونظم جديدة تحكمها وتحويها، ومن ثم كان من البدهي أن يدخل نظام التأمين التلقائي الفردي على التقسيمات التقليدية لأنواع التأمين^(٣)، كما أن الاختلاف في تحديد الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي، ليس من قبيل الترف الفكري؛ ذلك لأنه في أثناء تحديد طبيعته يتحدد تبعاً لذلك المستفيدون من هذا التأمين، والذين يسري في حقهم التنازل عن دعوى المسؤولية المدنية على الناقل الجوي وتابعيه والمؤمن للحصول على التعويضات المقررة^(٤).

وبناءً على ما تقدم من الاتجاهات السابقة فإننا نرى بما ذهب إليه البعض^(٥) من أن نظام التأمين التلقائي الفردي - وبما أنه كان من الضروري وضعه بين تقسيمات نظم التأمين الجوي - ذو طبيعة قانونية تأمينية ظاهرة، إلا أن هذه الطبيعة التأمينية تكون ضد مخاطر

(١) ينظر:

Henri Matouk: Les assurances aeriennes, Op. Cit, P: 66; and Viney: L'assurance individuelle automatique. Op. Cit, No20, P: 167.

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٢.

(٢) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٢١.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٤.

(٤) حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ ١٦ نوفمبر ١٩٦١؛ ونقض فرنسي ٢٨ يناير ١٩٧٠، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧١، ص ١٦٠، مشار إليهما لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٥.

(٥) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٢؛ حسام الدين الصغير وعاطف محمد النقي، المرجع السابق، ص ٢٦٧.

اقتضاء الحق في التعويض^(١)، وليس ضد الأضرار الناجمة عن وفاء الناقل الجوي بقيمة التعويض، باعتبار أن ما يخشاه هذا الناقل هو في حقيقة الأمر إثارة مسؤوليته غير المحدودة، وفي ظل بطلان شروط الإعفاء عن المسؤولية والحدّ منها، لا يكون أمام الناقل الجوي سوى منع محاولة طرح الخصومة أمام القضاء متنازلاً بذلك عن الدفع التي كان بإمكانه الاحتجاج بها أمام المضرور، بل إن التضحية يسيرة في واقع الأمر، ذلك أن المؤمن هو الذي يتحمل عبء التعويض، ويكون الناقل الجوي قد دفع أقساط التأمين بدلاً من أن يقوم المسافر بدفعها، كما في التأمين التلقائي التكميلي، وهذا ما يعني أن نظام التأمين التلقائي الفردي يتجاوز في التغطية التأمينية النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان السلامة للركاب، حيث لا خضوع فيما يتعلق بهذا الفرض لأحكام اتفاقية وارسو بما تتضمنه من مسؤولية الناقل الجوي المحدودة، إذ تبقى هذه المسؤولية مطلقة دون حدود، وذلك على ضوء أحكام القانون الوطني الواجب التطبيق، ومع ذلك يتفادى الناقل الجوي تلك المسؤولية عن طريق التأمين التلقائي الفردي، ومن ثم فإن هذا التأمين يُعدّ ضماناً لحصول المضرور على تعويض سريع^(٢).

وأخيراً فإن نظام التأمين التلقائي الفردي يقترب ظاهرياً في حالة وفاة المسافر أو إصابته بعجز تام من التأمين على الحياة، أمّا في حالة العجز الجزئي الدائم بحيث يقاس مبلغ التأمين مع نسبة ودرجة الضرر؛ فإن التأمين التلقائي الفردي يقترب كذلك - ظاهرياً - من تأمين المسؤولية بحيث يبدو وكأنه تأمين تعويضي^(٣).

ثانياً: - تحديد نطاق التأمين التلقائي الفردي.

لضمان الناشئ عن عقد التأمين التلقائي - الذي يبرمه الناقل الجوي على نفقته مع إحدى شركات التأمين لمدة محدودة، ولتغطية رحلات أسطولها الجوي أو جزء منه - نطاق يتعلق به، سواء من حيث مجال سريانه في الزمان والمكان، أو من حيث الأخطار أو الأضرار التي يشملها هذا التأمين التلقائي، والتي تصلح لأن تكون محلاً للتعويض، وسنتناول هذين النطاقين، على النحو الآتي:-

(١) وتجدر الإشارة إلى أن التأمين ضد مخاطر اقتضاء الحق في التعويض هو الذي جعل البعض - كما سبق في الاتجاه الأول - يرى أن هناك صلحاً بين الناقل الجوي والمضرور في عقد نقل الأشخاص. ينظر: هاني محمد

دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٢.

(٢) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٨٣١ - ٨٣٢.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٦.

أ- تحديد نطاقه من حيث الزمان والمكان:

إن نظام التأمين التلقائي الفردي - كما سبق بيانه - يتم لصالح المسافرين ضد الأخطار التي قد يتعرض لها أثناء الرحلة الجوية، وبالتالي فإن وثيقة هذا التأمين تغطي من حيث نطاق سريانها المسافرين من الزمان والمكان الذي بدأت فيه تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي، وحتى انتهاء هذه العملية، إذ يمتد أثر هذه التغطية لبدء سريانها منذ بدء عمليات النقل التمهيدي للمسافرين المتمثلة في نقلهم بسيارات الناقل الجوي - في حال قيام الناقل بتقديم مثل هذه الخدمات - من وسط المدينة إلى مطار قيام الطائرة، وكذلك عند ركوبهم العربة لإبصالحهم إلى الطائرة^(١)، كما يشمل هذا السريان أيضاً المرحلة العكسية الختامية، أي المرحلة المتعلقة بنقل المسافرين من مطار الوصول إلى وسط المدينة، ولا يرتبط هذا النظام من حيث نطاقه الزمني بفترة النقل الجوي بمعناها الضيق، كما أن هذا السريان الزمني لا يتحدد على ضوء النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين^(٢).

ب- تحديد نطاقه من حيث الأضرار:

إن التأمين التلقائي الفردي يتم إبرامه ضد أخطار النقل الجوي للأشخاص، ومن ثم فإن وثيقة هذا التأمين تغطي الأضرار الجسدية التي يتعرض لها المسافر كالجرح أو الوفاة^(٣)، وبمعنى آخر فإن نظام التأمين التلقائي يغطي كافة الأضرار التي تلحق بالمسافر خلال الرحلة الجوية، وتقتصر هذه التغطية على الأضرار التي تكون ذات طبيعة جسدية، وبالتالي فإنها لا تشمل على الأضرار التي تكون ذات طبيعة نفسية، وطبقاً للوثيقة الفرنسية فإن التعويض عن الإصابة أو الأضرار الجسدية، لا يدفع إلا بعد تأكد تلك الإصابة، وذلك خلال اثني عشر شهراً على الأقل من تاريخ وقوع الحادث^(٤).

بالإضافة إلى ما تقدم فإن وثائق التأمين التلقائي الفردي تستبعد - إضافة إلى الأضرار النفسية - الأضرار الناجمة عن الحروب الخارجية والأهلية، والاضطرابات المسلحة، واستيلاء سلطات الدولة على الطائرة، سواء كان هذا الاستيلاء الحكومي بصفة شرعية أو غير شرعية كأخذها غصباً مثلاً، وكذلك الأضرار الناجمة عن انتحار المسافرين، ومما تجدر

(١) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٤.

(٢) ينظر : Lemoine: Traite de droit aerien, op. cit. No: 1116, p735.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٠.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢١.

(٤) ينظر : Lemoine : Op. cit., No: 1119, p736.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢١.

الإشارة إليه أن انتحار المسافر هو السبب الوحيد من بين الأسباب المستبعدة من نطاق التأمين التلقائي الذي يرجع إلى فعل المسافر^(١).

وأخيراً فإنه إذا تحقق الضرر الذي تغطيه وثيقة التأمين التلقائي الفردي، تعين على المؤمن دفع مبالغ التعويض المقررة بحدها الأقصى في الاتفاقية إلى المضرور^(٢)، وذلك دون احتجاج بعدم مسؤولية الناقل الجوي أو بتوافر سبب من أسباب إعفائه من المسؤولية^(٣).

ويتقرر للمضرور مبلغ التعويض كاملاً في حالتي الوفاة، والإصابة بعجز تام، ويكون التعويض في هذه الحالة بمثابة التعويض الجزافي عن الأضرار، أما بالنسبة للعجز الجزئي أو النسبي فإن المضرور لا يستحق من مبلغ التعويض المقرر سوى المبلغ الذي يعادل نسبة العجز الجزئي الدائم الذي أصابه، وفي حالة العجز المؤقت فإن وثيقة التأمين الفرنسي أعطت الحق للمسافر في تعويض يوميٍّ لمدة ٢٠٠ يوم بعد أقصى من تاريخ الحادث، وخفضت قيمة مبلغ التعويض المقرر إلى ٥٠% لمن هم دون الثانية عشرة، أو من يحملون نصف تذكرة، أما الأطفال دون الثانية فلا يشملهم هذا التأمين^(٤).

ويستفيد من هذا النظام التلقائي الفردي المسافر الذي يعلن رغبته في ذلك، وكذلك ورثته بعد وفاته، وهذه الاستفادة لا تكون إلا مع تنازله الصريح عن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي وتابعيه وشركة التأمين، وتشمل هذه الاستفادة كل من يشغل مقعداً على متن الطائرة، ولو لم يحصل هذا المسافر على تذكرة سفر لظروف استثنائية^(٥).

وعلى ذلك يكون من صالح المسافر أو ورثته الاستفادة من نظام التأمين التلقائي الفردي؛ وذلك لتفادي مخاطر الدفع التي قد يحتج بها الناقل الجوي إذا ما رفعت دعوى المسؤولية عليه^(٦).

(١) ينظر:

- Daniel Lureau: la responsabilite du transporteur aerien. Lois nationaux et convention de Varsove, LGDJ, Paris, 1961. Pr:437.

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢١.

(٢) وتتضمن الوثيقة نصاً يقضي بسريان الحدود القصوى للتعويض في حالة رفعها عن هذا الحد الأقصى. ينظر:

أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢١.

(٣) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٢٠.

(٤) ينظر:

- Daniel Lureau: La responsabilité du transporteur aérien. Op. Cit. P: 437; and Henri Matouk: Les assurances aériennes, Op. Cit. P. 59-60.

مشار إليهما لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٢.

- Daniel Lureau: Op. Cit. Pr: 437. ينظر:

(٥) وليس من صالح المسافر أو ورثته عدم الاستفادة من هذا النظام إلا إذا أراد إثبات مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة للحصول على تعويض سريع وكامل، ومن ثم فإن الأمر لا يخلو من المخاطرة، إذ يتعين على المضرور إثبات غش الناقل الجوي أو إهماله المقترن بوعي بإمكانية حدوث الضرر. ينظر: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢١.

الفرع الثاني

نظام تأمين المسؤولية العقدية والتقصيرية للناقل الجوي

يهدف نظام تأمين المسؤولية إلى حماية المؤمن له أو المؤمن على مسؤوليته المدنية - بصفة عامة - من الأضرار التي تلحقه من جراء تحقق مسؤوليته، إذ إن التأمين من المسؤولية يمكن أن يشتمل على كافة أحوال المسؤولية العقدية أو التقصيرية، فكما يكون التأمين مما يصيب المتعاقد "المسافر أو الشاحن" مع المسئول "الناقل" فإنه يكون مما يصيب الغير "الطرف الثالث غير المسافر" من حوادث الطائرة على سطح الأرض^(١).

وهذا النظام على خلاف النظام الأول - الذي تتوقف فعاليته على مدى قبول المضرور التنازل عن دعوى المسؤولية المدنية على الناقل الجوي - لا يثير صعوبات تطبيقية كثيرة؛ ذلك لأنه لا يمثل خروجاً على القواعد والأحكام التقليدية لعقود التأمين من المسؤولية بوجه عام.

وسنتولى تقسيم دراستنا لهذا الفرع إلى أولاً: مبررات وطبيعة تأمين مسؤولية الناقل الجوي، وثانياً: تحديد نطاقه، ثالثاً: اجبارية نظام تأمين مسؤولية الناقل الجوي وذلك على النحو الآتي:-

أولاً:- مبررات نظام تأمين مسؤولية الناقل وطبيعته:

أ: مبررات نظام تأمين مسؤولية الناقل الجوي:

يعتبر نظام تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي نوعاً حديثاً من أنواع التأمين الأخرى، حيث إنه يعدّ صورة من صور التأمين التي أدّى إلى ظهورها تطور وسائل الحياة الحديثة والثورة الصناعية، وانتشار الآلات الميكانيكية ووسائل النقل البري والبحري والجوي، مما أدى إلى زيادة نشاط الإنسان وتوسعه، وصاحب ذلك تعدد الحوادث وكثرة حالات المسؤولية التي يسأل فيها الشخص عن تعويض غيره عما لحقه من ضرر بسبب نشاطه^(٢)، الأمر الذي دفع إلى الإقدام على إبرام عقود تأمين يلتزم بمقتضاها المؤمنون بضمان الأضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لملاحقة الغير له بسبب مسؤوليته المدنية، وما قد يترتب عليها من نتائج، مقابل أقساط يدفعها المؤمن له^(٣).

(١) حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المرجع السابق، ص ٥٧٧؛ مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٢٩٧.

(٢) عيد القدوس عيد الرزاق محمد الصديق، التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية المعاصرة "رسالة دكتوراه"، جامعة القاهرة، ١٩٩٩، ص ٤.

(٣) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ١٠.

وبالرغم من سهولة وانتشار نظام التأمين التلقائي الفردي بين كثير من الدول - كما سبق بيانه - فإن سوقه ما زالت - حتى يومنا هذا - محدودة، إذ كثيرًا ما تفضل عليه شركات ومؤسسات النقل الجوي - لا سيما الأمريكية، والإنجليزية، والعربية - نظام التأمين كضمان لمسئولية الناقل الجوي؛ وذلك لما يأتي:

١- أن نظام التأمين التلقائي الفردي لا يترك للناقل الجوي أي مجال أو فرصة للاستفادة من أحكام استبعاد مسؤوليته أو التخفيف منها، كما هو مقرر باتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩^(١)، وذلك فضلًا عن الأعباء التي تتحملها شركة الطيران في دفع أقساط التأمين .

٢- ومن جملة الأسباب التي أدت بشركات النقل الجوي إلى الأخذ بنظام تأمين المسؤولية والإحجام عن النظام الأول أيضًا، أن المسافرين وورثتهم يرفضون الاستفادة من هذا التأمين الاختياري؛ وذلك خشية منعهم من متابعة الناقل الجوي قضائيًا، إذ إنهم يفضلون ملاحقته بدعوى المسؤولية استنادًا إلى نص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها، للاستفادة من المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي، حيث إن هذا النظام أضمن لحقوقهم من التسوية الودية التي يعرضها نظام التأمين التلقائي الفردي^(٢)، كما إنه يكفل للضحايا مكنة الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن، عن طريق التوجه بالدعوى المباشرة، الذي هو غالبًا ما يكون أكثر يسارًا لهم؛ ذلك لأن نظام التأمين من المسؤولية لا يجب أن يكون مجرد عمل مقصور على المؤمن له "الناقل الجوي" وحده^(٣)، وهذه المسألة وإن كانت محل جدل؛ وذلك نظرًا لغياب النص التشريعي إلا أن الرأي المستقر عليه في الفقه يتجه إلى أنه على الرغم من التسليم بعدم وجود علاقة مباشرة بين المضرور والمؤمن فإن للمضرور دعوى مباشرة يرجع بها على المؤمن بالتعويض المستحق له في ذمة المؤمن له في حدود القيمة المؤمن عليها^(٤)، ولا يستفيد من هذا الحق المضرور وحده، وإنما كذلك خلفه، عامًّا كان، كالوارث مثلًا، أو خاصًّا، كالشخص الذي يتنازل له المضرور عن حقه، ويستفيد من ذلك أيضًا من يحل محل

(١) المادة (٢٠) و (٢١) من الاتفاقية.

(٢) ينظر: -Daniel Lureau: op. cit: pr: 444.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٢٨.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١٥.

(٤) يراجع في تفصيل ذلك: محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٢٤٧ وما بعدها.

المضرور، كما إذا كان للمضرور مؤمن شخصي من الإصابة دفع له التعويض، وحل محله في الرجوع على المسئول^(١).

٣- كذلك من مبررات التجاء شركات الطيران إلى هذا النظام التأميني، تعرض الرحلات الجوية لمخاطر جسيمة، مما يؤدي إلى التزام الناقل الجوي بدفع تعويضات عن كافة الأضرار المتحققة، والتي قد تكون نتائجها بالغة السوء على مشروع النقل الجوي، حيث إنه بنظام تأمين المسؤولية يستطيع الناقل الجوي تجاوز هذه المخاطر، كما أنّ لتحديد قيمة التعويضات المستحقة التي يتحملها هذا الناقل^(٢) أثرًا في سرعة انتشار هذا النظام التأميني^(٣)، إذ إنه يُمكن شركات التأمين من الخوض في مجال التأمين من المخاطر الجوي؛ وذلك لحصر مبلغ التعويض في حدود معينة^(٤).

وتجدر الإشارة إلى أنه في هذا المجال تأتي صعوبة المخاطر التي يتعرض لها الناقل الجوي من ازدواج نشاطه بين النقل الدولي الذي يخضع لأحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها والتي تقرر حدودًا قصوى للمسئولية، وبين النقل الداخلي الذي تخضع مسؤولية الناقل فيه لقواعد وأحكام القانون الواجب التطبيق، إذ يمكن أن تكون مسؤوليته مطلقاً أو محدودةً على نحوٍ مغايرٍ لما تتضمنه اتفاقية وارسو وتعديلاتها اللاحقة من أحكام، إلا أن هذه الصعوبة تتلاشى عند توحيد القواعد التي تطبق على مسؤولية الناقل الجوي، سواء كان النقل داخلياً أو دولياً^(٥).

ب- طبيعة نظام تأمين مسؤولية الناقل الجوي:

ليبيان طبيعة التأمين من المسؤولية، لا بدّ لنا أن نعرف أن هذا النظام التأميني يندرج تحت قسم التأمين من الأضرار الذي يطال الجانب الإيجابي من الذمة المالية للمؤمن له، في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، ويقابله في ذلك التأمين على الأشياء الذي يلحق الجانب السلبي من الذمة المالية للمؤمن له^(٦).

(١) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٣١٥.

(٢) وذلك وفقاً للمادة (٢٢) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها.

(٣) وكان لهذا الأمر أثر في تطابق أحكام وثيقة التأمين في معظم بلاد العالم، إذ تقرض العديد من التشريعات على الناقلين الجويين إصدار وثائق لتأمين مسؤولياتهم العقدية، والنقصيرية، وكذلك التأمين على تابعيهم المعرضين لمخاطر الطيران، ومن بين هذه التشريعات قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ وقانون الطيران المدني الليبي رقم ٦ لسنة ١٣٧٣ و.ر.

(٤) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ٢٥٤.

(٥) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٣.

(٦) عبد القدوس محمد الصديق، المرجع السابق، ص ٤٦.

وعلى ذلك فإن نظام تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، ذو طبيعة تعويضية، يقوم بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء مطالبات المسافرين أو أرباب البضائع أو الغير على سطح الأرض عند إثارة مسؤوليته وثبوتها، وذلك مقابل الأقساط التي يدفعها لشركة التأمين، وهذا النوع من التأمين لا يبرمه الناقل الجوي لصالح المضرور وإنما لصالحه الخاص؛ وذلك لحماية ذمته المالية^(١).

وهذا النظام التأميني لا يضمن فقط مبالغ التأمين التي قد يحكم بها على الناقل الجوي في حالة تقرير مسؤوليته، وإنما يمتد أيضاً ليشمل كافة المصاريف والنفقات القضائية والفوائد، ولا يجوز له أن يحقق كسباً عن طريق تعدد التأمين من المسؤولية^(٢)، كما لا يجوز للمؤمن له أن يتقاضى من المؤمن ما يزيد عن الدين الذي شغل ذمته المالية من جراء وقوع الخطر المؤمن منه، إذ إنه وطبقاً للطبيعة التعويضية للتأمين لا يعتبر مبلغ التأمين جعلاً جزافياً^(٣) يستطيع المؤمن له به الإثراء على حساب المؤمن الجوي، وإنما لا يستحق المؤمن له منه إلا القدر الذي يساوي الضرر الفعلي الذي لحقه من انعقاد مسؤوليته المدنية^(٤).

وبناءً على ما تقدم فإن انتماء نظام تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي إلى التأمين من الأضرار؛ من شأنه أن يضيف عليه الصفة الغالبة لهذا النوع من التأمين، وهي الصفة التعويضية التي تجبر للمضرور ما لحقه من ضرر من جراء تحقق الحادث^(٥).

ثانياً: تحديد نطاق نظام تأمين المسؤولية:

إنّ نظام تأمين مسؤولية الناقل الجوي هو نظام تأميني بمعنى الكلمة يؤكد المسؤولية ولا ينفىها، وبالتالي فهو تأمين من الأضرار يهدف - كما سبق بيانه - إلى ضمان الناقل الجوي من رجوع المضرور عليه بالمسؤولية، إذ إنه يحتاج لهذا النظام التأميني لتغطية أي أضرار تصيب ثروته، سواء كان هذا الضرر متعلقاً بمسؤوليته كناقل جوي قبل الركاب وأمتعتهم والبضائع المنقولة جواً، أو كان متعلقاً بمسؤوليته عما يصيب طرفاً ثالثاً بأضرار في شخصه أو ممتلكاته، من جراء سقوط الطائرة، أو سقوط أي شيء منها أثناء طيرانها^(٦)، وفي مقابل

(١) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٨٣١-٨٣٢.

(٢) ففي حالة تعدد التأمين اشترك المؤمنون في تحمل عبء دين التعويض تجاه المؤمن له ما لم يكن المؤمن له سيء النية، وإلا بطلت عقود التأمين المتعددة. ينظر: محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٢٦.

(٣) وهو ما أكدت عليه المادة (٧٥١) مدني مصري و(٧٥١) مدني ليبي بالقول أنه: "لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين".

(٤) عبد القدوس محمد الصديق، المرجع السابق، ص ٤٦.

(٥) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٢٥.

(٦) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٨٧.

ذلك يستبعد هذا النظام من نطاقه بعض الحالات التي تدخل تحت نوع آخر من أنواع التأمين، وعلى ذلك فإننا سنتعرض إلى ما يدخل في نطاقه "من مسئولية عقدية وتقصيرية" وما يستبعد من نطاقه، وذلك على النحو الآتي:-

أ- ما يدخل في نطاقه:

يتحدد نطاق تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي طبقاً لشروط الاتفاقية التي تتضمنها الوثيقة المبرمة بين الناقل الجوي، والمؤمن الجوي، ومن ثم فإن هذا النظام التأميني يتناول نوعين من الأخطار؛ أحدهما يغطي الأضرار الناتجة عن المسئولية العقدية، والآخر يغطي المسئولية التقصيرية^(١).

١- تأمين المسئولية العقدية:

وهو التأمين الذي يقوم بإبرامه الناقل الجوي لتغطية مسئوليته العقدية تجاه الركاب وأصحاب البضائع، وتشتترط وثيقة التأمين أن يكون النقل الجوي قد وقع بموجب عقد نقل^(٢). وفي هذا الصدد لا يغطي المؤمن الجوي كل تعويض قد يحكم به على المؤمن له "الناقل الجوي"، بل يقتصر ضمان المؤمن فقط على المبالغ التي يكون لها صفة التعويض البحت جزاء الإخلال بالالتزام العقدي، دون تلك التي تحمل صفة التنفيذ العيني أو التي تتطوي على الالتزام بالرد، وبالتالي فإنه يغطي مبالغ التعويض عن التأخير، وعن التنفيذ المعيب أو عدم التنفيذ، كما يغطي هذا التأمين كل أنواع التعويض، سواء كان تعويضاً قضائياً أو اتفاقياً في صورة شرط جزائي، أو قانونياً في صورة فوائد، طالما أن الناقل الجوي لم يتعمد الإخلال بالتزامه العقدي^(٣).

ويتحدد نطاق هذا النظام التأميني في مجال عقد النقل الجوي في نوعين، وذلك على النحو الآتي:-

النوع الأول: تحديد نطاقه تجاه المسافرين:

إن نظام تأمين المسئولية المدنية للناقل الجوي في عقد نقل الأشخاص يغطي الأضرار الناتجة بموجب المسئولية العقدية تجاه الركاب وأمتعتهم^(٤)، وهذا ما أكدت عليه المادة (١٣٨)

(١) ولا يشمل التأمين من المسئولية الأثار الجزائية المترتبة على قيام المسئولية الجنائية ولو كانت ذات صفة مالية بحتة، إذ إن النظام العام لا يسمح للجاني بأن يلقي آثار جريمته على عاتق غيره، أو على عاتق المؤمن، كما أننا لو سمحنا له بذلك لانهارت فكرة الردع التي تقوم عليها المسئولية الجنائية. ينظر: محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٨٧.

(٢) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٣) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٩٠.

(٤) وهو بهذا يكون على خلاف نطاق التأمين التلقائي الفردي الذي لا يغطي سوى حالات الوفاة والإصابة الجسدية، إذ إن نظام التأمين من المسئولية المدنية للناقل الجوي تجاه الركاب يغطي بالإضافة إلى الوفاة والإصابة الجسدية، فقد أو تلف الأمتعة، مما يؤدي إلى تشجيع المسافرين على اختيار هذا النظام.

طيران مصري، والمادة (١٦٢) طيران ليبي، وذلك بالنص على أنه: "مع مراعاة الأحكام المقررة في هذا الباب، يجب على كل مستثمر لطائرة^(١) تعمل في إقليم الدولة أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة التي تكون على متن الطائرة..."، وكذلك المادة (٥٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، التي قضت بأنه: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية"، وهذا النص جاء عاماً يشمل كافة أنواع المسؤوليات^(٢).

وعلى ذلك فإنّ هذا التأمين يعقده الناقل لتغطية الأضرار التي تصيبه من جرّاء المطالبات التي يتعرض لها بعد وقوع الحادث الذي يتسبب في إصابة الركاب، أو وفاتهم أثناء صعودهم أو ركوبهم أو نزولهم من الطائرة، أو خلال عملية النقل الجوي التي يكون فيها الراكب تحت إشراف ووصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه، وكذلك يغطي هذا التأمين فقد أو تلف الحقائب أو المتعلقات الشخصية للركاب^(٣)، كما أنه يغطي أيضاً، الأضرار الناشئة عن المطالبات المالية المتعلقة بالتأخير في إقلاع أو وصول الطائرة في موعدها المحدد^(٤)، إذ من شأن هذا التأخير أن يفوت فرصة حقيقية على بعض الركاب كتفويت فرصة إجراء عملية للمسافر المريض والتي قد تؤدي إلى وفاته، ومن ثم فإنّ هذا التأمين يغطي كافة طلبات التعويض المقدمة من المسافرين الذين يحملون تذاكر السفر أو ورثتهم في حالة وفاتهم^(٥).

وغالبا ما تحدد مسؤولية المؤمن الجوي لتعويض الناقل الجوي بمبالغ معينة عن الشخص الواحد، وعن الحقائب والممتلكات المرفقة له أو بالنسبة للحادث الواحد، أو عن كل طائرة، وذلك بالإضافة إلى المصاريف التي تكبدها الناقل الجوي بالنسبة لأية دعوى أو إجراء آخر قد يتخذ ضده^(٦). وتجدر الإشارة إلى أن هذه الشركات التأمينية تحرص على تغطية حالات مسؤولية الناقل الجوي المحدودة دون المطلقة، إذ إنّها تركز في ذلك على أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مبلغ التعويض الواجب على الناقل الجوي دفعه للمضرور، لا سيما اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها التي درجت على وضع حدٍّ أقصى للتعويض

(١) ونقصد بالمستثمر هنا - كما سبق بيانه - الناقل الجوي، وذلك في الأحوال التي يكون فيها مالكا للطائرة أو مستأجراً لها وهي عارية أي بدون طاقمها؛ حيث إنه في هذه الأحوال يجمع فيهما الشخص الواحد بين صفتي المستثمر والناقل الجوي - الذي يتولى مشروع النقل - في آن واحد، وقد اقتصرنا هنا على هذه الأحوال؛ لتعلق موضوع بحثنا بها. يراجع في تفصيل ذلك: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٨٠ وما بعدها.

(٢) بمعنى أن هذا النص يغطي مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم، وكذلك الأضرار التي تصيب البضائع.

(٣) عصام الدين عمر، المرجع السابق، ص ١٦١؛ بند (٢/٢) من وثيقة مصر للتأمين الجوي رقم ١٧١٠/٢٠٠٥.

(٤) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ٥٤.

(٥) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٣٢.

(٦) مع ملاحظة أنه لا بد من استبعاده الأجور والمصاريف المكتبية المعتادة لموظفي الناقل الجوي. يراجع: بند (١/٣) من القسم الثالث لوثيقة مصر للتأمين الجوي.

عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، وبعبارة أخرى فإن مبالغ التأمين المنصوص عليها في وثائق التأمين الجوي تتأثر بشكل مباشر بالحدود التي تضعها هذه الاتفاقية لمسئولية الناقل الجوي^(١)، كما أن هذه الشركات تضع قيوداً يتعلق بضرورة حمل المسافر لتذكرة سفر، حيث إن عدم إصدار هذه التذكرة يعدّ - كما سبق بيانه^(٢) - من أسباب تشديد المسئولية، وذلك طبقاً لأحكام الاتفاقية^(٣).

النوع الثاني: تحديد نطاقه تجاه البضائع:

على غرار النوع الأول يقوم الناقل الجوي بإبرام عقد تأمين يغطي دعاوى المسئولية العقدية التي قد ترفع ضده من قبل أرباب البضائع^(٤).

وتُغطى هذه المسئولية ضمن وثيقة التأمين الشاملة للخطوط الجوية، التي تعتبر توسيعاً لوثيقة تأمين الطائرات^(٥)، أو بموجب ملحق للوثيقة يُخصص لتغطية المسئولية القانونية للناقل الجوي قبل البضائع^(٦)، وبمقتضى هذا التأمين تتعهد شركة التأمين الجوي بتعويض الناقل عن كافة المبالغ الملتزم بدفعها قانوناً، بما في ذلك المصروفات القضائية، وذلك عن الأضرار الناشئة عن فقد أو تلف البضاعة المشحونة أو التأخير في وصولها في الموعد المحدد^(٧)، حيث إن الناقل الجوي يعتبر مسئولاً عنها من لحظة استلامه لها، حتى لحظة تسليمها للمرسل إليه^(٨).

وتحدد وثيقة التأمين عادة حدوداً قصوى للمسئولية عن كل حادث، وذلك وفقاً للاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل الجوي، والتي عادة ما تربط مبلغ التعويض بمقدار الوزن، بصرف النظر عن القيمة الحقيقية للبضائع المنقولة، ففي حالة خضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها تغطي وثائق التأمين الحدود القصوى للمسئولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي تحدد مبلغ التعويض بـ ٢٥٠ فرنكاً عن كل

(١) محمد المنصوري وعلي شاكور ومنى عمار، المرجع السابق، ص ١٩١.

(٢) يراجع في ذلك المبحث الثاني من الباب الأول من هذا البحث، والمتعلق بحالات تجاوز الحد الأقصى للتعويض .

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٤.

(٤) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٥) وذلك مثل وثيقة مصر للتأمين الجوي رقم (٢٠٠٥/١٧١٠).

(٦) طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص ٣٦٨.

(٧) المادة (١٣٨) طيران مصري و (١٦٢) طيران ليبيا، حيث جاء نصها على أنه: "مع مراعاة الأحكام المقررة في هذا القانون يجب على كل مستثمر طائرة تعمل في إقليم الدولة أن يؤمن لتغطية مسؤليته عن الأضرار التي تصيب... البضائع التي تكون على متن الطائرة.."، ويفهم ذلك أيضاً من نص المادة (٥٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، الذي نص على أنه: "الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤليتهم بموجب هذه الاتفاقية"، حيث إن هذا النص - كما أشرنا سابقاً - جاء عاماً ليشمل كافة أنواع المسئوليات .

(٨) عبد المنعم متولي، المرجع السابق، ص ١٧.

كيلوجرام دون القيمة الحقيقية للبضائع، إلا إذا ذكر المرسل مصلحته في التسليم عند التسليم للناقل الجوي^(١)، وفي حالة زيادة القيمة الفعلية للبضائع المعلنه في سند النقل الجوي عن تلك المقررة بموجب الاتفاقية، فإنه يجب إخطار شركة التأمين الجوي بذلك، وأخذ موافقة الشركة كتابياً^(٢).

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أن عقود نقل البضائع جواً ترتبط غالباً بعقود البيوع الدولية للبضائع التي يتحمل فيها المشتري مخاطر الشحن الجوي، وذلك عن طريق قيامه بإبرام عقد تأمين جوي على البضاعة المنقولة، حيث إن الصيغة الغالبة لهذه البيوع الجوية تعرف بـ (F.O.B.Airport) "البيع فوب المطار"^(٣).

٢- تأمين المسؤولية التقصيرية:

وهو التأمين الذي يغطي الأضرار الناتجة بموجب المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي تجاه الغير "الطرف الثالث" الذي هو شخص آخر خلاف الراكب المنقول على متن الطائرة، أي أنه الشخص الموجود على سطح الأرض^(٤).

وتجدر الإشارة إلى أن هذا التأمين يجد مصدره في القانون وليس في العقد كما هو معلوم في عقد تأمين المسؤولية على الأشخاص المسافرين وأمتعتهم، أو عقد تأمين المسؤولية تجاه البضائع، حيث تنص المادة (١٣٨) طيران مدني مصري والمادة (١٦٢) طيران ليبي على: "أن يؤمن المستثمر لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض"، وعلى خلاف اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها المكمله لها، اهتمت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بضمان مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تسببها على السطح، ونصت في المادة (١/١٥) منها على أن: "لكل دولة متعاقدة أن تشترط إجراء تأمين لتغطية مسؤولية مستغل الطائرة، المسجلة في دولة أخرى متعاقدة، لتعويض الأضرار التي يمكن أن تقع على سطحها"، وربما كان ذلك الضمان هو المقابل المنطقي لتبني الاتفاقية لفكرة تحديد مسؤولية المستغل؛ رغبة منها في عدم إرهاب مؤسسات النقل بالمطالبات التي تلقى على عاتقها^(٥).

وعلى ذلك فإنه - ووفقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية - إذا اتفق في العقد على ضمان هذه المسؤولية للناقل الجوي، وجاء الاتفاق مطلقاً، فإن هذا الضمان يغطي كل أنواع المسؤولية التقصيرية، فهو يغطي مسؤولية المؤمن له، سواء كانت قائمة على الخطأ الشخصي الواجب الإثبات أو كانت ناشئة عن خطأ الغير^(٦). وهذه التغطية تعوض المؤمن له "الناقل

(١) المادة (٢/٢٢) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها.

(٢) طارق جمعه سيف، المرجع السابق، ص ٣٦٨.

(٣) سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص ١٩٤.

(٤) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٥) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٦) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٩١.

الجوي" عن كافة المبالغ التي قد يصبح مسئولاً قانوناً عن دفعها كتعويض عن إصابات جسمانية طارئة أو عن وفاة هذا الشخص، وكذلك عن الأضرار التي تصيب ممتلكاته خارج الطائرة^(١)، شريطة أن تكون هذه الإصابات والأضرار سببها المباشر الطائرة، سواء كان بتخليقها على ارتفاع منخفض أثناء الإقلاع أو الهبوط فوق المناطق المجاورة أو المحيطة بالمطارات، أو بسبب سقوطها أو سقوط أجزاء أو أشياء أو أجسام تقع أو تلقى منها، أو بسبب سقوط شخص منها على الأرض^(٢).

ويتحدد مبلغ التعويض بحدود قصوى وذلك وفقاً لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢^(٣)، التي ربطت مقدار التعويض بوزن الطائرة، وبذلك يرتفع الحد الأقصى تبعاً لارتفاع وزن الطائرة المصرح به عند إقلاعها كما هو محدد في شهادة صلاحيتها للطيران^(٤)، وهذا الحد الأقصى للتعويض لا يجوز تخطيه بالنسبة لكل طائرة، وعن كل حادث^(٥)، والمقصود بوضع هذا الحد هو عدم السماح بتفاوت قيمة التعويض من دولة لأخرى، فضلاً عن تيسير عملية التأمين بالنسبة لكل من المؤمن والمؤمن له^(٦).

وجدير بالذكر أن وثائق التأمين من مسئولية الناقل الجوي - العقدية والتقصيرية - تتشابه كثيراً على الصعيد الدولي، وذلك إلى حد تتطابق فيه جل الشروط العامة للتأمين؛ ويرجع ذلك إلى التنظيم الدولي لمسئولية الناقل بمقتضى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها، واتفاقية روما لعام ١٩٥٢، والذي تأثر به العديد من التشريعات الوطنية، من ناحية، وانتشار وذيوع نظم إعادة التأمين التي تقتضي تقارباً بين وثائق التأمين من ناحية أخرى^(٧).

(١) عصام الدين عمر وجورج واصف، المرجع السابق، ص ٨٤.

(٢) المادة (١/١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢؛ المادة (١٢٧) طيران مصري و (١٥٤) طيران ليبي، وقد جاء نصهما على أنه: " لكل من أصيب على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران، أو من شخص أو شيء سقط منها".

(٣) وهو ما أكدت عليه المادة (١٣٢) من قانون الطيران المدني التي قضت بأن: "تسري الحدود القصوى لمبالغ التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم الجمهورية طبقاً للاتفاقيات الدولية المعينة التي تكون الجمهورية طرفاً فيها"، ولم ينص قانون الطيران المدني الليبي صراحة على ذلك، إلا أنه يمكننا أن نفهم ذلك من خلال نص المادة (١٥٣) منه الخاصة بالأحكام المتعلقة بالأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض، حيث نصت هذه المادة على أن: "تسري في شأن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض في إقليم الجماهيرية الأحكام الواردة في هذا الفصل، ما لم تكن الجماهيرية طرفاً في اتفاقية دولية ذات علاقة"، بمعنى أن لفظ هذه الأحكام جاء عاماً ليشمل بالإضافة إلى الأحكام الأخرى الأحكام الخاصة بالحدود القصوى لمبالغ التأمين، إذ إن أحكام هذه الأضرار تخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون ليبيا طرفاً فيها، وإلا خضعت للأحكام الواردة في هذا القانون.

(٤) المادة (٣/١١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(٥) المادة (١/١١) من الاتفاقية.

(٦) عبد الفضيل أحمد، القانون الجوي الخاص "حسب آخر تعديل بموجب القانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠"، المنصورة، دار الفكر والقانون، ٢٠١٤، ص ٢٧٨.

(٧) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٣٢.

ب- ما يستبعد من نطاقه:

إنّ المؤمن الجوي في تأمين مسؤولية الناقل الجوي، لا يكون مسئولاً عن تعويض هذا الناقل بالإضافة إلى حالات المسؤولية غير المحدود المشار إليها سابقاً؛ حالات الأضرار التي تلحق بعض الأشخاص، والأضرار الناتجة عن بعض الأفعال، وتفصيل ذلك فيما يأتي:-

١- حالات الاستبعاد من حيث الأشخاص:

يحدد نطاق تأمين المسؤولية حالات الأضرار التي تغطيها من حيث الأشخاص الذين يشملهم هذا التأمين، إذ الأصل أن متلقي خدمة النقل من جمهور عملاء شركة الطيران الذين إذا أصابهم ضرر غطته وثيقة التأمين المبرمة مع شركة التأمين الجوي، لذلك يحرص هذا النظام التأميني على استبعاد بعض الأضرار التي تلحق بأشخاص معينين، وهم:-

- ١- المؤمن له بالذات (الناقل الجوي أو شركة الملاحة الجوية) وزوجته وأصوله وفروعه.
- ٢- الممثل القانوني للشخص المعنوي مالك الطائرة^(١).
- ٣- الأشخاص الذين يعملون في خدمة المؤمن له أثناء تأدية واجبات ووظائفهم، إلا إذا كانوا مسافرين كركاب عاديين ويحملون تذاكر سفر.
- ٤- أفراد أو أعضاء الطاقم الجوي الذين يقومون بتشغيل الطائرة أو أي شخص له عمل متصل بالطائرة^(٢).
- ٥- وفيما يتعلق بتأمين المسؤولية المدنية تجاه الغير "الطرف الثالث"؛ فإن تغطية هذا التأمين لا تشمل الأضرار التي تلحق بالركاب أثناء صعودهم أو هبوطهم من الطائرة، حيث إن هؤلاء تشملهم التغطية التأمينية في بند مستقل خاص بهم^(٣).

٢- حالات الاستبعاد من حيث الأضرار:

لا تلتزم شركة التأمين الجوي تجاه الناقل الجوي بأي التزام عندما تكون الأضرار ناتجةً من إحدى الحالات الآتية:-

- ١- حالة الإهمال والخطأ الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه، حيث إنه إذا كان من المقرر أن نطاق التأمين من المسؤولية المدنية -عموماً - يمتد أثره إلى كافة مجالات المسؤولية العقدية والنقصيرية للمؤمن حتى ولو تضمنت الأخطاء الجسيمة دون الأخطاء العمدية^(٤)،

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٢٥.

(٢) يراجع بند (٣/٥/٢) من وثيقة مصر للتأمين الجوي؛ عبد المنعم متولي، المرجع السابق، ص ١٣ - ١٤؛

وطالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٣) عصام الدين عمر، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٤) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٩١.

فإن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي له وضع خاص في هذا الشأن؛ ذلك لأن مسؤولية هذا الناقل تنتدّد - طبقاً لنص المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو وتعديلاتها - بارتكابه هو أو تابعيه لفعل أو إهمال بقصد إحداث الضرر أو رعونة مقرونة بإدراك احتمال حدوث الضرر، أي ما يعرف بالخطأ الجسيم، ونظراً لتأثير خطأ أو إهمال الناقل وتابعيه على تحديد مسؤوليته؛ فإن ذلك ينعكس بالضرورة على التأمين عليها، إذ يمتنع هذا النظام التأميني عن تغطية حالات تلك المسؤولية غير المحدودة أو حالات عدم إذعانه لما تفرضه عليه مقتضيات أمن وسلامة الطائرة، أو إهماله لتزويد الطائرة بوثائق الرحلة الجوية، كشهادة الصلاحية وشهادة السلامة، وقائمة الركاب، وغير ذلك من الإجراءات الفنية^(١).

٢- حالة استخدام الطائرة في أغراض غير قانونية أو أغراض أخرى غير الأغراض المخصصة لها، والتي لا تكون واردة بوثيقة التأمين، أو استخدامها خارج الحدود الجغرافية التي يغطيها التأمين، إلا إذا كان ذلك بسبب القوة القاهرة، وتجدر الإشارة إلى أن مكنتبي التأمين يتعهدون بتغطية المؤمن له في حالات عمليات الإنقاذ، كما هو منصوص عليه في الوثيقة والشروط الواردة بها، شريطة دفع رسوم إضافية يتم الاتفاق عليها فيما بينهما^(٢).

٣- حالة الأضرار التي تصيب الطائرة بصورة مباشرة أو غير مباشرة، نتيجة لحادث لها لسبب من أسباب الحروب أو الغزو الخارجي، أو الأعمال العدوانية والثورات، وكذلك الاضطرابات الأهلية والمسلحة، وبناءً على ذلك فإن شركات الطيران تقوم بإبرام وثائق مستقلة لتغطية أخطار الحرب والأخطار المشابهة، كما أنها أيضاً تقوم بتغطية هذه الأخطار بموجب ملحق إضافي على وثيقة التأمين مقابل قسط إضافي^(٣).

٤- الأضرار الناتجة بصورة مباشرة أو غير مباشرة من جراء شحن متفجرات أو أشياء يخضع شحنها لقواعد تنظيمية معينة لم يتم مراعاتها، إلا إذا حصل ذلك دون علم الناقل الجوي^(٤)، وكذلك الخسائر أو الأضرار الناجمة عن عدم ملاءمة أو كفاية التغليف أو تهيئة الأشياء المؤمن عليها أو عن العيب الذاتي فيها^(٥).

(١) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٣٣ - ٢٣٤.
(٢) يراجع بند (١/٤) من وثيقة التأمين الجوي رقم ٢٠٠٥/١٧١٠؛ عصام الدين عمر، المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٣) يراجع بند (١/٤) من وثيقة التأمين الجوي؛ محمد المنصوري وعلي شاكر ومنى عمار، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٤) أحمد حسين أبو العلا، تأمين نقل البضائع بحراً وجواً وبراً، ١٩٩٢، ص ١١٥.
(٥) بند (٢/٤) من وثيقة مصر للتأمين الجوي رقم ٢٠٠٥/١٧١٠.

٥- حالة زيادة عدد الركاب المحمولين بالطائرة عن الحد الأقصى لعدد الركاب المبين في الجدول الملحق بالوثيقة التأمينية^(١).

٦- الأضرار الناجمة عن الضغط وأزيز الطائرات، أو ضجيجها والاهتزاز والانفجار الصوتي أو أية ظواهر تتصل بما سبق، أو الأضرار الناجمة عن التلوث أيًا كان نوعه، وكذلك التداخل الكهربائي والمغناطيسي والتداخل أو الاضطراب الخاص باستخدام الممتلكات ما لم يكن ناتجًا عن تصادم أو هبوط اضطراري^(٢).

ثالثًا: اجبارية نظام تأمين مسؤولية الناقل الجوي:

أ- مضمون الإلزام في نظام تأمين المسؤولية:

لا يقصد بالإلزام هنا أن يُكره المتعاقد "الناقل الجوي" على إبرام عقد التأمين؛ وإنما يقصد به أنه على من يرغب في استغلال أو استثمار طائرة لا بدَّ له أن يبرم عقد تأمين من المسؤولية عن الحوادث التي قد تسببها هذه الطائرة، إذ يهدف هذا التأمين الإلزامي إلى تمكين المضرور من حوادث الطيران من الحصول على التعويض، فلا يكفي أن يقرر القانون مسؤولية الناقل والتزامه بالتعويض، وإنما العبرة تكون بحصول هذا المضرور على التعويض فعليًا، وذلك بأن يوجد لديه مدين ميسور قادر على سداد مبلغ التعويض في حال وقوع الضرر، ولن يكون هناك أفضل من شركة التأمين كمدین له، وبناءً عليه فإنه حماية للمضرور ولحقوقه أُجبر من يرغب في استثمار الطائرة أو استغلالها على أن يُبرم تأميناً لمسئوليته المدنية من جراء هذا الاستغلال؛ وذلك لضمان تغطية التعويضات الناشئة عنها، إذ يتعين على الناقل الجوي تغطية مسؤوليته الناشئة عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل "المسافر أو الشاحن"، وذلك وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها، وأحكام قانون الطيران المدني، كما يتعين عليه أيضاً تغطية مسؤوليته الناشئة عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض، وذلك وفقاً لأحكام اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، والتي نقلها عنها قانون الطيران المدني، ومن ثم فإن هذا التأمين يغطي كذلك الأضرار التي تصيب مستخدمي مستثمر الطائرة المعرضين لمخاطر الطيران^(٣).

(١) عبد المنعم متولي، المرجع السابق، ص ١٤١.

(٢) يراجع بند (١٦/٥/٢) من وثيقة مصر للتأمين الجوي؛ ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٦٦.

(٣) وهو ما نصت عليه المادة (١٣٨) طيران مدني مصري؛ والمادة (١٦٢) طيران مدني لبيبي بالقول: "...أنه يجب على المستثمر كذلك أن يؤمن على مستخدمي المعرضين لمخاطر الطيران لتغطية الأضرار التي قد تنشأ عنها"، وقد انفردت هذه المادة بهذه التغطية التأمينية دون غيرها من الاتفاقيات؛ ويرجع ذلك - في رأينا - إلى أن هذه المسألة تخضع للقواعد المتعلقة بقانون العمل الواجب التطبيق، ولهذا تم استبعاد النص عليها في الاتفاقيات السابقة.

وقد جعل المشرع - سواء كان المصري أو الليبي - التأمين في الأحوال السابقة شرطاً من الشروط الواجب توافرها في الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة^(١)، وبما أن الهدف من التأمين الجوي هو ضمان المسؤوليات الناشئة عن المخاطر الجوية، فإنه يجب ربط الالتزام بالتأمين بكل صورة من صور تلك المسؤوليات المشار إليها.

وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى أن المشرع فيما يتعلق بهذا الالتزام لم يفرق بين الطائرات الوطنية والطائرات الأجنبية، إذ إنه أوجب على كل مستثمر لطائرة تعمل في الإقليم الجغرافي للدولة القيام بالتأمين الجوي بغض النظر عن جنسيتها^(٢).

ب- تقدير نظام التأمين الإلزامي لمسئولية الناقل الجوي:

إنّ التأمين الإلزامي لمسئولية الناقل الجوي قد أثبت نجاحاً كبيراً في توفيره للأمن في مجال النقل الجوي، بحيث أصبح اليوم يجمع حوله الكثير من المؤيدين له، إلا أنه ومع ذلك فقد انتقد البعض هذا النظام الإلزامي بعدة انتقادات، منها:

١- إنّ الأخذ بالزامية هذا التأمين لا يحقق أية مصلحة عامة أو فردية، وأنّ هذا النظام لا يمكن أن يتوازى مع إلزامية التأمين من مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢؛ وذلك لاختلاف طبيعة موقف المضرور في الحالتين، إذ إنّ المضرور على السطح هو شخص أجنبي لا يوافق مقدماً على مخاطر الطيران، فضلاً عن أن حرية الطيران التجاري مقيدة بعدم الإضرار به أو بملكياته على سطح الأرض، بينما متلقي خدمات النقل يرتبط مع الناقل الجوي بعلاقة رضائية هي عقد النقل الجوي، ويوافق مقدماً على مخاطر السفر عبر الجو، كما أنهم يحتجّون بالقول أنه بفرض وجود هذا النظام الإلزامي على التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، فإنه لا يعدو كونه اعتداءً على حرية الغير^(٣).

ويمكن الرد على هذا القول بأنه مردود عليه بالعكس تماماً؛ ذلك لأنّ هذا النظام الإلزامي للتأمين يحقق مصلحة عامة لمرفق النقل الجوي على المستوى العالمي، حيث إنه

(١) المادة (٦/١٠) طيران مصري وتقابلها المادة (١١/ز) طيران ليبي، والتي جاء نصها على: "أن يتم التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع التي تحملها وللغير على سطح الأرض، وفقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن".

(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٨٠.

(٣) يراجع في ذلك تقرير مندوب شيلي في مؤتمر لاهاي لعام ١٩٥٥ في وثيقة الايكاو رقم ١٣٦/L.C/٧٤٥٠ الجزء الأول، ص ٢٤٧ وما بعدها. مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٤٠.

بإلزام كل الناقلين الجويين بالتأمين على مسؤولياتهم تتأكد وتزداد فعالية هذا المرفق الجوي الذي من شأنه التهوين من الخسارة التي قد يتعرض لها سوق التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، بالإضافة إلى أن إلزامية التأمين من المسؤولية من شأنه تحقيق مصلحة جديّة للمضرور من حوادث الطيران، حيث إنه سيكون من حقه الرجوع مباشرة على المؤمن الجوي للحصول تلقائياً على التعويضات المستحقة دون حاجة إلى تدخل القاضي أو إرهاب المضرور بمصروفات قد تحيل مبلغ التعويض إلى مجرد رمز^(١)، وهذا ينطبق على المضرور حتى ولو كان خارج الطائرة.

٢- وكذلك احتجوا على أن إجبارية التأمين من المسؤولية تضع النقل الجوي في وضع يتميز به عن غيره من أنواع النقل الأخرى، كما أن هذا النظام سيؤدي بالضرورة إلى ارتفاع أسعار هذا التأمين، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع قيمة تذاكر السفر وخطابات النقل الجوي^(٢).

وهذا الاحتجاج أيضاً ليس صحيحاً، لا سيما في الوقت الحاضر؛ ذلك لأن النقل الجوي كان - وسيظل - في وضع يتميز به عن غيره من أنواع النقل الأخرى، إلا أن ذلك ليس مرده النظام الإلزامي للتأمين، وإنما هي الوسيلة المستعملة في هذا النوع من النقل، والتي هي الطائرة، والمكان التي تعمل فيه، الذي هو الجو، ومن ثم كان من البدهي أن تحتاج هذه الوسيلة والبيئة التي تعمل فيها إلى وضع يميزها عن وسائل النقل الأخرى، سواء تلك التي تعمل على الأرض كالسيارات والقطارات، أو تلك التي تعمل في البحار والأنهار كالسفن والغواصات، كما أن هذا النظام الإلزامي ليس سبباً في زيادة الأسعار - كما يظن أصحاب هذه الحجة -؛ ذلك لأنه فضلاً عن أن زيادة الأسعار عموماً أصبحت ظاهرة هذا العصر، فإنّ الزيادة في أسعار التأمين وما يترتب عليها هي نتيجة طبيعية للزيادة المطردة في مبالغ التعويض، وزيادة نوعية المخاطر في النقل الجوي كنتيجة لظهور الطائرات العملاقة أو التي تفوق سرعتها سرعة الصوت والتي تحمل على متنها عدداً كبيراً من الركاب أو البضائع، مما يستوجب البحث عن بديل طبيعي لمسؤولية الناقل الجوي الذي يشترط فيه أن يتميز بالثبات،

(١) ثروت أنيس الأسبوطي، المرجع السابق، ص ٨٣٢؛ ورمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٢٥٦.

(٢) ينظر:

-Daniel Lureau: la responsabilite du transporteur aerien. Op. cit, PR. 463.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٤١.

وَألاً يظهر أي تمايز بين قيمة الإنسان بسبب الانتماء الجغرافي أو السياسي، ولن يكون هذا البديل سوى تقرير مبدأ التأمين الإجباري من تلك المسؤولية^(١).

٣- كما أنهم احتجوا أخيراً بالقول بأن التأمين من المسؤولية المدنية مضيع للأثر الوقائي لها، مما قد يدفع الناقل الجوي على الإهمال وعدم الحيطة والحذر؛ لشعوره بعدم المسؤولية، وتزداد خطورة هذا الاحتمال إذا ما أصبح التأمين إجبارياً على الناقل الجوي^(٢).

وقد تم الرد على هذا النقد بأن فكرة التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل لن تدفع إلى الإهمال وعدم الحيطة، ما دام التأمين يغطي جزءاً فقط من الضرر، وذلك في الحدود العليا التي يجوز في قدرها الحكم بالتعويض، وما دما نهدد الناقل الجوي بمسؤولية غير محدودة إذا بلغ خطؤه درجة معينة من الفحش^(٣)، وبالتالي فإن هذه الانتقادات لا تقوم على أساس سليم، ولا تعدو كونها مجرد هواجس تقوم في نفوس أصحابها، ومن ثم كانت كلها مردودة، إذ ليس من العسير على العقل البشري الذي صنع الطائرة بقدراته الإبداعية أن يقيم نظاماً قانونياً للتأمين الإلزامي من مسؤولية الناقل الجوي يُبقيه على هذا المرفق الحيوي ويضمن له التطور والتقدم^(٤)، وباعتبار أن هذا التأمين كان القصد منه حماية مصالح ضحايا الحوادث الجوية، فإنه دائماً ما يكون إجبارياً، وهذا ما أكد عليه المشرع -سواء كان المصري أو الليبي- في نص المادة (١٣٨) طيران مدني مصري و(١٦٢) طيران ليبي عندما أوجب على كل ناقل جوي يعمل في إقليم الدولة أو يؤمن لتغطية مسؤوليته المدنية، أمّا على الصعيد الدولي فقد ألزمت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقليها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم- من الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم والأضرار التي تصيب البضائع - بحيث يكون هذا التأمين كافياً لتغطية المسؤولية المقررة بموجب هذه الاتفاقية^(٥)، إلا أن الأمر على خلاف ذلك فيما يتعلق بتأمين الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، حيث إن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ نظمت التأمين وجعلته جوازياً للدول المتعاقدة - بعد أن كان إجبارياً في اتفاقية روما لعام ١٩٣٣^(٦) - إن شاءت ألزمته على المستغل للطائرة الأجنبية،

(١) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

(٢) ينظر:

-Drion: Limitation of liabilities in international air law, 1954, p:8.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٤١.

(٣) ثروت أنيس الأسيوطي، المرجع السابق، ص ٨٣٢.

(٤) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

(٥) المادة (٥٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٦) وكانت صفة الإلزام هذه سبباً في إجماع كثير من الدول ذات الأهمية في مجال النقل الجوي عن الانضمام إلى هذه الاتفاقية، الأمر الذي أدى إلى جعل التأمين جوازياً في عام ١٩٥٢. ينظر: حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٩٤.

وإن شاعت أفعته من هذا الالتزام،^(١) وكان الأجر بالاتفاقية - في رأينا - أن تبقى الأمر على ما هو عليه في الاتفاقية الأولى لسنة ١٩٣٣؛ ذلك لأن في الإلجارية - كما اشترنا - حماية لمصالح المضرور على سطح الأرض، وضماناً لحصوله على تعويض سريع وكاف، وهذا ما دعا المؤتمر الدولي لقانون الجو إلى الاضطرار إلى تعديل اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثلاثة لعام ١٩٥٢ والبروتوكول المعدل لها لعام ١٩٧٨، إذ إن هذا المؤتمر أوجب على الدول المتعاقدة أن تجبر مستغل الطائرة المسجلة في دولة أخرى متعاقدة على التأمين من مسؤوليته عن الأضرار التي قد تقع على إقليمها^(٢).

وبناءً على ما تقدم فإن تأمين مسؤولية الناقل الجوي يعتبر تأميناً إجبارياً على الناقل الجوي يلتزم به قبل القيام بالرحلة الجوية، وهذا يعدّ أمراً طبيعياً؛ ذلك لأن نظام التأمين الإلزامي هو ضمان للمسئول من الآثار السلبية لدمته المالية، كما أنه أمان للمضرور من حوادث النقل الجوي .

المطلب الثاني

بدائل النظم التأمينية لمسئولية الناقل الجوي

تحرص النظم القانونية على إيجاد سبل بديلة لتمكين المضرور من الحصول على تعويض سريع وكامل، وذلك عوضاً عن إبرام عقد تأمين لمسئولية الناقل الجوي، فقررت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ في مادتها (٤/١٥)، والمادة (١٤٠) طيران مصري و(١٦٤) طيران ليبي^(٣) بأنه: "يجوز الاستعاضة عن النظام التأميني لمسئولية الناقل الجوي، بإحدى صور الضمانات المنصوص عليها في نفس هذه المواد"، كما يفهم ذلك أيضاً من نص المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي يتضح من نصها - كما سيأتي بيانه - أنها أضافت ضمانات جديدة من ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي، وذلك إضافة إلى نظام تأمين المسؤولية المقرر بنص المادة (٥٠) منها^(٤).

(١) المادة (١/١٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ والمعدلة بمقتضى بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨، والتي تنص على أنه: "يمكن لكل دولة متعاقدة أن تطلب من مستغل الطائرة التأمين على مسؤوليته في حدود التعويضات التي تستحق عليه، طبقاً للاتفاقية".

(٢) وذلك في المادة التاسعة من اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩، والتي تنص على أنه: "يجب على الدول الأطراف أن تلتزم مستغليها بالاحتفاظ بقدر كاف من التأمين أو الضمان... وقد انعقد هذا المؤتمر الدولي في الفترة ما بين ٤/٢٠ إلى ٢٠٠٩/٥/٢. يراجع في ذلك موقع منظمة الطيران المدني الدولي : <http://www.icao.int> -

(٣) تجدر الإشارة إلى أن صور الضمانات البديلة في قانون الطيران المدني المصري والليبي جاءت مطابقة لبدائل التأمين الواردة في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(٤) عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢١٣.

وتجدر الإشارة إلى أن هذا النظام يعدّ نظاماً حديثاً استحدثته اتفاقية روما الأولى سنة ١٩٣٣ الخاصة بالمسئولية عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض، والتي نظراً لعدم تضمينها قواعد تكفل حصول المضرورين على التعويضات التي تقرها عن الأضرار التي تصيبه؛ أدى إلى إجماع كثير من الدول عنها - إذ لم يصدق عليها سوى خمس دول - وإحلال محلها اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ التي تعدّ بمثابة إدراك مبكر لخطورة وجسامة الأضرار التي قد تترتب على الكوارث الجوية^(١)؛ وذلك لوضع نظام فعال يكفل تحصيل المضرورين على التعويضات الكفيلة بجبر الأضرار، كما أنّ هذه الاتفاقية خففت من غلو الأحكام التي تضمنتها الاتفاقية الأولى والذي كان السبب في فشلها وعدم قبولها، وجعلت اشتراط التأمين الجوي جوازياً للدول المتعاقدة، إلا أنها بالنسبة لصور بدائل هذا التأمين؛ فقد أبقت الصور التي أقرتها الاتفاقية الأولى، والمتمثلة في الوديعة النقدية والكفالة المصرفية، وأضافت إليهما صورة ثالثة تعرف بكفالة دولة تسجيل الطائرة، على أن تكون هذه الضمانات في الحدود التي حددتها الاتفاقية^(٢).

وبناءً على ما تقدم فإننا نقسم دراستنا لهذا المطلب إلى فرعين: نعرض في الأول منهما أهم صور بدائل النظم التأمينية، ثم نعرض في الثاني شروط هذه البدائل.

الفرع الأول

صور بدائل النظم التأمينية

وضعت النظم القانونية أمام الناقل الجوي أو مستغل الطائرة عدّة بدائل أو ضمانات يمكن اللجوء إليها عوضاً عن نظام التأمين الجوي - سواء كان هذا النظام تلقائياً فردياً أو تأميناً من المسئولية -، وهذه البدائل هي:-

أولاً: الوديعة النقدية:

بموجب هذه الصورة يلتزم الناقل الجوي الذي يكون ملتزماً أساساً بإجراء التأمين، بإيداع مبلغ من النقود كضمانة بديلة عن نظام التأمين السابق بيانه، وقد أكد على ذلك المادة (١٥/٤/أ) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، والمادة (١/١٤٠) طيران مدني مصري، وتقابلها المادة (١/١٦٤) طيران مدني ليبي بالقول: "أنه يجوز الاستعاضة عن التأمين المشار إليه ... بإيداع مبلغ نقدي في خزانة عامة للدولة المسجلة بها الطائرة أو في مصرف مرخص له بذلك

(١) حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٩٤.

(٢) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

من قبل هذه الدولة"، مع ملاحظة أن نص الاتفاقية اقتصر على التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأغيار على سطح الأرض، في حين أن نصوص القانون جاءت أكثر شمولاً بحيث تغطي - فضلاً عن الأضرار التي تلحق بالأغيار على سطح الأرض والذين لا يرتبطون بالناقل الجوي بأيّة رابطة عقدية - الأضرار التي تلحق بالمسافرين وأمتعتهم، والبضائع^(١).

وبناءً على هذا النص يكون الناقل الجوي بالخيار بين إيداع المبلغ النقدي في خزينة دولة تسجيل الطائرة التي يقوم باستثمارها، أو إيداعه في بنك مرخص له بذلك من جانب هذه الدولة، وبمقتضى هذا الإيداع يلتزم المصرف برد قيمة هذه المبالغ المالية المودعة عند الطلب أو بحسب الآجال والشروط المتفق عليها إلى المودع ذاته أو إلى شخص آخر "المضروب"، وقد يسترد المودع المبالغ التي أودعها إمّا دفعة واحدة أو على دفعات^(٢)، ويظل هذا الإيداع قائماً لمواجهة احتمالات الوفاء بالتعويضات المقررة للمضروب، ويمكن تصنيفه ضمن الودائع التي يودعها العميل بالبنك من أجل القيام بغرض محدد، وذلك كالحالة التي يريد فيها الزبون أداء ديون الغير، فيعمد إلى دفع مبلغ تلك الديون البنك في شكل وديعة، على أن يقوم البنك بعد ذلك بالوفاء بتلك الديون نيابة عن المودع، والصورة الغالبة لاستعمال الوديعة المخصصة لغرض معين هي التي يخصصها العميل لمصلحة الغير، وتبعاً لذلك يمنع على البنك استعمال الوديعة لغرض معين في غير ما خصصت له، كما أن المودع يمنع من استرجاع وديعته المخصصة قبل انتهاء التخصيص أو مرور الأجل^(٣).

أمّا بالنسبة للإيداع في خزانة عامة في دولة التسجيل للطائرة فإن المشرع المصري والمشرع الليبي أسوة بالمشرع الدولي - عند سن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢- في اعتبار فرض تملك الدولة لأسطول جوي مهم وتوليها بنفسها أو من خلال شركات مملوكة لها بالكامل أو بالتعاون مع رأس المال الخاص بعمليات النقل التي تقوم بها الطائرة؛ فإنه يمكن لها وهي بهذا الوصف إيداع مبلغ نقدي لدى خزينتها كبديل عن تحمل أعباء التأمين من المسؤولية المالية^(٤).

وتجدر الإشارة إلى أن الارتباط بين الإيداع النقدي ودولة تسجيل الطائرة، يرجع إلى أن إجراء ضمان لحصول المضروب على التعويض - سواء أكان التأمين أو بدائله - هو من شروط الحصول على كل من الترخيص والتصريح بالطيران في إقليم الدولة المنصوص

(١) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٣٦٩.

(٢) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٣) شعبان فرج، دروس في العمليات المصرفية وإدارة المخاطر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة البويرة، ٢٠١٣، ص ٤٨.

(٤) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

عليهما في المادة (٩) من قانون الطيران المدني المصري والمادة (١٠) من قانون الطيران الليبي اللذين يتوقفان على تسجيل الطائرة في الدولة التابعة لها.

وقد أضافت المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ضماناً إضافية جديدة - تتمثل في دفع مبالغ نقدية مسبقة - من ضمانات تغطية مسئولية الناقل الجوي وحصول المضرور على التعويض المستحق، وذلك عندما نصت على أنه: "في حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على الناقل الجوي أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسئولية ويجوز خصمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق"، ويتضح من هذا النص أن الاتفاقية اقتضت على تعويض الضرر الذي أصاب المضرور على وجه السرعة والمتمثل في وفاة أو إصابة الراكب، ومن ثم فإنها لا تمتد هذه الضمانة لحالة الأضرار التي تصيب الأمتعة أو البضائع، كما أنه يتضح من هذا النص أيضاً أن هذه الاتفاقية اشترطت لتطبيق هذه الضمانة؛ أن يكون مبدأ الوفاء المعجل مقرراً في القانون الوطني للناقل الجوي، حيث إنه إذا لم يكن الناقل ملزماً بهذا الوفاء من قبل قانونه الوطني؛ فإنه لا يلتزم به، وهذا الوفاء لا يعدّ اعترافاً منه بالمسئولية، إذ إن هذا الأمر يكون متروكاً للمحكمة المرفوع أمامها الدعوى، فإذا ما فصلت المحكمة في دعوى المسئولية وقضت للمضرور بما طلبه من تعويض، يجوز لها أن تحسم المبالغ التي تم دفعها مسبقاً إلى المضرور^(١)، وأخيراً فإنه - وبموجب هذه الاتفاقية - يلتزم الناقل بدفع المبلغ النقدي المعجل إلى الشخص الطبيعي المضرور وليس إلى الشخص الاعتباري أو المعنوي^(٢).

ثانياً: - الكفالة المصرفية:

ويمكن الاستعاضة ببديل آخر عن عقد التأمين الجوي، يتمثل في تقديم كفالة من قبل المصرف^(٣)؛ لضمان حصول المضرور على مبلغ التعويض، وقد قضت بذلك المادة (١٥/٤/ب) من اتفاقية روما، والمادة (٢/١٤٠) طيران مدني مصري وتقابلها المادة

(١) محمد فريد العريبي، المرجع السابق، ص ٣٤٣.

(٢) والغرض من ذلك هو تلبية الاحتياجات الاقتصادية العاجلة لهذا الشخص المضرور، وهذه الاحتياجات لا تتصور في حالة الشخص الاعتباري أو المعنوي الذي يحل محل الشخص الطبيعي المضرور في المطالبة بحقه في التعويض. ينظر: عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ٢١٣.

(٣) تُعرف المادة (٧٧٢) مدني مصري و(٧٨١) مدني ليبي الكفالة " بأنها عقد بمقتضاه يكفل شخص تنفيذ التزام بأن يتعهد للدائن بأن يفي بهذا الالتزام إذا لم يَف به المدين نفسه"، وتسمى بـ"خطاب الضمان"، وتعرفه المادة (١/٣٥٥) تجاري جديد؛ والمادة (٧٥٨) تجاري ليبي بأنها: "تعهد مكتوب يصدر من البنك بناءً على طلب شخص يسمى الأمر، بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين لشخص آخر يسمى المستفيد، إذا طلب منه ذلك خلال المدة المعينة في الخطاب ودون اعتداد بأية معارضة".

(٢/١٦٤) طيران مدني ليبي، بالقول: "أنه يجوز الاستعاضة عن التأمين الجوي ... بتقديم كفالة من مصرف معتمد أو مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة، بشرط أن تتحقق هذه الدولة من ملاءته المالية". وبناءً على هذا النص فإنه يجوز للناقل الجوي أو مستثمر الطائرة الاستغناء عن التأمين الجوي وإحلال محله كفالة مصرفية مقدمة من أحد المصارف المرخص لها القيام بهذا الغرض من قبل الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها^(١)، بحيث يتعهد هذا المصرف بدفع مبلغ التعويض المستحق إلى المضرور بعد تحقق الحادث، وقيام مسئولية الناقل الجوي.

وتعتبر الكفالة المصرفية نوعاً من أنواع التسهيلات الائتمانية غير المباشرة التي يقدمها البنك خدمة لعملائه، إذ إن البنك يتعهد للدائن بالوفاء بالالتزام إذا لم يف به المدين نفسه، وبالتالي فإن هذه الكفالة تُعدّ ضماناً خاصاً يطمئن به الدائن إلى استيفاء حقه من المدين، كما أن هدفها هو الاحتياط ضد الاحتمالات السيئة في المستقبل، ولا يمكن للكافل أن يتدخل بشكل فعلي إلا إذا تحققت هذه الاحتمالات السيئة، والتي تتمثل في عدم تمكن المدين من الوفاء بالتزاماته، وعلى البنك أن يدرس المركز المالي الذي يطلب الكفالة، وذلك من حيث توقعات الربح أو الخسارة من المشروع الذي يريد أن يكفله، ومدى حرصه ونجاحه في تنفيذ الأعمال التي يطلب ضمانها^(٢).

وتجدر الإشارة إلى أنه في مجال النقل الجوي لا يبرم المضرور- الراكب أو الشاحن- عقداً مع المصرف الذي تعهد بكفالة مبلغ التعويض، إلا أن رضاه يكون ضمناً بهذه الكفالة الشخصية، وذلك بمقتضى عقد النقل الجوي المبرم بينه وبين الناقل المسئول، أما بالنسبة للغير أو الطرف الثالث الذي تلحق به الأضرار من جراء الحادث، وهو على سطح الأرض، فإنه لا مجال للدلالة على رضا هذا المضرور بالكفالة ولو بطريقة ضمنية؛ وذلك لعدم وجود أية علاقة تعاقدية تربط بين المضرور والناقل الجوي أو مستثمر الطائرة الذي يكوم ملتزماً قانوناً بالحصول على كفالة المصرف المعتمد والمرخص له بذلك، ويجوز

(١) ويشمل ذلك الطائرات الوطنية والأجنبية على السواء، بغض النظر عن مركز إدارة البنك الرئيسي الذي يكفل مستثمر الطائرة الأجنبية في مصر.
(٢) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص ١٧٠.

للمضرور أن يستخلص من ذلك اشتراطاً لمصلحته، فيتولد حق مباشر له من هذا الاشتراط^(١)،
والمصرف يلتزم بصفته أصيلاً قبل المستفيد "المضرور" لا بوصفه نائباً عن عميله.

فإذا قام البنك بصرف مبلغ الضمان أو التعويض للمستفيد، فليس للعميل أن يحتج
بوجود إعداره قبل صرف مبلغ التعويض^(٢).

ويلاحظ أن شرط التحقق من القدرة واليسار يختلف في قانون الطيران المدني
المصري والليبي عنه في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، ففي حين يشترط القانون على دولة
التسجيل أن تتحقق من قدرة المستثمر على الوفاء بالتزاماته، نجد أن الاتفاقية تشترط التحقق
من قدرة المصرف الكفيل، وبما أن المشرع قد نقل قواعده وأحكامه فيما يتعلق بهذه الضمانات
عن الاتفاقية، وأن المنطق يقضي بالتحقق من قدرة المصرف الكفيل، كان أولى به مسابقة
الاتفاقية حرفياً؛ ذلك لأن اشتراط تقديم تلك الضمانات يأتي لمواجهة مخاطر إفسار مستثمر
الطائرة المحتمل، إذ لو كان هذا المستثمر قادراً على الوفاء بالتزاماته لما كان هناك ضرورة
لتقديم الضمان، وبالتالي فإن الأمر لا يخرج عن كونه خطأ وقع فيه المشرع وهو ينقل عن
اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، وذلك بأن خانه التوفيق في ترجمة النص الأصلي للاتفاقية إلى اللغة
العربية^(٣).

وقد جرى العمل على قبول الكفالة المصرفية في جميع الحالات التي يكون فيها
الضمان النقدي مطلوباً من الجهة المتعاقدة، إذ إنها أصبحت تكفي - في نظر هذه الجهة - بديلاً
عن إيداع مبلغ نقدي كضمان، حيث إن هذه الكفالة تحقق لهذه الجهة الغرض نفسه لإيداع
النقود لديها، ولذلك يجب أن يتوافر في التزام البنك الذي يصدر عقد الكفالة المصرفية، نفس
العناصر التي تحقق الغرض من إيداع النقود، أي أن يحل عقد الكفالة محل النقود المودعة
تماماً كحلول الشيك أو الورقة التجارية محل النقود في الوفاء^(٤).

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩٨.

(٢) حكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم (٣٧٠) ١٤/٥/١٩٦٤، س ٢٩ ق، مجموعة المكتب الفني، ع ٢٤،
ص ٦٩١.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩٨ - ٢٩٩؛ وتجدر الإشارة إلى أن هذا الخطأ لم ينتبه له حتى
المشرع الليبي في قانون الطيران المدني رقم (٦) لسنة ١٣٧٣ و.ر، إذ إن المادة (٢/١٦٤) منه - كما سبق
بيانها - جاءت بنفس اللفظ الذي ورد في قانون الطيران المصري، وهذا دليل على أن المشرع الليبي قد نقل
حرفياً بعض مواد قانون الطيران المدني المصري دون التنبيه لهذه الأخطاء.

(٤) عزيز العكيلي، المرجع السابق، ص ١٧١.

ثالثاً: - كفالة دولة تسجيل الطائرة:

كما يمكن أيضاً الاكتفاء ببديل ثالث عن نظام التأمين الجوي، يتمثل في كفالة دولة تسجيل الطائرة^(١) والذي نصّ عليه في المواد (١٥/٤/ج) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، و(٣/١٤٠) طيران مدني مصري، و(٣/١٦٤) طيران ليبي بالقول: "أنه يجوز الاستعاضة عن التأمين الجوي ... بتقديم كفالة أو ضمان من الدولة المتعاقدة المسجلة فيها الطائرة ذاتها، بشرط أن تتعهد هذه الدولة مقدماً بعدم الدفع بأيّة حصانة قضائية عن النزاع حول تلك الكفالة". ويتضح من هذا النص أن الناقل الجوي يستطيع الاستغناء عن إجراءات تأمين مسؤوليته بتقديم كفالة تقوم بها دولة تسجيل الطائرة، والتي تتعهد بمقتضاها بالوفاء بالتعويضات التي تشغل ذمته إذا لم يحم بالوفاء بها.

ويبدو أن هذا النص ينصبُّ أساساً على الضمان الذي تقدمه الدولة إذا كانت تستغل أسطولاً جويّاً للطيران التجاري، حيث إنّها تكون بهذه المثابة كأبي مستغل يخضع للضمانات البديلة، ولهذا يشترط لصحة هذا الضمان أن تتنازل الدولة مقدماً عن التمسك بأيّة حصانة تمنع من مقاضاتها في هذا الخصوص، غير أن هذا لا يمنع من أن يكون الضمان المقدم من الدولة بمثابة كفالة تقدمها لمستغل يتبعها بجنسيته^(٢)؛ ذلك لأنه يدعم أسطول الطيران الوطني ويجنبه أعباء إجراء تأمين جوي أو صعوبة الحصول على كفالة مصرفية، وكذلك إيداع المبلغ النقدي الذي يؤدي إلى تجميد مبالغ كبيرة دون عائد، وفي هذه الحالة الأخيرة أيضاً لا يصح الضمان إلا إذا تنازلت الدولة مقدماً عن التمسك بأيّة حصانة قضائية^(٣).

وقد اشترطت الاتفاقية هذا التعهد أو التنازل حتى تضمن فعالية هذه الضمانة المقدمة من دولة تسجيل الطائرة، إذ إن من شأن الاحتجاج والتمسك بالحصانة القضائية أن يهدد كل فعالية للكفالة المقدمة^(٤)، وهذا ما أكدّ عليه المشرع المصري والليبي وذلك عند نقلهما لأحكام هذه الاتفاقية. غير أنه يلاحظ أن الدول التي تنتمي إلى النظام القانوني اللاتيني تميز بين ظهور الدولة في مجال العمل القانوني بوصفها سلطة عامة، وبين سلوكها مسلك الأشخاص الخاصة، حيث إنه لا مجال لتمسكها بالحصانات القضائية إلا في الفرض الأول دون الثاني،

(١) دولة تسجيل الطائرة يفترض أن تكون دولة متعاقدة وفقاً لاتفاقية روما، أما بالنسبة لقانون الطيران المدني المصري والليبي، فإنه يستوي أن تكون هذه الدولة متعاقدة أو غير متعاقدة، وذلك وفقاً لنص المادة (١٤٠) طيران مصري والمادة (١٦٤) طيران ليبي.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٢.

(٣) عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٣٧٢.

(٤) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٠٠.

ولا شكَّ في أن دولة تسجيل الطائرة حينما تكفل مستثمر الطائرات إنما تسلك مسلك الشخص الخاص ولا تظهر بوصفها سلطة عامة، مما كان يغني عن اشتراط عدم الاحتجاج بأية حصانة قضائية، ولكن العديد من القوانين الداخلية التي لا تنتمي إلى النظام اللاتيني، وخاصة تلك التي تنتمي إلى النظام القانوني الأنجلو أمريكي؛ لا تعرف مثل هذه التفرقة السابقة، بحيث يمكن تصور الدولة - وهي شخص واحد - تارة تعمل في إطار قواعد فروع القانون العام، وتارة أخرى خاضعة لقواعد فروع القانون الخاص كما سبق بيانه، ومن ثم لا يتأتى التأكد من عدم احتجاج دولة التسجيل بالحصانة إلا بعد النص صراحة على ذلك^(١).

وتجدر الإشارة أخيراً إلى أن الكفالة التي تقدمها دولة تسجيل الطائرة المستثمرة، هي من أجل تحقيق التوازن بين متطلبات الاستثمار الجوي من جهة، وبين مقتضيات توفير ضمانات فعالة للمضروبين من الحادث الجوي من جهة أخرى.

الفرع الثاني

شروط بدائل النظم التأمينية

يشترط لصحة البدائل أو الضمانات التأمينية - أيًا كانت صورتها - أن تخصص لدفع التعويضات المستحقة للمضروب، كما يشترط أيضاً أن تكون هذه البدائل كافية، وتفصيل ذلك فيما يأتي:-

أولاً:- تخصيص الضمان للمضروب:

يمكن القول في هذا المجال بأنه متى قدمت هذه البدائل في إحدى صورها الثلاث السابقة؛ فإنه ينبغي تخصيصها على وجه التحديد، وبالأفضلية لدفع التعويضات المستحقة بالحدود التي تقررها الاتفاقية^(٢)، وبالتالي يجب أن يكون إيداع الضمانات وتخصيصها حقاً

(١) ينظر:

- De Juglart :la Convention de Rome du 7 Octobre 1952 relative aux dommages causes par les aeronefs aux tiers a la surface, preface de H. Mazeaud ,CNRS, Paris,1956,No:213.

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٠٠.
(٢) المادة (١/١٧) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، والتي جاء نصها على أنه: " إذا قدم ضمان ... فينبغي تخصيصه على وجه التحديد وبالأفضلية لدفع التعويضات المستحقة وفقاً لنصوص الاتفاقية " .

خالصاً للمضرور على سطح الأرض الذي استهدفت الاتفاقية حمايته، كما أن هذا التخصيص يقيه من مزاحمة دائني المستغل الجوي^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع - المصري والليبي - لم يقررا في قانون الطيران المدني أية امتيازات أو أولويات للمضرورين على هذه الضمانات، وذلك بالرغم من حرصه على حمايتهم من جرّاء وقوع الحوادث الجوية، ويمكن القول بأن هذه الميزة - بفرض تقريرها - محدودة الفعالية في الحالة التي تكون فيها دولة تسجيل الطائرة دولة أجنبية، وذلك لإقليمية آثار التأمينات العينية، إلا أنه كان يفترض بالمشرع تقريرها كضمان للمضرورين الوطنيين تجاه مستثمري الطائرات الوطنية، مع تعليق تمتع الأجانب بها على شرط المعاملة بالمثل^(٢).

وعليه فإن هذه الأولوية تقرر للمضرور حقوقاً يرجع بها مباشرة على الضامن دون حاجة لتدخل المستثمر الجوي المسئول، وذلك عن طريق دعوى مباشرة ترفع من قبله ضد الضامن لمبلغ التعويض المستحق.

ثانياً: - كفاية الضمان:

كما يشترط أيضاً لصحة بدائل التأمين السابقة، أن تكون هذه الضمانات البديلة كافية، وتكون كذلك متى تساوت مع حدود التعويض التي قررتها الاتفاقيات الدولية، وبالشكل الذي يكفل تغطية كافة الأضرار في حدود الحد الأقصى للتعويض، والحكم في هذا الشأن يختلف في قانون الطيران المدني - المصري والليبي - عنه في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، ذلك أن المشرع لم يشأ أن يأخذ بالأحكام الواردة في المادة (١٧) من الاتفاقية؛ لأنها تقتصر على ضمان المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح، في حين أن النظام القانوني المتعلق بالضمان في مصر وليبيا يشمل كلاً من المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل - المسافرين والشاحن - وتلك التي تلحق بالمستخدمين الجويين الذين يرتبطون مع المستغل بعقد عمل، فضلاً عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض^(٣)، ومن ثم فقد أوجب المشرع "أن يكون أمر تقدير مدى كفاية الضمانات البديلة للنظام التأميني

(١) المادة (١٨) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، وكان الأجدد باتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها تقرير مثل هذه الأولويات للركاب والشاحنين؛ وذلك لضمان حصولهم على التعويضات المستحقة في أسرع وقت.

(٢) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٠٥.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٠١.

موكولاً إلى وزارة الطيران المدني التي تقوم بذلك على ضوء الاتفاقيات الدولية^(١)، وهذا يقرب من نظام المراجعة الذي يكفل للمضروور الحصول على الضمان الكامل، والذي تقرره المادة (٢٤) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي تقضي في تطبيقه باتّباع الآتي:-

أ- يجب مراجعة حدود المسؤولية المبينة في الاتفاقية^(٢) من جانب جهة الإيداع التي هي المنظمة الدولية للطيران المدني، مرة كل خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، على أنه إذا انقضت خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها دون أن تدخل حيز النفاذ تتم المراجعة خلال السنة الأولى لدخولها حيز النفاذ، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة، ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في التحديد هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية^(٣).

ب- إذا تبين من المراجعة المشار إليها في أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠% فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية^(٤).

ج- ويجوز أن يطبق الإجراء المشار إليه في البند السابق - أي عندما يتجاوز عامل التضخم ١٠% - في أي وقت شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك، وبشرط أن يكون عامل التضخم المشار إليه في البند الأول قد تجاوز ٣٠% منذ المراجعة السابقة، أو منذ تاريخ سريان الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق^(٥).

ووضعت الاتفاقية هذا النظام الذي يتم بمقتضاه مراجعة الحدود القصوى للتعويض؛ حتى تكفل للمضروورين تعويضاً عادلاً، آخذة في اعتبارها ما قد تتعرض له القوة الشرائية للنقود من تدهور بفعل عامل التضخم^(٦)، أمّا بالنسبة لضمان المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض فإنه وفقاً للمادة (٢/١٧) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ يجب اعتبار الضمان كافياً إذا كان مساوياً للتعويضات المحددة، وذلك في الأحوال الآتية:-

(١) سواء تعلق الأمر باتفاقية روما لعام ١٩٥٢ أم باتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلاتها المكتملة لها، المادة (١٤٠) طيران مدني مصري و(١٦٤) طيران مدني ليبي.

(٢) وذلك في المواد (٢١ و ٢٢ و ٢٣) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

(٣) المادة (١/٢٤) من اتفاقية مونتريال.

(٤) يصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، وإذا سجلت أغلبية هذه الدول عدم موافقتها في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار؛ لا يسري هذا التعديل، وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع للدول الأطراف للنظر في ذلك، المادة (٢/٢٤) من اتفاقية مونتريال.

(٥) وتجري المراجعات اللاحقة باتّباع الإجراء المذكور في البند الأول مرة كل خمس سنوات ابتداءً من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ آخر مراجعة، المادة (٣/٢٤) من اتفاقية مونتريال.

(٦) ذكرى عبد الرزاق محمد، المرجع السابق، ص ١١٣.

الحالة الأولى: - وهي الحالة التي يتم فيها استغلال طائرة واحدة، وهنا يكون مبلغ الضمان كافيًا إذا تساوى مع الحد الأقصى للتعويض الذي أقرته الاتفاقية في المادة (١١) منها والذي يكون حسب وزن الطائرة.

الحالة الثانية: - وهي حالة استغلال طائرتين أو أكثر من جانب المستثمر الجوي، وفي هذه الحالة يكون الضمان كافيًا إذا كان مساويًا للحدود القصوى للتعويض المستحق عن أثقل طائرتين يقوم باستغلالهما، أي يجب أن يكون الضمان مساويًا لإجمالي المبالغ المستحقة عن الطائرتين اللتين يطبق بشأنهما أعلى الحدين^(١).

وفي حالة رفع دعوى التعويض على الناقل الجوي فإنه يجب زيادة مبلغ الضمان اللازم توافره حتى يعادل مجموع المبلغين الآتيين:

١- قيمة الضمان المنصوص عليها في المادة (٢/١٧) من اتفاقية روما، أي بالنسبة لوزن الطائرة الواحدة أو بالنسبة لأثقل الطائرات في حالة استغلال أكثر من طائرة .

٢- قيمة التعويض الذي يطالب به المضرور، بشرط ألا يتجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية، وتظل هذه الزيادة في الضمان محتفظًا بها حتى تتم التسوية في التعويضات المحكوم بها، أو يُرفض طلب التعويض^(٢).

وتجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن تقدير الدول المتعاقدة لمدى كفاية الضمانات البديلة يظل محكومًا بالأحكام المنصوص عليها في المادة (١٧) من الاتفاقية - كما سبق بيانها- طالما تعلق الأمر بالضمانات المنصوص عليها في المادة (٤/١٥) من الاتفاقية، أما إذا تعلق الأمر بضمانات بديلة أخرى تشترطها الدولة المصرية أو الليبية ويقبلها مستثمرو الطائرات؛ فإنه في هذه الحالة تستعيد الدولة سلطانها الكامل في تحديد ما يجب وما لا يجب توافره في هذه الضمانات الجديدة، ويكون الأمر موكولًا لوزارة الطيران المدني^(٣)، حيث إنه في تقرير إمكانية قبول ضمانات أخرى أكثر فعالية غير الواردة في النصوص من شأنه أن يحقق هدف المشرع ومراده الذي هو ضمان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم بشكل سريع وكامل^(٤).

(١) محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(٢) المادة (٣/١٧) من اتفاقية روما؛ أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٣.

(٣) وتجدر الإشارة إلى أن قرار وزارة الطيران المدني هو قرار إداري يجوز الطعن فيه أمام المحاكم الإدارية إعمالًا للقاعدة الدستورية التي لا تجيز تحصين أي قرار إداري من الرقابة القضائية، المادة (٩٧) من الدستور المصري لسنة ٢٠١٤، والتي نصت على أن: "يحظر تحصين أي عمل أو قرار إداري من رقابة القضاء".

(٤) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣٠٢.

وبناءً على ما تقدم فإن الضمانات البديلة لنظام التأمين الجوي تعتبر كافية متى غطت مسؤولية المستثمر الجوي المحدودة، وذلك بصرف النظر عن الحالات التي يمكن أن تكون فيها هذه المسؤولية مطلقة، إذ إن العامل الرئيس في انتشار وازدهار الضمانات الجوية يرجع إلى تحديد مسؤولية مستغل الطائرة، سواء تجاه متلقي الخدمات "المسافر أو الشاحن" أو تجاه الغير على سطح الأرض.

المبحث الثاني

الآثار المترتبة على تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي

إنّ نظام التأمين ينعكس أثره على مسؤولية الناقل الجوي التي ترتبط بهذا النظام بروابط تبادلية وتأثيرية؛ ذلك لأن تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداهما قد أسهما إلى حدّ كبير في تحديد ومعرفة نظم التأمين عليها، حيث إنه إذا كان الهدف من إقامة المسؤولية المدنية هو الضمان لمن يلحق به الضرر نتيجة لفعل ونشاط الغير باعتبار أنها تقوم بوظيفة وقائية؛ فإنّ نظام التأمين من المسؤولية هو ضمان وأمان في ذات الوقت، إذ إنه يوفر للناقل الحماية من الآثار السلبية التي تلحق ذمته المالية، لذلك يُعدّ ضماناً له، كما أنه أمان للمضروب إذ إنه يقيه من احتمال عدم حصوله على التعويض من المسؤول عن الضرر، فالمسؤولية تدفع إلى التأمين، والتأمين يدفع إلى المسؤولية، وعلى ذلك فإنّ نظم التأمين من المسؤولية تُوسّع من نطاق مسؤولية الناقل الجوي، كما أنها تعتبر الدافع الأساسي والحقيقي وراء موقف الكثير من أحكام القضاء في التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي وعدم الاستجابة بسهولة إلى دفعها أو التخفيف منها^(١)، بالإضافة إلى ذلك فإن هذا النظام التأميني أدى إلى تساؤل أهمية البحث عن أساس مسؤولية الناقل الجوي، بحيث أصبح لا يلتفت إليه كثيراً؛ وذلك لحلول المؤمن محل الناقل في تحمل أعباء التعويض المستحق عن الضرر الواقع على المضروب^(٢).

وبالتالي فإنّ نظام التأمين من المسؤولية يعتبر مبادلة أو معاوضة من نوع خاص، ووجه خصوصية هذا النظام تتمثل في أن العلاقة بين البدلين أو العوضين فيه يتحكم في تشكيله الخطر المؤمن منه على نحو لا يتوافر في المعاوضات العادية كالبيع والإيجار مثلاً، إذ إن كلاً من مقابل التأمين، وقيمة التأمين لا يتحدد فقط على أساس الآخر، وإنما يتوقف تحديده على قيمة الخطر المؤمن منه، بل إن قيمة التأمين لا يتوقف استحقاقها على مجرد وجود مقابل التأمين، وإنما يتوقف أيضاً على وقوع الخطر المؤمن منه، وذلك على نحو يجعل من التصرفات القانونية المنشئة للتأمين تصرفات احتمالية^(٣).

(١) ينظر في ذلك على سبيل المثال لا الحصر: حكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم (٣٦٢) ١٩٦٧/٤/٢٧، س٣٣، مجموعة المكتب الفني، ٢٤، ص٩٠٧؛ حكم المحكمة العليا الليبية، طعن (٤) جلسة ١٢/٣/١٩٨٤، س٢٩، مجموعة أحكام المحكمة العليا، ٣٤، ص١٨، ٨٩٦؛ حكم محكمة استئناف باريس، الصادر بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٩٦١، وحكمها الصادر بتاريخ ١٤ مارس ١٩٦٤، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٦٥، ص٤٣٣؛ حكم محكمة دروش بتاريخ ٢٠ يونيو ١٩٧٢، المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٧٢، ص٣٠١، مشار إليهما لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص٤٣٨.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص٤٣٨.

(٣) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص١٦٧.

وبناءً على ما تقدم يمكن القول بأنه يترتب على قيام عقد التأمين من المسؤولية المدنية الناجمة من حوادث الطيران عدة آثار بالنسبة للناقل الجوي والمؤمن الجوي، وذلك بأن يلتزم كل منهم بالتزامات يقابلها التزامات أخرى يلتزم بها الطرف الآخر^(١)، حيث يلتزم الناقل الجوي بالإدلاء بإحداثيات الخطر الجوي، ودفع مقابل التأمين، وذلك في مقابل التزام المؤمن الجوي بدفع مبلغ التأمين عند وقوع الخطر المؤمن منه، وعليه فإننا نقسم دراستنا لهذه المبحث إلى مطلبين رئيسيين: نعرض في الأول منهما آثار هذا التأمين بالنسبة للناقل الجوي، بينما نعرض في الثاني آثاره بالنسبة للمؤمن الجوي.

المطلب الأول

آثار التأمين بالنسبة للناقل الجوي

يقع على عاتق الناقل الجوي بعض الالتزامات لتأمين مسؤوليته المدنية تجاه المضرورين، وهذه الالتزامات تُستفاد أحكامها من عناصر التأمين - السابق بيانها - والتي تتمثل في التزامه بالإدلاء بإحداثيات الخطر، والتزامه بدفع مقابل التأمين، وسوف نتعرض لهذه الالتزامات من خلال الفرعين الآتيين:

الفرع الأول

الالتزام بالإدلاء بإحداثيات الخطر

يعدّ هذا الالتزام من أهم التزامات المؤمن له كلها، إذ إن الخطر - كما أشرنا سابقاً - يعتبر عنصراً أساسياً من عناصر تأمين المسؤولية، كما أنه يعتبر محور الالتزامات المالية لكل من طرفيه، لذلك فمن البدهي أن تكون إحداثياته موضع علم كافٍ لهما معاً، إلا أن هذا العلم إن كان متاحاً للمؤمن له باعتبار اتصاله بمصدر الخطر اتصالاً يسمح له بملاحظة حالته ومراقبة تطوره ومصيره، فإنه ليس كذلك بالنسبة للمؤمن الذي يكون دائماً بعيداً عنه، لذلك كان من الضروري فرض التزام على المؤمن له بإعلام المؤمن بإحداثيات هذا الخطر، والذي يقصد به التزام المؤمن له بإحاطة المؤمن إحاطة تامة بكافة البيانات اللازمة التي تمكنه من تقدير هذا الخطر، وبكافة الظروف التي قد تؤدي إلى زيادته؛ حتى يتمكن المؤمن من تكوين فكرة كاملة وحقيقية عن الخطر المؤمن منه وجسامته، ليقدّر ما إذا كان سيقبل تأمينه أم لا،

(١) إذ إنه عقد ملزم للجانبين، كما أنه من عقود المعاوضة، بحيث يترتب على كل طرف التزامات تعدّ حقاً في ذات الوقت للطرف الآخر، وهذه الالتزامات تتدرج مع مراحل العقد المختلفة إلى أن تنقضي بانتهاء مدته أو فسخه أو إبطاله .

وفي حالة قبوله للتأمين فإن تلك الفكرة تساعده على تحديد القسط الواجب الأداء على أساس واقعي سليم يتلاءم مع درجة احتمال الخطر وجسامته، وتجدر الإشارة إلى أن قوانين التأمين تفرض على المؤمن له أن يدليَ بمثل هذه البيانات والإحداثيات أثناء سريان التأمين حتى يكون المؤمن على بيّنة من سائر التطورات التي تطرأ على الخطر ومداه أثناء سريان العقد^(١).

وعلى ذلك فإن هذا الالتزام يفرض على المؤمن له واجباً مزدوجاً، يتمثل في: أولاً: أن يدلي بالبيانات المطلوبة وقت انعقاد العقد، وثانياً: أن يخطر المؤمن بمآل الخطر بعد التعاقد، وتقصيل ذلك فيما يأتي:-

أولاً: الالتزام بتقرير حالة الخطر عند التعاقد

يقع على عاتق المؤمن له "الناقل الجوي" عند تعاقد مع المؤمن التزاماً إيجابياً يتمثل في الإفصاح بدقة وأمانة بكافة الظروف والبيانات الجوهرية المتعلقة بتحديد الخطر المؤمن منه، والتي تعطي المؤمن فكرة صحيحة وكاملة عن مخاطر النقل الجوي التي يقوم بتغطيتها والتي من شأنها أن تؤثر على فكرة المؤمن عن الخطر، سواء من حيث مبدأ قبول التأمين أو من حيث تحديد شروط هذا التأمين^(٢).

وبناءً على ذلك يلتزم الناقل الجوي في التأمين على مسؤوليته بذكر الحوادث السابقة التي تسبب في حدوثها، وما إذا كان قد سبق له التقدم بطلب التأمين لدى مؤمن آخر أم لا، وهل تم فسخ للعقد من قبل المؤمن أثناء سريانه؟ وما الأسباب التي دعت إلى ذلك؟ وغير ذلك من البيانات الواجب عليه ذكرها للمؤمن الجوي، وهذا الناقل لا يلتزم إلا بتقرير المعلومات التي يعلمها والمعلومات التي يعلم أهميتها بالنسبة للمؤمن الجوي، أما إذا كانت مجهولة له، فإنه من الطبيعي أن يُعفى من الالتزام بالإدلاء بها، إذ لا تكليف بمستحيل، مع مراعاة أنه لا إعفاء للناقل الجوي من هذا الالتزام إذا كان باستطاعته أن يعلم بالبيان في أحوال عناية الرجل المعتاد^(٣)، والأصل - المتعارف عليه - أن يدلي المؤمن له بالمعلومات التي يلتزم بالإفصاح عنها من تلقاء نفسه دون حاجة إلى توجيه أيّة أسئلة من طرف المؤمن الجوي فيما يتعلق بهذه البيانات؛ وذلك لأنه أفدر الأشخاص على معرفة هذه الظروف، ومن ثم يقع على عاتقه إخطار

^(١) يراجع في ذلك: محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٤٣؛ أحمد شرف الدين، المرجع السابق، ص ٤١١؛ محمد عبد الظاهر حسين، عقد التأمين، مرجع سابق، ص ١١٧؛ محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٢٣٧.

^(٢) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٥٠.

^(٣) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٥٤.

المؤمن بها، ولا شك أن هذا الإعلان التلقائي يضمن له حماية كافية، إذ إنه سيسهل عليه التمسك بأنه لم يكن يعرف أهمية هذه البيانات أو أثرها على الخطر، وعندئذ لن يتعرض إلا للجزاء المخفف الذي تقرره وثائق التأمين الجوي^(١)، غير أنه تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن شركات التأمين درجت على تضمين طلبات التأمين أسئلة محددة ومطبوعة يطلب من المؤمن له الإجابة عليها، والتي تكون في الغالب شاملة لكافة البيانات المؤثرة في الخطر المؤمن منه^(٢).

وأخيراً فإنه يجب أن يتم الإعلان عن هذه البيانات أثناء إبرام عقد التأمين، أي في فترة المفاوضات التي تسبق توقيع عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي.

ثانياً: الالتزام بالإخطار بمآل الخطر بعد التعاقد:

لا تنتهي التزامات الناقل والمتعلقة بالخطر بمجرد تمام التعاقد على التأمين، وإنما تمتد هذه الالتزامات لتشمل ما يستجد وما يطرأ من ظروف على الخطر بعد التعاقد وأثناء سريان التأمين؛ ذلك لأن عقد التأمين من المسؤولية يعتبر من عقود المدة التي يستمر تنفيذها فترة من الزمان، وتفصيل ذلك فيما يأتي:

أ- الالتزام بالإخطار بتفاقم الخطر:

يجب على المؤمن له "الناقل الجوي" إحاطة المؤمن الجوي علماً أولاً بأول بكل ما من شأنه أن يؤدي إلى تفاقم المخاطر المؤمن عليها، إذ إن كل تغيير في الظروف يطرأ بعد انعقاد التأمين وأثناء سريانه يكون من شأنه زيادة درجة احتمال الخطر أو جسامته، بحيث يترتب على ذلك أن يظهر الخطر في صورة لو كانت موجودة وقت إبرام التأمين لامتنع المؤمن عن التعاقد أو لتعاقد ولكنه في مقابل قسط أكبر^(٣)، ولا يشترط أن يكون هناك علاقة بين تفاقم الخطر ووقوع الكارثة، بل يكفي أن يؤدي هذا الأمر إما إلى زيادة تتابع الحادث أو إلى زيادة الخسائر التي قد تترتب عليه، إذ إن العبرة في تحديد الظروف الواجب إعلانها يرتبط بمدى تأثيرها في تعديل فكرة المؤمن عن الخطر وليس بتأثيرها في وقوع الخطر في حد ذاته، وذلك مع ملاحظة ألا يُضار المؤمن بأي تعديل يطرأ على الخطر، إذ يكفي في هذا الشأن أن يعدل

(١) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ١٧٧.

(٢) محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٤٩.

(٣) محمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص ١٥٠.

القسط مع التعديلات التي تطرأ على الخطر، حتى يظل القسط متناسبًا باستمرار مع الخطر المؤمن منه^(١).

ولم يحدد القانون الوقت الذي يجب أن يتم فيه الإخطار بتفاقم الخطر، وبالتالي فإن المؤمن له يعدّ موفياً بالتزامه بالإخطار إذا تم قبل حدوث التغيير، كما لم يحدد القانون شكلاً معيناً للإخطار، إذ يصح أن يتم بكتاب مسجل بعلم الوصول، أو بكتاب عادي بالبريد أو بواسطة رسول أو عن طريق التليفون أو غير ذلك من الطرق التي يتم بها الإخطار، وإن كان قد جرى العمل على أن يتم الإخطار بخطاب مسجل بعلم الوصول؛ وذلك لكونه ضماناً لسهولة الإثبات^(٢).

ويترتب على تنفيذ الناقل الجوي لالتزامه بالإعلان عن تفاقم الخطر أن يظل المؤمن الجوي ملتزماً بتغطية الخطر المتفاقم مؤقتاً لحين تحديد موقفه النهائي، وذلك إما بفسخ العقد استناداً على القواعد العامة للعقد، أو بزيادة القسط بما يتناسب مع الزيادة الطارئة للخطر، وتسري هذه الزيادة بأثر رجعي من وقت تفاقم الخطر أو من وقت الإخطار به، شريطة موافقة المؤمن له على السعر الجديد، وإلا انتفى ركن الرضا، وقد يختار المؤمن استبقاء العقد بدون زيادة في القسط إذا ما رأى لأسباب تجارية أن يتسامح مع عميل يحرص على مجاملته^(٣). وعلى ذلك فإن الالتزام بالإخطار لا يقف عند حدوث الخطر المؤمن منه فحسب وإنما يمتد - وفقاً لما تقرره أكثر بوالص التأمين الجوي - إلى حالات تغير الخطر الذي على أساسه تم إبرام عقد التأمين من مسئولية الناقل الجوي^(٤).

ب- الالتزام بالإخطار بوقوع الخطر:

كما يجب على المؤمن له "الناقل الجوي" أيضاً المبادرة إلى إخطار المؤمن بتحقيق الكارثة المؤمن منها، وهو ما يستتبع التزام المؤمن الجوي بدفع مبلغ التأمين، ومن ثم فإن المؤمن له يلتزم بإخطار المؤمن بوقوع الخطر وبالمعلومات التي يعلمها عن الخطر الواقع،

(١) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٦٣.

(٢) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٢٦٤-٢٦٥.

(٣) يراجع في ذلك: محمد شرعان، المرجع السابق، ص ٥٣؛ محمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥ وما بعدها؛ رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٧٤.

(٤) يراجع في ذلك بند (١٧/٥) من الشروط العامة لوثيقة مصر للتأمين الجوي رقم ٢٠٠٥/١٧١٠، والذي جاء نصه على أنه "إذا حدث أي تغير مادي في طبيعة أو ظروف الخطر الذي يقوم على أساسه هذا التأمين فسوف يقوم المؤمن له بتوجيه إخطار إلى الشركة بشكل عاجل وفق ما تقتضيه الظروف، فإذا أخفق في توجيه هذا الإخطار في الوقت المناسب فلن يعتد بالتغير الذي طرأ على الخطر إلا من وقت علم الشركة به".

كوقت وقوعه، والمكان الذي وقعت فيه الحادثة، والظروف التي أحاطت بوقوعه، والنتائج التي ترتبت على وقوعه، بالإضافة إلى تقديم الوثائق والمستندات التي تثبت مثل هذه البيانات^(١)، ولم يرد في القانون نص يحدد ميعاداً معيناً للإخطار، مما يستدعي القول بأنه يكفي أن يتم الإخطار في وقت معقول، مع الأخذ في الاعتبار ما تحدده وثائق التأمين في هذا الصدد، إذ نجد أن وثيقة التأمين الجوي الصادرة عن شركة مصر للطيران رقم (٢٠٠٥/١٧١٠) تنص صراحة على أنه: "يجب الإخطار بأي حادث قد يؤدي إلى مطالبة طبقاً لهذه البوليصة، وأن هذا الإخطار سوف يسلم إلى شركة التأمين على وجه السرعة مع كل طلب أو إخطار أو استدعاء أو أي إجراء تسلّمه المؤمن له..."^(٢). وهذا الإخطار لازم حتى يستطيع المؤمن التأكيد من وجوب الوفاء بالتزامه، والتحقق من مدى ما يترتب على وقوعه من ضرر كلما كان التزامه مرتبطاً بمقدار الضرر الواقع، كما أنه أيضاً يُمكن المؤمن الجوي من اتخاذ التدابير الممكنة لحصر نطاق الضرر من ناحية، والبحث عن المسؤول الأول عن وقوع الخطر لإمكان الرجوع عليه بعد ذلك من ناحية أخرى^(٣).

ثالثاً: - جزاء الإخلال بالالتزام بتقرير حالة الخطر ومآله:

على الرغم من أهمية وخطورة التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بكل الظروف التي تؤثر في الخطر - سواء كانت عند التعاقد أو بعده - إلا أن المشرع لم يهتم بتنظيم الجزاءات التي تترتب على إخلال المؤمن له بهذا الالتزام، مما جعل شركات التأمين تجتهد في تقرير تلك الجزاءات في وثائقها^(٤)، والتي غالباً ما تختلف عن الجزاءات التي تقررها القواعد العامة؛ ذلك لأن عقد التأمين يتطلب جزاءات مخالفة لما تقرضه تلك القواعد^(٥)، وقد نصت محكمة النقض المصرية على ذلك بقولها: "أن النص في عقد التأمين على بطلان العقد وسقوط حق المؤمن له في مبلغ التأمين في حالة إدلائه ببيانات خاطئة في إقراراته الواردة في طلب

(١) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٢٠٦.

(٢) البند (٦/٥) من وثيقة مصر للتأمين الجوي.

(٣) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

(٤) وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض المصرية بقولها: "أن سقوط حق المؤمن له في التعويض من جراء عدم إخطاره الشركة بالحادث في الميعاد المحدد في الوثيقة، وحيث لم يرد في القانون نص يقرر جزاءً على ذلك فيجب أن يكون منصوصاً عليه بالوثيقة". يراجع طعن رقم (٢٨٥) جلسة ١٩٦٦/٦/٢٨، س ٣١، مجموعة المكتب الفني، ع ٣، ص ١٤٦٢.

(٥) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٧٥، وكذلك لعدم ملاءمة الجزاءات الواردة في القواعد العامة مع هذا النوع من العقود.

التأمين، والتي أبرم العقد على أساسها، شرط جائز قانوناً واجب العمل به، ولو لم يكن للبيان الكاذب دخل في وقوع الخطر المؤمن منه"،^(١) كما أنها نصت على أنه: "إذا أغفلت الوثيقة النص على وجوب إخطار المؤمن له للمؤمن بتحقيق الخطر وجزاء ذلك، فإن القواعد العامة لا تلزم المؤمن له بذلك، ما لم يكن قد ترتب على إغفاله الإخطار أو التأخير فيه ضرر لشركة التأمين"^(٢).

وعلى ذلك فإن المؤمن له يعدّ مُخلاً بالتزامه هذا إذا كتم عن المؤمن بعض أو كل البيانات، أو كذب في بعضها، سواء كان ذلك عند بدء التأمين أو أثناء سريانه، ويكون للمؤمن في حالة حسن النية من جانب المؤمن له أن يختار بين الإبقاء على العقد بحالته، أو فسخه، أو زيادة القسط، فإذا اكتشف الحقيقة بعد وقوع الكارثة كان له أن يخفض مبلغ التأمين بنسبة تعادل نسبة ما اتفق عليه من قسط إلى ما كان يجب على المؤمن له أدائه إذا ما ذكر الحقيقة، كل ذلك ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو الذي كتمه المؤمن له أيّة دخل في وقوع الحادث^(٣).

أمّا إذا كان المؤمن له قد تعمّد الكذب أو كتمان الحقيقة غشاً منه رغم علمه بأهمية هذا البيان بالنسبة للمؤمن، فإن عقد التأمين يقع باطلاً^(٤)، ويحرم المؤمن له من مبلغ التأمين، ويحتفظ المؤمن بالأقساط التي تلقاها على سبيل العقوبة المدنية للمؤمن له جزاءً لسوء نيّته، وللمؤمن كذلك المطالبة بالأقساط التي حل أجلها، تأسيساً على أن هذه الأقساط تستحق له على سبيل التعويض، ولا فرق في هذه الحالة بين ما إذا كان سوء النية قد تمّ اكتشافه قبل تحقق الخطر أو بعد تحققه^(٥)، والحكمة من هذه الجزاءات القاسية؛ أن المؤمن مهما تهيأت له الوسائل، فإنه لن يستطيع معرفة الظروف الكاملة للخطر المؤمن منه إلاّ من خلال المؤمن له ذاته، الذي يعيش في ظروف الخطر، ويفترض فيه الإلمام بها كاملة، وبكل تطور لهذه الظروف، وبما أن المؤمن يبني التزامه على هذه الثقة التي يفترضها في المؤمن له فإنه يجوز

(١) ينظر: حكم محكمة النقض المصرية، طعن رقم (١٥٦) جلسة ١١/٣/١٩٦٧، س٣٤، مكتب فني، ٤٤، ص ١٧٧٣.

(٢) نقض مدني مصري، طعن رقم (٢٨٥) ٦/٢٨/١٩٦٦، س٣١ق، مجموعة مكتب فني، ٣٤، س١٧، ص ١٤٦٢.

(٣) يراجع في تفصيل ذلك: مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ١٨٧ وما بعدها؛ محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٢٧٦ وما بعدها؛ محمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٤) نقض مدني مصري، طعن رقم (١١٧٣) ٥/٢٥/١٩٨١، س٤٧ق، مكتب فني، ٤٤، ص ١٥٨٣.

(٥) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٤٩٤؛ حسن يوسف محمود، المرجع السابق، ص ١٦٢.

له أن يشترط في العقد كل هذه الجزاءات القاسية؛ ليدفع المؤمن له إلى الإدلاء بالحقيقة كاملة عند بدء التأمين أو خلال سريانه^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن مسؤولية المؤمن له "الناقل الجوي" عن الإخلال بالالتزامات السابقة مسؤولية عقدية يتحدد مداها بمدى الضرر الذي أصاب المؤمن "الجوي"، وبالتالي يحق لهذا الأخير تخفيض مبلغ التعويض المستحق للناقل الجوي بقدر ما أصابه من ضرر^(٢)، فإذا فشل المؤمن في إثبات الضرر الذي أصابه من جراء عدم إخطاره بتحقق الخطر المؤمن منه في وقت وقوعه لم يكن للقاضي أن يلزم المؤمن له بشيء، باعتبار أن السقوط لا يكون إلا بنص في الوثيقة أو في القانون، إضافة إلى أن الإنقاص لا يكون إلا لضرر يوازي هذا الإنقاص، شريطة أن يثبت المؤمن هذا الضرر^(٣).

الفرع الثاني

الالتزام بدفع مقابل التأمين

نتعرض في البداية لمضمون هذا الالتزام، وذلك في (أولاً)، ثم نتعرض في (ثانياً) لجزاء الإخلال بهذا الالتزام، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: مضمون الالتزام :

يلتزم المؤمن له "الناقل الجوي" - في مقابل الحصول على التغطية التأمينية للخطر - بدفع أقساط التأمين في المواعيد المتفق عليها والتي غالباً ما تكون أقساطاً دورية سنوية، وقد يكون قسطاً وحيداً في بعض أنواع التأمين، ويحرص المؤمن غالباً على الحصول على مقابل التأمين مقدماً؛ وذلك حتى يتوافر لديه المال الكافي لأداء التعويضات المستحقة لمن يتحقق لديه الخطر المؤمن منه من بين عملائه المؤمن لهم^(٤)، وتتغير قيمة القسط بتغير الخطر تماشياً مع مبدأ تناسب القسط مع الخطر.

(١) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٣٦١.

(٢) يراجع في تفصيل ذلك: عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢٧٧.

(٣) نقض مدني مصري، طعن رقم (٢٨٥) جلسة ١٩٦٦/٦/٢٨، س ٣١ ق، مكتب فني، ع ٣، ص ١٤٦٢.

(٤) عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٢٨٨.

وينشأ الالتزام بمقابل التأمين على عاتق المؤمن له بمجرد انعقاد عقد التأمين، إلا أنه ليس هناك ما يحول قانوناً دون جعل دفع القسط الأول شرطاً لانعقاد العقد في بعض الأحوال أو شرطاً لبدء سريانه^(١).

وقد يكون هذا القسط مبلغاً إجماليّاً يدفع مرة واحدة ويسمى بالقسط الوحيد، كما إذا كانت مدة التأمين أقل من سنة كحالة التأمين على رحلة جوية واحدة، أو أن تكون المدة طويلة ولكن المؤمن له اختار الوفاء بمقابل التأمين جملة واحدة عند إبرام العقد، وقد تلجأ شركات التأمين إلى تجزئة القسط السنوي إلى دفعات متعددة تدفع على فترات دورية كل شهر أو كل ثلاثة أشهر؛ وذلك بهدف التيسير على المؤمن لهم في الوفاء بالقسط، ويبقى القسط سنوياً بحيث إذا تحقق الخطر في أول السنة كان على المؤمن له أن يفي بكافة أجزاء القسط السنوي، وتخصم من مبلغ التأمين المستحق للمؤمن له^(٢)، كما يتم الوفاء بالقسط في موطن المؤمن له وقت الوفاء، إذ إن الأصل أنه إذا لم يحدد مكان الوفاء بالقسط؛ وجب الرجوع إلى حكم القواعد العامة^(٣)، على اعتبار أن المؤمن له هو المدين بدفع مقابل التأمين شرطاً يوجب على المؤمن له الوفاء بالقسط في مقر الشركة، وعندئذ يصبح على المؤمن له أن يتحرى مواعيد الاستحقاق بالدقة ويسعى إلى مقر الشركة بالأقساط المستحقة، خشية أن يسقط حقه في قبض عوض التأمين^(٤)، وبالرغم من ذلك فإن هذه الشركات كثيراً ما تعتمد إلى إرسال مندوبي التحصيل إلى المؤمن لهم لاقتضاء مبلغ القسط وتقديم الإيصالات لهم، وهذا يُعدّ بمثابة تنازل عن شرط الوفاء في موطن المؤمن، وتعديلاً لمكان الوفاء بالقسط، وقد استقر الفقه والقضاء على اعتبار هذه العادة كافية لمحو أثر الشرط الوارد في العقد^(٥).

وأخيراً فإنّ الوفاء بالقسط يتم إثباته عادة عن طريق الإيصال المثبت للدفع والمسلم للمؤمن له من المؤمن أو وكيله، كما يجوز إثباته أيضاً بكافة طرق الإثبات ومنها البيئة

(١) رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٥٠٥.

(٢) محمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص ١٢٩.

(٣) وذلك وفقاً لنص المادة (٢/٣٤٧) من القانون المدني المصري وتقابلها المادة (٢/٣٣٤) مدني ليبي، والتي جاء فيها على أنه: "في حالات الالتزامات الأخرى يكون الوفاء في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وقت الوفاء، أو في المكان الذي يوجد فيه مركز أعمال المدين إذا كان الالتزام متعلقاً بهذه الأعمال".

(٤) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٥) عيد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص ١٣٠ وما بعدها؛ رمضان أبو السعود، المرجع السابق، ص ٥١٧؛ ومحمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص ١٣٦؛ وراجع: حكم محكمة النقض المدني المصري، طعن رقم (٥٥) جلسة ١٩٧٥/٤/٢٨، س ٣٦٣، مكتب فني، ع ٣٦، ص ٧٠٩.

والقرائن، ولو زادت قيمة القسط على النصاب القانوني للكتابة؛ ذلك لأن شركات التأمين تعتبر شركات تجارية، وقواعد الإثبات في المواد التجارية تجيز ذلك^(١)، وعلى ذلك فإن ذمة المؤمن له تبرا بمجرد سداده مبلغ القسط للمؤمن أو لمندوبه.

ثانياً: جزاء الإخلال بالالتزام:

إذا أخل المؤمن له "الناقل الجوي" بالتزامه بسداد القسط جاز للمؤمن الجوي - وفقاً للقواعد العامة - طلب التنفيذ العيني جبراً عن طريق التنفيذ على أمواله أو طلب فسخ الرابطة التعاقدية بعد إعداره، مع التعويض في الحالتين إذا كان له أهمية^(٢)، غير أن هذا الجزاء العام لا يكفل للمؤمن حماية فعالة لمصالحه؛ لأنه يبقيه ملتزماً بالضمان طوال إجراءات الدعوى، وحتى صدور حكم قضائي بالتنفيذ العيني أو الفسخ، لذلك لجأت شركات التأمين إلى تضمين وثائق التأمين بنداً اتفاقياً يؤدي أعماله إلى اعتبار العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه - دون حاجة إلى إعداره أو حكم قضائي - بمجرد توقف المؤمن له عن سداد القسط^(٣).

وتجدر الإشارة إلى أن هذا الحل وإن كان قد حقق حماية للمؤمن، إلا أنه أضرّ ضرراً بالغاً في ذات الوقت بمصالح المؤمن له، الأمر الذي أدى إلى الأخذ بحلول توفيقية توازن بين مصلحة المؤمن والمؤمن له، وتتمثل هذه الحلول في أنه على المؤمن حتى يمكنه وقف سريان الضمان إعداره المؤمن له، أي إخطاره بأية وسيلة بتوقفه عن سداد القسط مع بيان قيمة هذا القسط وموعد استحقاقه^(٤)، ويقف سريان التأمين بمضي ثلاثين يوماً من اليوم التالي لتاريخ الإعدار، ولا يحسب يوم إرسال الخطاب ذاته، ويستمر هذا التوقف حتى سداد القسط أو فسخ العقد من قبل المؤمن، وإذا مضت مهلة المؤمن في فسخ العقد - التي هي عشرة أيام من تاريخ انتهاء مهلة دفع القسط - لم يجز فسخ العقد لعدم سداد هذا القسط، ويظل العقد سارياً حتى تتخذ ذات الإجراءات في مواجهة المؤمن له بمناسبة توقفه عن سداد قسط آخر^(٥).

(١) محمد حسام محمود لطفي، المرجع السابق، ص ٣٢٧.

(٢) المادة (١/١٥٧) مدني مصري وتقابلها المادة (١/١٥٩) مدني ليبي، والتي نصت على أنه: "في العقود الملزمة للجانبين، إذا لم يوف أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الآخر بعد إعداره المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه، مع التعويض في الحالتين إن كان له مقتض".

(٣) المادة (١٥٨) مدني مصري وتقابلها المادة (١٦٠) مدني ليبي والتي نصت على أنه: "يجوز الاتفاق على أن يعتبر العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه دون حاجة إلى حكم قضائي عند عدم الوفاء بالالتزامات الناشئة عنه، وهذا الاتفاق لا يعفي من الإعدار، إلا إذا اتفق المتعاقدان صراحة على الإعفاء منه".

(٤) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٣٣٢.

(٥) يراجع: نقض مدني مصري، طعن رقم (٢٤٦٥) جلسة ٢٢/٣/٢٠٠٥، مجلة المحاماة، ع ٥٤ - ٦، لسنة (٢٠٠٦/٢٠٠٥)، ص ٧٢ق، ص ١٦٣؛ محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٣٦٦.

وعادةً ما تقضي وثائق التأمين بجزء يتعرض له المؤمن له عند التخلف عن أداء القسط في موعده، إلا أننا لا نجد في وثائق التأمين الجوي نصوصاً تعالج الجزاء المترتب على تخلف المؤمن له عن دفع القسط، مما يستدعي الرجوع في ذلك إلى القواعد العامة؛ حتى يستقر نظام التأمين الجوي من مسئولية الناقل الجوي.

المطلب الثاني

آثار التأمين بالنسبة للمؤمن الجوي

يترتب على قيام التأمين من المسئولية المدنية الناجمة عن حوادث الطيران بعض الآثار بالنسبة لشركة التأمين الجوي، والتي لا تختلف في مضمونها عن الآثار التي يترتبها عقد التأمين بوجه عام على المؤمن، وتتمثل هذه الآثار في التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض أو ما يعرف بالالتزام بالضمان، وهذا الالتزام هو الالتزام الوحيد المقابل لالتزامات المؤمن له السابق بيانها، بالإضافة إلى إمكانية تخلصه من هذا الالتزام ببعض الدفوع، وذلك في أحوال رفع الدعوى عليه من قبل المؤمن له "الناقل الجوي" أو المضرور الذي يقرر له هذا النوع من التأمين حقاً مباشراً في رفع دعوى على المؤمن.

وعلى ذلك فإننا سنقسم دراستنا لهذا المطلب إلى فرعين؛ نتناول في الأول منهما الالتزام بالضمان، ثم نتعرض في الفرع الثاني لحالات الامتناع عن هذا الالتزام، وذلك على النحو الآتي:-

الفرع الأول

الالتزام بالضمان

يقع على عاتق المؤمن - وفقاً للقواعد العامة في عقد التأمين - التزام رئيسي يتمثل في دفع مبلغ التعويض للمؤمن له أو المستفيد على الوجه المتفق عليه عند تحقق الخطر المؤمن منه^(١)، إذ إنه في حالة تحقق هذا الخطر يقوم التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض، وعندئذٍ يصبح هذا الالتزام واجب الأداء^(٢).

(١) المادة (٧٤٧) مدني مصري وتقابلها المادة (٧٤٧) مدني ليبي والتي نصت على أن: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع أو تحقق الخطر المبين بالعقد"؛ وهذا ما أكدت عليه محكمة النقض المصرية، في الطعن رقم (٤٥٩٠) جلسة ١١/٤/٢٠٠١، س٦٩ق، ينظر: عبد المنعم دسوقي، المستحدث في قضاء النقض المدني، ط٣، ٢٠٠٤، ص٢١٠.

(٢) تجدر الإشارة إلى أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض لا يكون معلقاً على شرط واقف الذي هو تحقق الخطر المؤمن منه؛ وذلك لأن تحقق الخطر يعتبر ركناً قانونياً في الالتزام وليس مجرد شرط عارض، ولهذا كان التزام المؤمن فيه التزاماً احتمالياً، وقد اتصف عقد التأمين نتيجة لذلك بأنه عقد احتمالي. ينظر: محمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص١٩٧.

ويتمثل تحقق الخطر المؤمن منه في معظم صور التأمين بحدوث واقعة قانونية بسيطة بمجرد تحققها يحل التزام المؤمن، وذلك كواقعة الحياة أو الوفاة في التأمين على الحياة أو واقعة هلاك الشيء المؤمن عليه في تأمين الأشياء، أمّا في التأمين من المسؤولية فإن الأمر يختلف؛ وذلك لأن المؤمن في هذا النوع من التأمين لا يضمن الضرر الذي يصيب المؤمن له في شخصه أو في ماله ولكنه يؤمن المسئول "المؤمن له" من الضرر المالي الذي يتحقق من جراء انشغال ذمته المالية بدين التعويض الذي يسأل عنه تجاه الغير، كما أن التزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض لا يقتصر على علاقة المؤمن بالمؤمن له فقط؛ وإنما يكون لمركز المضرور القانوني تأثير على تلك العلاقة على نحو يؤثر معها في تحديد طبيعة الخطر المؤمن منه، والذي يقوم على أثر تحققه التزام المؤمن بضمان المسؤولية المؤمن ضدها، بالإضافة إلى أن التزام المؤمن بتعويض الضرر الناتج عن تحقق الخطر المؤمن منه يتأثر بالحدود الواردة في عقد التأمين ذاته، والتي يتحدد بمقتضاها مقدار التعويض الذي يلتزم به المؤمن، كما أن هذا الالتزام يتأثر أيضاً بالأحوال التي يقوم فيها المؤمن له بإبرام أكثر من عقد تأمين لدى مؤمنين مختلفين ومتعديين، وتجدر الإشارة إلى أن هذا المؤمن لا يلتزم بأداء مبلغ التأمين أو التعويض الذي يقع على عاتق المؤمن له، إلا إذا أثبتت المسؤولية المدنية له^(١)، ونظراً لجسامة المخاطر الجوية وانعكاسها على مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على الناقل الجوي عن حادث واحد والتي يقوم بضمانها المؤمن الجوي؛ حرص المشرع "المصري والليبي" على التثبيت من قوة مركز المؤمن المالي بأن اشترط أن يكون مرخصاً له بالتأمين من جانب، وأن تفيد دولة محددة بمقدرته المالية من جانب آخر، وتفصيل ذلك فيما يأتي :-

أولاً: الترخيص بالضمان:

يوجب المشرع في المؤمن الجوي أن يكون مرخصاً له بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة المستثمرة^(٢)، وهذا الأمر يخول لسلطات الطيران المدني حق

(١) حكم محكمة استئناف الجبل الأخضر درنة، طعن رقم (٢٤٩)، ٢٤ / ١٢ / ١٩٩٧، س٤٥ق، والذي جاء فيه : " أن التزام المؤمن بدفع التعويض عن الضرر الناشئ عن الحادث يستوجب توافر المسؤولية المدنية في جانب المؤمن له " ينظر: مجموعة أحكام المحكمة العليا الليبية، ع ١، ص ٥٥١.

(٢) وذلك بمقتضى نص المادة (١٣٩) طيران مصري، والمادة (١٦٣) طيران ليبي، والتي نصت على أن : "يجري التأمين المشار إليه في المادة السابقة لدى مؤمن مرخص له بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة " .

رفض التصريح الذي يسمح للطائرة بالتحليق فوق إقليم الدولة في حالة عدم قيام الناقل الجوي بالتأمين على مسؤوليته لدى مؤمن مرخص له بذلك.

وهذا ما أكدت عليه اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، حيث تعتبر هذه الاتفاقية التأمين "مرضياً وكافياً، إذا تم لدى مؤمن مرخص له بذلك إما من الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها، وإما من الدولة التي وجد بها موطن المؤمن أو مركز أعماله الرئيسي، طالما أن ملاءة هذا المؤمن الجوي قد تم التحقق منها بواسطة إحدى هاتين الدولتين"^(١)، ومع ذلك فقد أجازت الاتفاقية "للدولة التي يتم التحليق في سمائها ألا تعتبر التأمين مرضياً إذا تم على يد مؤمن غير مصرح له في دولة متعاقدة"^(٢).

وبما أنّ هذا الترخيص بالتأمين يخضع لأحكام قوانين الدولة التي تم تسجيل الطائرة التي تم استثمارها فيها؛ فإننا نُميز في هذا الصدد بين الطائرات الأجنبية من ناحية، والطائرات الوطنية من ناحية أخرى، وذلك على النحو الآتي:-

أ- الطائرات الأجنبية:

يصعب - في هذا المجال - إيجاد نظام خاص يتعلق بالترخيص لشركات تأمين تتخصص في التأمين الجوية وحده؛ وذلك نظراً للأخطار المالية البالغة التي تتعرض لها مثل هذه الشركات إذا ما أخذ في الاعتبار الاستثمارات الضخمة التي يقتضيها النشاط الجوي من جانب، والأضرار الجسيمة التي تنتج عن كوارث الطيران من جانب آخر، ولهذين الاعتبارين صدهما القوي في تحديد معالم سوق التأمين الجوي، إذ التأمين الجوي تتولاه شركات تأمين تجارية لا تتخصص في التأمين الجوي وحده؛ وإنما يعدّ فرعاً من فروع متنوعة من التأمين التي تقوم به وتسعى إلى الانضمام في مجتمعات للتأمين، وذلك ليس فقط بين شركات تنتمي إلى دولة واحدة؛ وإنما بين شركات متباينة الجنسيات^(٣).

وعلى ذلك يكفي أن يكون الترخيص صادراً وفقاً لقانون جنسية الطائرة أو قانون موطن المؤمن أو مركز أعماله الرئيسي^(٤) لإحدى شركات التأمين التي تعمل فيه مجال التأمين الجوي كفرع من فروع التأمين التي يشملها الترخيص المذكور، ودون أن يشترط أن

(١) المادة (٢/١٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(٢) المادة (٣/١٥) من الاتفاقية.

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٨٥.

(٤) المادة (٢/١٥) من اتفاقية روما؛ وتقابلها المادة (١٣٩) طيران مصري و(١٦٣) طيران ليبي، وتجدر الإشارة إلى أن قانون الطيران المدني - سواء كان المصري أو الليبي - قد اقتصر في هذا الصدد بالإشارة إلى قانون جنسية الطائرة دون قانون المؤمن الجوي أو مركز أعماله الرئيسي الذي أشارت إليه الاتفاقية.

الجوي كفرع من فروع التأمين التي يشملها الترخيص المذكور، ودون أن يشترط أن تكون شركة التأمين شركة محلية.

ب- الطائرات الوطنية:

ولما كان المشرع يوجب على الناقل الجوي أن يجري التأمين لدى مؤمن مرخص له بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة؛ فإنه نظراً لعدم وجود نظام خاص بالتأمين الجوي في مصر وليبيا فإن التأمين الجوي يخضع للأحكام العامة الواردة في القانون رقم (١٥) لسنة ١٩٨١ بشأن الإشراف والرقابة على التأمين المصري، ويقابله القانون رقم (٣) لسنة ١٣٧٣ و.ر بشأن الإشراف والرقابة على التأمين الليبي^(١).

وبمقتضى هذا القانون "يصدر الترخيص للشركة بمزاولة النشاط بقرار من رئيس مجلس إدارة الهيئة، وذلك خلال شهر من تاريخ استيفاء شروط التسجيل، ويجب أن ينشر هذا القرار في الوقائع المصرية على نفقة شركة التأمين، إذ لا تبدأ الشخصية المعنوية للشركة إلا من تاريخ هذا النشر، وتجدر الإشارة إلى أن هذا القانون يوجب قيد الشركة في السجل المعد لذلك، إذ لا يجوز لشركات التأمين أن تبدأ في مزاولة أعمالها إلا بعد تسجيلها والترخيص لها بمزاولة النشاط، كما لا يجوز لها أيضاً أن تزاول أي فرع من فروع التأمين غير الفروع التي تم الترخيص لها بها، ومن ثم يقع باطلاً كل عقد تأمين يبرم على خلاف ما تقدم، ولا يحتج بهذا البطلان على المؤمن لهم والمستفيدين إلا إذا أثبتت نيّتهم السيئة"^(٢).

وبناءً على ما تقدم فإنه يتعين على مستثمر الطائرة الوطنية أن يجري التأمين على مسؤوليته المدنية لدى إحدى الشركات الخاضعة لقانون التأمين، والمرخص لها - بموجب القرار الوزاري - بمزاولة نشاط التأمين شريطة أن يشمل هذا الترخيص التأمين الجوي كفرع من فروع التأمين التي تقوم بها هذه الشركة، وذلك بمقتضى قيدها في السجل الخاص بالتأمين الجوي لدى هيئة الرقابة والإشراف على التأمين.

^(١) وقد حدد هذا القانون في نطاقه فروع التأمين التي يجوز لهيئات التأمين الخاضعة لأحكامه القيام بها، وذكر من بينها "التأمين على أجسام الطائرات وآلاتها ومهماتهما وتأمينات المسؤوليات المتعلقة بها"، وذلك في المادة (٢/١) من قانون الإشراف والرقابة على التأمين المصري والذي تم نشره في الجريدة الرسمية، ع ١٠، بتاريخ ٥ مارس ١٩٨٤؛ وتقابله المادة (٢/١) من قانون الإشراف والرقابة على نشاط التأمين في ليبيا رقم (٣) لسنة ١٣٧٣ و.ر، والذي تم نشره في مدونة التشريعات، ع ٣٤ بتاريخ ١٢/١/١٣٧٣ و.ر.

^(٢) المادة (٣٠) من قانون الرقابة والإشراف على التأمين المصري، وتقابلها المادة (٩) لبيي والتي تقضي بأن: "يصدر بتسجيل الشركة والإذن لها بمزاولة نشاطها قرار من وزير الاقتصاد والتجارة خلال شهر من تاريخ استيفاء شروط التسجيل، وينشر هذا القرار في مدونة الإجراءات على نفقة الشركة، وتسجل الشركة في السجل المعد لذلك، ولا يجوز للشركة أن تبدأ في مزاولة أعمالها إلا بعد تسجيلها والإذن لها بمزاولة النشاط، كما لا يجوز لها أن تزاول أي فرع من فروع التأمين غير الفرع أو الفروع المأذون لها بها، ويقع باطلاً كل عقد تأمين يبرم على خلاف ما تقدم، ولا يحتج بهذا البطلان على المؤمن لهم والمستفيدين إلا إذا ثبت سوء نيّتهم".

ثانياً: القدرة على الضمان:

ويقصد بذلك أن يكون المؤمن الجوي قادراً مالياً على تغطية الحوادث التي قد تتعرض لها عمليات النقل الجوي، وحتى تستوثق الدولة من وجود الضمان وحدوده؛ أجازت المادة (٥/١٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، والمادة (١٤١) من قانون الطيران المدني المصري وتقبلها في ذلك المادة (١٦٥) طيران ليبي^(١) "الدولة التي يتم التحليق في سماءها أن تفرض على أية طائرة تعمل في إقليمها حمل شهادة صادرة من المؤمن الجوي تثبت إجراء التأمين وتمامه، وذلك طبقاً لأحكام الاتفاقية بالنسبة للنقل الدولي، وطبقاً لأحكام قانون الطيران المدني بالنسبة للنقل الداخلي، كما يمكنها أيضاً أن تطلب شهادة تصدرها السلطة المختصة^(٢) في الدولة المسجلة فيها الطائرة، أو في الدولة التي يكون فيها موطن المؤمن أو مركز نشاطه الرئيسي؛ تفيد قدرة وملاءة المؤمن الجوي المالية". وقد نصت على ذلك أيضاً المادة (٥٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بقولها: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقلها أن يحتفظوا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية"، وتجدر الإشارة إلى أنه "يجب أن يحدد في هذه الشهادة اسم الشخص أو الأشخاص الذين كفلت مسؤوليتهم بموجب هذا التأمين"^(٣).

ومما تقدم يتضح لنا مدى حرص الأنظمة القانونية على ضمان حقوق المضرورين المعرضين للمخاطر الجوية، وذلك بإلزام الطائرات المستثمرة بإثبات ما يفيد إجراء التأمين وضمان يسار المؤمن بحمل الشهادات الدالة على ذلك على متن الطائرة أو إيداع صورة معتمدة منها لدى السلطات المختصة، وتفصيل ذلك في الآتي:-

أ- إثبات إجراء التأمين:

لم يُراعِ المشرع عند اقتباسه لأحكام هذا الالتزام من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، مقتضيات صياغة المعاهدات الدولية التي تختلف عن تلك التي يمكن أن تأتي عليها التشريعات الوطنية،

(١) حيث جاء نصهما على أنه: "يجوز لسلطات الطيران المدني أن تفرض على أية طائرة تعمل في إقليم الدولة حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت إجراء التأمين وفقاً للأحكام المقررة في هذا الفصل، وكذلك شهادة تثبت مقدرته المالية صادرة من السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله، ويمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة، بإيداع صورة معتمدة منها لدى سلطات الطيران المدني".

(٢) ويقصد باصطلاح السلطة المختصة - في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ - " تلك السلطة المختصة لأعلى تقسيم سياسي للدولة المنوط بها رقابة نشاط المؤمن"، المادة (٩/١٥) من اتفاقية روما.

(٣) المادة (٥/١٥) من الاتفاقية.

إذ إن الاتفاقية تجيز للدول المتعاقدة أن تفرض حمل الشهادات دون أن يتجاوز الأمر إلى فرض هذا الالتزام على مستغلي الطائرات مباشرة، حيث إن خطابها يتجه مباشرة إلى الدول الأطراف فيها، دون أن يتجه إلى المستغلين لهذه الطائرات، في حين أن خطاب التشريعات الوطنية يمكن توجيهه لمستغلي الطائرات أو مستثمريها مباشرة، مما كان يفترض معه أن المشرع الوطني متى أعمل الرخصة المخولة له من قبل الاتفاقية؛ أن يستلزم حمل الشهادات على مستغلي الطائرات التي تعمل في الحدود الإقليمية لدولته، ويكون ذلك من باب أولى إذا كان فرض الالتزام في التشريع الوطني لا يتقيد بالحدود المرسومة لنطاق تطبيق الاتفاقية ويتجاوزها لصور أخرى للمسئولية عن الأضرار التي تنشأ عن المخاطر الجوية، وبالتالي فإن صياغة نص المادة (١٤١) طيران مدني مصري والمادة (١٦٥) طيران مدني ليبي يكتنفه بعض العيوب، إذ إنها جعلت الالتزام بحمل الشهادات جوازياً لسلطات الطيران المدني، مما يجعل هذه السلطات بالخيار بين فرض الالتزام بحمل الشهادات، وبين عدم فرضه، كما أنها تسمح لسلطات الطيران المدني بالاكْتفاء بحمل أو إيداع صورة للشهادة الدالة على إجراء التأمين دون الشهادة الدالة على مقدرة المؤمن الجوي المالية؛ مما يؤدي إلى انتفاء الحكمة من تقنين هذه المادة، والمتمثلة في ضمان حقوق المضرورين المعرضين للمخاطر الجوية^(١)، وكان الأجدر بها أن تجعل الأمر وجوبياً، إضافة إلى إلزام المؤمن له بحمل الشهادة الدالة على مقدرة المؤمن الجوي المالية؛ حتى لا تنتفي الحكمة المرجوة من التأمين.

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة، بإيداع صورة معتمدة لها لدى السلطات المختصة أو لدى المنظمة الدولية للطيران المدني التي تتولى توزيع نسخ منها على كافة الدول المتعاقدة، شريطة أن تقبل الدولة التي تم التحليق في سمائها تحمل العبء الناشئ عن ذلك^(٢)، ويكون الاعتماد لهذه الصورة صادراً من الجهات الرسمية والمعنية في الدولة التي أصدرت الشهادة أو دولة موطن المؤمن الجوي، وذلك بحسب الأحوال.^(٣)

(١) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩١.

(٢) المادة (٦/١٥) من اتفاقية روما؛ المادة (١٤١) طيران مدني مصري و(١٦٥) طيران مدني ليبي والتي نصت على أنه: "يمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة بإيداع صورة معتمدة منها لدى سلطة الطيران المدني".

(٣) هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩٢.

ب- إثبات قدرة المؤمن المالية:

يجوز لسلطة الطيران المدني أيضاً أن تطلب تقديم شهادة تثبت مقدرة المؤمن الجوي المالية تصدر عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله^(١)، فقد لا تكتفي هذه السلطات بالشهادة الصادرة عن المؤمن الجوي والتي تفيد أن التأمين قد تمّ فعلاً، ذلك أنّ مجرد إجراء التأمين لا يكون مُجدياً في حالة إعسار المؤمن الجوي.

ويمكن التثبت من قدرة المؤمن الجوي فيما يتعلق بالطائرات الأجنبية التي تعمل في إقليم الدولة عن طريق قانون الإشراف والرقابة على التأمين، والذي يتضمن من الأحكام ما يضمن يسار وملاءة شركات التأمين الخاضعة لها والتي تتولى التأمين الجوي، إذ إنّ هذا القانون يفرض على شركات التأمين تكوين المخصصات الفنية اللازمة لمقابلة التزاماتها قبل حملة الوثائق والمستفيدين منها، والمتمثلة في احتياطي الأخطار السارية التي تتكون من نسبة معينة من الأقساط السنوية، واحتياطي التعويضات تحت التسوية عن الحوادث التي تمّ الإبلاغ عنها، واحتياطي تقلبات معدلات الخسائر التي تقوم بتقديرها شركات التأمين وذلك على ضوء تجربتها، وما هو متوقع لمواجهة تغير نسبة الأقساط من سنة إلى أخرى^(٢). وعلى هذه الشركات أن تخصص أموالاً تعادل قيمتها على الأقل قيمة هذه الاحتياطيات، وذلك عن العمليات التي تبرمها وتنفذها في مصر^(٣) أمّا بالنسبة للطائرات الأجنبية التي يتم التأمين عليها

(١) المادة (٥/١٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢؛ والمادة (١٤١) طيران مدني مصري، و (١٦٥) طيران ليبي والتي نصت على أنه: "يجوز لسلطة الطيران المدني أن تفرض على أية طائرة تعمل في إقليم الدولة حمل ... شهادة تثبت المقدرة المالية صادرة عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله".

(٢) المادة (٣٧) من قانون الإشراف والرقابة على التأمين المصري وتقابلها المادة (١٥) من قانون الإشراف والرقابة على التأمين الليبي والتي نصت على أن: "تلتزم الشركة بتكوين المخصصات الفنية اللازمة لمقابلة التزاماتها قبل حملة الوثائق والمستفيدين منها، وذلك على الوجه الآتي :-

أولاً : بالنسبة لتأمينات الأشخاص وعمليات تكوين الأموال، ثانياً : بالنسبة لتأمينات الممتلكات والمسئوليات:
أ- مخصص الأخطار السارية : يتم تكوينه لمقابلة التزامات الشركة عن عمليات التأمين المصدرة قبل انتهاء السنة المالية، متى كان سبب المخصص لا يزال سارياً بعد انتهائها على الأقل عن النسب التالية من جملة اكتتابات الشركة عن السنة المالية المنقضية : ١- ٢...-٢٥% عن عمليات التأمين من أخطار النقل البحري والجوي والبري، ب- مخصص التعويضات تحت التسوية عن الحوادث التي تمّ الإبلاغ عنها، د- مخصص للتقلبات العكسية، تحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون أسس تقديره والحالات التي تستخدم فيها بالنسبة لكل فرع من فروع تأمينات الممتلكات والمسئوليات".

(٣) المادة (٣٨) من قانون الإشراف والرقابة على التأمين المصري وتقابلها المادة (١٦) من قانون الإشراف والرقابة الليبي والتي نصت بأنه : "على كل شركة تأمين وشركة إعادة تأمين أن تخصص في ليبيا أموالاً تعادل قيمتها على الأقل قيمة المخصصات المذكورة في المادة السابقة، وذلك عن العمليات التي تبرمها وتنفذها في ليبيا".

ضد المخاطر الجوية التي تتعرض لها خارج إقليم الدولة "المصرية أو الليبية"، فإنه لا توجد رقابة مباشرة لسلطات الدولة على يسار المؤمن، مما يتعين معه الاكتفاء بالحصول على شهادة تفيد هذا اليسار تكون صادرة عن الدولة التي تكون لها الرقابة علي ملاءة المؤمن فيها، وهذه الشهادة إما أن تكون صادرة عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة، وإما أن تكون صادرة عن السلطة المختصة في الدولة التي يكون فيها موطن المؤمن الجوي^(١)، أو المركز الرئيسي لأعماله، وهذا لا يعني أن تكون الدولة التي أصدرتها في مركز الكفيل الذي يتعهد بالوفاء بالتعويضات متى عجز المؤمن الجوي عن الوفاء بها، وإنما يقصد بذلك أنه يمكن للسلطات المصرية أو الليبية أن تطالب الدولة التي أصدرت الشهادة - وذلك بالطريقة الدبلوماسية - أن تتخذ الإجراءات اللازمة في حالة عدم صحة البيانات الواردة بالشهادة^(٢).

وطبقاً لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢، "إذا قامت لدى الدولة المطير فوقها أسباب جدية للشك في ملاءة المؤمن الجوي أو المصرف الذي قدم الضمان، كان لها أن تطلب أدلة إضافية أو تكميلية عن هذه الملاءة المالية، وإذا ثار نزاع حول هذه الأدلة الإضافية، وجب عرض هذا النزاع - بناءً على طلب إحدى الدول المعنية - على هيئة تحكيم، والتي قد تكون إما مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني، وإما شخصاً أو هيئة تشكل باتفاق الدول صاحبة الشأن"^(٣)، إلا أنه يجب مراعاة "أنّ التأمين أو الضمان المصرفي يظل - لدى الدولة المطير فوقها - معتبراً صحيحاً وكافياً بصفة مؤقتة إلى أن يتم الفصل في النزاع"^(٤)، ويتعين على الدولة التي تصدر عنها شهادة ملاءة المؤمن أو الضامن المالية أن تخطر الدول الأخرى في أسرع وقت ممكن بتوقف التأمين أو الضمان لأي سبب فيما عدا انتهاء مدته^(٥).

وبناءً على ما تقدم فإنه متى تم التثبت من قوة مركز المؤمن الجوي المالي، وذلك بأن كان مرخصاً له بالتأمين الجوي، وكان قادراً مالياً؛ التزم هذا المؤمن بضمان مسئولية الناقل الجوي بمجرد قيامها، وتجدر الإشارة إلى أن التزام المؤمن في هذا المجال لا يكون إلا حيث

(١) فإذا كان شخصاً طبيعياً "يكون موطنه المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة"، المادة (١/٤٠) مدني مصري وتقابلها المادة (١/٤٠) مدني ليبي، كما "يعتبر المكان الذي يباشر فيه الشخص تجارة أو حرفة موطناً بالنسبة إلى إدارة الأعمال المتعلقة بهذه التجارة أو الحرفة"، المادة (٤١) مدني مصري وتقابلها المادة (٤١) مدني ليبي، أما إذا كان شخصاً اعتبارياً أو معنوياً فإن "موطنه يكون في المكان الذي يوجد فيه مركز إدارته". المادة (٥/٢/٥٣) مدني مصري وتقابلها المادة (٥/٢/٥٣) مدني ليبي.

(٢) ينظر : De juglart: la convention de rome, Op, Cit, No 225.

مشار إليه لدى: هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

(٣) المادة (١/٧/١٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(٤) المادة (٧/١٥) من الاتفاقية.

(٥) محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٢١٢.

يكون الضرر الحاصل للمؤمن له والذي يكون ذا صلة مباشرة بالخطر المؤمن منه، وبمعنى آخر أن يكون الخطر المؤمن منه هو السبب القريب المحدث للضرر^(١)، ويظل التزام المؤمن الجوي كامناً لا ينشط حتى يتحقق الخطر المؤمن منه، وبمعنى آخر: يظل المؤمن الجوي في مأمن من أي مطالبة من جانب المؤمن له أو المضرور حتى يتحقق الخطر المؤمن منه، ثم بعد ذلك يلتزم بأداء مبلغ التأمين إلى المؤمن له أو إلى المضرور^(٢)، وإذا تأخر في سداد هذا المبلغ أو أنكر حق المؤمن له فيه؛ يكون لهذا الأخير الحق في التوجه إلى القضاء لإثبات حقه في هذا المبلغ، حيث إنه إذا قام بإثبات ذلك كان له الحق في الحصول على مبلغ التأمين المستحق، فضلاً عن فوائده القانونية منذ تاريخ المطالبة القضائية، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك^(٣).

الفرع الثاني

حالات الامتناع عن الضمان

يستطيع المؤمن الجوي التخلص من التزامه المتمثل في دفع مبلغ التعويض للمؤمن له "الناقل الجوي" أو المضرور من جراء تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك في الأحوال الآتية:
أولاً: حالة رجوع المؤمن له على المؤمن:

فقد يحدث أن يؤدي المؤمن له مبلغ التعويض إلى المضرور، وذلك إما نفاذاً للحكم الصادر عليه في دعوى المسؤولية، وإما بناءً على تسوية أو صلح مقبول من جانب المؤمن^(٤)، وعندئذ يجوز للمؤمن له أن يرجع على المؤمن مطالباً إياه بأن يؤدي إليه ما أداه من تعويض للمضرور، وذلك تنفيذاً لإلزامه بالضمان الذي يفرضه عليه عقد التأمين المبرم بينهما، ويجب على المؤمن في هذه الحالة أن يؤدي إلى المؤمن له ما أداه من مبلغ التعويض للمضرور، وإذا

(١) نقض مدني مصري، طعن رقم (٨٤٨) جلسة ١٩٩٩/١٢/٧، س ٦٨ ق. ينظر: عيد المنعم الشربيني، الموسوعة الشاملة، مرجع سابق، ص ٤٣.

(٢) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٣٧٤.

(٣) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٣٩٨.

(٤) وتجدر الإشارة في هذا الشأن أنّ وثائق التأمين كثيراً ما تتضمن شرطاً يمنع المؤمن له من التسوية بإقرار مسئوليته أو من التصالح عليها بغير موافقة المؤمن، وإلا سقط حقه في مبلغ التأمين أو على الأقل عدم الاحتجاج على المؤمن بما تم من إقرار أو تصالح، ويجد هذا الشرط تبريره في الخشية من تواطؤ المؤمن له مع المضرور، وكذلك في احتمالية أن يتم الإقرار أو التصالح تحت تأثير التهديد باتخاذ إجراءات جنائية قبل المؤمن له أو تحت تأثير عدم المبالاة منه اعتماداً على قيام التأمين. ينظر: مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٣٠٢.

امتتع المؤمن عن ذلك كان للمؤمن له رفع دعوى الضمان في مواجهته^(١)، وللمؤمن عند رفع هذه الدعوى عليه أن يتخلص من التزامه بالضمان بالاحتجاج بإحدى الدفوع الآتية، بحيث إذا ما قبل إجداها برئت ذمته من الضمان، والتزم المؤمن له وحده مما أداه من تعويض إلى المضرور، وهذه الدفوع تتمثل في الآتي:-

أ- الدفع بعدم حجية الحكم الصادر في دعوى المسؤولية:

ذلك أنّ المؤمن له إذا أدى مبلغ التعويض إلى المضرور بناءً على حكم قضائي؛ فإن هذا الحكم لا يكون - وفقاً لقاعدة نسبية الأحكام - حجة على المؤمن الجوي، وإنما يعتبر مجرد قرينة على استحقاق قيمة التأمين، وعلى مقدار هذه القيمة، وذلك يعني أن للمؤمن دائماً أن يدفع دعوى المؤمن له بكل ما يثبت أنّ المؤمن له لم يكن مسؤولاً قانوناً أو أنه لم يكن مسؤولاً عن كل التعويض الذي حكم به عليه، كأن يثبت أن الحكم قد صدر بناءً على تواطؤ بين المؤمن له والمضرور، أو أن المؤمن له قد أهمل إهمالاً جسيماً في الدفاع عن نفسه أو يثبت أن الحكم قد صدر على المؤمن له بناءً على إقرار منه بمسئوليته عن وقوع الحادث أو بناءً على تصالحه مع المضرور خلافاً لما تقضي به شروط الوثيقة، وتجدر الإشارة إلى أن المؤمن لا يستطيع الاحتجاج بتواطؤ المؤمن له مع المضرور أو بإهمال المؤمن له في الدفاع عن نفسه طالما كان أمر توجيه وإدارة دعوى المسؤولية من قبله هو شخصياً^(٢).

ب- الدفع بتعدد التأمين:

ويستطيع المؤمن الجوي كذلك أن يتخلص من التزامه بالضمان بالدفع بأنّ المؤمن له قد أبرم بسوء نية أكثر من وثيقة تأمين من المسؤولية تغطي ذات الخطر وفي نفس الوقت، وذلك بأن أخفى عن كل مؤمن قيامه بتأمين آخر بقصد تحقيق منفعة من وراء هذا التعدد التأميني الذي يُعدّ بمثابة السعي إلى المغالاة في التأمين بسوء نية، فيلقى نفس الجزاء المترتب عليه، والذي يتمثل في بطلان عقود التأمين المتعددة بأثر رجعي، مما يستدعي معه تحمل المؤمن له وحده بالتعويض الذي أداه إلى المضرور، ويجدر التنبيه إلى أنه يقع على المؤمن عبء إثبات سوء نية المؤمن له، وذلك بكافة طرق الإثبات؛ لأن حسن النية أمر مفترض، بينما سوء النية يجب إثباته^(٣).

(١) ويستطيع المؤمن له رفع دعوى ضمان مستقلة تجاه المؤمن في ذات الوقت الذي ترفع عليه دعوى المسؤولية، ومن ثم يطلب من القضاء ضم دعوى الضمان إلى دعوى المسؤولية للارتباط. ينظر: عبد القدوس عبد الرزاق الصديق، المرجع السابق، ص ٩٠.

(٢) مصطفى محمد الجمال، المرجع السابق، ص ٣٠٦، ٣٠٩.

(٣) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ١٦٣.

ج- الدفع بالتقادم:

كما يمكن للمؤمن الجوي أن يتخلص من التزامه بالدفع بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد التأمين، والتي نص المشرع على أنها "تسقط بانقضاء ثلاث سنوات من وقت حدوث الواقعة التي تولدت عنها هذه الدعوى"^(١)، فتبدأ مدة التقادم الثلاثي في حالة التسوية الودية مع المضرور من يوم وقوع هذه التسوية، أمّا في حالة الحكم القضائي فإنها تبدأ من وقت مطالبة المضرور للمؤمن له قضائياً^(٢)، فمنذ هذه المدة كان للمؤمن له أن يقيم دعوى الضمان تجاه المؤمن، وحيث إنه لم يقم بذلك خلال المدة المقررة له التزم وحده بمبلغ التعويض الذي أداه للمضرور.

ثانياً: حالة رجوع المضرور على المؤمن:

لعل أهم ما يتميز به هذا النوع من التأمين "التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية" أنه يقرر حقاً مباشراً للمضرور على مبلغ التأمين بحيث يلتزم المؤمن بأداء هذا المبلغ إلى المضرور مباشرة، وأساس هذا الحق المباشر ليس هو فقط القانون، وإنما هو أيضاً حق المضرور في التعويض عن الضرر الذي لحقه، حيث إنه فور تحقق الضرر ينشأ للمضرور بقوة القانون حق في التعويض قبل المسئول، وهو يستطيع أن يمارس حقه هذا على أموال المسئول المؤمن له ذاته، أو على أي مبلغ آخر خصص لهذا الغرض والذي هو مبلغ التأمين من المسؤولية، ومن ثم يصبح المضرور فور وقوع الحادث صاحب حق مباشر على مبلغ التأمين، أي أنه يصبح مالكاً لمبلغ التأمين دون منازع أو مزاحم، ولا شك أن كل حق مباشر تحميه دعوى مباشرة، ومن هنا جاءت الدعوى المباشرة للمضرور في مواجهة المؤمن، الذي يمارس دعواه استناداً إلى حقه القانوني في التعويض الذي ينصب على مبلغ التأمين^(٣).

وتجدر الإشارة هنا إلى أنه قد ثار جدل كبير بين الأنظمة القانونية للوفود المؤتمرة - بما في ذلك وفود القانون الأنجلو أمريكي - حول تحديد طبيعة هذه الدعوى المباشرة، وطبيعة العلاقة فيها بين المضرور والضامن، والذي كان له أثر في تقرير الحلقات التصالحية التي تضمنتها اتفاقية روما لعام ١٩٥٢^(٤)، إذ إنها أحالت على القوانين الوطنية كقاعدة عامة بشأن حق المضرور في استعمال الدعوى المباشرة في مواجهة الضامن، هذا من ناحية، وأقرت

(١) المادة (١/٧٥٢) مدني مصري، وتقابلها المادة (١/٧٥٢) مدني ليبي.

(٢) محمد حسام لطفي، المرجع السابق، ص ٤٥٥؛ محمد عبد الظاهر حسين، المرجع السابق، ص ٢٤٥.

(٣) عبد القدوس عبد الرزاق الصديق، المرجع السابق، ص ١٣٦-١٣٧.

(٤) ينظر:

De Juglart: la convention de Rome Op. Cit., No: 238.

مشار إليه لدى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٤.

للمضرور الحق في استعمال هذه الدعوى في حالات محددة من ناحية أخرى^(١)، وبناءً على ذلك فقد أعطت الاتفاقية للمضرور حق الرجوع بدعوى مباشرة على الضامن^(٢)، وذلك في الأحوال الآتية:

الحالة الأولى: حالة امتداد صلاحية الضمان، بعد انتهاء أجله، إمّا لوقوع الضرر أثناء الرحلة الجوية التي انتهت أجل الضمان خلالها، أو لانقضاء الضمان لغير أسباب انتهاء الأجل أو تغيير مستغل الطائرة^(٣)، وإمّا لوقوع الضرر خارج الحدود الإقليمية التي يغطيها الضمان بسبب القوة القاهرة أو المساعدة أو الخطأ الملاحي^(٤).

الحالة الثانية: حالة ما إذا أشهر إفلاس المستغل، حيث إنه ليس في إمكانه مقاضاة أحد، مما يستلزم معه إطلاق حرية المضرور في الرجوع على الضامن^(٥)، ولا يصح أن يتبادر إلى الذهن أن حق الرجوع المباشر لا يتصور إلا في هاتين الحالتين السابقتين، إذ إنه يمكن أن تتحقق حالات أخرى يتضمنها القانون الوطني الذي أحالت إليه الاتفاقية بصفة عامة^(٦)، وبما أن حق المضرور في ملاحقة الضامن بالدعوى المباشرة هو من شأن القانون الداخلي الواجب التطبيق، فإنه إذا لم يقر له القانون الوطني هذا الحق، استحال عليه استعمال هذه الدعوى في مواجهة الضامن إلا في الحالات التي يفقد فيها مستغل الطائرة الحق في الرجوع على الضامن^(٧)، ويجب على المضرور عند رفع الدعوى المباشرة على المؤمن "أن يثبت خطأ المؤمن له الذي نجم عنه الضرر؛ حتى تتوافر لديه أركان المسؤولية المدنية التي يلتزم المؤمن بتغطيتها وفقاً لعقد التأمين من المسؤولية"^(٨).

وعلى ذلك فإنه إذا أقام المضرور دعواه المباشرة تجاه المؤمن الجوي يطلب فيها الحكم له بإلزام هذا المؤمن بأن يؤدي إليه ما حكم له به من تعويض؛ كان للمؤمن الجوي أن يدفع هذه الدعوى ببعض الدفوع التي تؤدي إلى تحلله من الالتزام بالضمان لعدم وجود هذا الالتزام أصلاً، وهذه الدفوع تتمثل في الآتي:

(١) وهذا من شأنه أن يؤدي إلى اختلاف وضع المضرور تجاه الضامن باختلاف النظام القانوني الداخلي الذي ينعقد له الاختصاص في نظر الدعوى.

(٢) وذلك في المادة (٥/١٦) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(٣) المادة (١/١٦ أ) من الاتفاقية.

(٤) المادة (١/١٦ ب) من الاتفاقية.

(٥) المادة (٥/١٦) من الاتفاقية.

(٦) محمود مختار بربري، المرجع السابق، ص ٢١٣.

(٧) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٥.

(٨) حكم محكمة استئناف الجبل الأخضر درنة، طعن رقم (٢٤٩) جلسة ١٢/٢٣/١٩٩٧، س٤٥ق، مجموعة أحكام المحكمة العليا الليبية، مرجع سابق، ص ٥٥١.

أ- الدفع بالوفاء:

إذا تبين للمؤمن الجوي أن المضرور سبق له أن استوفى حقه في مبلغ التعويض من المؤمن له، استطاع الدفع في مواجهته بالوفاء، ومن ثم يكون دين المضرور قد انقضى ولم يعد له حق في مطالبة المؤمن بأي حق يتعلق بالتعويض، وينطبق هذا الأمر أيضاً على ما إذا استوفى المضرور مبلغ التعويض عن مؤمن آخر في حالة تعدد المؤمنين^(١)، وبناءً على ذلك يكون للمؤمن له وحده حق الرجوع على المؤمن بما يكون قد أداه من تعويض إلى المضرور ما لم يكن ممنوعاً من هذا الرجوع بمقتضى الأحكام السابقة.

ب- الدفع بأحد دفع المؤمن له التي يحتج بها في مواجهة المضرور:

وهي الدفع التي يكون من شأنها دفع المسؤولية، وذلك كالدفع بخطأ المضرور، أو الدفع بوجود منازعات مسلحة أو اضطرابات مدنية، أو باستيلاء الدولة على الطائرة من يد مستغليها، وكذلك الاستعمال غير الشرعي للطائرة؛ وذلك متى تعلق الأمر بمسئولية الناقل الجوي تجاه الأغيار على سطح الأرض^(٢)، أما إذا تعلق الأمر بمسئولية الناقل الجوي تجاه المسافرين وأمتعتهم أو أصحاب البضائع، فإن الدفع تكون - كما سبق بيانها - انتفاء الخطأ، والخطأ الملاحي، وخطأ المضرور^(٣)، بالإضافة إلى الدفع الناشئة عن تزوير المستندات من قبل المضرور^(٤).

ج- الدفع بعدم التأمين:

وهو الدفع بوقوع الضرر خارج نطاق تطبيق الضمان الجغرافي والمحدد في شروط الضمان، وبناءً على ذلك فإنه إذا أقام المضرور دعواه المباشرة تجاه المؤمن الجوي عن ضرر لا يدخل في نطاق التأمين؛ كان لهذا المؤمن دفع هذه الدعوى بعدم تغطية التأمين لهذا النوع من الضرر، إلا أنه يستثنى من ذلك حالات التجاوز الناجمة عن القوة القاهرة، أو تنفيذاً لمساعدة اقتضتها الظروف، أو نتيجة خطأ ملاحي^(٥).

(١) محمد إبراهيم دسوقي، المرجع السابق، ص ٤٠٠.

(٢) المادة (٥ و ٦) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(٣) المادة (٢٠ و ٢١) من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

(٤) المادة (١/١٦) من اتفاقية روما.

(٥) المادة (١/١٦ب) من اتفاقية روما؛ عبد القدوس عبد الرزاق الصديق، المرجع السابق، ص ١٤٠ وما بعدها.

د - الدفع بانقضاء أجل الضمان:

وذلك بأن يدفع المؤمن الجوي الضرر الذي وقع بعد انتهاء مدة التأمين، وتقضي اتفاقية روما في هذا الصدد بأنه في حالة انتهاء الأجل أثناء الرحلة الجوية، يمتد الضمان حتى أول هبوط مقرر في خط سير الرحلة على ألا يتجاوز هذا الامتداد أربعاً وعشرين ساعة، أما إذا انقضت صلاحية الضمان لسبب آخر غير انتهاء الأجل^(١)، أو تغيير المستغل، امتد الضمان إمّا لمدة خمسة عشر يوماً تبدأ من وقت قيام المؤمن أو الضامن بالإخطار بأن الضمان لم يعد صالحاً، وإمّا لحين تمام سحب شهادة المؤمن أو الضامن، وذلك في الحالة التي يكون السحب فيها قد حصل قبل انقضاء مدة الخمسة عشر يوماً^(٢)، ويتم هذا الإخطار للسلطة المختصة في الدولة التي أكدت أن المؤمن أو الضامن ملية مالياً^(٣).

وبناءً على ما تقدم فإنّ المؤمن الجوي يستطيع التخلص من التزامه بالضمان وإبراء ذمته منه، باستعماله إحدى الدفوع الواردة، وذلك سواء في مواجهة المؤمن له عند رجوعه عليه بدعوى الضمان، أو في مواجهة المضرور الذي يرجع عليه بمقتضى الدعوى المباشرة.

وأخيراً فإن نظام تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي هو نظام تأميني إجباري يهدف إلى حماية الناقل من الأضرار التي تلحقه من جرّاء تحقق مسؤوليته، إذ إن هذا النظام التأميني يمكن أن يشتمل على كافة أحوال المسؤولية، سواء أكانت العقدية منها أو التقصيرية، فكما يكون التأمين مما يصيب المتعاقدين مع الناقل فإنه يكون مما يصيب الغير - الذي هو الطرف الثالث غير المسافر - من حوادث الطائرة على سطح الأرض، وهذا النظام التأميني يرتب التزامات متقابلة في ذمة كل من الناقل والمؤمن الجوي، حيث يلتزم الناقل بالإدلاء بإحداثيات الخطر ودفع قسط التأمين، ويقابله في ذلك التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين عند وقوع الخطر المؤمن منه، وذلك حتى يتم إجراء هذا النظام التأميني على أكمل وجه ممكن.

(١) وهنا "يجب على الدولة التي أصدرت الشهادات بالضمان إعلان الدول التعاقدية المعنية بذلك في أسرع وقت ممكن"، المادة (٥ / ١٥) من اتفاقية روما.

(٢) يراجع في تفصيل ذلك: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ١٩٦؛ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٣٩١؛ هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٣١٢؛ محمود مختار بريري، المرجع السابق، ص ٢١٢؛ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص ٣٧٧.

(٣) المادة (١/١٦ أ) من اتفاقية روما، وهذه الدفوع أوردتها الاتفاقية على سبيل الحصر، ومن ثم لا يحق للمؤمن أو الضامن الاحتجاج بغيرها، وذلك كالدفوع التي تستند إلى العلاقة التي تربط الضامن بالمستغل من بطلان أو فسخ والتي نصت عليها المادة (٦/ ١٦) من اتفاقية روما.

الخاتمة

الخاتمة

إنّ ضخامة الآثار المالية التي تترتب على تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران هي التي تستدعي من مؤسسات النقل الجوي الالتزام بإجراءات السلامة وإبرام وثائق التأمين؛ وذلك لتغطية كل صغيرة وكبيرة تتعلق بنشاط الملاحة الجوية، وبالتالي فإن تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي يعدّ إجراءً من الإجراءات التي يتخذها الناقل الجوي على عاتقه، وذلك من أجل تفادي كل الآثار السلبية التي تحدث من جرّاء وقوع الحادث الجوي، ومن خلال دراستنا لهذا البحث يتضح لنا بعض النتائج والوصايا التي نوجزها في الآتي:-

أولاً:- النتائج:

١- إنّ نظام التأمين ينعكس أثره على مسؤولية الناقل الجوي التي ترتبط بهذا النظام بروابط تبادلية وتأثيرية؛ ذلك لأنّ تحديد أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداهما قد أسهما إلى حدّ كبير في تحديد ومعرفة نظم التأمين عليها، حيث إنه إذا كان الهدف من إقامة المسؤولية المدنية هو الضمان لمن يلحق به الضرر نتيجة لفعل ونشاط الغير باعتبار أنها تقوم بوظيفة وقائية؛ فإنّ نظام التأمين من المسؤولية هو ضمان وأمان في ذات الوقت، إذ إنه يوفر للناقل الحماية من الآثار السلبية التي تلحق ذمته المالية، لذلك يُعدّ ضماناً له، كما أنه أمان للمضروب؛ إذ إنه يقيه من احتمال عدم حصوله على التعويض من المسؤول عن الضرر، ومن ثم فإنّ المسؤولية تدفع إلى التأمين، والتأمين يدفع إلى المسؤولية، وعلى ذلك فإنّ نظم التأمين من المسؤولية - بما في ذلك نظام التأمين التلقائي الفردي - تُوسّع من نطاق مسؤولية الناقل الجوي، كما أنها تعتبر الدافع الأساسي والحقيقي وراء موقف الكثير من أحكام القضاء في التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي وعدم الاستجابة بسهولة إلى دفعها أو التخفيف منها.

٢- على الرغم من أنّ الناقل الجوي الدولي يقترّب مركزه القانوني من ناقل الأشخاص في النقل الجوي الداخلي، حيث يلتزم كلاهما ببذل العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر، وأنهما يستطيعان دفع مسؤوليتهما بكافة الطرق المتاحة لهما لدفعها، فإنّ مسؤولية الناقل الجوي الدولي محدودة - وهو ما نصّ عليه قانون التجارة المصري في المادة (٢٩٢)- في حين أنّها مسؤولية كاملة وغير محدودة في قانون التجارة الليبي، إذ إنه لم يرد فيه نصّ - لا من قريب ولا من بعيد - يحدد هذه المسؤولية، وهذا يعدّ نقصاً تشريعياً يجب على المشرع التنبيه إليه.

٣- إنَّ أهم ما يميز نظام التأمين الجوي لمسئولية الناقل عن باقي أنواع التأمين الأخرى هو عنصر الخطر المؤمن منه، وذلك من حيث حجمه ومداه لا من حيث طبيعته.

٤- أدى هذا النظام التأميني إلى تضاؤل أهمية البحث عن أساس مسؤولية الناقل الجوي بحيث أصبح لا يلتفت إليه كثيراً؛ وذلك لحلول المؤمن محل الناقل في تحمُّل أعباء التعويض المستحق عن الضرر الواقع على المضرور.

٥- يجوز الاستعاضة عن النظام التأميني لمسئولية الناقل الجوي بأحد الضمانات البديلة، وتعتبر هذه الضمانات كافية متى غطت مسؤولية الناقل الجوي المحدودة، وذلك بصرف النظر عن الحالات التي يمكن أن تكون فيها هذه المسؤولية مطلقة.

٦- وأخيراً فإن نظم التأمين قد أظهرت تفوقاً ملحوظاً على أحكام مسؤولية الناقل الجوي بحيث يعدّ أمراً طبيعياً المطالبة بإجبارية هذا النظام وإلزامه على الناقل الجوي .

ثانياً: - التوصيات:

بناءً على النتائج السابقة التي تمّ التوصل إليها من خلال دراستنا لموضوع البحث نوصي ببعض التوصيات التي نوجزها في الآتي:-

١- أن تقوم الدول الأطراف في اتفاقية وارسو وتعديلاتها بإبرام اتفاقية دولية جديدة أو بروتوكول جديد ينظم الأحكام المتعلقة بتأمين مسؤولية الناقل تجاه المسافرين وأرباب البضائع تنظيمًا مفصلاً، وذلك على غرار ما فعلته اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ فيما يتعلق بتأمين مسؤولية المستغل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض، حيث إنه وبالرجوع إلى أحكام القانون الداخلي نجد أنّ المشرع - سواء كان المصري أو الليبي - قد قام باقتباس نصوص اتفاقية روما وجعلها تنطبق على كل من الأضرار التي تلحق المسافرين والشاحنين والأضرار التي تلحق الغير على سطح الأرض.

٢- أن يقوم المشرع الليبي بإضافة نص تشريعي يحدد مسؤولية الناقل الجوي في النقل الداخلي للأشخاص على غرار ما هو وارد في نص المادة (٢٩٢) من قانون التجارة المصري، والذي جاء فيه أنّه: "لا يجوز في حالة نقل الأشخاص أن يجاوز التعويض الذي يحكم به علي الناقل الجوى مائة وخمسين ألف جنيه بالنسبة إلى كل مسافر، إلا إذا اتفق صراحة على تجاوز هذا المبلغ"، على أن يتم حساب المبلغ بالعملة الليبية؛ وذلك حتى يتماشى مع القواعد القانونية التي تحكم مسؤولية الناقل الجوي الدولي ونظم تأمينها .

٣- بما أنّ نظام تأمين المسؤولية المدنية "العقدية والتقصيرية" للناقل الجوي - بخلاف نظام التأمين التلقائي- لا يثير صعوبات تطبيقية كثيرة؛ فإننا نوصي بتطبيقه؛ وذلك لأنه لا يمثل

خروجاً على القواعد العامة والأحكام التقليدية لعقود التأمين من المسؤولية المدنية بوجه عام، ولا يضمن فقط مبالغ التأمين التي قد يحكم بها على الناقل الجوي في حالة تقرير مسؤليته، وإنما يمتدّ أيضاً ليشمل كافة المصاريف والنفقات القضائية والفوائد، ولا يجوز للناقل أن يحقق كسباً عن طريق تعدد التأمين من المسؤولية، كما لا يجوز له أن يتقاضى من المؤمن الجوي ما يزيد عن الدين الذي شغل ذمته المالية من جراء وقوع الخطر المؤمن منه، إذ إنه وطبقاً للطبيعة التعويضية للتأمين لا يعتبر مبلغ التأمين جعلاً جزافياً يستطيع المؤمن له به الإثراء على حساب المؤمن الجوي، وإنما لا يستحق المؤمن له منه إلاّ القدر الذي يساوي الضرر الفعلي الذي لحقه من انعقاد مسؤليته المدنية، كما أنه لا يترك للناقل الجوي أي مجال أو فرصة للاستفادة من أحكام استبعاد مسؤليته أو التخفيف منها، وذلك فضلاً عن الأعباء التي تتحملها شركة الطيران في دفع أقساط التأمين، بالإضافة إلى أنه يكفل للضحايا مكنة الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن الجوي مباشرة عن طريق التوجه بالدعوى المباشرة التي هي غالباً ما تكون أكثر يساراً لهم؛ ذلك لأن نظام التأمين من المسؤولية لا يجب أن يكون مجرد عمل مقصور على الناقل الجوي وحده .

٤- نوصي بضرورة توحيد أحكام تأمين مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين أو الشاحنين أو الغير على سطح الأرض، وذلك من خلال إصدار قانون اتحادي يضم جميع الأحكام المنظمة لهذه المسائل بدلاً من توزيعها بين النظم القانونية المختلفة؛ حتى يتسنى الرجوع لهذه الأحكام دون مشقة وعناء.

٥- وأخيراً فإننا نوصي بأن تنضمّ ليبيا إلى اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩؛ وذلك لأن هذه الاتفاقية جاءت مواكبة لمقتضيات الواقع، إذ إنها تلزم الدول الأطراف فيها أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤليتهم، كما أنها تسمح بالقيام بمراجعة دورية لحدود المسؤولية الواردة في الاتفاقية دون حاجة إلى إبرام تعديل جديد ومستقل.

وفي الختام أسأل الله العليّ القدير أن أكون قد وفّقت في موضوع هذه الدراسة، وأن تكون خطوة لدراسات أخرى تغطي ما فاتني من جوانب الموضوع، وتعالج ما قد يعترضه من نقص وقصور.

وآخرُ دعوانا أن الحمدُ لله ربَّ العالمين

الباحث

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً:- المراجع العامة:

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي "قانون الطيران التجاري" دار الفكر العربي، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين "دراسة في القانون والقضاء المقارنين"، الطبعة الثالثة، بدون مكان نشر، ١٩٩١ .
- بديع أحمد السيفي، التأمين علمًا وعملاً، الطبعة الأولى، بغداد، بدون دار نشر، ١٩٧٢.
- ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦.
- جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٢.
- جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٥ .
- حسام الدين الصغير وعاطف محمد الفقي، القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
- حسين عامر وعبد الرحيم عامر، المسؤولية المدنية "التقصيرية والعقدية"، الطبعة الثانية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩.
- حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٤ م .
- رمضان أبو السعود، أصول التأمين، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٠ .
- سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الطبعة الثانية، الدار المصرية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٨.
- سلامة عبد الله، الخطر والتأمين "الأصول العلمية والعملية"، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٤.
- سليمان إبراهيم، التأمين وأحكامه، الطبعة الأولى، دار العواصم المتحدة، بيروت، ١٩٩٣.
- سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.

- شعبان فرج، دروس في العمليات المصرفية وإدارة المخاطر، مكتبة جامعة البويرة، الجزائر، ٢٠١٣ .
- شوقي سيف النصر سيد، الأصول العلمية والعملية للخطر والتأمين، الطبعة الثالثة، بدون مكان نشر، ١٩٩٨ .
- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٣ .
- عبد الحميد عثمان الحفني، النظرية العامة للالتزام "المصادر غير الإرادية"، جامعة المنصورة، ٢٠٠٩ - ٢٠١٠ .
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الأول والسابع، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر .
- عبد الفضيل محمد أحمد :
١- القانون الجوي الخاص "حسب آخر تعديل بموجب القانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠"، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٤ .
- ٢- القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٩٧ .
- عبد المنعم البدر اوي، التأمين، مطبعة النسر الذهبي، القاهرة، ١٩٩٩ .
- عبد المنعم متولي، محاضرات في تأمين الطيران بمعهد مصر للتأمين، بدون مكان نشر، ١٩٨٣ .
- عبد الودود يحيى، التأمين على الحياة، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، ١٩٦٩ .
- عزيز العكلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، الطبعة الثانية، دار الثقافة، عمان، ٢٠١١ م .
- فرج سيد سليمان، القانون الجوي "الطائرة والحقوق عليها - سيادة الدولة على الفضاء - مسؤولية الناقل الجوي" شركة الطويجي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٠ .
- كامل عباس الحلواني، الخطر والتأمين، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٥ .
- محسن عبد الحميد البيه :
١- النظرية العامة للالتزامات "المصادر الإرادية" الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر .
- ٢- عقد التأمين، الجزء الأول، مكتبة جامعة المنصورة، ١٩٨٤ .
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي "النقل الوطني والدولي"، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦ م .

- محمد حسام محمود لطفي، الأحكام العامة لعقد التأمين، دار الثقافة للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٨ .
- محمد حسني عباس، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦ .
- محمد حسين منصور، أحكام التأمين "مبادئ التأمين - عقد التأمين"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر .
- محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٤ .
- محمد عبد الظاهر حسين، عقد التأمين مشروعيته - آثاره - إنفاؤه، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥ .
- محمد علي عرفة، شرح القانون المدني الجديد في التأمين والعقود الصغيرة، بدون مكان نشر، ١٩٥٠ .
- محمد غازي صابر، تأمين الحوادث، منشورات جامعة القاهرة، ١٩٩٣ .
- محمد فريد العريني :
- ١- القانون الجوي "حوادث الطيران"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٩ .
- ٢- القانون الجوي النقل الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٤ .
- محمود سمير شرقاوي، القانون التجاري، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٤ .
- محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٦ .
- محيي الدين إسماعيل علم الدين:
- ١- شرح قانون التجارة الجديد، الطبعة الأولى، مكتبة جامعة القاهرة، القاهرة، بدون تاريخ نشر .
- ٢- نظرية العقد، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر .
- مصطفى محمد الجمال، التأمين الخاص، الطبعة الأولى، دار الفتح، الإسكندرية، ٢٠٠١ .
- ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، مطبعة محمد عبد الكريم حسان، القاهرة، بدون تاريخ نشر .
- نعمات محمد مختار، التأمين التجاري والتأمين الإسلامي، المكتب الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٥ .
- هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٤ .

ثانياً:- المراجع المتخصصة:

- أحمد حسين أبو العلا، تأمين نقل البضائع بحرًا وجوًا وبرًا، بدون مكان نشر، ١٩٩٢.
- جلال وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين "دراسة في القضاء الأمريكي"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، بدون تاريخ نشر .
- حسين كيره، بحث بعنوان: مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها منشور في مجلة كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، السنة الثامنة ، العدد الأول والثاني، ١٩٥٨-١٩٥٩.
- ذكرى عبد الرازق محمد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد، الطبعة الأولى، شركة ناس للطباعة، القاهرة، ٢٠١٥ .
- ساسي سالم الحاج، بحث بعنوان: مسؤولية الناقل الجوي حسب اتفاقية وارسو وتعديلاتها، منشور في مجلة المحامي، السنة الثانية، العدد الثامن، ١٩٧٩.
- سيد أحمد موسوي، المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، مكتبة زين الحقوقية والأدبية، بيروت، ٢٠١٠.
- طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي "البحري - الجوي - البري - النهري"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧ .
- طلبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، القاهرة، بدون تاريخ نشر .
- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
- عدلي أمير خالد :
- ١- أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- ٢- عقد النقل الجوي، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٦.
- عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، الجزء الرابع، الطبعة الثامنة، شركة ناسي للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠١٣.
- عصام الدين عمر إبراهيم وجورج واصف، تأمين بحري وطيران، الطبعة الأولى، الجهاز المركزي للكتب الجامعية، القاهرة، ١٩٨١.
- عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري والبري والجوي، الاتحاد المصري للتأمين، القاهرة، ١٩٩٢.

- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي "دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها" دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.
- محمد إبراهيم دسوقي، التأمين من المسؤولية، بدون مكان نشر، ١٩٩٥.
- محمد توفيق المنصوري وعلي أحمد شاكر ومنى محمد عمار، تأمين الطيران، مطبعة جامعة القاهرة، بدون تاريخ نشر.
- محمد عبد الظاهر حسين، التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية المهنية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤.
- محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفيا ومسئولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.
- محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ "تحديث نظام وارسو"، مجلس النشر العلمي بجامعة الكويت، الكويت، ٢٠٠٠.
- محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة، القاهرة، ١٩٦٦.
- مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، الطبعة الثانية، دار منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٦.
- وائل أنور بندق، معاهدات النقل الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠.

ثالثاً:- الرسائل العلمية:

- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن "رسالة دكتوراه"، الطبعة الأولى، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٠.
- حسن يوسف محمود، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص "رسالة دكتوراه"، جامعة القاهرة، ٢٠٠٩.
- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل "رسالة دكتوراه"، جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، ٢٠١٠.
- سليمان مرقس، نظرية دفع المسؤولية المدنية دراسة مقارنة بين المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية في القانونين المصري والفرنسي "رسالة دكتوراه"، الطبعة الأولى، مطبعة الاعتماد، القاهرة، ١٩٣٦.
- عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق، التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية المعاصرة "رسالة دكتوراه"، الطبعة الأولى، جامعة القاهرة، ١٩٩٩.

رابعاً:- الدوريات القضائية :

- سعيد أحمد شعلة، مجموعة قضاء النقض التجاري في عقد النقل "مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة النقض في عقد النقل البري والبحري والجوي خلال اثنين وستين عاماً"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ١٩٩٣.
- عبد المنعم الشربيني، الموسوعة الشاملة لأحكام محكمة النقض، الجزء الرابع والتاسع، المركز المصري للموسوعات القانونية، القاهرة، ٢٠٠٦ .
- عبد المنعم دسوقي، المستحدث في قضاء النقض المدني، الطبعة الثالثة، بدون مكان نشر، ٢٠٠٤ .
- محمد عبد المنعم الخلاوي، المستحدث من المبادئ العامة التي قررتها الدوائر المدنية في الفترة من أول أكتوبر ٢٠١١ إلى آخر ٢٠١٢، المكتب الفني، القاهرة، ٢٠١٢.

خامساً:- المواقع الإلكترونية :

- موقع الاتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" تاريخ الدخول ٢٠١٥/٢/٢٧ الساعة ٣٦:٤م.
<http://www.iata.org>
- موقع منظمة الطيران المدني الدولي "إيكاو" تاريخ الدخول ٢٠١٥/٣/١٠ الساعة ٨:٠٠م.
<http://www.icao.int>

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
المقدمة:.....	٢
الفصل التمهيدي: مفهوم عقد النقل الجوي.....	٧
المبحث الأول: ماهية النقل الجوي	٨
المطلب الأول: تعريف عقد النقل الجوي.....	٨
الفرع الأول : عقد النقل الجوي الداخلي.....	٩
الفرع الثاني : عقد النقل الجوي الدولي.....	١٢
المطلب الثاني: تكييف عقد النقل الجوي.....	١٨
الفرع الأول : الرضائية.....	١٨
الفرع الثاني : الإذعان.....	٢٠
الفرع الثالث : التجارية.....	٢٢
الفرع الرابع : الاعتبار الشخصي.....	٢٣
المبحث الثاني: ماهية الناقل الجوي	٢٦
المطلب الأول: المقصود بالناقل الجوي	٢٦
الفرع الأول : التعريف بالناقل الجوي.....	٢٦
الفرع الثاني : حالات اكتساب صفة الناقل الجوي.....	٢٧
المطلب الثاني: التزامات الناقل الجوي	٣٣
الفرع الأول : التزامات الناقل في نقل البضائع.....	٣٣
الفرع الثاني : التزامات الناقل في نقل الأشخاص.....	٣٩
الباب الأول: المسؤولية المدنية للناقل الجوي.....	٤٥
الفصل الأول: أساس المسؤولية وحالاتها.....	٤٧

٤٧	المبحث الأول: أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي.....
٤٧	المطلب الأول : أساس المسؤولية في الاتفاقيات الدولية.....
٤٧	الفرع الأول: أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو والتعديلات المكملة لها.....
٥٠	الفرع الثاني: أساس المسؤولية في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.....
٥١	المطلب الثاني : أساس المسؤولية في التشريعات الوطنية.....
٥١	الفرع الأول: أساس المسؤولية في القانون التجاري.....
٥٣	الفرع الثاني: أساس المسؤولية في قانون الطيران المدني.....
٥٤	المبحث الثاني: حالات المسؤولية المدنية للناقل الجوي.....
٥٤	المطلب الأول : حالات قيام المسؤولية.....
٥٤	الفرع الأول: حالة قيام المسؤولية عن الأضرار البدنية.....
٥٨	الفرع الثاني: حالة قيام المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة.....
٦١	الفرع الثالث: حالة قيام المسؤولية عن التأخير.....
٦٤	الفرع الرابع: حالة قيام المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض
٦٥	المطلب الثاني : حالات استبعاد المسؤولية.....
٦٦	الفرع الأول: حالات استبعاد المسؤولية في النقل الدولي.....
٧٤	الفرع الثاني: حالات استبعاد المسؤولية في النقل الداخلي.....
٧٦	الفصل الثاني: إجراءات دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي...
٧٦	المبحث الأول: أحكام دعوى المسؤولية.....
٧٦	المطلب الأول : رفع دعوى المسؤولية.....
٧٧	الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية.....
٨٢	الفرع الثاني: المحكمة المختصة بالفصل في دعوى المسؤولية.....
٨٦	المطلب الثاني : أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها.....
٨٦	الفرع الأول: الدفع بعدم قبول الدعوى.....

٩١	الفرع الثاني: سقوط الدعوى وتقادمها.....
٩٤	المبحث الثاني: الجزاء المدني المترتب على قيام المسؤولية.....
٩٤	المطلب الأول : الحد الأقصى للتعويض.....
٩٦	الفرع الأول: بالنسبة لنقل الركاب.....
٩٨	الفرع الثاني: بالنسبة لنقل الأمتعة والبضائع.....
١٠١	الفرع الثالث: بالنسبة للغير على سطح الأرض.....
١٠٣	المطلب الثاني : حالات تجاوز الحد الأقصى للتعويض.....
١٠٣	الفرع الأول: حالات تجاوز الحد الأقصى في نقل الركاب والبضائع.....
١١١	الفرع الثاني: حالات تجاوز الحد الأقصى بالنسبة للغير على سطح الأرض....
١١٤	الباب الثاني: النظام القانوني لتأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي.....
١١٦	الفصل الأول: مفهوم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي.....
١١٦	المبحث الأول: ماهية تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي وعناصره.....
١١٦	المطلب الأول : ماهية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.....
١١٧	الفرع الأول: تعريف التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.....
١٢٠	الفرع الثاني: أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.....
١٢٢	المطلب الثاني: عناصر التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.....
١٢٣	الفرع الأول : الخطر.....
١٣٠	الفرع الثاني : القسط.....
١٣٤	الفرع الثالث : مبلغ التأمين.....
١٣٦	المبحث الثاني: مبادئ التأمين الجوي ووثائقه.....
١٣٦	المطلب الأول: مبادئ التأمين الجوي.....
١٣٦	الفرع الأول : مبدأ حسن النية.....
١٣٨	الفرع الثاني : مبدأ المصلحة التأمينية.....

١٤٢	الفرع الثالث : مبدأ الحلول.....
١٤٤	الفرع الرابع : مبدأ المشاركة.....
١٤٥	المطلب الثاني: وثائق التأمين الجوي.....
١٤٦	الفرع الأول : ماهية الوثيقة وملحقها.....
١٤٩	الفرع الثاني : تغطيات ووثائق التأمين الجوي.....
١٥٥	الفصل الثاني : أحكام تأمين المسؤولية في النظم القانونية.....
١٥٨	المبحث الأول: نظم تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي وبدائلها.....
١٥٨	المطلب الأول : نظم تأمين مسؤولية الناقل الجوي.....
١٥٩	الفرع الأول : نظام التأمين التلقائي الفردي.....
١٦٨	الفرع الثاني : نظام تأمين المسؤولية العقدية والتقصيرية للناقل الجوي.....
١٨٣	المطلب الثاني: بدائل النظم التأمينية لمسؤولية الناقل الجوي.....
١٨٤	الفرع الأول : صور بدائل النظم التأمينية.....
١٩٠	الفرع الثاني : شروط بدائل النظم التأمينية.....
١٩٥	المبحث الثاني: الآثار المترتبة على تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي.....
١٩٦	المطلب الأول: آثار التأمين بالنسبة للناقل الجوي.....
١٩٦	الفرع الأول : الالتزام بالإدلاء بإحداثيات الخطر.....
٢٠٢	الفرع الثاني : الالتزام بدفع مقابل التأمين.....
٢٠٥	المطلب الثاني: آثار التأمين بالنسبة للمؤمن الجوي.....
٢٠٥	الفرع الأول : الالتزام بالضمان.....
٢١٣	الفرع الثاني : حالات الامتناع عن الضمان.....
٢٢٠	الخاتمة:.....
٢٢٤	قائمة المراجع:.....
٢٣١	فهرس الموضوعات:.....