



جامعة الأزهر

كلية الشريعة والقانون بأسسيوط

المجلة العلمية

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

إعداد

د/ علاء النجار حسانين أحمد
دكتوراه في القانون التجاري والبحري
كلية الحقوق – جامعة أسسيوط
محاضر لدى أكاديمية العدالة للدراسات
القانونية والاقتصادية

د/ خالد أحمد عبدالرحمن محمد
قسم القانون الخاص تخصص القانون
التجاري والبحري
كلية الحقوق – جامعة جنوب الوادي – قنا

(العدد السادس والثلاثون الإصدار الثاني أبريل ٢٠٢٤م الجزء الأول)

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

خالد أحمد عبد الرحمن محمد.

قسم القانون الخاص، تخصص القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، جامعة جنوب الوادي بقتا، جمهورية مصر العربية.

البريد الإلكتروني: prof.khaled.law@gmail.com

علاء النجار حسانين أحمد.

دكتورة في القانون التجاري والبحري، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، جمهورية مصر العربية.

البريد الإلكتروني: dralaaelnaggar066@gmail.com

ملخص البحث:

أصبح النقل الجوي محط أنظار ومحمور اهتمام الجميع، على مستوى الأشخاص والدول، فلقد نجحت الطائرة في إزالة الحدود بين الدول، وجعلت العالم دولة واحدة، كما يرجع إليها الفضل في تقارب الشعوب ذات الألوان واللغات المختلفة، فاعتمدت الدول على استخدام الطائرة في نقل الركاب والبضائع، ومن منطلق اتخاذ جميع الدول من مرفق النقل الجوي الوسيلة الرئيسية لنقل الركاب والبضائع، تولدت مجموعة من الالتزامات، استوجبت فرض المسؤولية على القائمين على هذا المرفق بالطريقة التي تضمن وضع ضوابط وتنفيذ تلك الالتزامات بما يضمن كفاءة حسن سير وانتظام مرفق النقل الجوي؛ لذا تكاثفت كافة الجهود الدولية على تنظيم مسؤولية الناقل الجوي من خلال إصدار عدة اتفاقيات وبروتوكولات لملاحقة التطور الهائل في هذا المرفق، بما يضمن استمراره بشكل يضمن مستويات عالية

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

من السلامة الجوية ويضمن جمهور المتعاملين صوب المخاطر المتوقعة، ولم تقف المسؤولية المدنية للناقل الجوي جامدة، عند حد النظريات التقليدية المعروفة، بل واكبت كل عوامل التطور التي لحقت بمرافق النقل الجوي، بما يكفل تلافي تلك المخاطر والعمل على تفاديها وجبرها جبراً يتلائم مع حجم الأضرار المتولدة عنها؛ لذلك جسدت المسؤولية المدنية للناقل الجوي، ما لحق بالمسؤولية المدنية عموماً من تطور، وانتقلت من التوجه الشخصي في المسؤولية المدنية القائم على فكرة الخطأ الواجب الإثبات إلى التوجه الموضوعي القائم على فكرة المخاطر وتحمل التبعة، بما يضمن حماية مصالح الركاب ورعايتها.

الكلمات المفتاحية: التأمين - المسؤولية - المدنية - الموضوعية - الناقل - الجوي - اتفاقية - بروتوكول.

Insurance against the Objective Civil Liability of the Air Carrier in accordance with International Agreements and Protocols

Khaled Ahmad Abdul Rahman Mohammad,
Department of Private Law, specialized in Commercial and
Maritime Law, Faculty of Law, South Valley University,
Qena, Egypt.

Emial: prof.khaled.law@gmail.com

Alaa El-Naggar Hassanein Ahmad,
PhD. in Commercial and Maritime Law, Faculty of Law,
Asuit University, Egypt.

Emial: dralaaelnaggar066@gmail.com

Abstract:

Thanks to air transport the whole world has become as if it were one country, and countries relied on it to transport passengers and goods across their borders. As a result, a set of obligations were generated, necessitating the imposition of responsibility on those in charge of this facility to establish precepts and implement those obligations in a way that ensure the proper functioning and regularity of the air transport facility. Therefore, several agreements and protocols were issued to regulate the responsibility of the air carrier to pursue the tremendous development of this facility,

in a way that guarantees high levels of air safety. The civil liability of the air carrier has kept pace with all the development factors that befell the air transport facility so that it can ensure avoiding risks and compensating the customers in a way that is appropriate to the damage resulting from those risks. Therefore, the civil liability of the air carrier has followed the objective approach based on the idea of risks and bearing responsibility, in a way that ensures the protection and care of passengers and their interests.

Key Words: Insurance - Responsibility - Civil - Objective - Carrier - Air - Agreement - Protocol.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

المقدمة

أصبح النقل الجوي منذ عشرينيات القرن الماضي أحد أهم الاستراتيجيات الاقتصادية والأمنية والسياسية التي تشغل بال كل دولة، وتعمل جاهدة على تطوير منظومة النقل الجوي والوصول بها إلى أعلى درجة من درجات السلامة والأمان، بل أصبح النقل الجوي أحد أهم مفاتيح الدولة للتعبير عن علاقاتها واقتصادياتها ومكانتها بين الدول الأخرى، كما تلعب سلامة الحركة الجوية دوراً بارزاً في مساندة الدولة في رسم سياساتها والمحافظة على استقلالها وسيادتها، فضلاً عن تحقيق أمانها في الوصول إلى تحقيق أهدافها من وراء صناعة النقل الجوي^(١).

حيث يساهم النقل الجوي بدور فعال في التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول نتيجة للإجازات التي حققها التطور التكنولوجي والصناعي للطيران، حيث أصبح الطيران أكثر وسائل النقل أماناً، ما أدى إلى زيادة أهميته في مجال التجارة الدولية والأنشطة السياحية في مختلف دول العالم في شتى المجالات، إذ أن تعظيم فرص التفوق في ميدان النقل الجوي يتيح فرصاً للتقدم في ميادين المنافسة التجارية في الأسواق المختلفة^(٢).

فلقد أضحت النقل الجوي من أهم وسائل السفر لما لها من مزايا متعددة، لعل أهمها السرعة الفائقة للطائرات مقارنة بوسائل النقل الأخرى، ونظراً لأن

(١) د. علاء النجار حسانين: مسؤولية المراقب الجوي عن سلامة الحركة الجوية "دراسة إحصائية حول أسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية - دورية علمية محكمة، تصدرها كلية الحقوق - جامعة المنصورة، العدد ٧٤ ديسمبر ٢٠٢٠م، ص ١٣٥١.

(٢) د. محمود أحمد الكندري: النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م - تحديث نظام وارسو، ط ١، ٢٠٠٠م، لجنة التأليف والتعريب والنشر، كلية الحقوق - جامعة الكويت، ص ١.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

أغلب الرحلات الجوية تكون دولية، أي أن أغلبها يبدأ من دولة وتنتهي في دولة أخرى، فقد اهتم المشرع الدولي بتنظيم أحكام النقل الجوي، حيث أبرمت اتفاقيات دولية لهذا الغرض كان أولها اتفاقية وارسو ١٩٢٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة ١٩٢٩م، ثم تلتها عدد من الاتفاقيات المعدلة لها، إلى أن أبرمت في ٢٨ مايو ١٩٩٩م اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي ١٩٩٩م، والتي أصبحت نافذة بدءاً من ٤ مايو ٢٠٠٣م^(١).

هكذا عرف موضوع مسؤولية الناقل الجوي عديد من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية^(٢)، فضلاً عن سن قوانين وتشريعات داخلية رغبة في

(١) د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، مجلة العلوم القانونية، مجلة إلكترونية دورية علمية محكمة نصف سنوية، السنة الأولى- العدد الثاني، يوليو ٢٠١٣م، تصدر عن كلية القانون- جامعة عجمان للعلوم والتكنولوجيا- دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ١٣، د. أحمد رشاد سلام: التحكم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠١٤م، ص ٥٥. حيث أشار إلى أن مسؤولية الناقل تعتبر نقطة من أهم النقاط التي يثيرها عقد النقل الجوي، الأمر الذي لفت انتباه المجتمع الدولي بضرورة تنظيم وتوحيد تلك المسؤولية، فانبثقت الكثير من الاتفاقيات الدولية التي تنظم هذا المجال، بداية من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، ببروتوكولاتها المعدلة لها، وصولاً إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، كلها عملت على التوفيق بين طرفي عقد النقل الجوي (الناقل والمنقول)، من حيث العمل على تشجيع الطيران بصفته التجارية، وحماية العملاء المنقولين بإقرارها حدوداً قصوى للمتضررين من النقل الجوي.

(٢) حيث أولى الاتفاقيات التي ظهرت لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي هي اتفاقية وارسو ١٩٢٩، والتي حرصت من خلالها حوالي ثلاث وثلاثين دولة مجتمعة على تحقيق التوافق بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، مراعية في ذلك تحقيق قدر من التوازن بين مصالح المسافرين ومصالح الناقلين والشاحنين. ثم نتيجة لظهور كثير من جوانب النقص والقصور في الاتفاقية السابقة، برزت الحاجة للتعديل والتطوير وهو ما تجسد فعلاً بموجب بروتوكول لاهاي في ٢٨ سبتمبر ١٩٥٥. ثم تكمّلها باتفاقية جوادا لاجارا بتاريخ 18 سبتمبر ١٩٦١. وتحت التأثير المتزايد على مسؤولية الناقل الجوي تم توقيع اتفاقية مونتريال في ٤ مايو ١٩٦٦، متبوعة بالتوقيع على بروتوكول جواتيمالا=

معالجة الإشكالات القانونية المترتبة^(١).

ورغم بلوغ الحماية المقررة للمسافرين ذروتها في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، فإن التطور التشريعي في هذا الصدد لن يقف بحال عند هذه الاتفاقية، بل محاولة بيان مدى الحماية المقررة للمسافرين جواً، ليس وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية فحسب، بل وفقاً للتطور الذي شهده العصر الحاضر للمسؤولية الموضوعية، وذلك للوقوف على أوجه القصور فيها، بهدف الوصول لحماية المسافرين، وحصولهم على التعويض الكامل في حالة حدوث مساس بسلامتهم^(٢).

سيأتي في ٨ مارس ١٩٧١. واستمر الضغط والحاجة لتنظيم أدق وأسلم لموضوع المسؤولية، فأبرمت بعد أربع سنوات بروتوكولات مونتريال الأربعة في ٢٥ سبتمبر ١٩٧٥، حيث انصبت ثلاث بروتوكولات الأولى منها على تعديل أساس احتساب التعويض في كل من اتفاقية وارسو الأصلية وبروتوكول لاهاي وجواتيمالا. غير أن إشكالية انضمام دول دون دول، ودخول بعض البروتوكولات حيز التنفيذ دون أخرى، فضلاً عن تعدد وتنوع قواعد وأحكام النقل الجوي، وقصور فكرة توحيد النصوص والقواعد التي رسمتها اتفاقية وارسو وأبرمت من أجلها، كلها عوامل جعلت الحاجة ماسة من جديد وبشكل أكثر إلحاحاً إلى البحث عن اتفاقية أكثر تحديثاً ودقة وشمولاً لتحل محل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة والمكملة لها. وبعد جهود مضيئة تم التوقيع في ٢٨ مايو ١٩٩٩م على اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والتي دخلت حيز التنفيذ في ٤ نوفمبر ٢٠٠٣م. انظر في: د. مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٥ العدد ١، يونيو ٢٠١٨م، ص ٣٥٢-٣٥٣. د. أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بحث مقدم بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م، ص ٧١-٧٢.

- (١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٥٢.
- (٢) د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، ص ١٣.

لكن تلك المسؤولية، من ناحية أخرى يجب أن تكون بالقدر المعقول حتى لا يكون إطلاقها عائقاً أمام مرفق النقل الجوي الدولي. من هنا تبرز، من جانب، مبررات وضع حد أقصى لمسئولية النقل الجوي الدولي، ومن جانب آخر، أهمية وخطورة التأمين من مسئولية هذا الناقل، حيث يوفق بين حرية حركة ونشاط مرفق النقل الجوي وضمان حصول الضحايا من المسافرين أو ورثتهم للتعويضات المقررة في حالة الحادث، حتى لقد أصبحت مسئولية الناقل الجوي والتأمين عليها عنواناً لنظام قانوني واحد يرتكز أساساً على الحفاظ على المنجزات التي حققها الإنسان في مجال وسائل النقل، والحفاظ أيضاً على حياة البشر واحترامها^(١).

إن المتأمل في عالم اليوم يجد أن السفر عبر النقل الجوي لم يعد كما كان بالأمس مغامرة أو مقامرة، وذلك بفضل التطور والإجازات التكنولوجية التي حققها العقل البشري في مجال الطيران خلال عدة عقود. ولقد كانت بصمات تلك الإجازات واضحة على تطور طبيعة ومدى مسئولية الناقل الجوي الدولي ونظم التأمين عليها، بحيث لم يعد النقل الجوي محلاً "لإشفاق" القواعد القانونية التي تنظم طبيعة تلك المسئولية ومداها، ولم يعد من العدل في شيء أن نطلب من المسافرين عبر الجو تضحيات أكثر من تلك التي يتحملها مسافر وسائل المواصلات الأخرى مثل السفينة أو القطار أو السيارة^(٢).

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، مجلد ١٦، العدد ١، سنة ١٩٧٤م، ص ١ - ص ٢. وله أيضاً د. أبو زيد أحمد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ص ٢٨٢.

(٢) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٢.

ومما لا شك فيه هو أن الحوادث الجوية تؤثر على بعض المسافرين وتنتهيهم على السفر، فتفجيرات ١١ سبتمبر جعلت عدد المسافرين في الولايات المتحدة الأمريكية بواسطة الطائرات يتدنّى إلى نسبة تعدت ٢٠%، في حين أن نسبة المسافرين بواسطة السيارات ارتفعت إلى رقم قياسي، ولكن على مر السنين عاد الأمريكيون إلى السفر بالطائرة لأنها =

فحين ظهر النقل الجوي تصاعدت أهميته لما يسم به من حركة نشطة وكفاءة عالية، وغدا مسلماً أن المقياس الحقيقي لرقى وتقدم الشعوب لا يقاس بما لديها من شبكات طرق فحسب، بل وتقدم وتطور النقل الجوي الدولي فيها، وإنتشار خطوطه المنتظمة على ربوع المعمورة، وتكمن مبررات هذه الأهمية للنقل الجوي فيما يتميز به هذا الأخير، ومنذ ظهوره في بداية هذا القرن من خصوصية، باعتباره الوسيلة المثلى للربط بين الدول والحضارات، لاتنافس في ذلك أية وسيلة من وسائل النقل التقليدية الأخرى، وذلك لعوامل متعددة منها طبيعة الطرق التي تسلكها الطائرات فهي تختلف إختلافاً جذرياً عن الطرق التي تسلكها وسائل النقل الأخرى ألا وهي الجو، لذلك فإن الطائرة تعبر الجبال والسهول والصحاري والبحار لا يعيقها مانع طبيعي أو اصطناعي، وأيضاً السرعة الفائقة التي تتميز بها الطائرات عن وسائل النقل الأخرى، بحيث أصبحت الكرة الأرضية عبارة عن مدينة صغيرة تجوبها الطائرات خلال ساعات، ولقدرة الطائرة على اجتياز الحدود السياسية للدولة التي أنطلقت منها، ودخولها في أجواء دولة أخرى خلال ساعة أو ساعات من وقت إقلاعها من مطار القيام في تلك الدولة، وذلك لسرعة الطائرة الفائقة التي لا تضاهيها أي وسيلة أخرى من وسائل النقل والمواصلات، والى جانب عنصر السرعة هناك ميزة أخرى، حيث

=وسيلة لا يمكن التخلي عنها، خصوصاً عندما يؤكد لك أخصائيو الملاحة أنها آمنة، وفي الوقت الذي استبدل فيه الأمريكيون الطائرة بالسيارة ارتفعت حوادث السير بشكل لافت، حيث وصل عدد الضحايا إلى ١٥٩٥ ضحية في عام واحد (في أمريكا فقط). انظر ذلك في: تقرير تحت عنوان "بين كوارث السقوط... وحوادث الاختفاء المحيرة"، منشور في المجلة - مجلة العرب الدولية - دار النشر الشركة السعودية للأبحاث والنشر، في ١٠ سبتمبر ٢٠١٤م، د. محمد الأمين البشري: التحقيق في الجرائم المستحدثة، الرياض، ٢٠٠٤م، ص ٢١٠. حيث يقرر بأنه لو حاولنا تحليل هذه النتائج المتعلقة بوسيلة النقل الجوي وقورنت بما يحدث من إصابات أو وفيات في حوادث الطرق أياً كانت أسبابها بصفة عامة، لأدركنا أن النقل الجوي ما زال أكثر الوسائل أمناً وأماناً عن بقية وسائل النقل الأخرى.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

أصبح النقل الجوي أكثر أمناً وسلامة^(١)، من طرق النقل الأخرى في العصر الحاضر، وذلك بسبب تقدم تكنولوجيا في الطيران ووسائل الأمان فيها، لذلك فقد اجتمعت في الطيران المدني ميزتا السرعة والأمان، وهما صفتان لاتجتمعان في أية وسيلة أخرى من وسائل النقل والمواصلات^(٢).

(١) وفقاً للإحصائيات التي وردت في التقرير العالمي لسلامة الطيران، أكدت على أن السفر بالطائرة أكثر الوسائل أماناً، ففي عام ٢٠١٣ حصلت ٩٠ حادثاً لطائرات مدنية مخصصة لنقل الركاب، تسببت في وقوع ضحايا في تسع رحلات من أصل ٩٠ رحلة وكانت حصيلة الضحايا هي ١٣٧ مسافراً، وإن كان الرقم كبير نسبياً، ولكن إذا ما قورن بعدد حوادث السيارات في كل أنحاء العالم سنوياً سوف نجد أن الطائرة هي وسيلة النقل الأكثر أمناً في العالم، ولو أن عدد الذين سقطوا في حادثه الطائرة الماليزية الأخيرة وطائرة "ترانس إيجا" مجتمعين، كان ولسوء الحظ ٣٥٠ راكباً، ولكن هذا لا يعني أن السفر بالطائرة تتعدى خطورته السفر بوسائل النقل الأخرى، لأنه يجب التنبه إلى أن هناك أكثر من ٢٢ مليون رحلة مدنية في العام الواحد تابعة لمختلف شركات الطيران، وهذا يعني أن هناك أقل من حادثه واحدة من بين ثلاثمائة رحلة. أنظر في: تقرير سابق الإشارة إليه تحت عنوان: "بين كوارث السقوط.. وحوادث الاختفاء المحيرة"، منشور في المجلة - مجلة العرب الدولية - دار النشر الشركة السعودية للأبحاث والنشر، في ١٠ سبتمبر ٢٠١٤.

(٢) د. فارس بن صالح بن صقر السهلي: نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، مجلة كلية الشريعة والقانون، بتفهما الأشراف - دقهلية، جامعة الأزهر، المجلد ١، العدد ٢٢، ص ٥٧٤ - ص ٥٧٥. نفس المعنى: د. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤م، ص ٥. د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد الرابع، العدد ٢، يونيو ٢٠١٨م، كلية الحقوق - جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان/ الجزائر - مخبر قانون البحري والنقل، ص ٦٩٩.

من المؤكد أن السفر الجوي أصبح الآن أسلم وسيلة من وسائل النقل، ويرجع جزء من المستوى المرتفع للسلامة إلى الزيادة في تطور تصميم الطائرة نفسها، وفي نفس الوقت يرجع ذلك أيضاً إلى تطوير النظم الإجرائية المتعلقة بالسلامة وعلى وجه التحديد مراقبة الحركة الجوية، فلقد مرت مراقبة الحركة الجوية بمراحل تطور مختلفة، بدأت باستخدام النيران كإشارات ضوئية في المطارات، إلى نظام الاتصال اللاسلكي بين الطيارين =

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

كما ترك الطلب المتزايد على خدمات النقل الجوي أثره الكبير في الاقتصاد العالمي، مما يوفره من سرعة انتقال الملايين إلى مختلف الأماكن، ونقل البضائع إلى مختلف الأسواق حول العالم، فضلاً عما يؤديه من دور هام في الحياة الاجتماعية للأفراد، سواء في أعمالهم أو في أوقات فراغهم، كما يساهم الطيران المدني في التنمية الاقتصادية من خلال التسهيلات التي يقدمها لقطاع السياحة، بتوفير فرص العمل وزيادة الدخل. وإذا كان هناك تطور سريع قد لحق النقل الجوي بفضل أدائه - وهي الطائرة - فإنه كان طبيعياً أن يستوجب هذا التطور تطوراً مماثلاً في القواعد القانونية التي تحكم الطيران المدني، لا سيما فيما يتعلق منها بسلامة المسافرين بوجه خاص⁽¹⁾.

رغم ذلك ظل هذا التحديث والتطور في قواعد مسؤولية الناقل الجوي عبر مختلف الحقبات الزمنية المتلاحقة، قاصراً عن مجارة الأهداف والطموحات التي رسمتها الدول للتخفيف من نسبة الكوارث وحوادث الطيران، وذلك راجع لعدة أسباب لعل أهمها بقاء اتفاقية وارسو وبعض تعديلاتها سارية المفعول إلى يومنا

والخدمات الموجودة على الأرض والتي تقوم بتوجيه الطائرات في محيط المطار، إلى استخدام الرادار والإذاعة المباشرة للاتصال بين المراقبة الجوية وقائد الطائرة. انظر في:

- John Mark MacKeigan, Liability of Air Traffic Services Providers:

The Impact of

New Systems and Commercialization, A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research McGill University, in partial fulfilment of the requirements for the degree of Master of Laws, Canada, 1996, p. 6.

@digitool.library.mcgill.ca/thesisfile23962.pdf

(1) د. جاسم علي سالم الشامسي: مقدمة في الجزء الأول من أعمال المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة تحت عنوان: "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م، ص ٥ - ص ٦. د. بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠م، ص ٢٧ - ص ٢٨.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

هذا بالنسبة لعدد معتبر من الدول وتبني عديد من القوانين الوطنية لأحكامها وقواعدها، إلى جانب اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩. إضافة إلى أن هناك من القواعد التي يضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) والتي تعد شروطاً تعاقدية تستمد قوتها الملزمة من إيرادها في العقد أو بالإحالة إليها صراحة أو ضمناً، وهي بذلك تعتبر مصدرًا للأحكام المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي، لتُضاف إلى كل من اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المكملة والمعدلة لها، وكذا التشريعات الوطنية للدول المتعلقة بالطيران المدني^(١). ولهذا كان طبيعيًا أن يستوجب هذا التطور السريع الذي حققه النقل الجوي بفضل أدائه - وهي الطائرة - تطورًا مماثلاً في القواعد القانونية، بحثًا عن الحلول المناسبة لحوادث الطيران، لمواكبة هذا التطور المطرد في هذا المجال، لا سيما ما يتعلق منها بسلامة المسافرين بوجه خاص^(٢).

ولقد كان التحول من التوجه الشخصي إلى التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أحد أهم علامات التطور في القواعد القانونية التي تحكم المسؤولية وما ترتب على ذلك من آثار هامة وجوهرية تتعلق بطبيعة وحدود وطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي والتأمين عليها. كل هذا سنتعرف عليه تفصيلاً من خلال الدراسة المقدمة

إشكاليات البحث:

تدور إشكاليات البحث حول التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في ضوء التوجه الشخصي إلى التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية وما ترتب على ذلك

- (١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٥٣.
- (٢) د. أبو الوفا محمد أبو الوفا: جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية والوقائية والعقوبة في اتفاقية طوكيو وقانون الطيران المدني المصري والإماراتي، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م، ص ٤٥٥.

من آثار تتعلق بضرورة إلزامية التأمين والتأثير المتبادل بين المسؤولية المدنية والتأمين عليها في ضوء الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية، فلقد فرضت محاولات التوازن بين مصلحة الركاب والناقلين الجويين نفسها، على مواكبة التطور الذي لحق بالمسؤولية المدنية في إطار فلسفتها الرئيسية التي تقوم عليها والمتمثلة في جبر الضرر، وانتقالها من النظرية الشخصية التي تقوم على ركن الخطأ كأساس للتعويض عن الضرر، إلى النظرية الموضوعية التي تقوم على ركن الضرر كأساس للتعويض والتي فرضت ظلها على نظم التأمين من المسؤولية.

ويمكننا إجمال بعض الإشكاليات التي واجهت التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، من خلال طرح بعض التساؤلات التي أضحت في حاجة إلى تبيان وتوضيح كالتالي:

- هل المسؤولية المدنية للناقل الجوي أضحت تركز على التوجه الموضوعي؟ أم لا زال التوجه الشخصي يلقي بظلاله على مسؤولية الناقل الجوي المدنية حتى في ظل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م؟.

- هل التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي استقر على مستوى الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها؟ وأصبح ملاذاً آمناً للتعويض عن الأضرار الهائلة الناجمة عن حوادث الطائرات؟ أم ما زال التوجه الشخصي هو القادر على ملاحقة الناقل الجوي وتحميله بالمسؤولية؟.

- هل هناك علاقة بين التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي وبين التأمين عليها؟.

أهداف البحث:

تهدف الدراسة إلى محاولة التعرف على مجموعة من المفاهيم، منها:-

- تتبع التطور التاريخي للطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، ومسار انتقالها من التوجه الشخصي إلى التوجه الموضوعي وما أضحت عليه في الوقت الراهن على الصعيد التشريعي الدولي.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- دور الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها في استقرار نظام المسؤولية المدنية للناقل الجوي ومدى توحيدها نحو قواعد قانونية مستقرة تحكم تلك المسؤولية.

- الوقوف على الآثار القانونية المترتبة على التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي وعلاقتها بالتأمين عليها.

- دور التأمين الإجباري في جبر الأضرار الحاصلة للركاب وقدرته على التوفيق بين تغطية تلك الأضرار والتخفيف من العبء الواقع على عاتق الناقلين الجويين إزاء تلك الأضرار الهائلة.

منهجية البحث:

إن الباحث اتبع في سبيل إعداد هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، فجرى من خلاله تحليل النصوص القانونية الناطمة للمسؤولية المدنية للناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات الدولية المعدلة لها، وصولاً لتحديد الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وكيفية التأمين عليها.

وإلى جانب المنهجين السابقين، فقد اتبعت المنهج التاريخي بهدف الإحاطة بالتطور التاريخي للطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي ومتابعة انتقالها من التوجه الشخصي إلى التوجه الموضوعي في ضوء الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات الدولية المعدلة لها محل المقارنة في هذه الدراسة.

نطاق البحث:

إن هذه الدراسة جاءت لتعالج بصورة محددة موضوع التكيف القانوني للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي المدني وانتقالها من التوجه الشخصي إلى التوجه الموضوعي وذلك حصراً ضمن اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة ١٩٢٩م (وارسو)، وتعديلاتها، واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي لسنة ١٩٩٩م (مونتريال) ومردود هذا التحول على التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

خطة البحث :

تجسد خطة البحث قواعد بناء البحث، والتخطيط الهندسي الدقيق لارتفاعاته والمساحة التي يجب أن يقوم عليها، كما تعتبر الخطة بمثابة نجوم في سماء الدراسة يجب الاهتداء بها في طريق البحث، من أجل الوصول إلى الحقيقة التي نبتغيها في الدراسة، ومن أجل ذلك تشكلت خطة البحث المعنون باسم "التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية". من مبحثين يسبقهم مبحث تمهيدي وملخص للبحث ومقدمة وتشتمل المباحث على عدة مطالب وفروع وذلك على النحو التالي:

مبحث تمهيدي: التطور نحو التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي ويشتمل على مطلبين :

المطلب الأول: مفهوم التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

المطلب الثاني: اتجاهات المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

المبحث الأول: الأساس القانوني للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، ويشتمل على أربعة مطالب :

المطلب الأول: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في

ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٦٦ م .

المطلب الثاني: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في

ضوء بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ م.

المطلب الثالث: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي

في ضوء بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ م.

المطلب الرابع: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في

ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

المبحث الثاني: أثر التوجه الموضوعي في التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، ويشتمل على ثلاثة مطالب :

المطلب الأول: تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأهميته.

الفرع الأول: تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

الفرع الثاني: أهمية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

المطلب الثاني: إشكالات التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

الفرع الأول: إشكالات متعلقة بأداء التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل

الجوي.

الفرع الثاني: إشكالات متعلقة بوجود صناديق تعويض آلية متممة

لإصلاح الضرر.

المطلب الثالث: الآثار القانونية المترتبة على التأمين من المسؤولية المدنية

للناقل الجوي.

الفرع الأول: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية المدنية والتأمين عليها.

الفرع الثاني: التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل

الجوي.

مبحث تمهيدي التطور نحو التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تمهيد وتقسيم:

تصاعد وتيرة التطور الذي شهده العالم منذ بداية القرن العشرين في مختلف المجالات كان كنتيجة حتمية للثورة التكنولوجية الهائلة، والتي خلفت أثرها البالغ في تطور قطاع النقل الجوي بصفة عامة، ونظراً لانتشار النقل الجوي وزيادة أهميته خاصة في ميدان التجارة الدولية، فقد وجد العالم نفسه أمام حاجة ماسة لتنظيم ما يتصل به بصورة تضمن استقراره ونموه، ومن هنا عمدت دول العالم للاهتمام بوضع الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم موضوعات النقل الجوي المدني، فكانت البداية في وضع اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩م، ونظراً لسرعة انتشار النقل الجوي، وزيادة أهميته، فقد وجدت الدول نفسها أمام ضرورة العناية أكثر بإيجاد تنظيم قانوني دولي متطور بشأن تنظيم موضوعات هذا القطاع، فتولت التعديلات الخاصة باتفاقية وارسو، والمتتبع للتطور التاريخي المتعلق بالتنظيم القانوني الدولي للمسؤولية المدنية للناقل الجوي يجد نفسه أمام مرحلتين، وهما: مرحلة ما قبل الحرب العالمية الثانية، ومرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية^(١).

فقبل عام ١٩٢٩م ظهرت في القوانين الوطنية في دول العالم ثلاثة اتجاهات قانونية بشأن تكليف المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، فهناك تشريعات اعتبرتها مسؤولية تقصيرية، وهناك من اعتبرتها مسؤولية عقدية، ومنها من اعتبرتها مسؤولية موضوعية، ومرد هذا الاختلاف يعود لاختلاف النظم

(١) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردنية والسعودية واتفاقيتي وارسو ومونتريال، مجلة جامعة الملك سعود (الحقوق والعلوم السياسية) دورية علمية محكمة، مجلد (٣١)، العدد (١)، يناير ٢٠١٩م، ص ٢١.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

القانونية التي تتبناها الدول، وعدم وجود قواعد قانونية دولية تحكم المسؤولية المدنية للناقل الجوي آنذاك^(١).

فلم تك أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي قبل اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واحدة عند جميع الدول، بل كانت كل دولة تحتكم في قواعد القانون الجوي وأحكام مسؤولية الناقل الجوي فيها إلى أحكامها العامة الموجودة في قانونها الوطني، ولم تكن هناك قواعد متفق عليها بين جميع الدول تلزم الناقل بحدود معينة لمسئوليته تجاه المسافر الذي تضرر من عقد النقل الجوي، الأمر الذي جعل أساس المسؤولية إبان التحضير لاتفاقية وارسو تتنازعه عدة اتجاهات مختلفة^(٢).

ولقد كان للتقدم الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران أثره الواضح على تطور مسؤولية الناقل الجوي سواء من حيث طبيعتها ومداهما^(٣). ذلك لما شهدته صناعة النقل الجوي من تطور في استخدام وسائل الأمان والتكنولوجيا الحديثة في صناعة الطائرات، فبينما كانت الطائرات إبان اتفاقية وارسو ١٩٢٩م تفتقر إلى كثير من وسائل الأمان ومجابهة الأخطار، فقد أصبحت اليوم تمتاز بتكنولوجيا عالية سواء من حيث حجمها الذي يصل بعضها لدرجة تستطيع معه الطائرة حمل ما يقارب الألف مسافر وحمولة ٦٠٠ طن عند الإقلاع، أو من حيث تصاميمها المتميزة إذ أصبحت تضم كافة وسائل الراحة والرفاهية والسلامة والأمان، فهي تضم مطاعم واستراحات وغرف نوم وأماكن استحمام ومنظومة

(١) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي: دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والجوي والبحري، ٢٠١٣م، دار النهضة العربية، ص ٣٥.

(٢) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية برلين - ألمانيا، طبعة الأولى ٢٠١٩م، ص ١٢٤.

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٣.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

متكاملة للاتصالات الهاتفية وخدمات الفاكس والإنترنت وصالة ألعاب هذا عدا عن خدمات البثين التلفزيوني والإذاعي، وخدمات خاصة لرجال الأعمال واستخدام أحدث التقنيات التكنولوجية^(١).

وفي إطار ذلك خطت المسؤولية المدنية للناقل الجوي بمراحل مختلفة في سبيل الوصول بها إلى مفهوم موحد يضمن كفاءة الأضرار الهائلة التي غالباً ما تنجم عن حوادث النقل الجوي سواء في الأمتعة أو الأشخاص، وحتى تضمن مصالح جميع الأطراف في منظومة النقل الجوي. وفي إطار الوقوف على اتجاهات المسؤولية المدنية للناقل الجوي، لا بد من التعرف على التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، حتى يتسنى لنا بناء أركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي بصورة محددة، ومعرفة الآثار المترتبة عليها، وهذا ما يمكن لنا عرضه من خلال المبحثين التاليين:

المطلب الأول: مفهوم التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

المطلب الثاني: اتجاهات المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

(١) مجلة آفاق العلم، العدد ١٢، يناير- فبراير، ٢٠٠٧م. حيث الأنظمة المتعلقة بالطيران حديثة النشأة، سريعة التكوين، وذلك بالمقارنة مع غيرها من فروع القانون الخاص، وبالأخص قانون التجارة البحرية الذي يعود للقرن التاسع الميلادي، فالطائرة تقنية حديثة استلزمت قواعد قانونية جديدة وقوانين جوية ظهرت أول مرة عندما أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية سفينتها الفضائية ليبدأ بعدها سنة ١٩٢٩م التقنين في القانون الجوي الخاص. انظر في: فارس بن صالح بن صقر السهلي: نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، ص ٥٧٤.

المطلب الأول

مفهوم التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي

أطلق الفقه عدة مسميات على التطور الذي لحق بالمسؤولية المدنية وانتقالها من المرحلة التقليدية التي تقوم فيها المسؤولية المدنية على ركن الخطأ الواجب الإثبات، مروراً بالخطأ المفترض، وصولاً إلى المسؤولية المدنية التي تقوم على ركن الضرر. فلقد أطلق عليها المسؤولية الموضوعية، وأحياناً ينظر إليها باعتبارها توجه موضوعي في المسؤولية المدنية، وأحياناً أخرى تعرف بالنظرية الموضوعية، وجميعها يأخذ اتجاه موحد يعرف بفقه المسؤولية الموضوعية أو الفقه الموضوعي في المسؤولية المدنية.

ورغم تواتر الفقه على مصطلح المسؤولية الموضوعية، إلا أننا نميل إلى مصطلح التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية، فالتطور الذي لحق بالمسؤولية المدنية من الخطأ إلى الضرر مجرد توجه يعمل في إطار النظرية الأم وهي المسؤولية المدنية، وليست نظرية مستقلة بذاتها. كل ما في الأمر أن الأركان التي تقوم عليها المسؤولية المدنية التقليدية، تختلف عنها في إطار المسؤولية المدنية الموضوعية.

فالمسؤولية المدنية التقليدية، تقوم على ثلاثة أركان، الخطأ والضرر وعلاقة السببية، ويشكل ركن الخطأ محور المسؤولية المدنية، سواء ذلك الخطأ الواجب الإثبات أو الخطأ المفترض. لذا يطلق عليها المسؤولية الخطئية، وتبرء ذمة المسئول بمجرد نفي الخطأ أو بإثبات السبب الأجنبي، في حين تقوم المسؤولية المدنية الموضوعية حتى ولو لم يصدر خطأ من المدين المسئول طالما تحقق عنصر الضرر.

وإن كانت المسؤولية المدنية تظل هي النظام الأساسي الذي يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المضرور، سواء ارتكزت المسؤولية المدنية على المدرسة الموضوعية في التعويض عن الضرر، أو المدرسة الشخصية في التعويض عن الضرر.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

ويقصد بالمسؤولية المدنية عموماً بأنها نظام يهدف إلى جبر الضرر الذي يحدث للشخص نتيجة فعل ارتكبه شخص آخر، هدفها مجرد إزالة أثر الفعل الضار دون أن تهدف إلى زجر وعقاب مرتكبه، ولهذا فهي مسؤولية مدنية وليست جزائية^(١).

في حين يقصد بالتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية أو ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية تلك التي تقوم على ركن الضرر فقط، باعتباره هو موضوع أو محل المسؤولية، فهي عكس المسؤولية المدنية التقليدية القائمة على الخطأ، تستند فقط إلى عنصر الضرر، وتؤدي إلى إمكان مطالبة الطرف المسئول بالتعويض عن الضرر ولو لم يصدر منه خطأ^(٢).

وبمعنى آخر يمكن القول أن المسؤولية الموضوعية تثار إذا توافر ركنان، الضرر وعلاقة سببية بين هذا الضرر والفعل أو السلوك الذي أدى إليه، حتى ولو كان هذا السلوك مشروعاً لا يشوبه أي خطأ^(٣).

عرفها البعض^(٤)، أنها "تلك المسؤولية التي يكفي أساساً لقيامها وجود علاقة سببية مباشرة بين الضرر وبين العمل والنشاط مصدره في غيبة أي خطأ

(١) د. علي نجيدة: النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول - مصادر الالتزام، ٢٠٠٤/٢٠٠٥، دار النهضة العربية، ص ٣٣٨.

(٢) د. معتز نزيه محمد الصادق المهدي: الالتزام بالسرية والمسؤولية المدنية "دراسة مقارنة"، مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، العدد ٨٢ سنة ٢٠٠٩م، ص ٨٩.

(٣) د. محمد نصر رفاعي: الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ١٩٧٨. د. نزيه محمد الصادق المهدي: بعض التطبيقات المعاصرة لمشكلات المسؤولية المدنية الحديثة، دار النهضة العربية، ٢٠٠١، ص ١١٣. وله أيضاً: نطاق المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة، مؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها في دولة الإمارات العربية المتحدة، في الفترة من ٢-٤ مايو ١٩٩٩، ص ٢٥.

(٤) د. محمد فؤاد عبد الباسط: تراجع فكرة الخطأ لمسؤولية المرفق الطبي العام، منشأة المعارف - الإسكندرية، ٢٠٠٣م، ص ٧٦.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

من جانب المسؤول حتى لو كان العمل أو النشاط مصدر الضرر في ذاته سليماً وصحياً".

ويرى البعض^(١)، أن المسؤولية الموضوعية هي مسؤولية غير خطئية تنشأ مع وجود الضرر، بما يجعل من الضرر وحده سبباً لقيام المسؤولية. وتهدف المسؤولية الموضوعية إلى تحقيق مصلحة المضرور وحماية حقوقه من الضياع وبخاصة في الحالات التي يصعب فيها إثبات الخطأ وقد وجدت المسؤولية الموضوعية صداها في الفقه والقضاء الحديث وبخاصة مع التطور السريع في الوسائل التكنولوجية الحديثة^(٢).

ويلاحظ أنه على الرغم من أن المسؤولية الموضوعية قد قيل بها لمعالجة أوجه قصور المسؤولية التقصيرية، في حالات كثيرة، إلا أن الفقه الحديث قد توجه إلى العمل بها في مجال العلاقات التعاقدية^(٣)، كعقد العلاج

(١) د. محمد شعيب محمد عبد المقصود: المسؤولية الموضوعية من حيث الأساس والتطبيق، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المقالة ١٢، المجلد ٧، العدد ٢، الخريف ٢٠١٢، دورية علمية محكمة نصف سنوية، تصدرها كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، ص ٩٢٢.

(٢) د. مرتضى عبد الله خيرى: المسؤولية الموضوعية القائمة على الضرر في مجال المعلوماتية - دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي، مجلة الدراسات القضائية - مجلة علمية محكمة تصدر عن معهد التدريب القضائي - الإمارات العربية المتحدة، العدد السابع عشر - السنة التاسعة - ديسمبر ٢٠١٦، ص ٦٢.

(٣) على الرغم من أن المسؤولين (التقصيرية والعقدية) تتفقان في الأساس القانوني لكل منهما، وهو الإخلال بالتزام سابق أو الخطأ، وأن قوام كل منهما هو التعويض وجبر الضرر، إلا أنهما تختلفان في نواح قانونية عديدة نوجزها في الآتي: جهة المصدر المنشئ لكل منهما: فالمسؤولية العقدية تجد مصدرها في العقد لأنها تنهض عند الإخلال بالتزام عقدي سابق، أما المسؤولية التقصيرية فتجد مصدرها في القانون مباشرة لأنها جزاء على الإخلال بواجب عام سابق، أيضاً تتطلب المسؤولية العقدية أهلية الرشد القانونية بينما يكتفى في المسؤولية التقصيرية بأهلية التمييز، ويكون الإعذار واجب لقيام المسؤولية العقدية وطلب التعويض في حين لا يشترط أي إعذار في المسؤولية التقصيرية، أيضاً يقع =

الطبي^(١)، وعقود النقل، وعقود بيع السلع والمعدات^(٢).

=عبء الإثبات في المسؤولية العقدية على عاتق المدين بأنه قد أوفى بالتزامه الناشئ عن العقد وإخلال الطرف الآخر أو الدائن بينما يقع عبء إثبات خطأ المدين في المسؤولية التقصيرية على عاتق الدائن المضرور.

إذا تعدد المسؤولون في المسؤولية العقدية فإن كل متعاقد مسؤول بقدر ما يمليه عليه العقد ولا يلزم بينهم التضامن في تحمل المسؤولية إلا في حالة اتفاق سابق بينهم على خلاف المسؤولية التقصيرية إذ يكون المسؤولون متضامنين بدفع التعويض فيها. وأخيراً فإنه يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها إن انتفى الغش أو الخطأ الجسيم في المسؤولية التعاقدية في حين لا يجد هذا الاتفاق مكاناً له في المسؤولية التقصيرية إذ لا يجوز الاتفاق على الإعفاء أو التخفيف منها. د. أشرف جابر سيد: المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٢م، ص ١٢-١٧. أنظر أيضاً: د. فاروق مصطفى السلطان: مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين والأمتعة والبضائع، دراسة مقارنة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون، جامعة عدن، ٢٠٠٢م، ص ٤٥-٤٦.

(١) إن نطاق المسؤولية الطبية نطاق متسع، فهو يشمل كل نشاط الطبيب عند ممارسته لمهنته الإنسانية، سواء بالنسبة لقيامه بتشخيص المرض، وتحديد العلاج الملائم، كما تشمل أيضاً مسؤولية الطبيب عن مساعديه وبدلائه الذين قد يستعين بهم خلال ممارسته لعمله، وأيضاً تمتد لكي تشمل مسؤولية الطبيب عن الآلات التي يستعملها، ومن الملاحظ أن العلوم الطبية محل لتطور دائم، فمنذ القرن التاسع عشر حدثت تطورات هامة في مجال هذه العلوم، وكذلك في مجال العلوم المرتبطة بها، كعلم وظائف الأعضاء وعلم الكيمياء الحيوية وعلم الجراثيم، وقد لعبت هذه الأمور دوراً هاماً في مجال توضيح الجوانب الغامضة في مجال الجسم الإنساني، والتي كانت لفترة طويلة أموراً مبهمه وقد أثارت هذه التطورات الكثير من الجدل، حول تحديد الدرجة التي يكون الطبيب فيها قد نفذ العقد طبقاً للمقتضيات العلمية المعاصرة. انظر ذلك في: د. عبد الرشيد مأمون، عقد العلاج الطبي بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية، ص ١٩٩ وما بعدها. د. سليمان مرقس، مسؤولية الطبيب ومسؤولية إدارة المستشفى، تعليقات على الأحكام، مجلة القاتون والاقتصاد- السنة السابعة، العدد الثاني، أبريل ١٩٣٧، ص ١٥٥ وما بعدها.

(٢) د. حسن عبد الباسط جميعي: الخطأ المفترض في المسؤولية المدنية، ٢٠٠١م، ص ١٨٦.

فالمسئولية الموضوعية امتدت إلى نطاق العلاقات التعاقدية، ومنها عقود النقل بوجه عام، سواء عقد النقل البري أو الجوي أو البحري. وإن كانت دراستنا تركز حول عقد النقل الجوي، وهو كما عرفه جانب من الفقه بأنه الاتفاق الذي يبرم بين الشخص الذي يريد السفر أو مرسل البضاعة، وبين الناقل الجوي، وبمقتضاه يتعهد الناقل الجوي بنقل المسافر وأمتعته، أو نقل البضاعة عن طريق الطائرة من مكان الإقلاع إلى مكان الوصول المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه راغب السفر أو مرسل البضاعة^(١).

والناقل الجوي كما عرفته اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤م في الفقرة (٢٢) من المادة الأولى، بأنه "كل شخص طبيعي أو اعتباري يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع". وهو نفس التعريف الذي تلقفه المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١م بموجب الفقرة (١٨) من المادة الأولى. بينما يعرف البعض الناقل الجوي، بأنه كل من يتعهد بنقل الأشخاص أو البضائع بالطائرة^(٢).

هذا ولم تضع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩م تعريفاً للناقل الجوي الدولي، إلا أن اتفاقية جوادا لاجارا لعام ١٩٦١م^(٣)، فرقت بين الناقل التعاقدى والناقل الفعلي، فعرفت المادة الأولى فقرة "ب" الناقل المتعاقد بأنه "كل شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرماً مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل". أما الفقرة "ج" من المادة ذاتها فعرفت الناقل

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: قانون الطيران التجاري، ص ١٧٠.

(٢) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، الطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٠م، ص ١٠٢. د. يسرية محمد عبد الجليل: تقارير حوادث الطائرات ودورها في إثبات المسؤولية (دراسة مقارنة)، بحث مقدم بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م، هامش (١)، ص ٣٨٠.

(٣) اتفاقية جوادا لاجارا موقعة في ١٨/٩/١٩٦١م وهي تعني بتنظيم أحكام الناقل الفعلي في النقل الجوي.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

الفعلي بأنه "شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة "ب" أو بجزء منه، ولكنه ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو^(١).

والمسئولية المدنية عن الطيران المدني بصفة خاصة تحتل الصدارة بين موضوعات القانون الجوي نظراً للميزة التي يتميز بها والأهمية البالغة للمسئولية والتي تهدف إلى استقرار العلاقات بين الدول. فالطائرة كونها مركبة جوية تنز آلاف الكيلوجرامات وتحمل مخزنها كميات كبيرة من المحروقات، تعرف على أنها الأكثر ثقلية عند مغادرة الأرض، وسلوك المركبة يعتمد اعتماداً كلياً على نظام معقد من آلاف الأجزاء، صممت وأنجزت على وجع الدقة، حيث تجعلها تسيطر على كل من الجهاز نفسه وعلى الأجهزة المتمركزة في الأرض، حيث أن أصغر خطأ في الحسابات، أو في الصنع أو في وظيفة جزء واحد منها يؤدي إلى كارثة. وإذا حدثت مثل هذه الكوارث، فما هو أساس المسؤولية الذي يمكن المتضررون من المطالبة بالتعويض؟^(٢).

من جانبنا نرى من خلال ما تقدم من تعريفات وفلسفة للمسئولية الموضوعية، أنها ارتكزت على ركن الضرر في المسؤولية المدنية، واعتبرته قوام المسؤولية، وجعلت من الضرر والمضرور طريقاً لتحقيق فلسفة المسؤولية المدنية

(١) د. وضحة فلاح المطيري: مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق - جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١١م، ص ٢٦ - ٢٧.

(٢) د. خرشي عمر معمر: أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، بحث مقدم بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م، ص ٣٤٣ - ٣٤٤.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

التي تقوم على جبر الضرر وحماية المضرور. ولا تستبعد معاقبة المخطئ إذا وجد^(١).

لذا يمكننا تعريف التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، بأنه ذلك التوجه الذي بموجبه يتحمل الناقل الجوي نتائج الأضرار الناجمة عن خطأه المفترض في وقوع الحادث الجوي.

(١) حيث أسست اتفاقية مونتريال سنة ١٩٩٩م شأنها شأن التعديلات المتلاحقة لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م مسؤولية الناقل الجوي على فكرة المخاطر وتحمل التبعة - المسؤولية الموضوعية، بأن يكون الناقل مسؤولاً بمجرد وقوع الضرر ودون حاجة لإثبات خطئه، إلا أنها جعلت دفع المسؤولية في أضيق حدوده بالنسبة إلى الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها ألف وحدة حسابية عن كل راكب. أما إذا تجاوزت قيمة الأضرار المقدار السابق، فإن مسؤولية الناقل تكون مفترضة بحيث لا يجوز دفعها إلا إذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر لم يقع نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع منه أو من أحد تابعيه. انظر ذلك في: د. عبدالمجيد خلف منصور العنزي: أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ إبريل ٢٠١٢م، ص ٢٧. د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، البحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة عن "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ إبريل ٢٠١٢م، ص ٤٣ - ص ٤٤.

المطلب الثاني

اتجاهات المسؤولية المدنية للناقل الجوي

إن التطورات المتسارعة التي شهدتها العالم بعد نهاية الحرب العالمية الثانية في مختلف القطاعات ومنها قطاع الطيران المدني، والذي كان جله كنتيجة حتمية لتطوير الطائرات وزيادة كفاءتها، وما رافق العالم من استقرار للأمن الدولي وعناية عالمية خاصة بالتجارة الدولية لما لها من دور إيجابي في ترميم الدمار الاقتصادي الذي خلفته الحرب لعب دوراً بارزاً في تعديل اتفاقية وراسو، فتم إبرام العديد من البروتوكولات والاتفاقيات الدولية الجديدة^(١).

فلقد تبين مع مرور الوقت أن الحماية المخولة للراكب والمتمثلة في عدم حاجته إلى إثبات الخطأ لأنه مفترض مع حق الناقل الجوي، هي حماية مصطنعة أو ظاهرية أكثر مما هي فعلية ما دام استطاع هذا الأخير التحلل من المسؤولية عنه بكل سهولة، فيكفي أن يثبت أنه بذل العناية المعقولة أو استحال عليه بدلها لكي يفلت من المسؤولية ويحرم الراكب من أي تعويض. لذلك تم التوجه نحو المسؤولية الموضوعية التي نادى بها العديد من القوانين الوطنية لبعض الدول كسويسرا وألمانيا و يوغوسلافيا وتشيكوسلوفاكيا سابقاً، فحواه بناء مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة^(٢). أي أن تكون مسؤولية الناقل مسؤولية مادية موضوعية. فيكون مسؤولاً بقوة القانون عن الضرر الذي

- (١) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وراسو ومونتريال، ص ٢٤.
- فبعد الحرب العالمية الثانية، ومع التقدم الذي حظى به الطيران المدني، غدت الحاجة ملحة إلى تغيير نظام المسؤولية الذي تبنته الاتفاقية والقائم على نظرية الخطأ، وبحدود المسؤولية المتوازعة فيه، إذا ما قيست بما تجنيه شركات الطيران من ربح كبير، وفي نفس الوقت ارتفاع مستويات معيشة كثير من شعوب دول العالم وما صاحبه من انخفاض في قيمة النفود وارتفاع معدلات التضخم. انظر في: فاروق أحمد زاهر: القانون الجوي قانون الطيران التجاري وفقاً للتشريع الدولي الموحد و القانون المصري، ص ٩٤.
- (٢) د. حفيظة السيد الحداد: القانون الجوي، دار النهضة العربية، ص ١٤٠.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

يصيب المسافر بمجرد حدوث الضرر وإثباته، ويتواجد العلاقة السببية بينه وبين نشاط الناقل. فلا يستطيع هذا الأخير التحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المصاب نفسه^(١).

ويرى البعض^(٢)، أنه وعلى الرغم من أن الهدف الذي كان مفسح عنه من وراء بروتوكول لاهاي هو تحقيق الموازنة بين مصالح الناقلين الجويين والمتضررين إلا أن البروتوكول خالف هذا الهدف، فعوضاً عن تحقيقه للموازنة بين مصالح الناقلين الجويين والمتضررين، فإنه تضمن تحقيق مصالح إضافية للناقلين الجويين الأمر الذي يمكن إظهاره في أكثر من جانب، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً: إن بروتوكول لاهاي تضمن في المادة ١٢ منه تعديل نص المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو، فأجاز للناقل الجوي أن يشترط إعفاء نفسه من المسؤولية المدنية المترتبة على عاتقه اتجاه المتضرر إذا كان الضرر يتعلق بالضياح، أو التلف الناشئ من طبيعة البضاعة المنقولة، أو من عيب كامن فيها.

ثانياً: إن بروتوكول لاهاي تضمن تعديل نص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو، فنص على المعايير التي يتم الركون إليها في تحديد الناقل سبب النية، وهي: الغش، أو الخطأ المعادل للغش طبقاً لقانون الدولة التي تطرح أمامها المنازعة الأمر الذي ينصب في مصلحة الناقل الجوي^(٣).

(١) د. أحمد رشاد سلام: التحكيم في منازعات القانون الجوي، ص ٥٩.

(٢) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٤.

(٣) المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو: "لا يكون للناقل حق الاستفادة من أحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من مسؤوليته أو تحد منها، إذا كان الضرر ناشئاً عن تدليس منه أو عن خطأ يعتبر معادلاً للتدليس وفقاً لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع". والمعدلة بالمادة ١٣ من بروتوكول لاهاي ١٩٥٥ والتي تنص على: "لا تسري حدود المسؤولية الواردة في المادة ٢٢، إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرر سينجم عن ذلك في الغالب....".

ونظراً لأن بروتوكول لاهاي لم يحقق الهدف الأساسي المرجو منه، فكان من الواضح أنه حقق مصلحة الناقل الجوي بصورة أكبر من مصلحة المتضرر الأمر الذي لم يرق للولايات المتحدة الأمريكية، فرفضت الانضمام إليه، وأعلنت في عام ١٩٦٥م انسحابها من اتفاقية وارسو الأمر الذي دفع العديد من شركات الطيران إلى توقيع اتفاق خاص مع هيئة الطيران المدني الأمريكية، وهو ما بات يعرف باتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، ونظراً لطبيعة هذا الاتفاق وما تضمنه من نتائج غريبة، فقد سارعت دول العالم إلى تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول جواتيمالا لسنة ١٩٧١م بهدف عودة انضمام الولايات المتحدة الأمريكية إلى اتفاقية وارسو^(١).

يذكر أنه من الأسباب التي أدت إلى رفض هذا البروتوكول في الولايات المتحدة وقوع كارثة جوية أودت بحياة أولاد أحد أعضاء مجلس الشيوخ مما حدا بهذا المجلس إلى إعلان سخطه على الحدود القصوى في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي^(٢)، كما يرجع حرص الولايات المتحدة الأمريكية على حماية ركاب الطائرة ضحايا حوادث النقل الجوي إلى استقرار النظم الديمقراطية في الدول الغربية ووقوفها إلى جانب الطرف الضعيف في الحياة الاقتصادية وانصافه بكفالة حقوقه لاسيما حقه في التعويض عن الأضرار اللاحقة به بسبب الأنشطة التي يزاولها الطرف القوي في العلاقة، كما هو الشأن بالنسبة لجمهور المسافرين إزاء شركات النقل^(٣).

(١) د. عيسى غسان ربضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم: دراسة مقارنة، ط٢، عمان، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١م ص ٨٤.

(٢) مشار إليه في: جلال وفاء محمد: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين - دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ١٩٩٥م، ص ٢٢.

(٣) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، هامش (٤١) ص ٧٠٤.

وخشية أن يصبح انسحاب الولايات المتحدة نافذاً، وهو ما يصيب الطيران المدني الدولي في مقتل، حيث تمثل هذه الدولة وحدها ٦٠% من حجمه، كانت المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO تبذل جهوداً مضنية لتجاوز الأزمة التي حلت بالنقل الجوي الدولي، فدعت إلى عقد اجتماع خاص لهذا الغرض في فبراير ١٩٦٦م إلا أنه باء بالفشل بالنظر لتباعد وجهات النظر بين أطرافه^(١).

من جانبه سارع الاتحاد الدولي للناقلين الجويين IATA (وهو منظمة غير حكومية) إلى إقناع مجموعة من شركات الطيران في بعض الدول بعقد اتفاق مع مجموعة أخرى من شركات الطيران الأمريكية تقبل بمقتضاه نظاماً جديداً لمسئولية الناقل الجوي الدولي وتوافق عليه هيئة الطيران المدني الأمريكية CAB بالفعل، فقد تم توقيع هذا الاتفاق من ٣٣ شركة طيران بمدينة مونتريال في ٤ مايو ١٩٦٦م واعتمده هيئة الطيران الأمريكية في ١٣ مايو ١٩٦٦م، أي قبل أن يصير قرار الانسحاب نهائياً بيوم واحد، وبالتالي فإن الولايات المتحدة الأمريكية قد عدلت عن قرار انسحابها في ١٥ مايو ١٩٦٦م. انضم إلى هذا الاتفاق حتى قرب نهاية القرن العشرين ما يزيد عن ١٢٥ شركة طيران تعمل مع الخطوط الدولية المنتظمة علاوة عن ٣٠٠ شركة تعمل على الخطوط الداخلية في معظم دول العالم^(٢).

كما نادى الكثير من الفقه إلى ضرورة البحث عن أساس آخر غير فكرة الخطأ تُبنى عليه مسؤولية الناقل الجوي، بحيث تتوافق مع خصائص الطيران

(١) د. دلال يزيد: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، ٢٠١٠م، ص ٥٣.

(٢) د. عبد الخالق صالح عبد الله مغرب: النظام القانوني لمسئولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ١٢٨-١٢٩. د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٥. د. فاروق أحمد زاهر: القانون الجوي قانون الطيران التجاري وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، ص ٩٤.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

وسماته وما شهدته من تطور وتقدم عظيمين، وفي نفس الوقت يوفر حماية أكثر للمضروبين من حوادثه، فيرفع عنهم عبء تحمل مخاطر الطيران التي طالما تحملوها في ظل المسؤولية الشخصية للناقل الجوي^(١).

وفي سياق متصل أوضحت الدراسة أن الفقه والقضاء الفرنسيين في ضوء المعطيات الاقتصادية والصناعية الحديثة وما يرتبط بها من ضرورات اجتماعية، قد أدى إلى التحول التدريجي عن المسؤولية الشخصية القائمة على وجوب إثبات خطأ المسؤول إلى افتراض هذا الخطأ افتراضاً لا يقبل إثبات العكس، ثم إلى هجر نظرية المسؤولية الشخصية وتبني المسؤولية الموضوعية في معظم الحالات التي أقام فيها المشرع أو القضاء المسؤولية على أساس من افتراض الخطأ في بادئ الأمر^(٢).

وفي إطار مسؤولية الناقل الجوي اتسمت أحكام القضاء بالشدّة، والاتجاه نحو تشديد مسؤولية الناقل الجوي سواء بالارتفاع بقيمة التعويض، أو من خلال تحلل الناقل من المسؤولية بنفي قرينة الخطأ في جانبه، وبالتالي عدم الاستجابة لدفع الناقل المتمثلة في إثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع

(١) د. محمد التلتي: النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، رسالة دكتوراه - كلية الحقوق - جامعة عين شمس، ١٩٨٨م، ص ١٥٩ وما بعدها.

(2) J. Calais Alloy, ne peut-on pas passer de la faute responsabilité civil, petites affiches, 13 des, 1991.

- ولقد كان للقضاء الفرنسي أيضاً دور خلاق في جُلّ التحولات التي مسّت نظام المسؤولية المدنية في كل تفاصيلها، من خلال محاولاته المستميتة في تطويع وترويض نصوص القانون المدني الفرنسي، حيث بالفعل استطاع هذا القضاء وإبداع متناهي بث الروح في بعض النصوص خاصة نص المادة ١٣٨٤ فقام بتفسير تلك النصوص واستنبط منها أحكام ومبادئ لم تكن تخطر في خلد واضعي تلك النصوص حين وضعها، وقد ساعدته في ذلك الصياغة المرنة لتلك النصوص. انظر في: د. عمر بن الزويير: التوجه الموضوعي للمسؤولية المدنية، أطروحة رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة الجزائر، يوليو ٢٠١٧م، ص ٤.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

الضرر، أو استحالة اتخاذ تلك التدابير، والتي قررتها اتفاقية وارسو لصالح الناقل الجوي^(١).

ولقد تبين ذلك بوضوح من خلال عبارات القضاء المستحدثة والتي لم تعادها الأحكام من قبل "كالمسئولية المفترضة"، "المسئولية بقوة القانون" وهذه العبارات مثلت مرحلة انتقالية في مجال تطور المسؤولية وتحولها من الطابع الشخصي إلى الطابع الموضوعي^(٢).

(١) د. محمد موسى محمد دياب: فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ومسئولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية ١٩٨٥م، ص ٢٠٧.

(٢) د. محمد بهجت قايد أمين: الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧م، هامش ص ١١٦.

المبحث الأول

الأساس القانوني للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تمهيد وتقسيم:

تعد مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب، من أهم موضوعات القانون الجوي التي أثارت إشكاليات قانونية في الفقه والقضاء، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات النقل الجوي فإن تحديد هذه المسؤولية يعد حجر الزاوية فيها. ولأهمية هذا الموضوع عكف المشرعون على تنظيم مسؤولية الناقل الجوي الدولي بما فيها تحديد هذه المسؤولية في قوانينها الداخلية، بل إن هذه الأهمية فرضت على المجتمع الدولي اللجوء إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدتها على المستوى الدولي منذ بداية ظهور النقل الجوي، وذلك من خلال إبرام اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩م التي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أو الأشياء^(١).

كما أن الطبيعة الخاصة لعملية النقل الجوي جعلت مسؤولية الناقل الجوي من أهم مواضع القانون الجوي المدني والاتفاقيات الجوية الدولية والتي أثارت ولا تزال جدلاً فقهيًا حول مقومات هذه المسؤولية. وفي ظل هذه الخلافات والافتقاد إلى تشريع وطني أو معاهدة دولية خاصة بها قامت المحاكم في الدول المختلفة بتطبيق القواعد العامة في القانون ولا سيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم أو عن الأضرار التي تصيب البضائع سواءً بالضاياع أو التلف أو عن مسؤولية الناقل عن التأخير في وصول المسافر وأمتعته. ومن هنا- اتجه المجتمع الدولي إلى ضرورة عقد اتفاقيات دولية لتوحيد تلك القواعد ابتداءً من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م وانتهاءً باتفاقية

(١) د. هوزان عبد المحسن عبد الله: المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب- دراسة مقارنة، ص ٥٥٩.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

مونتريال لعام ١٩٩٩م ولا سيما بعد تطور وتوسع شبكة الطيران وازدياد عدد الرحلات الجوية وما صاحب ذلك من ازدياد المخاطر التي قد يتعرض لها المسافرون وأصحاب البضائع^(١).

وتعتبر مسؤولية الناقل نقطة من أهم النقاط التي يثيرها عقد النقل الجوي، الأمر الذي لفت انتباه المجتمع الدولي بضرورة تنظيم وتوحيد تلك المسؤولية، فانبثقت الكثير من الاتفاقيات الدولية التي تنظم وتؤطر هذا المجال، بداية من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، ببروتوكولاتها المعدلة لها، وصولاً إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، كلها عملت على التوفيق بين طرفي عقد النقل الجوي (الناقل والمنقول)، من حيث العمل على تشجيع الطيران بصفته التجارية، وحماية العملاء المنقولين بإقرارها حدوداً قصوى للمتضررين من النقل الجوي^(٢).

ولم تكف الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها في التركيز للمسئولية المدنية للناقل الجوي بصفة عامة، بل أسست للتطور الذي لحق بالمسئولية المدنية للناقل الجوي، في سعيها للمحافظة على مصالح الركاب وأمتعتهم، وتدرجت في الأخذ بالمسئولية المدنية للناقل الجوي، والانتقال بها من التوجه الشخصي الذي يقوم على فكرة الخطأ واجب الإثبات مروراً بالخطأ المفترض وصولاً إلى التوجه الموضوعي الذي يقوم على فكرة الخطر وتحمل التبعة^(٣). ويجدر بنا توضيح الأساس القانوني للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي من خلال المباحث التالية:

(١) د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ١٨٤. وله أيضاً: الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ٤٣.

(٢) د. أحمد رشاد سلام: التحكيم في منازعات القانون الجوي، ص ٥٥.

(٣) حيث مرت طبيعة مسؤولية الناقل بمراحل عديدة، فقبل انعقاد اتفاقية وارسو كانت آراء الفقهاء منقسمة بين إقامة هذه المسؤولية على أساس المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية أو الموضوعية، إلا أن أساس هذه المسؤولية بدأت واضحة في ظل اتفاقية وارسو التي =

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

المطلب الأول: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء اتفاق مونتريال ١٩٦٦ م .

المطلب الثاني: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ م .

المطلب الثالث: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ م .

المطلب الرابع: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م .

=أخذت في حينها بفكرة المسؤولية الخطئية للناقل الجوي، والتي تعرضت لاحقاً لتعديلات كثيرة ولا سيما في بروتوكول مونتريال ١٩٩٩، حيث أصبحت هذه المسؤولية تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تلحق البضاعة والأضرار التي تصيب المسافرين في مستواها الأول، بينما أقامت مسؤوليته في حالات التأخير في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة على أساس الخطأ العقدي المفترض الذي يقبل إثبات العكس. انظر في: د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ٤٣ - ص ٤٤ .

المطلب الأول

التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي

في ضوء اتفاق مونتريال ١٩٦٦م

لم يكن الأساس الخطأ لمسئولية الناقل الجوي الذي يهدر حقوق الراكب ليستمر طويلاً أمام تصاعد موجة التيارات المعادية له، والمتعطشة إلى حماية ضحايا حوادث الطيران^(١)، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي أظهرت حرصاً شديداً في توفير الحماية اللازمة لركاب النقل الجوي، وذلك ما كانت تراه مفقداً في ظل نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، الذي جاء خصيصاً لحماية الناقل الجوي من خلال جعل مسؤليته مجرد مسؤولية خطئية ومحدودة. وقد ظهرت بوادر رفض الولايات المتحدة لهذا النظام في أعقاب الحرب العالمية الثانية، وازداد حدة بعد سنة ١٩٥٥م تاريخ توقيع بروتوكول لاهاي، لتفصح عن رغبتها في الانسحاب من اتفاقية وارسو بسبب أساس المسؤولية وهزالة التعويضات الممنوحة للراكب، وذلك في مذكرة أرسلتها إلى الحكومة البولندية بتاريخ ١٥ نوفمبر ١٩٦٥م تطبيقاً للمادة ٣٩ من اتفاقية وارسو، بعد أن رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي رغم التوقيع عليه، بل لم يتم تقديم هذا البروتوكول إلى مجلس الشيوخ الأمريكي إلا في يونيو عام ١٩٥٩م^(٢).

ولقد وضع موقف الولايات المتحدة الأمريكية بهذا الصدد اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩م معدلة ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥م في أزمة بالغة، هددت هذا البناء التشريعي الدولي بالتصدع والإنهيار، وتم الخروج من تلك الأزمة بتوقيع اتفاق

(١) د. عائشة فضيل: مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، ص ١٥٣.

(٢) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٥.
د. رفعت فخري أبادير: حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، العدد الثاني، السنة الخامسة والأربعون، يوليو ٢٠٠٣م، ص ٦-٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

مونتريال ١٩٦٦م الذي أجرى تعديلاً جوهرياً على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي^(١).

وعلى إثر انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو، فقد عمدت شركات الطيران بمبادرة من قبل (منظمة النقل الجوي الدولي، والمشرعة الدولية للطيران المدني) لتوقيع اتفاق خاص مع هيئة الطيران المدني الأمريكية، وهو ما بات يعرف باتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م^(٢).

وطبقاً للمادة الثانية من هذا الاتفاق لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأية وسيلة تقرها المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، ولم يعد أمامه من وسيلة للتخلص من تلك المسؤولية أو التخفيف منها سوى خطأ الراكب نفسه. وعلى ذلك تصبح مسؤولية الناقل الجوي، طبقاً لهذا الاتفاق، مسؤولية موضوعية مبناها فكرة تحمل المخاطر وتحمل التبعة^(٣).

فلقد غير هذا الاتفاق من طبيعة مسؤولية الناقل وجعلها مسؤولية موضوعية، وبذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وليس على أساس فكرة الخطأ المفترض، وهذا يعني أن

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٥-٦. د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٣٧٨.

(٢) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٥. د. يحيى أحمد البنا: أثر الأرباب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، ص ٢٠٤.

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٧. د. رفعت فخري أبادير: حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م، ص ٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

مسئوليته تقوم بمجرد وقوع الضرر للمسافر، ولا يجوز له دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ المضرور^(١).

وبمقتضى هذه المادة لم يعد باستطاعة الناقل الجوي أن يقيم الدليل على أنه قد اتخذ كل الاحتياطات اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليه اتخاذها لكي يدفع عنه المسؤولية. ففكرة الخطأ هجرت لفائدة فكرة الخطر، وبالتالي فإن مسؤولية الناقل الجوي تنهض بقوة القانون بمجرد وقوع الضرر ولا يستطيع التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور وحده^(٢).

ولكن يشير البعض^(٣)، إلى أن اتفاق مونتريال ١٩٦٦م تضمن بعض النصوص من شأنها أن تفضي إلى نتائج غير مرغوب فيها، وذلك على النحو التالي:

أولاً: جاء في المادة الأولى من اتفاق مونتريال النص على أنه "تسري أحكام هذا الاتفاق على الرحلات الجوية المدنية التي تكون نقطة مغادرتها، أو نقطة توقفها في أراضي أمريكية" (اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م)، ومن خلال هذا النص، فإنه يتضح أن نطاق تطبيق هذا الاتفاق ينحصر بالرحلات الجوية التي تكون نقطة مغادرتها، أو نقطة توقفها في أراضي أمريكية.

- (١) د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ١٨٩. د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ص ١٥٣. د. يحيى أحمد البنا: أثر الأرباب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، ص ٢٠٤. د. حمدي محمد مصطفى حسن: الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتي، ص ٢٧٦.
- (٢) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٦.
- (٣) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٥.

ويرى البعض^(١)، إن هذا الحصر لنطاق سريان الاتفاق يؤدي إلى نتائج تتنافى مع القواعد العادلة نظراً لأنه يحابي بين المسافرين انطلاق رحلاتهم من الأراضي الأمريكية، أو بناءً على مدة توقفها بها وهذا فيه تمييز، ومحاباة شديدة لصالح الولايات المتحدة الأمريكية مقارنة مع كافة دول العالم.

إذ أصبح من الواضح أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي يمكن أن تختلف باختلاف رحلات طائراته، بل وباختلاف نقطة قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلاتها. فهي مسؤولية موضوعية، طبقاً لاتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦م، إذا وقعت نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو مجرد مرسى جوى في الولايات المتحدة الأمريكية، ومسئولية عقدية قوامها الخطأ المفترض إذا لم يكن من حظ الراكب أن تلمس عجلات الطائرة التراب الأمريكي. ويمكن أن تتصور، تطبيقاً لما تقدم، أن رحلة جوية من القاهرة إلى نيويورك عبر أوروبا تختلف فيها مسؤولية الناقل الجوي. فهي مسؤولية موضوعية بالنسبة للراكب الذي يتجه إلى الولايات المتحدة الأمريكية أو يمر بمرسى جوي بها، وهي مسؤولية عقدية بالنسبة للراكب الذي يتوقف مثلاً في روما أو باريس، بحسبان أن العبرة في النقل الدولي هي بكل اتفاق على حدة ولا أهمية لمسار الطائرة^(٢).

كما يشير البعض الآخر^(٣)، إلى أن اتفاق مونتريال محدود جغرافياً من حيث لا يسري على كل نقل جوي دولي تنطبق عليه شروط اتفاقية وارسو. ولكنه ينطبق على النقل الجوي الدولي وفقاً للمفهوم العام لاتفاقية وارسو، ولكن بشرط أن تكون أي من نقطة القيام أو الوصول واقعة على إقليم الولايات المتحدة الأمريكية. ومن ناحية ثانية، يلاحظ أن اتفاق مونتريال لا يسري في كل الأحوال

- (١) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٥.
- (٢) د. أبو زيد أحمد رضوان: القانون الجوي، طبعة ١٩٧٢م، نبذة ٢١٧، ص ٢٤٢.
- (٣) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٦ - ص ٧٠٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

التي تكون فيها نقطة القيام أو الهبوط في الولايات المتحدة الأمريكية، وإنما يسري فقط، في هذه الحالة بين الشركات الأطراف في الاتفاق نفسه.

ثانياً: إن اتفاق مونتريال تضمن التمييز في الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي بناءً على نوعية الضرر، فبموجبه يعتبر الأصل العام في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أنها مسؤولية مدنية موضوعية قوامها فكرة الخطر - على أساس أن النقل الجوي عموماً يكون محفوظاً بالمخاطر - وذلك بشأن الضرر المتعلق بالأشخاص والبضائع، فالناقل الجوي يعتبر مسؤولاً مسؤولية مدنية موضوعية عن الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم ولا يمكن له دفع هذه المسؤولية، والاستثناء على ذلك أنه إذا كان الضرر يتوقف عند حد التأخر في نقل الأشخاص والبضائع، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي تكون مسؤولية مدنية عقدية قوامها الخطأ المفترض.

وهذه التفرقة من شأنها أن تغير بصورة كلية من الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية للناقل الجوي بموجب اتفاقية وارسو، فتجعل منها مسؤولية مدنية موضوعية (مركزة) بحق الناقل الجوي بصورة قد تؤدي إلى الإضرار بمصلحته في العديد من الحالات لأن الناقل الجوي قد لا يكون من الناحية الفعلية مسؤولاً عن الضرر الذي لحق بالمسافر كالحالة التي يكون فيها الضرر ناتجاً عن طبيعة البضائع المنقولة، وفي هذا تعسف بحق الناقل الجوي؛ لذا فإننا نجد أن التنظيم القانوني للمسئولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي الوارد في اتفاقية وارسو كان من شأنه تحقيق التوازن بين مصلحة الناقل الجوي والمسافرين بما ينسجم مع قواعد العدالة والإنصاف أكثر من التنظيم القانوني للمسئولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي الوارد في اتفاق مونتريال^(١).

(١) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردنية والسعودية واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٥ - ص ٢٦.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

بهذه الأحكام يكون اتفاق مونتريال المعول الذي يهدم الحركة التوحيدية في مجال النقل الجوي الدولي، إذ أصبح من الواضح أن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي يمكن أن تختلف باختلاف رحلات طائراته، بل باختلاف نقطة القيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلاتها^(١)، فأصبح هناك نظامان متعارضان للمسؤولية: أحدهما يأخذ بالمسؤولية الشخصية، والثاني يأخذ بالمسؤولية الموضوعية^(٢)، وبذلك تطبق معاملة مزدوجة على راكبي الطائرة

(١) جلال وفاء محمد: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين - دراسة في القضاء الأمريكي، ص ٣١. د. أبو زيد أحمد رضوان: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، ص ٢٩١.

(٢) ويوضح البعض هذا التعارض والازدواج في المسؤولية المدنية بقوله أن اتفاق مونتريال من شأنه أن يؤدي إلى تعدد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي اتجاه المسافرين في ذات الرحلة، فمثلاً إن كان المسافر متجهاً إلى الولايات المتحدة الأمريكية من عمان وحطت الطائرة في الأراضي السعودية وأثناء ذلك أصيب المسافر بضرر، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي سوف تكون مسؤولية عقدية، بيد أنه إذا تعرض في ذات الرحلة مسافر آخر للضرر أثناء إقلاع ذات الرحلة من السعودية إلى الولايات المتحدة الأمريكية، فإن مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافر الآخر هي مسؤولية مدنية موضوعية، علاوة على أن هذا التمييز في المسؤولية المدنية للناقل الجوي من شأنه أن يؤدي إلى تعدد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي تجاه المسافر الواحد في ذات الرحلة، فمثلاً إن كان المسافر متجهاً إلى الولايات المتحدة الأمريكية من عمان وحطت الطائرة في الأراضي السعودية، وأثناء ذلك أصيب المسافر بضرر، وبعد إقلاع الطائرة من الأراضي السعودية أصيب ذات المسافر بضرر آخر، فإن المسؤولية المدنية للناقل الجوي سوف تكون مسؤولية مدنية عقدية عن الضرر الأول، وسوف تكون مسؤولية مدنية موضوعية اتجاه ذات المسافر عن الضرر الثاني، كما أن من شأن هذا التمييز في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أن يؤدي إلى تنازع المسؤوليات المدنية بحق الناقل الجوي، فمثلاً في الحالة التي يصيب فيها المسافر جزء من الضرر - يقدر بالنصف - أثناء إقلاع الرحلة من الأراضي الأردنية إلى الأراضي السعودية، ويكتمل النصف المتبقي من الضرر أثناء إقلاع الرحلة من الأراضي السعودية إلى الأراضي الأمريكية، فما هي الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي عن كامل هذا الضرر؟ هل هي مسؤولية مدنية عقدية، أم أنها مسؤولية مدنية موضوعية؟. انظر في: د. علاء وصفي =

الوحدة^(١).

فقد كان من شأن تطبيق أحكام هذا البروتوكول اختلاف التعويض الذي يحصل عليه بعض المسافرين عن البعض الآخر نسبة لاتجاه كل منهم؛ فالمسافر الذي تشتمل رحلته على نقطة مغادرة أو توقف أو مقصد نهائي واقعة في إقليم الولايات المتحدة يحصل على التعويض المنصوص عليه ببروتوكول مونتريال دون غيره الذي تبقى حدود تعويضه خاضعة لأحكام اتفاقية وارسو المعدلة باتفاقية لاهاي نظراً لأن رحلته لا تشتمل على أي من النقاط المذكورة^(٢).

ولما كان من شأن تطبيق هذا البروتوكول هدم مبدأ المساواة بين المسافرين أمام المرافق العامة، وخلق تعارضاً بين أحكام حدود مسؤولية الناقل الجوي، والمساس بسيادة الدول المتعاقدة، فقد نادى الفقهاء والهيئات المهمة بشؤون الملاحة الجوية إلى عقد مؤتمر يحد من هذا التعارض، ويرسي توازناً بين شركات الطيران وحدود مسؤولياتها تجاه مسافريها، ومحاولة وضع جميع المسافرين على قدم المساواة، فعقد مؤتمر جواتيمالا في مدينة "جواتيمالا" نتج عنه بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام ١٩٧١م، القاضي بجعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة بالنسبة للأضرار التي تقع على المسافرين وأمتعتهم غير تلك الناجمة عن التأخير إذ أبقى عليها البروتوكول في عداد المسؤولية العقدية القائمة على أساس الخطأ المفترض. كما أنه على الرغم من التعديلات المتواصلة والمختلفة لاتفاقية وارسو

=المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٦.

(١) د. وهيبه بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، ص ١٣٣.

(٢) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، هامش (٢٧٠) ص ١٣١.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

١٩٢٩م إلا أن اتفاقية واحدة لم تغط جميع جوانب مسؤولية الناقل الجوي أو تجمع أحكام المسؤولية كاملة، إذ أن كل اتفاقية كانت تهتم ببعض مواضيع مسؤولية الناقل الجوي دون التطرق لبعضها الآخر كبروتوكول لاهاي ١٩٥٥م الذي رفع الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الذي يصيب المسافرين، بينما أبقى على حالات المسؤولية الأخرى كما وردت في أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، أو بروتوكول مونتريال ١٩٦٦م الخاص الذي اهتم فقط برفع حدود المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين من رعايا الولايات المتحدة، أما بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١م والذي كان يعتبر بمثابة الأمل الوحيد لمعالجة ما سببه بروتوكول مونتريال ١٩٦٦م من المثالب فلم يدخل حيز التنفيذ من الأصل^(١).

وإذا كان صحيحاً أن اتفاق مونتريال سنة ١٩٦٦م يتعرض لحملة من الانتقادات فإن مرد ذلك ليس تبني المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، لأن ذلك الاتجاه قد تغلب في التشريعات الحديثة، وإنما تستند هذه الانتقادات - بحق - على الطريقة التي تم بها هذا التعديل لتشريع دولي موحد، هو اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩م، والذي جاء تحت ضغط وإحاح سلطات حكومية من دولة واحدة، هي الولايات المتحدة الأمريكية وموافقة شركات ومؤسسات الطيران الأجنبية^(٢).

(١) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليميني، ص ١٣١، د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ١٨٩. حيث يرى أن اتفاق مونتريال ١٩٦٦م فرق بين المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب والبضائع والأمتعة الشخصية إذ أصبحت مسؤولية الناقل موضوعية بوجه عام، أما مسؤوليته عن أضرار التأخير فبقيت مسؤولية عقدية تقوم على الخطا المفترض كما كانت في ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩م.

(٢) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٦ - ص ٧، حيث توصل الاتحاد الدولي للنقل الجوي إلى تسوية =

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

نخلص من ذلك إلى أن اتفاق مونتريال ١٩٦٦م جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية وذلك في حالة المسؤولية عن نقل الركاب، أما بالنسبة عن نقل البضائع فقد بقيت كما هي دون أدنى تعديل، أي مسؤولية شخصية تقوم على فكرة الخطأ المفترض، والتي يمكن دفعها من قبل الناقل بإحدى وسيلتين هما: اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها، وخطأ المضرور^(١).

=مع شركات الطيران لإبرام اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكي والذي أطلق عليها اتفاق مونتريال ١٩٦٦م، وذلك على أثر اعتراض الولايات المتحدة على بروتوكول لاهاي ١٩٥٥م وتهديدها بالانسحاب من اتفاقية وارسو، وذلك بحجة عدم كفاية الحد الأقصى المقرر لتعويض الأمريكيين في حال الوفاة أو الإصابة في كل من الاتفاقية والبروتوكول. وبذلك يمكن القول بأن هذا الاتفاق في الواقع كان لإرضاء الولايات المتحدة، لذا، فإنه اشترط في المادة الأولى لسريان أحكامه أن تكون نقطة مغادرة الطائرة أو نقطة مقصدها النهائي أو نقطة توقفها في أرض أمريكية. انظر في: د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ١٨٨- ص ١٨٩. د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٣٧٨.

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٨- ص ٩، د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ص ١٥٤، ١٥٥.

المطلب الثاني

التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي

في ضوء بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١م

نظراً للنتائج غير العادلة التي تمخضت عن اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م، فقد سارعت دول العالم بالتنسيق مع منظمة (الإيكاو) إلى تعديل اتفاقية وارسو للتوفيق بين ما جاء في اتفاق مونتريال واتفاقية وارسو، والقضاء على المشكلات التي أوجدها اتفاق مونتريال^(١).

فلما كان اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦م ينطوي على ازدواجية في طبيعة المسؤولية التي تخل بالمساواة بين المسافرين، ويتضمن نوعاً من التمييز بالنسبة لركاب الرحلات "من/ إلى/ عبر أراضي الولايات المتحدة الأمريكية"، فإنه في الحقيقة قد هدم أحكام اتفاقية وارسو، ذلك التشريع الدولي الذي جمع من حوله أغلبية دول العالم، الأمر الذي أملى على المشرع الدولي مراجعتها بشكل يبعث فيها من جديد الصبغة التوحيدية لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي^(٢).

لهذا كان اتفاق مونتريال ١٩٦٦م بمثابة صفارة إنذار للمنظمة الدولية للطيران المدني من أجل إعادة النظر في نظام المسؤولية المقرر في اتفاقية وارسو، لاسيما من حيث طبيعتها والحد الأقصى للتعويض، إذ سرعان ما طرحت هذه المشكلة أمام اللجنة القانونية لهذه المنظمة في اجتماعها السادس عشر، الذي انعقد بباريس في سبتمبر ١٩٦٧م والتي عهد بها إلى لجنة فرعية تضم العديد من خبراء الطيران التجاري لدراستها وإيجاد الحلول المناسبة والدائمة. هذه اللجنة في اجتماعاتها التي تمت في نوفمبر ١٩٦٧م وسبتمبر ١٩٦٩م وجدت نفسها مخيرة بين أمرين على درجة كبيرة من التباين والاختلاف: إما

(١) د. محمد خير: مسؤولية الناقل الجوي، ٢٠٠١م، ص ٦.

(٢) طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، ص ١٤٥. د. يحيى أحمد البنا: أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، ص ٢٠٦.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما تفهمها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي ١٩٥٥م، أي مسؤولية عقدية مفترضة مع رفع الحد الأقصى للتعويض، وإما جعل هذه المسؤولية موضوعية مع رفع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه وهو الحد الوارد في اتفاقية مونتريال ١٩٦٦م^(١).

ولقد كان على هذه اللجنة أن تضع نصب عينها ضرورة أن تحرز هذه التعديلات المقترحة موافقة عالمية بما يتوافق ويتلاءم مع التقدم الذي أحرزته تكنولوجيا الطيران وبما يوفره في ضوء هذا التقدم، حماية معقولة ومتوازنة لكل من المسافرين والناقل الجوي^(٢). وفي اجتماعها السادس عشر المنعقد في سنة ١٩٧٠م بمونتريال، وافقت اللجنة القانونية الإيكاو ICAO بأغلبية كبيرة على المشروع الذي تقدم به الوفد النيوزلندي بإحلال المسؤولية الموضوعية للناقل على الأضرار اللاحقة بالمسافرين وأمتعهم محل المسؤولية العقدية مع رفع الحد الأقصى للتعويض^(٣).

وفي المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جواتيمالا سيتي في الفترة من ٩ فبراير إلى ٨ مارس ١٩٧١، والذي حضره وفود ٥٥ دولة مشاركة وهو عدد

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٨، د. دلال يزيد: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، ص ٦٦، في الحقيقة يعد أول من بادر بالدعوة لتبني المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي هو الوفد السويدي الذي تقدم بمشروع يتضمن ذلك في سنة ١٩٦٦ في مؤتمر الإيكاو، الذي انعقد بمونتريال إلا أنه قوبل بالرفض نظراً لعدم اتفاق الوفود المشاركة حول الحد الأقصى للتعويض الذي تضمنه المشروع. مشار إليه لدي: د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، هامش (٦١) ص ٧١٥.

(٢) د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محمد، القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٨م، ص ٢٤١.

(٣) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

أقل من نصف عدد الدول الأعضاء في الـ ICAO آنذاك، تم تبني المشروع النيوزلندي بشكل رسمي والتوقيع على البروتوكول في ٨ مارس ١٩٧١م^(١). وعلى الرغم من عدم دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ حيث تم إلغائه بصور اتفاقية مونتريال ١٩٩٩، إلا أنه في الواقع أضاف تعديلات جوهرية على أحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي^(٢). فبمقتضى المادة الرابعة من هذا البروتوكول، التي عدلت نص المادة ١٧ من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، تصبح مسؤولية الناقل الجوي الدولي، عن وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو أي أذى جسماني آخر، وفقد وتلف حقائبه، مسؤولية موضوعية **Responsabilite objective**، تركز على فكرة المخاطرة وتحمل التبعة بحيث تنعقد على رأس الناقل الجوي بمجرد الوفاة أو الإصابة أو فقد وتلف الأمتعة. ولا يستطيع الناقل التحلل من تلك المسؤولية أو التخفيف منها إلا لسببين فقط: أولاًهما: يرجع إلى الحالة الصحية للراكب والتي يجب أن تكون السبب الوحيد فيما لحق به من أضرار (م ٢/٤ من البروتوكول)، أو تلف وهلاك الحقائب مرده إلى طبيعتها أو عيب ذاتي بها (م ٢/٤ من البروتوكول). وثانيهما، خطأ الراكب نفسه (م ٧ من البروتوكول)^(٣).

أما بالنسبة لتأخير المسافرين وتأخير حقائبه، فلم يتضمن بروتوكول جواتيمالا سيتي سنة ١٩٧١م أي تعديل بالنسبة لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي، إذ ظلت كما هي في اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩م، مسؤولية تعاقدية مبناها الخطأ

(١) د. حفيظة السيد الحداد: القانون الجوي، دار النهضة العربية، ص ١٤٤.

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد: القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة، ص ٣٠٩.

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٨-٩. د. وهيب بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، ص ١١٣. د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤م، ص ١٥٤.

المفترض، بحيث يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً بقوة القانون عن تأخير المسافر أو تأخير حقائبه إلا إذا استطاع أن يثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا الإجراءات والتدابير الضرورية لتفادي ذلك أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (م ٦ من البروتوكول). وهكذا استقر المقام بالنسبة لمسئولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص لتصبح مسئولية موضوعية، مبناهما المخاطر وتحمل التبعة، ولقد تطابقت بهذا التطور مع مسئولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها للأغيار على السطح في اتفاقية روما سنة ١٩٥٢م^(١).

ولقد رتب هذا التغيير في أساس المسئولية اختلافاً في مضمون التزام الناقل الجوي في مواجهة الركاب أو أمتعتهم في النظام الجديد عما هو عليه في نظام وارسو القديم، فالناقل الجوي يلتزم بضمان سلامة الركاب حتى يصل إلى غايته سليماً معافى. وهو التزام قانوني مستقل عن العقد الذي يربط الراكب مع الناقل الجوي. كما يلتزم بضمان سلامة الأمتعة من الهلاك أو الفقد أو التلف^(٢). أما المسئولية عن الأضرار الناشئة عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة، وكذا المسئولية عن الأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع، فقد ظلت كما هو مقرر في المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو متى أثبت

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٩. د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسئولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٧. د. أبو زيد أحمد رضوان: القانون الجوي، دار الفكر العربي، ١٩٨٣م، ص ٣٣٤.

(٢) د. عائشة فضيل: مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، ص ١٥٥. د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسئولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ١٣١.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

أنه هو تابعه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها^(١).

إذا لم يخرج بروتوكول جواتيمالا سيتي عن تأكيد مطالب الولايات المتحدة الأمريكية الرامية إلى تبني المسؤولية الموضوعية لهذا اصطدم بمعارضة العديد من الدول التي لم تكن مستعدة بعد لهجر المسؤولية الخطئية^(٢).

ولهذا جاء بروتوكول جواتيمالا الذي وقع في ٨ مارس ١٩٧١م بتعديل جذري في نظام المسؤولية الذي كان مقرراً في اتفاقية وارسو، إذ قرر استبدال المسؤولية الخطئية بالمسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر أو تحمل التبعة، وذلك في حالة نقل الركاب وأمتعتهم، كما رفع الحد الأقصى لتعويض المسؤولية إلى اثني عشر ضعفاً عن الحد الأقصى الذي كان مقرراً في اتفاقية وارسو^(٣).

(١) د. محمود أحمد الكندري: النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م: تحديث نظام وارسو، ص ٢١٩. د. محمد فريد العريني: القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي، طبعة ٢٠٠٢م، رقم ١١٣، ص ٢٣١. د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٣٨١.

(٢) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٩. د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٣٧٩.

(٣) د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ص ١٤-١٥. د. يحيى أحمد البنا: أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، ص ٢٠٧. د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٣٨٤. د. رفعت فخري أبادير: حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م، ص ٧. د. مصطفى البنداري أبو سعده: قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة منقحة وفق آخر التعديلات التشريعية والتطبيقات القضائية، الطبعة الثالثة، ٢٠٢١م، مطبعة جامعة المنصورة، ص ٢٩٦. د. حمدي محمد مصطفى حسن: الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م والبروتوكولات

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

إلا أن بروتوكول جواتيمالا سيتي الذي جاء بهذا التعديل الجوهرى في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، لم يكتب له أن يدخل حيز التنفيذ بعد، بسبب شروط تطبيقه المستعصية التحقيق^(١)، لكنه من الثابت أن الاتجاه بناء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص على أساس فكرة المخاطر قد تأكد، وأن هذا التطور الجديد لطبيعة هذه المسؤولية لم يكن بعيداً عن الإنجازات التي حققها الإنسان في تكنولوجيا الطيران والتي تضاعلت بفضلها مخاطر السفر عبر الجو^(٢).

=المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتي، ص ٢٧٦ - ص ٢٧٧.

(١) لم يستفد المسافرون من التعديلات التي جاء بها هذا البروتوكول لأنه لم يدخل حيز التنفيذ لعدم إكمال النصاب القانوني من الدول الموقعة عليه ليصبح سارياً بينها. انظر في: د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، هامش (٢٧١) ص ١٣١.

(٢) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٩ - ص ١٠، د. أبو زيد أحمد رضوان: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، ص ٢٩٤، د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٩.

المطلب الثالث

التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ م

لقد وسع بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ م من المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث للبضائع مثل الهلاك أو التلف بينما قلص في الوقت نفسه دور الخطأ المفترض كأساس لمسئولية الناقل نفسه، وهذا يعني قيام مسؤولية الناقل على أساس الخطر وتحمل المخاطر عن الأضرار التي تصيب البضاعة سوى بتلفها أو هلاكها أو فقدانها أثناء النقل الجوي ومن دون الحاجة إلى إثبات الضرر صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه، كما أصبح الناقل لا يستطيع التخلص من المسؤولية حتى إذا أثبت أنه وتابعوه اتخذوا التدابير الضرورية لتلافي الضرر. وبذلك أحدث هذا البروتوكول تعديلاً لمسئولية الناقل، حيث أصبح مسؤولاً بقوة القانون عن تلف أو هلاك أو فقدان البضاعة ما دام الفعل المسبب للضرر قد حدث أثناء عملية النقل الجوي^(١).

ووفقاً للتعديلات التي جاء بها هذا البروتوكول يمكن القول بأن مسؤولية الناقل أصبحت تقوم على أساس الخطر وتحمل التبعة ولم يعد بالإمكان الأخذ بفكرة الخطأ المفترض لتقرير مسؤولية الناقل إلا في حالات التأخير في إنجاز عملية نقل الأشخاص أو نقل البضائع أو الأمتعة، وذلك وفق المواد (١/٤، ٢/٤ من هذا البروتوكول)، إلا أن هذا لا يعني انعدام حالات دفع المسؤولية، فاستناداً إلى المادة (٣/٤) أصبح بإمكان الناقل الجوي التخلص من المسؤولية في حالات محددة على سبيل الحصر منها إذا أثبت بأن الضرر الذي أصاب البضاعة بالتلف أو الهلاك أو الضياع يرجع إلى:

(١) د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ١٩٠، الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ٥٤.

١. طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.
٢. التغليف المعيب للبضاعة والذي تم من قبل شخص غير الناقل أو تابعة أو وكلاءه.
٣. حالة الحرب أو النزاع المسلح.
٤. عمل من أعمال السلطة العامة التي قامت بمناسبة دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها من أراضيها.

وعلى ذلك فالناقل إذاً يستطيع دفع مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن فقد البضاعة أو تلفها أو هلاكها بوسيلة واحدة أو أكثر من الوسائل الأربعة المذكورة في النص على سبيل الحصر على شرط أن تكون هي السبب الوحيد في حدوث الضرر. وبناءً على ذلك فإن الناقل الجوي يتحمل تبعية القوة القاهرة وفعل الغير وخطئه وخطأ تابعيه متى كانت سبباً لإحداث الضرر للبضاعة، كما يتحمل التبعية كاملة متى ساهم أي من هذه الأسباب مع واحدة أو أكثر من الوسائل الأربعة المشار إليها بالنص في إحداث الضرر، وهذا الحكم مستفاد من النص الذي اشترط لكي تستنتج هذه الوسائل أثرها بإعفاء الناقل من المسؤولية أن تكون هي السبب الوحيد في إحداث الضرر.

ومن الضروري - هنا - القول بأن بروتوكول مونتريال الرابع لم يحدث تغييراً في مسؤولية الناقل وإنما وسع من نطاق المسؤولية الموضوعية ليشمل إضافة إلى نقل الأشخاص نقل البضائع أيضاً مع تحديد وسائل دفع مسؤولية الناقل حصراً. وبذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى اتفاقية وارسو، ولا سيما بعد التعديلات التي أجريت عليها هي مسؤولية موضوعية قائمة على الخطر. فالمتتبع لما ورد في بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥م يلمس بوضوح أنه بموجب هذا البروتوكول تم توسيع نطاق المسؤولية المدنية الخاصة بالناقل الجوي، فقد أصبحت مسؤوليته في اتفاقية وارسو بموجب هذا التعديل مسؤولية

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

مدنية موضوعية قائمة على فكرة الخطر، ولا يمكن للناقل التحلل منها إلا في حالات استثنائية^(١).

وهكذا اكتملت حلقات التطور في نظام المسؤولية بحيث يشمل نقل الركاب وأمتعتهم فضلاً عن نقل البضائع، وأصبحت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، وبالتالي فإن الناقل الجوي لن يستطيع الاحتماء خلف درع المسؤولية الخطئية إلا في حالة التأخير في عملية النقل، كما لن يهنأ بالحد المتواضع للتعويض الذي كان مقرراً في اتفاقية وارسو ١٩٢٩م وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥م^(٢).

ورغم ذلك يرى البعض^(٣)، أن بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥م لم يضيف أي جديد على الرغم من أنه حاول حصر أسباب دفع مسؤولية الناقل في أربعة طرق والتي تعتبر كلها قبل هذا التعديل من الأسباب العامة لدفع المسؤولية إلى جانب الوسائل الأخرى.

من هنا أخذ بعض الفقه على البروتوكول من ناحية، وإن كان قد جعل مسؤولية الناقل في حالة نقل البضائع مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، إلا أنه لم يذهب بهذه المسؤولية المطلقة إلى المدى الطبيعي المقرر لهذا الأساس من أسس بناء المسؤولية، والذي كان يقتضي التضييق في نطاق طرق دفعها، حيث سمح للناقل الجوي بالتحلل من هذه المسؤولية بأسباب عديدة ربما يؤدي كثرة إعمالها إلى إفراغ هذا الأساس من مضمونة إلى الحد الذي يقترب به من أساس المسؤولية الخطئية القائم على المسؤولية المفترضة، الأمر الذي يأتي

- (١) د. محمد فريد العريني: القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤م، ص ٣١٥.
- (٢) د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ص ١٦. د. رفعت فخري أبادير: حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م، ص ٨.
- (٣) د. سعيد بنحماني: مسؤولية الناقل الجوي دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية فارسفيا المعدلة والقانونين المغربي والعراقي رسالة بغداد ١٩٨٩م، ص ١٠٦ - ص ١٠٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

في صالح الناقلين على حساب الشاحنين ويتعارض مع فكرة المسؤولية الموضوعية^(١).

ورغم ذلك يُحمد لهذا البروتوكول إكماله لحلقات التطور في الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي حيث إن مسؤولية الناقل الجوي أصبحت بعد بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١م، وبروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥م مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، وذلك في حالتي نقل الركاب وأمتعتهم ونقل البضائع بحيث لم يتبق من المسؤولية الشخصية المؤسسة على الخطأ المفترض سوى مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في النقل^(٢).

وهكذا، فقد اقتفى بروتوكول مونتريال الرابع أثر بروتوكول جواتيمالا سبتي حين أدخل نظام المسؤولية الموضوعية في نقل البضائع وألقى على عاتق الناقل الجوي الدولي التزاماً بضمان البضاعة. وقد لقي هذا النظام تأييداً من الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA إذ سوف يضمن للشاحن أسلوباً سهلاً وسريعاً لتسوية المنازعات مع الناقل، مما يؤدي إلى تخفيض نفقات التأمين، وبالتالي تقليل أعباءه المالية^(٣).

ولا شك أن هذا التطور الحادث في الأساس القانوني للمسؤولية الذي استتبع انحسار طرق دفع هذه المسؤولية هو تطور فرضه التقدم العلمي المذهل

(١) د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٤٣٣ وما بعدها.

(٢) د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ص ١٥٨. د. مصطفى البنداري أبو سعده: قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة منقحة وفق آخر التعديلات التشريعية والتطبيقات القضائية، الطبعة الثالثة، ٢٠٢١م، مطبعة جامعة المنصورة، ص ٢٩٦، د. حمدي محمد مصطفى حسن: الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتي، ص ٢٧٧.

(٣) د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٣٩٨.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

في فن وصناعة الطيران، والنمو الكبير في حجم حركة النقل الجوي الدولي، بحيث لم يعد من المقبول تبرير نظام المسؤولية الخطئية الذي يحابي الناقل على حساب عملائه بتوسيع نطاق طرق دفع المسؤولية^(١).

(١) د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ص ١٥٨.

المطلب الرابع

التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م

إذا كان الفضل الأول في محاولة جمع وتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي يرجع لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م، فإن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م لا تنقص عنها أهمية إذ أن الفضل يعود لها في محاولة إنقاذ مبدأ توحيد قواعد النقل الجوي الدولي بعد أن اعترت اتفاقية وارسو وتعديلاتها الصعوبات في توحيد هذه القواعد، وخاصة بعد دخول بروتوكولات مونتريال الإضافية الثلاثة لعام ١٩٧٥م حيز التنفيذ^(١)، وما جاءت به هذه البروتوكولات من أحكام جديدة بشأن أحكام مسؤولية الناقل الجوي، فالاختلاف فيما بين هذه البروتوكولات واتفاقية وارسو وتعديلاتها كان واضحاً خاصة فيما يخص أساس مسؤولية الناقل الجوي وحدود التعويض المقررة فيها، فكان لا بد على المجتمع الدولي من محاولة وضع اتفاقية واحدة شاملة لأحكام النقل الجوي، فتم التوقيع على اتفاقية مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م^(٢).

فلقد توقفت بعد سنة ١٩٧٥م ولسنوات عديدة كل المحاولات لتغيير المسؤولية، إذ أصبحت المسؤولية ميدان غير مشجع للإرادات الحسنة. لكن مع بداية التسعينات سيشهد نظام مسؤولية الناقل الجوي صحوة هامة تمثلت في اتخاذ

- (١) اكتملت حلقات التطور في نظام المسؤولية التي تمت في كنف الإيكاو ICAO بتوقيع أربعة بروتوكولات إضافية في مونتريال بتاريخ ١٩٧٥/٩/٢٥، يتعلق الرابع منها بتعديل المسؤولية في نقل البضائع وجعلها مسؤولية موضوعية مثلها مثل المسؤولية في نقل الأشخاص، بينما اختصت البروتوكولات الثلاث الأولى بإحلال حقوق السحب الخاصة D.T.S كوحدة نقدية محل الفرنك الذهبي Franc Poincaré الذي اتخذته اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها كأساس لحساب التعويض. انظر: د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٩.
- (٢) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ١٣٣.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

مجموعة من شركات الطيران لتدابير جريئة ومتطورة إما بصورة انفرادية أو جماعية، لم تتردد من خلالها في التأسيس لنظام المسؤولية الموضوعية متنازلة بذلك عن الدفوع المتاحة لها بموجب المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو^(١).

لهذا فكر المجتمع الدولي في إعادة لملمة القواعد الموحدة التي جاءت لتحكم النقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو ١٩٢٩م وبروتوكولاتها المعدلة، والتنسيق بينها وذلك عن طريق وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة ترضي الكافة وتلزمهم، وتحكم النقل الجوي الدولي بنصوص تراعي ظروف العصر الاقتصادية والتقنية والسياسية^(٢).

وجاءت اتفاقية مونتريال الموقعة في مايو ١٩٩٩م، مستصحة في أحكامها ما وصلت إليه جميع الاتفاقيات السابقة لها من تطورات في أساس مسؤولية الناقل الجوي الدولي، ومستصحة أيضاً تطور مرفق النقل الجوي وتطور صناعة الطيران معه، حتى أصبح مرفق النقل الجوي يمثل عصب الحياة فعلاً، ومن ثم وضعت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م كل ما ذكر في الاعتبار فأرست

- (١) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٩. حيث أتاحت المادة ٢٠ من اتفاقية مونتريال للناقل الجوي إمكانية دفع المسؤولية من خلال عدة طرق بقولها "إذا أثبت الناقل ان الضرر قد نجم أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كلياً أو جزئياً من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابته شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كلياً أو جزئياً من مسؤوليته بقدر ما يثبت ان حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب".
- (٢) د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ص ١٨ - ١٩.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

نظام المسؤولية المطلقة **Absolute Liability** التي يعد الناقل بموجبها مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب المسافرين بغض النظر عن عدم خطأ الناقل أو تابعيه^(١). وعلى الرغم من إمكانية القول إن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م قد حوت أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩م وتعديلاتها المختلفة إلا أنها قد جاءت مخالفة كافة الاتفاقيات السابقة في بعض الأحكام؛ ففي الوقت الذي تشترط اتفاقية وارسو ١٩٢٩م على المضرور لحصوله على تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر فيها إقامة الدليل على غش الناقل أو خطئه الجسيم المساوي للغش، وتؤسس المسؤولية في هذه الحالة على أساس الخطأ واجب الإثبات، وفي الوقت الذي يشترط بروتوكول لاهاي ١٩٥٥م في مثل هذه الحالة إثبات المضرور لفعل من جانب الناقل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو برعونة مقرونة باحتمال ترتب ضرر على ذلك، وفي الوقت الذي لا يجيز بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١م في مثل هذه الحالة تجاوز الحد الأقصى للتعويض **Unbreakable** بأي حال، نجد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م في هذه الحالة تجيز تجاوز الحد الأقصى للتعويض لكنها تجعل مسؤولية الناقل مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل^(٢).

وخوفاً من أن تحصد الاتفاقية نفس النتائج التي حصدها بروتوكول جواتيمالا سيتي والتي حالت دون تطبيقه، فقد عمدت إلى الأخذ بنظام المسؤولية على مستويين، المستوى الأول يتضمن المسؤولية الموضوعية لشركات

- (١) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ١٣٣.
- (٢) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ١٣٤. د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، ص ٣٦-٣٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

الطيران^(١). فالناقل الجوي يسأل بطريقة أوتوماتيكية إلى حدود مبلغ ١٠٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب (م٢١/١) ولا يستطيع التحلل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا إذا أثبت أن المضرور قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر (م٢٠) بمعنى آخر فإن الضحايا يستفيدون في حالة انتفاء خطئهم من حق أوتوماتيكي في التعويض يصل إلى ١٠٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة على كل متضرر^(٢).

ورغم ذلك فيمكن القول أن التشدد في مسؤولية الناقل الجوي، بحرمانه من التخلص من مسؤوليته حتى لو أثبت السبب الأجنبي، أن مسؤوليته أصبحت أقرب للمسؤولية الموضوعية المقررة بقوة القانون، ولا يرجع السبب في ذلك - من وجهة نظرنا - إلى إعفاء المضرور أو المستحقين عنه من إثبات خطأ الناقل، إذ أن هذا الإعفاء يرجع إلى طبيعة التزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين المتمثل في أنه التزم بتحقيق نتيجة، وليس التزاماً ببذل عناية^(٣).

أما المستوى الثاني فيقوم على الخطأ المفترض الجوي متى كانت قيمة الضرر تفوق هذا المبلغ. إلا أن هذه المسؤولية الخطئية هي ضيقة النطاق بحيث لا يتحرر الناقل الجوي منها بإقامة الدليل على أنه وتابعيه قد اتخذوا التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها كما هو الشأن في النظام القديم، ولكنه يستطيع أن يدفعها متى أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه (م٢١/٢ ب) أو أن

(١) د. عائشة فضيل: مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، ص ١٦٠.

(٢) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧٠٩.

(٣) د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، ص ٣٧.

هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير^(١).
يلاحظ أن اتفاقية مونتريال وإن تبنت مبدأ المسؤولية الخطئية في الحالة التي تتجاوز فيها التعويضات المطالب بها قيمة ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب، فإنها قد ألفت عبء إثبات الخطأ على عاتق الناقل الجوي، وحسناً فعلت، لأن العكس يؤدي إلى نتائج سلبية تتمثل في سلوك مسطرة قضائية طويلة ومعقدة من قبل المضرور لإثبات الخطأ، مع العلم أن حوادث الطيران هي عادة معقدة وتتسم بصعوبات تقنية. إذاً فبناء المسؤولية على فكرة الخطر هو الأفضل من أجل حماية مصالح الركاب وحصر فترة رفع الدعاوى^(٢).
ومن حسنات هذه الاتفاقية أيضاً هو امكانية الحصول على تعويضات كاملة تغطي كل الضرر. و يتحقق ذلك لأن الركاب وذوي حقوقهم لم يعودوا ملزمين بإثبات الغش أو الخطأ الجسيم لتجاوز حدود المسؤولية المقررة كما هو الشأن في النظام القديم. وبذلك تكون اتفاقية مونتريال قد أخذت في نقل الركاب

(١) د. محمود عبد الجواد عبد الهادي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، ٢٠١٥م، الطبعة الأولى، ص ٤٧. د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٥٩. حيث أشار إلى تقسيم مسؤولية الناقل الجوي إلى مستويين، إذ تكون في المستوى الأول مسؤولية موضوعية كاصل عام قائمة على أساس الضرر متى كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب خاصة. بينما تكون مسؤولية الناقل مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، حينما تتجاوز قيمة التعويضات التي يطالب بها المضرور حد ١٠٠ ألف وحدة نقدية.

(٢) د. جلال وفاء محمدين: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين - دراسة في القضاء الأمريكي، ص ١١٠، د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ١٣٥-١٣٦. كما يقرر أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م لم تكن هي أول اتفاقية تحدد مسؤولية الناقل الجوي الدولي فيها على أساس الخطر وتحمل التبعة، فقد جاء بروتوكول مونتريال ١٩٦٦م، وبروتوكول جواتيمالا ١٩٧١م بذات الأساس لمسؤولية الناقل الجوي. نفس المرجع، هامش (٢٧٤) ص ١٣٣.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

بنظام المسؤولية على مستويين لم يكن معمولاً به في ظل الأنظمة السابقة. فقد أخذت اتفاقية وارسو ١٩٢٩م وبروتوكول لاهاي ١٩٥٥م بمبدأ المسؤولية الخطئية وتبني اتفاق مونتريال ١٩٦٦ وجواتيمالا سيتي ١٩٦٦م مبدأ المسؤولية الموضوعية^(١).

لذا من أهم المشكلات التي اهتمت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بوضع حلول مناسبة لها، هي مسألة توحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض، والقواعد الخاصة لحساب هذا الحد فقد نشأ تضارب بين الاتفاقيات السابقة في حساب قيمة التعويض ذلك لأن التطور الحادث في مجال الحد الأقصى للتعويض جعل التعويض يحسب بمبالغ تختلف عن بعضها البعض بحسب ما تنص عليه الاتفاقية التي تحكم العقد فقد نصت بعض الاتفاقيات على حساب قيمة التعويض بموجب الفرنك الفرنسي، ونصت أخرى على حساب قيمته بموجب الدولار الأمريكي، وثالثة بموجب وحدات حقوق السحب الخاصة^(٢) Special Drawing Right وما واجهته التطبيقات العملية من صعوبة عند تحويل هذه المبالغ إلى ما يساويها بالعملة الوطنية بالاستناد إلى واقع صرف الذهب الذي لم يستقر هو الآخر على سعر محدد، أيضاً افتراض عضوية الدول التي وقعت على بروتوكولات مونتريال الإضافية الأربعة ١٩٧٥م في صندوق النقد الدولي سبب صعوبة في حساب قيمة التعويض على أساس وحدات السحب الخاصة وفق ما يحدده صندوق النقد الدولي (IMF) Monetary Fund International من أحكام، مما جعل هذه الدول تحسب التعويض على أساس وحدات السحب التي نصت عليها اتفاقية وارسو وتعديلاتها وهي الفرنك بوانكاريه PFPoincaré

(١) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧١٠.
(١) وحدة حقوق السحب الخاصة (SDR) هي وحدة حسابية صادرة من قبل صندوق النقد الدولي، وتحدد يومياً، وتحسب على أساس متوسط سعر مجموعة عملات هي: اليورو، والدولار الأمريكي، والجنيه الأسترليني، والين الياباني (م ١/٢١ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م).

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

(PF) أي الفرنك الفرنسي وهو الأمر الذي أنشأ التعارض بين الاتفاقيات نفسها فيما يتعلق بمدى التعويض عن الضرر **Extent of the compensation for damage** نظراً لاختلاف أسعار هذه الوحدات عن بعضها وحدود التعويض المقررة^(١).

ويلاحظ البعض^(٢)، أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م قد ارتفعت بأساس مسؤولية الناقل الجوي لمصلحة المسافر بشكل يختلف عما كانت عليه في أحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩م؛ فحينما كان أساس مسؤولية الناقل الجوي يؤسس في اتفاقية وارسو ١٩٢٩ على الخطأ المفترض عن الأضرار التي لا تتجاوز حدود مبلغ التعويض نجده في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م يؤسس على أساس مطلق قوامه الخطر وتحمل التبعة، وفي الوقت الذي تبني اتفاقية وارسو ١٩٢٩م مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات في حالة تجاوز مبالغ التعويض الحدود التي قررتها الاتفاقية، نجد اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م قد ارتفعت بأساس المسؤولية لمصلحة المسافر في هذه الحالة لتصبح مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض.

ويضيف أيضاً أن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بتأسيسها المسؤولية المطلقة قد أرست توافقاً فيما بين موضوعات القانون الجوي وتكاملاً مع بعضها البعض، كما أنها بتأسيسها لتلك المسؤولية قد شكلت حلقة وصل بين عامة موضوعات القانون الجوي والقوانين الوطنية؛ ففي الوقت الذي تكون أحكام القانون الجوي فيه واجبة التطبيق على كل الأشياء المتحركة في الجو وكل ما من شأنه أن يشكل بالنسبة للغير خطراً خاصاً ومتصلاً باستعمالها نجد ان اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م

(١) د. هشام فضلي: مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، وقانون التجارة الجديد، ط ١، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥م، ص ٤٣، ص ٤٤.

(٢) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ١٣٦.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

قد وضعت تحديداً أوضح لمعنى الطائرة وذلك بتأسيسها مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطر وهو الأساس الذي ارتكزت عليه القوانين الوطنية في تعريفها لمعنى الطائرة.

وبذلك تكون اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م قد أخذت في نقل الركاب بنظام المسؤولية على مستويين لم يكن معمولاً به في ظل الأنظمة السابقة. فقد أخذت اتفاقية وارسو ١٩٢٩م و بروتوكول لاهاي ١٩٥٥م بمبدأ المسؤولية الخطئية وتبني اتفاق مونتريال ١٩٦٦م وجواتيمالا سيتي ١٩٧١م مبدأ المسؤولية الموضوعية^(١).

بهذا أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بمقتضى التعديلات الأخيرة مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتقلصت المسؤولية القائمة على أساس الخطأ، ولم يعد لها من وجود إلا في الحالات التالية:

الحالة التي تتجاوز فيها التعويضات عن ضرر الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق بالركاب قيمة ١٠٠,٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة على كل راكب، حيث يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته متى أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه ووكلائه، أو أن الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير. وحالة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأمته غير المسجلة للراكب. وحالة المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع.

ولقد كان من المرغوب أن تحتفظ الاتفاقية بالحالتين الأخيرتين وهي أن تأخذ بالمسؤولية المدنية على الخطأ دون الحالة الأولى، فتجعل المسؤولية في نقل الركاب مسؤولية موضوعية بغض النظر عن قيمة التعويضات المطالب بها وذلك

(١) د. عبد الباسط بن طيفور: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، ص ٧١٠.

د. مصطفى البنداري أبو سعده: قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة منقحة وفق آخر التعديلات التشريعية والتطبيقات القضائية، الطبعة الثالثة، ٢٠٢١م، مطبعة جامعة المنصورة، ص ٢٩٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

لإضفاء حماية مطلقة على الراكب، لكن الاتفاقية لم تفعل ذلك، لأنها مقيدة بأسباب أخرى، منها محاولة الحفاظ على بعض مصالح الناقلين الجويين وتفادي تضارب مواقف الدول بشأن الأساس الموضوعي للمسؤولية في نقل الراكب. ومع ذلك فإن الإبقاء على المسؤولية الخطئية في نقل الراكب في الحدود التي رسمتها الاتفاقية لن يزيح بساط الحماية من تحت قدمي الراكب^(١).

وبذلك، فإن اتفاقية مونتريال لم تلغ اتفاقية وارسو وإنما جاءت كمعدل ومكمل لما ورد فيها، فاتفاقية وارسو لا تزال داخل حيز التنفيذ لغاية الآن. ومن خلال استقرار نصوص اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، فإنه يمكن القول بأنه تم بموجبها تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي وفقاً لنوعية الضرر الذي لحق بالمتضرر^(٢).

ونخلص من خلال استعراض الأساس القانوني للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، إلى أن التوجه الموضوعي بدأ التكريس له اعتباراً من اتفاق مونتريال ١٩٦٦م وصولاً حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م. ورغم أن اتفاقية وارسو ١٩٢٩م والمعدلة بموجب بروتوكول لاهاي ١٩٥٥م اعتنقت التوجه الشخصي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، إلا أنها تعتبر هي من مهدت للتوجه الموضوعي بتقريرها للخطأ المفترض في حق الناقل الجوي وإعفاء المضرور من عبء إثبات الخطأ. فهذه الخطوة تعتبر بداية التحول

(١) د. عائشة فضيل: مسؤولية الناقل الجوي في نقل الراكب والبضائع، ص ١٦٠. د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ١٩١. د. فايز نعيم رضوان: قانون الطيران التجاري، طبعة ٢٠٠٤م، ص ٢٢٠.

(٢) د. علاء وصفي المستريحي: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، ص ٢٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

في اتجاهات المسؤولية المدنية للناقل الجوي من التوجه الشخصي إلى التوجه الموضوعي^(١).

(١) وفي الواقع قد نجحت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م في تفادي النقص الذي كانت اتفاقية وارسو تعاني منه ولا سيما فيما يتعلق بأساس المسؤولية وحدود التعويض. واليوم فإن معظم الدول التي تطبق قواعد النقل الجوي وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ ولا سيما تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين أو أصحاب الأمتعة أو البضائع، أما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل اتجاه الأشخاص الموجودين على السطح والمتضررين من نشاط الطائرة، فإن اتفاقية روما ١٩٥٢ لا تزال هي النافذة. انظر ذلك في: د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص ٥٧.

المبحث الثاني أثر التوجه الموضوعي في التأمين من المسؤولية المدنية للنقل الجوي

تمهيد وتقسيم:

لقد كان للتطور الهائل الذي شهدته المسؤولية المدنية نهاية القرن الماضي خاصة في مجال المسؤولية عن الأشياء تأثيراً بالغاً على التأمين^(١)، ذلك أن التطور الذي شهده أساس المسؤولية المدنية وابتعادها التدريجي عن فكرة الخطأ الواجب الإثبات بإعفاء المضرور من إثبات الخطأ في بعض الحالات ومن ثم الانتقال إلى فكرة الخطأ المفترض إلى المسؤولية بقوة القانون أو المسؤولية المفترضة، كل ذلك كان له تأثيره الواضح على التأمين من المسؤولية المدنية، الذي أصبح نظاماً ضرورياً يتحقق من خلاله ضمان حصول المضرور على حقه في التعويض، وقامت علاقة وثيقة بينه وبين المسؤولية المدنية، بحيث كلما اتسعت دائرة المسؤولية سواء كان هذا التوسع يتدخل من المشرع أو بجهود القضاء، يتسع نطاق التأمين بالضرور بحيث أصبح التأمين بمثابة الملاذ للمؤمن المسؤول يتحصن خلفه لكي يدرأ عنه خطر التزامه بالتعويض^(٢).

والتأمين بوجه عام، نظام حديث نسبياً ولكنه مع ذلك يمثل مكان الصدارة بين النظم الاقتصادية والقانونية التي تقوم عليها المجتمعات المتطورة. ورغم أن نظام التأمين لا يعيد للثروة القومية ما تفقده من خسائر في الأشخاص أو الأموال

(١) انظر ذلك في: د. فتيحة يوسف: التأمين على تطور المسؤولية عن الأشياء غير الحية، مجلة دراسات قانونية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد ١ ديسمبر ٢٠٠٤، ص ٣١ وما يليها.

(٢) د. طه عبد المولى طه إبراهيم: التعويض القضائي عن الأضرار التي تقع على الأشخاص - دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة المنصورة ٢٠٠٠م، ص ٣٣٠. وله أيضاً مؤلف بعنوان مشكلات تعويض الأضرار الجسدية في القانون المدني في ضوء الفقه والقضاء، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠٠٠، ص ٣٨٦ وما بعدها.

من فعل الطبيعة أو من فعل الإنسان، فإنه يخفف من آثار الكوارث فيوزعها على أكبر عدد ممكن من الأشخاص، بدلاً من أن نترك كل شخص لقدره، ولذلك فإن ازدهار مجتمع معين، رهن بازدهار نظام التأمين^(١).

وإذا كان التقدم الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران قد ترك بصماته على طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، فإن هذا التقدم قد انعكس أيضاً وبصورة واضحة على التأمين الجوي ونظمه، لا سيما التأمين من مسؤولية الناقل. إذ أسهم في استبعاد شبح الكثير من مخاطر السفر بالطائرات، الأمر الذي توارت معه أيضاً الكثير من مخاوف شركات التأمين تبعاً للتناقض النسبي الملحوظ لكوارث الطيران، إذا ما قورنت بعدد الرحلات وعدد الركاب^(٢).

وإذا كان التطور قد انتهى بمسؤولية الناقل الجوي الدولي لتصبح مسؤولية موضوعية، بماها فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وكانت مقتضيات مرفق النقل الجوي الدولي قد فرضت وضع حد أقصى عن تلك المسؤولية، فإن التأمين من تلك المسؤولية يصبح- والأمر هكذا- أمراً ضرورياً بل ومكماً لها. بحسبان أن المسؤولية المدنية إذا ابتعد أساسها عن الخطأ، وهو الحال بالنسبة لمسؤولية

(١) د. محمد إبراهيم دسوقي: التأمين من المسؤولية، الأحكام العامة- التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات- التأمين الإلزامي من المسؤولية عن تهمد المباني، ١٩٩٥م، ص ١. حيث يقوم نظام تأمين المسؤولية على فكرة توزيع المخاطر على عدد كبير من الأفراد، حيث يلتزم المؤمن بضمان المسؤولية التي قد تترتب على ذمة المؤمن له، متى طلب منه تعويض الضرر الوارد في وثيقة التأمين، فيتعين عليه أن يوفى للمضرور حقه في التعويض، وفي المقابل يلتزم المؤمن له بدفع أقساط التأمين المستحقة في ذمته. انظر في ذلك: د. طه عبد المولى: التعويض القضائي عن الأضرار التي تقع على الأشخاص - دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، ص ٣٦٧.

(٢) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٢١. وله أيضاً: القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، ص ٣٥٥.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

الناقل الجوي، أصبحت في جوهرها نوعاً من الضمان، وهذا الأخير ليس في حقيقة الأمر إلا نوعاً من التأمين^(١).

ولا يختلف نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن نظام التأمين من المسؤوليات الأخرى من حيث خصائصه العامة أو الخاصة، إلا في بعض آثاره التفصيلية الصغيرة، والتي يرجع أكثرها إلى ضخامة الآثار المترتبة على الكوارث الجوية وتعاطف درجة الخطر في هذا النوع من التأمين^(٢). لذا يجدر بنا إلقاء الضوء على التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي على نحو أكثر إيضاحاً من خلال المباحث التالية:

المطلب الأول: تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأهميته.

المطلب الثاني: إشكالات التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

المطلب الثالث: الآثار القانونية المترتبة على التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ١٩.

(٢) د. حسن يوسف محمود: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ٢٠٠٩م، ص ٣١.

المطلب الأول

تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأهميته

تمهيد وتقسيم:

يعتبر النقل الجوي من أهمّ المواضيع التي كانت ولا تزال تكتسي أهمية بالغة في مجال النقل، وتعدّ خدماته من بين الخدمات التي تسعى شركات الطيران إلى تحيينها، وإدخال التطورات التكنولوجية الحديثة عليها، باعتبار النقل الجوي يتميزّ بالسرعة وتقديم خدمات متنوعة ومختلفة عن خدمات الأنواع الأخرى من النقل، حيث أصبح يقاس طور العالم بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية، في وقت أصبحت السرعة هي السمة البارزة. وازدادت أهمية هذا النشاط الاقتصادي في العصر الحديث في مجال نقل الركاب والبضائع وذلك بعد أن أصبح يسود الطيران مبدأ السلامة والأمان. ورغم ذلك فهي معرضة لمخاطر كبيرة وكثيرة، مما أثار قلق المجتمع الدولي، ودفع به إلى التدخل بوضع قواعد خاصة لتنظيمه وتنظيم استغلال الطائرات لضمان سلامتها من خلال إصدار العديد من الاتفاقيات الدولية والتي كان هدفها تنظيم الملاحة الجوية، وتوحيد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل، وظهرت العديد من الدعوات للتأكيد على ضرورة إيجاد أنماط للتأمين الجوي، خاصة بعد وقوع حوادث تحطم الطائرات، ولعجز الشركات وعدم إمكانية إحاطتها بالمسؤولية الخاصة بالناقلين وشركات الطيران المدني^(١).

ولم يتقبل المجتمع الدولي فكرة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في بدايات القرن العشرين أي مع دخول اتفاقية وراسو ١٩٢٩م حيز التنفيذ، ذلك لأن النظرة نحو التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كانت واحدة لدى جميع الدول وهي أن التأمين عمل غير أخلاقي مؤداه التأمين عن خطأ الناقل الجوي، والسبب في

(١) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ٢٠١٧م، مجلة علمية محكمة، تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل، جامعي أبي بكر بلقايد - تلمسان/ الجزائر، ص ٩.

ذلك لأن أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو ١٩٢٩م كان يقوم على الخطأ، ولكن الأمر لم يظل كذلك خاصة مع تطور صناعة الطائرات وتقديم وسائل الأمان في الطائرة، فقد بدأت شركات التأمين بقبول إبرام عقود التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ومستغل الطائرة، ثم تطور الأمر بعد ذلك فأصبح التأمين يشمل جميع ما يمكن أن تحدثه الطائرة من أضرار حتى تلك التي ليست بالبالغة كالإزعاج أو الضجيج^(١).

وقد شهد القرن العشرون تزايداً كبيراً في مجال استخدام الطائرات في النقل الجوي للركاب والبضائع، وإن كان هذا النشاط كغيره من النشاطات الخدماتية التجارية يتعرض للعديد من المخاطر أثناء استغلال الطائرات ما ينجم عنه حوادث وأضرار مادية وبشرية. وحرصاً على توفير الاطمئنان والاستمرارية والأمان لهذا المرفق الحيوي كان التأمين الجوي الحل الذي لا مفر منه، وقد شهد التأمين تطوراً كبيراً واکب تطور الطائرات وأصبح حالياً أمراً إلزامياً في مجال الطيران. وهذا ما سنتعرف عليه بمزيد من التفصيل من خلال المطلبين التاليين:

الفرع الأول: تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

الفرع الثاني: أهمية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

(١) د. جعفر محمد مقبل الشلالي: مبادئ القانون الجوي، ص ٢٦٥ - ص ٢٦٦. حيث يشير إلى أن شركات التأمين نفسها كانت ترفض وبشدة مسألة التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي، بل كانت تنص في عقود التأمين على الحياة صراحة استبعاد مخاطر الطيران من مسؤوليتها عن التعويض، ولكن الدافع في رفض هذه الشركات للتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي لم يكن نفس الدافع الذي يرفض المجتمع الدولي فكرة التأمين بسببه أي النظر إلى التأمين أنه عمل غير أخلاقي، بل كان الأمر يختلف لدى شركات لتأمين فقد كانت تنظر للمسألة نظرة تجارية بحتة، ورفضها عقود التأمين هذه يرجع لكثرة مخاطر الطيران في بدايات القرن العشرين، الأمر الذي يتسبب لها بالمزيد من الخسائر إن هي قبلت مثل هذه العقود.

الفرع الأول

تطور التأمين من المسؤولية المدنية للنقل الجوي

عرف التأمين الجوي بأنه ذلك النوع من العقود الذي يغطي المخاطر التي تتعرض لها الطائرة أو الحمولة والناجئة عن حوادث تشغيل أو صيانة وإصلاح أو صنع الطائرات، وحوادث النقل والمسؤولية عنها^(١).

ولقد طرأ على التأمين الجوي تطور كبير واكب التطورات المتلاحقة في صناعة التطورات المتلاحقة في صناعة الطائرات، ويعتقد أن أول وثيقة تأمين جوي صرت بالولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩١١م وخلال نفس الفترة اهتمت عد من وكالات التأمين في لندن **Loyds of London** بالتأمين من الخطر الجوي^(٢).

وكانت شركات التأمين تتولى فقط تأمين الأضرار المادية التي تلحق بالطائرات، ومع تزايد حوادث الطيران تراجعت شركات التأمين عن تغطية الحوادث الجوية، فقد كانت تستثنى مخاطر الطيران بنص صريح في وثائق التأمين نظراً لما كان ينظر إليه في أساس أنه مغامرة محفوفة بالمخاطر^(٣).

ولقد كانت للحرب العالمية الأولى دور في إعادة الاهتمام بمجال الطيران، حيث تم تسريح عدد من الطيارين والملاحين الجويين، واهتم بتطوير صناعة الطائرات، وهذا ما ساهم في تطوير الطيران التجاري.

الأمر الذي دعا المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي المنعقد في مدينة بيون بفرنسا سبتمبر ١٩٢٥م إلى إصدار توصية موجهة إلى شركات التأمين

(١) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي، ص ٩، ١٠.

(٢) د. أحمد محمد طوزان: عقد التأمين الجوي، الموقع الإلكتروني: www.arab-ency.com

(٣) د. محمود محمد عبابنة: أحكام عقد النقل البري والبحري والجوي، ص ٣٧٨.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

مؤداها أنه لا يحق لطرفي عقد التأمين على الحياة أو الحوادث استبعاد المخاطر التي قد يتعرض لها المؤمن له أثناء سفره على الخطوط الدولية المنتظمة^(١).

وبدأ التأمين الجوي بالظهور والازدهار بعد أن وحدت قواعد الطيران المدني وحددت مسؤولية الناقل الجوي باتفاقية وارسو ١٩٢٩م، وأنشئ عام ١٩٣٤م الاتحاد الدولي للتأمين الجوي، وأصبح التأمين إلزامياً على الطائرات والبضائع والمسئولية^(٢).

ويشير بعض الفقه^(٣)، إلى أن التأمين من المسؤولية تطور بشكل كبير، بعد مؤتمر لاهاي ١٩٥٥م حيث صدرت توصية بدراسة النظم الكفيلة بضمان التعويضات لضحايا الطيران أو ورثتهم والمقررة طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، سواء عن طريق تأمين إجباري أو ضمان أحد البنوك أو من خلال وديعة نقدية^(٤).

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، ص ٣٣٧.

(٢) أحمد محمد طوزان: الموسوعة العربية، تأمينات الطيران المدني، الموقع الإلكتروني

www.arab-ency.com

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، ص ٣٦٠، د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية - نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٨٩. حيث يشير إلى أن اتفاقية وارسو المبرمة عام ١٩٢٩ تعتبر اتفاقية أساسية في شأن تحديد التعويضات الخاصة بالنقل الجوي، وقد أضافت اتفاقية مونتريال المبرمة عام ١٩٩٩ أحكاماً جديدة إليها وعدلت بعض أحكامها، فقد توسع القانون الجوي الدولي في تفسير التعويضات وقيمتها والاختصاصات القضائية ونطاقها. ومن أهم التعديلات التي جاءت بها هذه الاتفاقية أنها وضعت نظاماً موحداً في شأن تعويض ضحايا الكوارث الجوية، وهو نظام يبسر عملية حصول المضرورين على تعويضات سريعة للأضرار التي أصابتهم، دون الحاجة إلى منازعات قضائية طويلة.

(٤) والوديعة النقدية نظام استحدثته اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، حيث وضعت صورتين ليداخل التأمين في المادة ٢/١٢ وجاءت الوديعة النقدية في الصورة الثالثة. انظر في: حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي، ص ١٥.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

كما استحدثت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ إجراءً يقضي بإلزام الناقلين الجويين ما يفيد إبرامهم عقود تأمين تغطي مسئوليتهم تجاه المسافرين، وذلك بموجب نص المادة (٥٠)^(١).

والواقع أن ذلك يعد من حسنات هذه الاتفاقية، حيث لم يعد هناك ما يبرر حرمان المضرور جزئياً أو كلياً من التعويض مراعاة لمبدأ التوازن بين مصالح الناقلين الجويين وبين مصالح المسافرين^(٢).

ورغم أهمية هذا النص من حيث قيمته، إلا أنه ظل قاصراً عن تلبية طموحات المتضررين. ذلك أنه لا ينظم سوى العلاقات بين الدول الأطراف في الاتفاقية والناقلين التابعين لها، دون تفصيل دقيق لتأمين مسؤولية الناقل تجاه الركاب. مما يجعل الباب مفتوحاً أمام الدول لتطبيق قوانينها الداخلية المتعلقة بالتأمين، وهو ما يفضي إلى تداخل أنظمة التأمين المتعلقة بتعويض الضرر. الأمر الذي يدفعنا إلى القول بأن اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م كان الأولى بها تطوير وتحديث نظام التأمين الوارد باتفاقية روما ١٩٥٢م الخاصة بالأضرار التي تتسبب

(١) حيث تنص المادة (٥٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م على: "على الدول الأطراف أن تطلب من شركات النقل التابعة لها الحفاظ على تأمين كافٍ يغطي مسئوليتها بموجب هذه الاتفاقية...". ومع ذلك فقد ظلت شركات التأمين غير واثقة من نتائج إبرام مثل هذه العقود فسعت إلى سبل أخرى لتأمين ما يمكن أن تسببه لها نتائج إبرام عقود التأمين مع شركات الطيران أو المسافرين ضد المخاطر الجوية التي قد يخرج بعضها شركة التأمين من سوق المنافسة التجارية، ويسبب إفلاسها، فسعت شركات التأمين لاتقاء ذلك عن طريق التأمين المشترك وإعادة التأمين وتأسيس اتحادات المؤمنين الجويين. انظر في: د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، هامش (٤٥٨) ص ٢٤٨.

(٢) د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للنقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، ص ٤١.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

فيها الطائرات على سطح الأرض، في خطوة نحو توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي^(١).

ولا شك أن التقدم الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران قد ترك بصماته على طبيعة، ومدى مسؤولية الناقل الجوي، كما انعكس هذا التقدم أيضاً بصورة جلية على التأمين الجوي لا سيما التأمين من مسؤولية الناقل^(٢).

حيث كانت النظرة إلى التأمين من المسؤولية المدنية في نهاية القرن الماضي وحتى أوائل القرن الحالي عمل غير أخلاقي، حيث ارتبطت تلك المسؤولية بفكرة الخطأ، ومن ثم فإن التأمين عليها كان يعني التأمين عن الأخطاء. غير أن هذه النظرة بدأت في الأفول تدريجياً بتراجع فكرة الخطأ كأساس وحيد للمسئولية، وظهور فكرة المخاطر وتحمل التبعة. وكان ذلك من آثار الاكتشافات العلمية وسيادة الماكينة وما استحدثته من مخاطر^(٣).

ولقد تطور نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، من نظام ما يعرف باسم التأمين "التلقائي الفردي" إلى التأمين الذي تبرمه شركات الطيران بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها المدنية تجاه الركاب أو ورثتهم والذي وصل إلى حد التأمين الإجمالي من المسؤولية المدنية للناقل الجوي وهو محور الفرع الرابع من تلك الدراسة.

- (١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٦.
- (٢) د. أسامة محمود عبد السلام، د. أحمد عبد الهادي، ساهر عبد القادر شحاتة، مقدمة في التأمين البحري والجوي، جامعة حلون، ٢٠٠٧م، ص ٣٢١.
- (٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٢٠.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

وبمقتضى التأمين "التلقائي"^(١)، "الفردى"^(٢)، الذي تبرمه شركة الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين، لمدد محدودة ولتغطية رحلات أسطولها الجوي أو جزء منه، يكون من حق المسافرين أو ورثتهم ضحايا الحادث التوجه مباشرة إلى المؤمن لديه، إذا هم رغبوا في ذلك للحصول على مبالغ التعويض بحدها الأقصى - كقاعدة - شريطة الموافقة على تنازلهم عن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي وتابعيه وشركة التأمين^(٣).

ويختلف هذا النوع من التأمين عما يعرف بالتأمين الفردي التكميلي، وهو الذي يبرمه المسافر على نفقته في مطار القيام أو أي مطار يحدده وبالشروط المحددة مع شركات الطيران الناقلة باعتبارها وكيلاً لشركة التأمين، وذلك بهدف تغطية وضمن مخاطر السفر في رحلة محددة أو لزمّن محدد^(٤).

كما ساعد على ازدهار التأمين الجوي في الوقت الحاضر تقرير مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، وتساعد الحد الأقصى للتعويض منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩م حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م

(١) ولا تعني "تلقائية" هذا التأمين أنه يفرض بطريقة ميكانيكية، ذلك لأنه من حق المسافر أو ورثته رفضه واللجوء إلى دعوى المسؤولية، طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو سنة ١٩٢٩م وتعديلاتها. وإنما تعني هذه "التلقائية" أن المسافر يستطيع الاستفادة من هذا التأمين المجاني والاختياري والحصول على التعويض المقرر بمجرد الرغبة في ذلك وتنازله صراحة عن دعوى المسؤولية، دون الدخول في أية مناقشات حول ملاسبات مسؤولية الناقل.

(٢) تعني "فردية" أن هذا التأمين تأمين شخصي يتم أساساً لصالح المسافرين وورثتهم، ولا يجري تطبيق أحكامه إلا على الفرد أو ورثته، الذي يعلن رغبته في الاستفادة منه مع تنازله (أو تنازلهم) الصريح عن دعوى المسؤولية. ويتم ذلك بصفة ودية بعد الحادث بين هؤلاء الأفراد المسافرين أو ورثتهم وبين شركة التأمين.

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٢٨.

(٤) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٣٠، ٢٩.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

حيث يوفق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بين حرية ونشاط الناقل الجوي وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على التعويضات المقررة^(١). ولقد أسهم هذا التطور التكنولوجي في فن الطيران إلى اتساع سوق التأمين الجوي وتشعبت نظمه ليشتمل حتى التأمين عن أضرار الإزعاج، واختراق الطائرة لحاجز الصوت^(٢). هذا فضلاً عن أن ميكنة العصر الذي نعيشه اليوم، وما تبع ذلك من تطور في المفاهيم، أدى هو الآخر إلى اتساع حقل التأمين بصفة عامة^(٣).

الفرع الثاني

أهمية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي

ازدادت أهمية التأمين في عصر تزايدت فيه الأخطار من كل الأنواع والتي تولدت عن التطور الحضاري الذي جلب معه وسائل إنتاج وأداء خدمات يتضمن تشغيلها احتمال نشوء أخطار متعددة، لذلك فإن التأمين يراد منه جلب الضمان والأمن إلى طائفة من الأفراد تتعرض لمثل هذه المخاطر^(٤).

ولا شك أن تطور نظام المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء قد دفعت إليه كثرة الحوادث بسبب استعمال الآلات - بما في ذلك السيارات - والأدوات الميكانيكية، التي أصبح التأمين بالنسبة لها أمراً عادياً منذ وقت طويل. وبعبارة أوضح، فانتشار وتطور نظام تأمين المسؤولية في مجال استعمال هذه الأشياء، قد أدى إلى التقليل من شأن أهم عنصر من عناصر المسؤولية المدنية، ألا وهو

(١) د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ٢١٠.

(٢) د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، ص ٣٧٠.

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٢٢.

(٤) د. أحمد السعيد شرف الدين، أحكام التأمين - دراسة في القانون والقضاء الدوليين، الطبعة الثالثة، ١٩٩١م، طبعة نادي القضاة، ص ٩.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

عنصر الخطأ، إما بالإعفاء من عبء إثباته، وافترضه بما لا يقبل العكس، إلا إذا وُجد سبباً أجنبياً، وإما بالدعوة إلى الاستغناء عنه تماماً وإقامة مسؤولية دون خطأ، أي مسؤولية موضوعية وهذا بالضبط ما يدعى نظام الضمان.

وإذا كانت المسؤولية بوجه عام تتأسس على الخطأ، فإن ظهور نظام التأمين وإن لم يكن وراء اختفاء عنصر الخطأ كلياً، غير أنه ساهم في تخفيفه أو على الأقل التلطيف منه إلى حد كبير، مما جعل النظرية الشخصية القائمة على الخطأ لم تعد تتفق لا مع المنطق ولا مع التطور الاقتصادي، فمنذ أن انفصلت المسؤولية المدنية عن المسؤولية الجنائية وأصبح التعويض المدني لا دخل للعقوبة فيه، لم يعد هناك معنى لاستبقاء الخطأ أساساً للمسؤولية المدنية، وإنما ينبغي أن يكون أساس هذه المسؤولية الضرر الذي يستوجب التعويض، لا الخطأ الذي يقتضي العقوبة^(١).

فالتأمين أحد أهم نتائج التطور الذي لحق بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي وتحولها من التوجه الشخصي القائم على الخطأ إلى التوجه الموضوعي القائم على الضرر^(٢).

(١) د. الشرقاوي القاسمي: دور التأمين في تطور أساس المسؤولية المدنية، ٢١ ديسمبر ٢٠١٩، على الرابط:

<https://www.facebook.com/1656263051321340/posts/2539193016361668>

(٢) حيث اتسع نطاق التأمين من المسؤولية بالتوسع الذي شهده العصر الحديث في نظام المسؤولية المدنية ذاتها، فقد أصبح الشخص في يومنا هذا لا يسأل وحسب عن نتائج خطئه الشخصي، بل هو يسأل أيضاً عن عمل الغير من تابعين أو مشمولين برقابته، وعن فعل الأشياء التي هي في حراسته من حيوان وبناء وآلات ميكانيكية وأشياء تحتاج إلى عناية خاصة. انظر في: د. محمد إبراهيم دسوقي: التأمين من المسؤولية، الأحكام العامة - التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات - التأمين الإجباري من المسؤولية عن تدهم المباني، ص ٣.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

فالتأمين في حقل النقل الجوي كان في بداياته يخضع للقواعد العامة للتأمين، إلا أنه نظراً لما تتميز به الأخطار الجوية في عقد النقل الجوي من سرعة ترجع إلى التطور التكنولوجي في عقد النقل الجوي، مما يؤدي إلى صعوبة تقديم الإحصائيات بشأن نسبة الأخطار المحتمل وقوعها^(١)، ولقد تميز التأمين في النقل الجوي بعدة مزايا كانت لها أهمية كبيرة في توضيح أهمية دور التأمين في النقل الجوي، نقدمها كالتالي:-

أولاً: الطابع الدولي للتأمين الجوي^(٢):

يغلب على عقد النقل الجوي الطابع الدولي، ويظهر ذلك من خلال الاتفاقيات العديدة التي توالت لتنظيم قواعده، ومن أهمها اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها واتفاقية روما انتهاءً إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بهدف توحيد قواعد وأحكام النقل الجوي الدولي، لتحل محل اتفاقية وارسو ١٩٢٩م، ودخلت حيز التنفيذ في نوفمبر ٢٠٠٢م وانتهت اتفاقية مونتريال بمجموعة من المبادي أهمها:-

- ١- تقرير المسؤولية الموضوعية للنقل الجوي عن حوادث الطيران.
- ٢- تحديد فترة النقل الجوي بتوسع نطاق مسؤولية الناقل الجوي.
- ٣- التزام شركات الطيران بالتأمين من مسؤوليتها العقدية عن حوادث الطيران.

ثانياً: حدائة نشأة التأمين الجوي:

يعد التأمين الجوي من أحدث أنواع التأمين، وذلك نظراً لشدة المخاطر الجوية وجسامتها وانعكاساتها الخطيرة، ما جعل جل الدول تؤكد إلزاميته ومنها،

(١) د. وهيبية بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، ص ٢١٦.

(٢) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي، ص ١٢.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

من تجله شرطاً من شروط تسليم وثائق النقل الجوي، إذ لم يؤخذ به إلا بعد الحرب العالمية الثانية^(١).

ثالثاً: شمولية التأمين الجوي:

وتشير وثائق التأمين الجوي المتداولة في مجال التأمين، والمتشابهة كثيراً إلى حد التطابق لدى مختلف دول العالم، نظراً للطابع الدولي للتأمين الجوي^(٢)، إلى أن هذا العقد يغطي بصورة رئيسة الأخطار التالية:

١- التأمين على جسم الطائرة: إذ يشكل هذا التأمين أول خطوة إلزامية، ويشمل الأضرار التي قد تلحق بهيكل الطائرة أثناء الطيران أو توقفها داخل المطار أو حتى خارجه^(٣).

حيث يشمل هذا النوع من التأمين جسم المركبة الجوية والتجهيزات الضرورية لاستعمالها، ويهدف إلى تغطية الأضرار التي تلحق بجسم الطائرة عند هلاكها باحتراقها أو تصادمها أو انفجارها سواء حصل ذلك أثناء طيرانها أو عندما تكون على الأرض وتأخذ الشركة عند إبرامها لهذا العقد في الاعتبار قيمة الطائرة، طرازها، عمرها، خصائصها والنشاط المخصصة له، إذ وفقاً لهذه العناصر يتم تحديد قيمة القسط^(٤).

وهدف التأمين على الطائرة هو تعويض الناقل عن الأضرار التي تصيب المركبة والخسائر المترتبة عن الحادث الجوي^(٥).

(١) د. خالد عدلي الأمير: أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، ص ٦٦.

(٢) د. عفاف محمد سليمان البجوشي: دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، ديسمبر ١٩٩٨، العدد الثاني، كلية التجارة، سوهاج، مصر، ص ٢٥.

(٣) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٧.

(٤) د. طالب حسن موسى: القتون الجوي الدولي، ص ١٤٢، ص ٢٢٥.

(٥) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي، ص ١٢، ص ١٣.

- ٢- التأمين عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين: ويشكل هذا التأمين الوجه البارز للتأمين وقطب الرحي الذي تدور حوله مسؤولية الناقل الجوي. ويشمل الأضرار التي قد تلحق بالمؤمن له (المشغل) في ماله نتيجة التزامه قانوناً بدفع التعويض نتيجة الضرر الجسماني في حال وفاة أحد المسافرين أو إصابته، أو الضرر المالي الناجم عن هلاك الأمتعة أو تلفها خال إطار زمني محدد على متن الطائرة، أو أثناء الرحلة عموماً ما بين عمليات الصعود أو الهبوط إلى الطائرة^(١).
- ٣- التأمين عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والشحنات الجوية: يشمل هذا التأمين المبالغ التي قد يلتزم الناقل الجوي المؤمن له بأدائها كتعويض عن أي تلف أو هلاك للبضائع أو الشحنات الجوية بسبب حادث أو كارثة جوية أثناء عمليات الشحن أو النقل أو التفريغ من وإلى الطائرة.
- ٤- التأمين عن الأضرار اللاحقة بالغير: حيث يتم تعويض المؤمن له عن كل المبالغ التي يلتزم بأدائها على سبيل التعويض للطرف الثالث من غير المسافرين عن أضرار الوفاة أو الإصابة الجسدية أو المالية، بسبب حوادث أو كوارث الطائرات، إلا ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن صوت الطائرة^(٢).
- ٥- التأمين على المسؤولية المدنية: ويضمن المسؤولية المدنية لتحمل التبعات المالية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الخطر الجوي وألحق ضرراً بالغير. فتأمين المسؤولية يضمن للناقل الجوي تعويضه عن كافة المبالغ الملزم بدفعها قانوناً عن مسؤوليته القانونية تجاه الأضرار الناتجة للركاب والأمتعة والبضائع عن طريق الجو وكذلك الأضرار المسؤول عنها تجاه الغير فيما يخص الأضرار الجسمانية وأضرار الممتلكات^(٣).

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٧، ص ٣٦٨.

(٢) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٨.

(٣) تأمينات الطيران: الموقع الإلكتروني: www.sic.ly/cutegories

وتتضح أهمية التأمين الجوي وما أضافه لعالم الطيران، حيث أصبح النقل الجوي يتصدر كل وسائل النقل الأخرى، لما يتسم به من صفات مميزة كالسرعة، وما زاد من اهتمام مستعمليه هو اعتماد نظام التأمين الجوي وإلزاميته مما أنجز عنه حركية هذا المرفق الهام ببعث الطمأنينة والأمن في نفوس مستخدميه ما دفع به إلى الازدهار والاستمرار، وكان من أهم العوامل التي ساهمت في انتشار التأمين الجوي هو تحديد مسؤولية الناقل الجوي حيث أصبح المؤمن على علم مسبق بقيمة التعويض التي يدفعها حالة وقوع الضرر المؤمن منه، وهذا ما أقرته الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها وارسو، ولكن وبالنظر للمستجدات والتطورات التي طرأت على عالم الطيران وقلّة الحوادث الجوية أصبحت قيمة التعويض المحددة مسبقاً تخدم مصالح الناقلين أكثر من المتضررين باعتبارها مبالغ زهيدة وكأنها قررت لصالح الناقل ما يدعو إلى وجوب إعادة النظر في هذه القيم بما يتناسب مع قيمة الإنسان ومدى الثقة التي يضعها مستخدمو هذا المجال فيه^(١).

كما يقوم التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي بدور هام في هذا المجال ويتعاطم هذا الدور بتصاعد الحد الأقصى للتعويض، كما هو الحال اليوم في ظل الحد الأقصى لبروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥م واتفاق مونتريال ١٩٦٦م، وغدا في ظل الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا سيتي سنة ١٩٧١م، إذ يوفق التأمين من المسؤولية بين حرية وحركة نشاط الناقل الجوي وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على التعويضات المقررة^(٢).

وليس صحيحاً تماماً ما يذهب إليه البعض إلى أن التأمين مُضِيع للأثر الوقائي لمسؤولية الناقل الجوي بما قد يدفعه إلى عدم الحيطة والحذر أو إهماله وتابعيه لمقتضيات أمن وسلامة الرحلة الجوية، حيث المسؤولية محدودة ومؤمن

(١) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي، ص ١٧.

(٢) د. أبو زيد أحمد رضوان تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٢٥-٢٦. وله أيضاً: القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، ص ٣٦١.

عليها. ذلك لأن الذي يجعل الناقل الجوي وتابعيه يحجمون على ارتكاب خطأ أو إهمال ليس هو تقرير مسؤليته المدنية تجاه المسافرين وإنما ما قد يترتب على الخطأ أو الإهمال من فقد الطائرة ذاتها وفقد طاقمها^(١).

والخلاصة كما يذهب بعض الفقه^(٢)، أنه كان من أهم أسباب وصول المسؤولية المدنية إلى هذه المرحلة من التطور ومن أهم آثاره أيضاً انتشار نظام التأمين على المسؤولية، فأصبح القضاء يستسهل الحكم بالتعويض اعتماداً على أن المؤمن هو الذي سيتحمل بعينه في النهاية، والتأمين تقوم به شركات غنية لا تدفع تعويضاً من مالها، بل كل ما في الأمر أنها توزع الخطر على مجموع المؤمنين وبذلك اختفى من المسؤولية، أو كاد، ذلك العنصر الخلفي وهو الخطأ كما اختفى معه، أو كاد، ذلك العنصر الشخصي وهو الجزاء على ارتكاب الخطأ بدفع التعويض.

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٢٦، د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ٢٤٨، ص ٢٤٩.

(٢) د. وديع فرج: مسؤولية الأطباء والجراحين المدنية، مجلة القانون والاقتصاد للبحث في الشؤون القانونية والاقتصادية من الوجهة المصرية، العدد الأول - السنة الثانية عشرة، يناير ١٩٤٢م، ص ٣٨٨.

المطلب الثاني

إشكالات التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تمهيد وتقسيم:

يواجه موضوع التأمين عن النقل الجوي صعوبات جمة وإشكالات قانونية معقدة، أبرزها مايتعلق بمدى كفاية التأمين في حد ذاته لتعويض المضرورين، لاسيما مع اتساع دائرة المخاطر. الأمر الذي يدفعنا إلى تقييم أداء نظام التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي، ومدى الحاجة إلى نظم قانونية موازية مساعدة قصد تغطية كافة الأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي^(١). ويجدر بنا إلقاء الضوء على إشكالات التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي من خلال المطالبين التاليين:

الفرع الأول: إشكالات متعلقة بأداء التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
الفرع الثاني: إشكالات متعلقة بوجود صناديق تعويض آلية متممة لإصلاح الضرر.

الفرع الأول

إشكالات متعلقة بأداء التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي

أصبحت فكرة التأمين إلزامية بشكل أكيد بموجب نص المادة ٥٠ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، مما كان له وقع دون شك على ارتفاع أسعار التذاكر، ذلك أن التأمين إنما هو زيادة في التكاليف وإرهاق للناقل الجوي. والقول بخلاف ذلك على أساس أن النقل الجوي عبر الطائرة أكثر أماناً وسامة، وإن كان نسبياً إلى حد ما فإن الواقع يكذبه والمنطق يرفضه، باعتبار أن الطائرة تبقى مع ذلك اختراع علمي ووسيلة تقنية يعترتها الخلل والنقص، معرضة لشتى عمليات الهالك

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٨.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

والتلف البشرية والطبيعية. إذ أضحي نظام التأمين عن النقل الجوي يواجه إشكالات معقدة وصعوبات جمّة، يمكننا حصرها في أربع صور كالتالي^(١):

أولاً: اتساع دائرة الخطر:

غني عن البيان أنه بقدر ما تقدم وتطور قطاع النقل الجوي، بقدر ما زادت مخاطره وارتفعت حدّة التهديدات المختلفة التي تستهدفه، مثل المخاطر الناجمة عن سوء الأحوال الجوية وتقلباتها، مخاطر الأعطاب التقنية والاختفاء المفاجئ للطائرات عن أجهزة الرادار وغيرها^(٢).

ولما كان خطر الإرهاب عالمياً تزايدت معدلاته في مجال النقل الجوي وتعدّدت أشكاله، أصبح التأمين ضد جرائم القرصنة والاختطاف والإرهاب بشكل عام مسألة ذات أولوية قصوى. ما أدى إلى إعادة النظر بشأن الأخطار وطبيعة الأضرار واتخاذ ترتيبات جديدة، على غرار ما تم اتخاذه في أعقاب أحداث الحادي عشر من سبتمبر، التي كلفت قطاع التأمين حوالي ٦٠ مليار دولار^(٣).

لذا تعددت الدوافع والمبررات التي أملت وجوب تبني مبدأ المسؤولية المحدودة، فشدّة المخاطر والأضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية من شأنها أن تجعل الناقل يلتزم بدفع مبالغ ضخمة لتعويضها مما يهدد مركزه المالي وتطوره،

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٨، ص ٣٧٠.

(٢) د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٨٣. حيث يرى أن العالم شهد في الآونة الأخيرة تزايداً مطرداً في الكوارث التي تهدد البشر وحياتهم بشكل مستمر، ومن بينها الكوارث الجوية. وقد أظهرت هذه الكوارث في تلاحقها واتساع نطاقها الحاجة المتزايدة إلى المزيد من الاهتمام من جانب الحكومات في سائر أنحاء العالم بضحايا هذه الكوارث، سواء من حيث حمايتهم أو إيوائهم أو رعايتهم طبياً أو إعانتهم مادياً.

(٣) د. السباعي الفقي: انعكاس أحداث ١١ سبتمبر على سوق التأمين وإعادة التأمين العربي والعالمي (أثرها وكيفية مواجهته). على الرابط:

<http://www.2directcenter.alzanki.net>.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

وضمناً لاستمراريته كان لابد من تحديد مسؤولية الناقل، فكفالة ذلك مرتبطة بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر الجوية، وهو بذلك المحفز الرئيس لإقبال شركات التأمين على سوق التأمين الجوي^(١).

ثانياً: تخصيص التأمين لحالات دون أخرى:

رأينا فيما سبق أن التأمين الذي أقرته اتفاقية مونتريال جاء غير دقيق. إذ يظهر تحليل النصوص القانونية للاتفاقية، فضلاً عن اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩ (اتفاقية المخاطر العامة، واتفاقية التدخل غير المشروع)، البون الشاسع بين طبيعة الأضرار التي يمكن التأمين عليها دون غيرها. إذ أجازت التأمين ضد أضرار الوفاة وكافة الإصابات الجسدية، وكذا الأضرار المتعلقة بالأمتهة والبضائع والشحنات أثناء التواجد على مستوى الطائرة، أو أثناء عمليتي الصعود والهبوط فقط.

ثالثاً: تحديد سقف أعلى للتعويض:

لقد عرف مقدار الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها زيادات مستمرة، وكان محط تطور تصادعي بالنظر لانهصار مخاطر الجو من جهة وتدني قيمة مبالغ التعويض من جهة أخرى، فرغم تناقص مخاطر الجو وما حققه الطيران المدني من تطور في المجال الإلكتروني وارتفاع مستويات الأمن والسلامة والوفرة المالية المحققة، فإن ضحايا حوادث الطائرات لا زالو يعانون من انخفاض قيمة التعويض المنصوص عليها في اتفاقية وارسو، وهو ما دفع بالقضاء إلى محاولة تطويع نصوص الاتفاقية على نحو يمكنها من إسعاف شريحة واسعة من ضحايا الحوادث الجوية^(٢).

(١) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي، ص ١٦.

(٢) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٩، د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٨٣، حيث يقرر أنه على الرغم من استقرار الفقه والقضاء على إرساء مبدأ المسؤولية دون خطأ، وتعدد حالات وصور تلك المسؤولية، فما زالت توجد حالات =

فمن الإشكالات التي تُثار بشأن التأمين في مجال النقل الجوي ما يتعلق بتحديد سقف أعلى للتعويضات عن الأضرار، وهو برأينا ما يتنافى مع مبدأ هام من مبادئ ضمان المسؤولية والمتمثل في التعويض بحسب حجم وجسامته الضرر. فرغم التعديلات الإيجابية التي أقرتها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، والتي بموجبها وصل مقدار التعويض إلى حد ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب خاصة. أما إذا تجاوز حجم الضرر القيمة المحددة سلفاً أصبح من الصعب على المسافر المضروب الحصول على تعويض مناسب بسبب إمكانية نفي الناقل الجوي للمسؤولية عن نفسه.

هذا الواقع دفع إلى التفكير في بدائل أخرى لتكملة دور التأمين في تعويض المسافر، فاستحدثت لنا اتفاقية المخاطر العامة ٢٠٠٩ ما يسمى بالصندوق الدولي للتعويض فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض. وهو ذات الأمر الذي سعى التوجيه الأوربي لتكريسه من خلال التوجيه رقم 785/٢٠٠٤ المتعلق بمتطلبات التأمين للناقل الجوي ومستغلي الطائرات، في سعي حثيث لضمان تأمين أكبر وأشمل للمضروب^(١).

ومن أجل توفير الحماية اللازمة لضحايا الحوادث الجوية ولإعادة التوازن بين مصالح الناقل والمسافر ذهبت المحاكم الأمريكية إلى أبعد من ذلك، لما قررت

=كثيرة يتجرد فيها الضرر من أي ضمان ويفتقر فيها المضروب إلى جبر ضرره، غير أن بعض المجتمعات المتقدمة لم تعد تسمح بوجود هذه الحالات غير الخاضعة لنظام التعويض، ذلك أن العدالة لا تكتمل إلا بمساعدة مثل هذه الفئة المتضررة التي لا ذنب لها فيما أصابها من أضرار.

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٩- ص ٣٧٠، د. منى حسب الرسول حسن: المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مؤتمر كلية القانون بجامعة الإمارات خلال الفترة من ٢٣- ٢٥ أبريل ٢٠١٢م، ص ١٤٩، ١٤٨.

منح تعويضات إضافية على ما تقرر من تعويض عن الأضرار وهو ما يسمى بالتعويضات التكميلية، وخروجه بذلك عما قرره بروتوكول جواتيمالا ومونتريال بعدم تجاوز المبلغ المقرر لأي سبب^(١)، باعتبارها قد قللت من قيمة الكيان الإنساني لاعتقادهم أن فكرة تسقيف التعويض لا تتوافق مع حق المواطن المكرس دستورياً في التعويض الشامل عن كل الأضرار اللاحقة به^(٢)، وهو نفس ما أخذ به القضاء الفرنسي باستبعاده لبعض أحكام اتفاقية وارسو، والسبب في ذلك هو محاولة ترجيح مصالح الناقل الجوي، إذ حتى مع ثبوت مسؤوليته عن الضرر اللاحق بالمسافر فإن ذمته لا تنشغل إلا بقدر محدد من الأضرار، يقابلها مبلغ محدد من المال. وقد حدد مبلغ التعويض في البداية وفقاً للاتفاقيات الدولية بـ ١٢٥ ألف فرنك لكل راكب ليصبح بعدها ٢٥٠ ألف فرنك في بروتوكول لاهاي ١٩٥٥م، ليصل بعدها بموجب بروتوكول مونتريال ١٩٧٥م إلى ١٥٠.٠٠٠ فرنك. ومهما اعتبر التعويض مقبولاً فإنه بدا للفقهاء زهيداً وغير كاف، ولا يتناسب مع قيمة وكرامة الإنسان^(٣).

وكل هذه التعديلات هي محاولات سعت إلى تجاوز حلول وارسو البالية وتحدياتها للمسؤولية غير المقبولة، حيث أصبحت اتفاقية وارسو مجزأة وتعاني من الانتشاطات^(٤).

(١) د. شهيدة قادة: فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين المنعقد في جامعة الإمارات المتحدة بدبي تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من ٢٣-٢٥ أبريل ٢٠١٢م، ص ٩٣٩.

(٢) د. محمد فريد العريني: القانون الجوي، دار الجامعية للنشر والتوزيع - الأردن، ١٩٩٨م، ص ٢٩٥.

(٣) د. شهيدة قادة: فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر، ص ٩٢٨.

(٤) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي، ص ١٧. د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٨٨.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

نخلص إلى أن اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩م (اتفاقية المخاطر العامة واتفاقية التدخل غير المشروع) قد وضعتنا من الأحكام ما يجعل الفرع في المطالبات سريعاً وناجراً ويصب في مصلحة المضرور مع مراعاة مصلحة مرفق الطيران المدني وعدم إرهاقه بالتعويضات الباهظة فتم تحديد المسؤولية كما تم إنشاء الصندوق الدولي للتعويضات ليسهم في تحقيق الموازنة بين مصالح الأطراف. لذلك فإن إنشاء اتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩م يعد تقدماً ملحوظاً نحو وضع قواعد دولية موحدة، تحمي حقوق المضرورين في حوادث الطيران، وتعمل على المساواة بين الضحايا وتحقيق العدالة الناجزة بتبسيط الإجراءات، لذلك فإن تصديق الدول على الاتفاقيتين يمهد الطريق لتوحيد قواعد المسؤولية عن الحوادث التي تسبب أضراراً وتحقق في ذات الوقت التعاون الدولي المطلوب في هذا الصدد^(١).

رابعاً: تداخل الأنظمة القانونية للتعويض:

يبرز الإشكال الآخر الذي لا يقل أهمية عن سابقه من خلال ما يتعلق بتداخل أنظمة التأمين والتعويض معاً، سواء كانت محلية أو دولية. إذ قد يقع حادث لشركة نقل وطنية داخل حدود الدولة، يترتب عنه الوفاة أو الإصابة لأشخاص أجانب. إذ يثور التساؤل بشأن النظام المعتمد لتعويضهم. هل يتم على وفق قانون التأمين الداخلي لتلك الدولة؟ أم يستند تحديد التعويض إلى اعتماد نظام التعويض الأوربي طبقاً للتوجيه رقم ٧٨٥/٢٠٠٤م حتى كان أحد المسافرين المضرورين يحمل جنسية إحدى دول أوروبا؟^(٢).

(١) د. منى حسب الرسول حسن: المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩م، ص ١٤٩، ١٥٠.

(٢) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧٠.

تختلف الطرق التي تعالج بها هذه الدول مسألة التعويض وعناصره، فبعضها يعتمد نظام التأمين لدى شركات التأمين، كما هو الوضع في الولايات المتحدة والمملكة المتحدة، وبعضها الآخر ينشئ مؤسسة عامة تقوم بأداء التعويضات للمضرورين، كما هو الحال في فرنسا، وهي الآلية التي تفضلها وتدعو إليها في هذا الشأن، والبعض الثالث من الدول أوجد نظاماً مختلطاً بين تدخل الدولة ونظام التأمين، كما هو الحال في اليابان^(١).

وانطلاقاً من الصفة الدولية للنقل الجوي، والتصاق المخاطر الجوي بالاستغلال التجاري للطائرة، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الدولي، وتحل المشاكل القانونية التي يثيرها هذا النقل بين أطرافه، بعيداً عن القواعد القانونية الواردة في القانون الداخلي لهذه الدولة أو تلك، والتي وضعت، أصلاً، لتطبق على النقل الجوي الداخلي في إطار من تراث فكري وقانوني محلي، فضلاً عن عدم مراعاتها لطابعي الدولية وخصوصية المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي الدولي، واختلاف البيئة التي يتم فيها عن غيره من وسائل النقل الأخرى البرية والبحرية^(٢).

فالصفة الدولية التي تلازم النقل الجوي قد أدت إلى زيادة احتمالات الأخطار التي يتعرض لها مرفق النقل الجوي رغم التقدم العلمي الهائل في العصر الحديث، ذلك أن الطائرة، وهي تؤدي مهمتها في نقل الأشخاص والبضائع، قد تتدافعها التيارات الهوائية الشديدة، أو تعصف بها العواصف الثلجية والأعاصير، أو تهبط بها المنخفضات الجوية المفاجئة، أو تتراكم على أجهزتها الثلوج، أو

(١) د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٨٣، ١٨٤.

(٢) د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٥م، ص ٨.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً لاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

يجب الضباب الكثيف عنها الرؤية^(١). كل هذا يتطلب تقرير تأمين دولي إجباري وفقاً لقواعد دولية موحدة، تحول دون اختلافات القوانين الداخلية وتداخلها، فضلاً عن أن الأخطار التي تلحق بالطائرة يصعب نسبتها إلى دولة بعينها.

الفرع الثاني

إشكالات متعلقة بوجود صناديق تعويض آلية متممة لإصلاح الضرر

كان للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أثره في بداية الأمر بتحميل الدولة التزام تعويض ضحايا الكوارث الجوية، من خلال تقرير المسؤولية بدون خطأ، إذ يكفي تحقق الضرر وفقاً للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

وتعتبر مسؤولية الدولة عن تعويض ضحايا الكوارث الجوية من قبيل هذا النوع من المسؤولية، حيث أن الدولة تتكفل بتعويض ضحايا هذه الكوارث، رغم أنها لم ترتكب خطأ في الغالب، فقد تكون الكارثة بفعل عوامل الطبيعة أو بخطاء من شركة الطيران^(٢).

ولقد حاول الفقه تأسيس التزام الدولة بتعويض ضحايا الكوارث الجوية على عدة نظريات، منها نظرية الدولة المؤمنة، ونظرية الضمان، ونظرية

(١) د. عاطف محمد الفقي: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ٥. د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٨٨، ١٨٣، حيث يقرر أن الإحصائيات تبين أن كوارث الطائرات كثيرة، فقد تتمثل في الأحوال الجوية السيئة، وقد تتمثل في العمليات الإرهابية، أو في عدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة الطائرة والركاب، ولما كان العنصر البشري هو الغالب في إحداث هذه الكوارث فإنه غالباً ما تقع مسؤولية الكوارث الجوية على عاتق شركات الطيران.

(٢) د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٩١.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

التضامن الاجتماعي، إلا أن جميعها تعرضت للانتقاد من جانب الفقه، ولم ترق أي منها في مساندة التزام الدولة بتعويض ضحايا الكوارث الجوية^(١).
لذا خصصت كثير من التشريعات صناديق خاصة لتعويض ضحايا الاعتداءات الإرهابية، كآلية استثنائية بقصد احتواء كافة الأضرار والمخاطر، في ظل عجز الأفراد عن الحصول على تعويضات عادلة، فضلاً عن عجز أنظمة التأمين عن ضمان التعويض العادل والشامل^(٢).

ويشير نظام صناديق الضمان إلى مرحلة جديدة من الاعتراف بحق المضرور في التعويض، فلم يعد يقتصر هذا الحق على الحالات التي تثبت فيها مسؤولية الدولة عن الضرر، سواء بسبب الخطأ أو بدون الخطأ، وإنما يثبت أيضاً في حالات أخرى يحددها المشرع، كما هو الحال في تعويض ضحايا الأعمال الإرهابية وضحايا الإيدز والكوارث الطبيعية، والهدف من نظام تعويض الضمان هو حصول المضرور على تعويض مناسب في أقصر وقت ممكن^(٣).

فقد أقرت فرنسا مثلاً سنة ١٩٨٦ القانون رقم ٨٦ - ١٠٢٠ المتعلق بإنشاء صندوق خاص بتعويض ضحايا الجرائم الإرهابية، وبعده صندوق خاص بتعويض ضحايا عدوى الإيدز، وصولاً إلى إنشائها ما يسمى بصناديق الضمان القومي في فرنسا بموجب القانون رقم ٩١ - ١٤٠٦ في ٣١ ديسمبر ١٩٩١^(٤).

- (١) حول النظريات التي كرس لالتزام الدولة بتعويض ضحايا الكوارث الجوية والانتقادات الموجهة لها، انظر في: د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٩١ - ص ١٩٤.
- (٢) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧٠.
- (٣) د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٩٩.
- (٤) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧٠، وقد سبق أن أصدر المشرع الفرنسي عام ١٩٨٢م القانون رقم ٨٢ - ٦٠٠ في ١٣ يوليو ١٩٨٢م والخاص بدفع تعويضات لضحايا الكوارث الطبيعية بموجبه جعل عقود التأمين =

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

حيث أنشأ المشرع الفرنسي هذه الصناديق لتقوم بأداء التعويضات المناسبة للمضرور من جراء مثل هذه الأحداث، مستقلة عن القواعد التقليدية للمسئولية الإدارية، وذلك جبراً لما أصيب به من ضرر لا ذنب له فيه، وقد يكون من الصعب أو المستحيل عليه تحديد المتسبب في إحداث هذا الضرر، وبالتالي يتعذر عليه الحصول على التعويض عن طريق تطبيق قواعد المسؤولية التقليدية التي تتطلب إثبات الخطأ وتحديد المتسبب فيه، فتأتي صناديق الضمان بديلاً مناسباً يقوم بدفع التعويضات في مثل هذه الأحوال للمضرور لجبر ما أصابه من أضرار^(١).

ونفس النهج تبنته الولايات المتحدة الأمريكية - بعد اعتداءات ١١ سبتمبر ٢٠٠١، والجزائر من خلال تخصيص صندوق خاص بتعويض تلك الأضرار بموجب المرسوم التنفيذي رقم ٩٩ - ٤٧، وكذلك العراق بموجب القانون رقم 20 الصادر في ٢٨ ديسمبر ٢٠٠٩، والمتعلق بتعويض المتضررين جراء العمليات الحربية والأخطاء العسكرية والعمليات الإرهابية... وغيرها من الدول التي لجأت إلى مثل هذه الآليات لتعويض مختلف الأضرار الاستثنائية، أو التي لم يستطع التأمين مواكبتها وتغطيتها. إن هذا التوجه كان حاضراً في مجال النقل الجوي، ولعلنا نشير باختصار إلى أهم تطبيقاتين وهما^(٢):

أولاً: الصندوق الدولي لتعويض الغير:

ويقصد بالغير كما جاء باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة "الغير" كل شخص غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع أو المرسلة إليه البضائع، كما يقصد بالسطح اليابسة

=التي تغطي الأضرار الناجمة عن الحريق أو أضرار الممتلكات تُغطي أيضاً الأضرار

الناجمة عن الكوارث الطبيعية وهو ما نصت عليه المادة الأولى من هذا القانون.

(١) د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ٢٠٠.

(٢) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧٠.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

والأنهار والمياه الإقليمية التي تتبع سيادة دولة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والامتداد القاري لدولة متعاقدة^(١).

ويشترط لتحقيق المسؤولية تجاه الغير، حدوث ضرر للغير على السطح، ومصدر الضرر طائرة في حالة طيران *aéronef en vol* وتوافر علاقة سببية بينهما، وفق ما جاء بالمادة ١/٣ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة "الغير"^(٢).

وهناك اختلاف في معالجة المسئول عن تلك الأضرار تجاه الغير، ف جاء بالمادة ١/٣ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة بأن يتحمل مشغل الطائرة المسؤولية بشرط أن يكون الضرر بسبب طائرة في حالة طيران، والمشغل هنا هو المستأجر للطائرة باعتباره المستعمل للطائرة حال وقوع الضرر^(٣).

بينما ذهبت بعض التشريعات منحي آخر بتحمل كل من المؤجر "المالك للطائرة" والمستأجر المسؤولية التضامنية *solidarité* عن الأضرار التي - تصيب الغير، وذلك وفق ما جاء بالمادة ٤-٤٦١٣١ L من كود النقل الفرنسي رقم ١٣٠٧ في ٢٨ أكتوبر ٢٠١٠م^(٤).

(١) د. منى حسب الرسول حسن: المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، ص ١٣٠، ١٢٩.

(٢) د. طاهر شوقي مؤمن: النظام القانوني لتأجير الطائرات، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول - الجزء الأول - السنة الثامنة والخمسون - يناير ٢٠١٦م، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، ص ٢٨٠.

(٣) د. منى حسب الرسول: المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، ص ١٣١. د. حمد الله محمد حمد الله: النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، سنة ٢٠٠٠م، ص ٢٢١.

(٤) د. طاهر شوقي مؤمن: النظام القانوني لتأجير الطائرات، ص ٢٨٣.

ولم تعترض أي دولة على فكرة إنشاء صندوق لتعويض الغير، الذي استحدث خصيصاً لتوفير تعويض عادي للضحايا من غير المسافرين أو أصحاب الأمتعة والبضائع، متى تجاوزت الأضرار حدود التعويض الذي نصت عليه الاتفاقية الخاصة بالتدخل غير المشروع.

وقد انفردت هذه الأخيرة عن اتفاقية المخاطر العامة من الفرع الثامن ببنود خاصة بتأسيس الصندوق وتحديد غرضه ومقره ومدى تمتعه بالشخصية القانونية والحصانة. وقد تم تحديد رأس ماله بـ ٣٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة، يتم تمويله عن طريق فرض رسوم على الركاب بحيث يتولى دفع التعويضات للضحايا في حالة تجاوز قيمة الأضرار حدود التعويض الذي نصت عليه الاتفاقية وهو ٧٠٠٠٠٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة^(١).

ثانياً: نظام التعويض الإضافي طبقاً للتوجيه الأوروبي:

لقد فرضت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م على شركات النقل الجوي وشركات التأمين المتعاقدة معها، على نحو صارم، مسؤولية التعويض الموحد لكل ضحية، والذي يصل إلى ١٠٠,٠٠٠ SDR، بالإضافة إلى تعويضات إضافية غير محددة بمبلغ معين مبنية على أساس افتراض الخطأ الذي أدى إلى وقوع الحادث. ويمكن لشركات الطيران دفع المسؤولية عن هذا التعويض الإضافي إذا أثبت أن الحادث الذي أدى إلى الإصابة أو الوفاة لم يكن بسبب إهمال يعود إليها، أو أثبت أن هناك طرفاً ثالثاً تسبب في الحادث. وقد تنشأ منازعات قضائية بين عائلات الضحايا وشركات الطيران حول قيمة هذا المبلغ، فتطالب العائلات برفع قيمة التعويض الإضافي، بينما ترفض الشركات ذلك وتطالب بالاكْتفاء بالتعويض الأساسي، وهذا مما يطيل أمد هذه المنازعات بشكل كبير^(٢).

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧٠.

(٢) د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٨٩، ١٩٠.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

وإدراكاً منها لصعوبة المشكلة وتعقدها المتعلق أقرت دول الاتحاد الأوروبي نظاماً توفيقياً رقم ٧٨٥/٢٠٠٤ المتعلق بمتطلبات التأمين للناقل الجوي ومستغلي الطائرات. إذ فرض هذا التوجيه على الناقل الجوي تغطية الأضرار بحد أدنى لا يقل عن ٢٥٠ ألف وحدة حق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للأضرار الناجمة عن وفاة المسافرين أو إصابته، و ١٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن الأمتعة، في محاولة من التوجيه الأوروبي لضبط وتحديد معنى التأمين الكافي الوارد بالمادة ٥٠ من الاتفاقية^(١).

كما تقدم اتفاقية مونتريال أهمية في أنها رغم منحها مشغل الطائرة حق الرجوع على المتسبب بالتعويض، إذا ثبت بالدليل أنه كان السبب في وقوع الكارثة، إلا أنها أوقفت تنفيذ جميع الأحكام التي قد تصدر في مصلحة المشغل ضد مرتكب الفعل إلى حين إتمام التسويات كلها بين المشغل والمتضررين، وهذا معناه أن المشغل ملتزم بالوصول إلى تسويات سريعة مع أهالي الضحايا، لأن الدخول في عملية تقاضي أمام المحاكم الدولية يستغرق فترة طويلة، مما قد يترتب عليه سقوط الحق في تنفيذ الحكم، وخاصة في الدول التي تتقادم فيها تلك الحقوق بمدد قصيرة^(٢).

- (١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧١.
(٢) د. حمدي أبو النور السيد: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، ص ١٩٠.

المطلب الثالث

الآثار القانونية المترتبة على التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي

تمهيد وتقسيم:

غير خاف على أحد ما لدور التأمين من أثر على نظام المسؤولية، حتى صار التأمين ملازماً للمسئولية بشكل أو بآخر. وقد كان للتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي الأثر البارز في تشجيع واستمرارية الملاحة الجوية وتطور قطاع الطيران عموماً^(١). ولا شك في أن التأمين من مسؤولية النقل الجوي يبرز انعكاساته على هذه المسؤولية. وهذه الانعكاسات ليست في حقيقة الأمر إلا نتاج للعلاقة التبادلية التأثيرية التي تربط بين هذين النظامين القانونيين. ومع ذلك قد يبدو واضحاً أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي قد قطع شوطاً كبيراً في سبيل التفوق على نظام المسؤولية ذاتها، بل أن إجبارية هذا التأمين وإحلاله محل المسؤولية في النقل الجوي الدولي، ربما تصبح علاجاً لما يكتنف هذه المسؤولية الآن من صعاب على المستوى العالمي^(٢). ولعلنا نبرز معالم مساهمة وتأثير التأمين على نظام المسؤولية والتخفيف من نسبة الحوادث من خلال المطالبين التاليين:

الفرع الأول: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية المدنية والتأمين عليها.

الفرع الثاني: التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

الفرع الأول

التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية المدنية والتأمين عليها

ترتبط مسؤولية الناقل الجوي الدولي ونظم التأمين عليها بروابط تبادلية وتأثيرية، ذلك لأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداهما قد أسهما إلى حد بعيد في تحديد معالم التأمين عليها. وهذا الأخير (التأمين) كان دائماً موضع الاعتبار-

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧٢، ٣٧١.

(٢) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٤٢.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

ولو لم يكن علانية- في تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي ذلك لأن مقتضيات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تفرض بالضرورة وضع حد أقصى لهذه المسؤولية حتى يمكن تغطيتها بمبالغ التأمين، حيث يبدو أن التأمين من المسؤولية غير المحدودة أمراً يصعب تحقيقه، لا سيما في مجال مسؤولية كمثل مسؤولية الناقل الجوي الدولي.

وفي رأينا أن نبت العلاقة التبادلية التأثيرية بين مسؤولية الناقل الجوي الدولي وبين التأمين عليها يجئ من تقارب جوهر هذين النظامين بوجه عام، أي المسؤولية المدنية والتأمين منها، أو إن شئنا تجئ تلك العلاقة من تلاقي الأهداف المبتغاة منهما^(١).

فالمنتبِع لأحكام المسؤولية ليلمس التأثير المباشر للتأمين على وظيفة المسؤولية، ذلك أن العلاقة المضطربة بينهما تجعل المسؤولية تدفع للتأمين والتأمين يدفع إلى المسؤولية. ويتجلى ذلك من عدة أوجه^(٢):

ففي نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يوسع من دائرة المسؤولية المدنية للناقل الجوي، حيث يغطي الأضرار التي تصيب المسافرين منذ الشروع في عملية توصيله إلى المطار، ومن ثم حتى بلوغه وجهته المقصودة وسط المدينة التي يتجه إليها. فهو بهذا المعنى يُغطي الأضرار التي تُصيب المسافرين خال الرحلة، فيمنحه تعويضاً أو لورثته. يتجلى وجه التأثير الفاعل للتأمين كذلك من خال توجه

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٤٣.

(٢) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧١-٣٧٢، د. دمانة محمد: دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية- جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان/ الجزائر، ٢٠١٠/٢٠١١م، ص ١٧٧. حيث ترى أن التأمين من جانب الناقل يعد بمثابة دفع لمسؤوليته واستمراريته في نشاطه الاقتصادي، وتشير إلى تعبير الفقه في هذا الصدد بقوله أن "المسؤولية تدفع التأمين والتأمين يدفع المسؤولية".

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

القضاء إلى توسيع نطاق مسؤولية الناقل الجوي، فضلاً عن التشديد بشأن أسباب دفع المسؤولية أو التخفيف منها.

وهكذا تبرز لنا فكرة التركيز على إصلاح الضرر باعتبارها غاية نظام المسؤولية، بدل البحث عن أساس هذه المسؤولية ومدى إمكانية تحملها من عدمه بالنسبة للناقل الجوي. وتأكيداً لهذا المعنى يمكننا القول أن التأمين لعب دوراً مزدوجاً؛ فهو من ناحية جعل من دور وغاية المسؤولية وقائياً، يضمن لكل متضرر الحماية القانونية اللازمة. كما أدى التأمين إلى تراجع قيمة مفهوم المسؤولية وفعاليتها بحلول المؤمن محل الناقل الجوي في الالتزام بالتعويض.

والواقع أنه مجرد حصول المسافر المضرور، أو ورثته على التعويضات من الناقل، تثور عدد من الأسئلة أهمها؛ مدى جواز رجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة؟، ومدى أحقية المؤمن في الرجوع على غير المسؤول عن الحادث الذي سبب الضرر للمسافر؟، كذلك مدى أحقية المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول عن الحادث الذي سبب الضرر للمسافر؟^(١):

أولاً: حق المضرور في الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة:

استقرت أحكام القضاء على جواز رجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة مطالباً إياه بالتعويض عن الأضرار التي أصابته، وعلى ذلك يحق للمسافر المضرور أو ورثته الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة، كما يكفي أن يكون الناقل الجوي مختصماً في دعوى المطالبة بالتعويض حتى يكون الحكم حجة عليه، كما أن اختصاص الناقل الجوي يعد حقاً له ليتمكن من إبداء دفاعه في الدعوى^(٢).

(١) د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، ص ٤١.

(٢) راجع: نقض مدني مصري، جلسة ٤ يونيو ١٩٦٨م، الطعن رقم ٣٠٤ لسنة ٣٤ ق، س ١٩، ٢٤، ص ١٠٩٩، د. سعيد أحمد شعبة، قضاء النقض في التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م، ص ٢٠٣.

ثانياً: حق المؤمن في الرجوع على الغير:

يحق للمؤمن - بعد أدائه التعويضات للمضرورين - الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر، فقد نصت المادة (٣٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م على أنه لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يحول دون حق المسؤول عن أداء التعويض في الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر الذي أصاب المسافر، ويكون الرجوع - وفقاً للقواعد العامة - بمقدار ما أداه المؤمن من تعويض^(١).

ويترتب على أداء المؤمن التعويض للمضرور، عدم جواز مطالبة الأخير للنقل بالتعويض مرة أخرى، حيث لا يجوز الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض. ولكن ذلك لا يمنع المضرور من الرجوع على المؤمن والمؤمن له معاً، فالمؤمن والمؤمن له ملتزمان في مواجهة المضرور بالتزام واحد على سبيل التضامن، فإذا قام أحدهما بأداء بالتعويض برئت ذمة الآخر، وإذا كان الموفي هو المؤمن له فيحق له أن يرجع على المؤمن بما دفعه في حدود قيمة التأمين المستحقة له، وإذا كان الموفي هو المؤمن لم يكن له أن يرجع على المؤمن له، ما لم يكن الالتزام الذي أوفى به يتجاوز التزامه قبل المؤمن له^(٢).

ثالثاً: حق المؤمن في الطول محل الناقل الجوي:

يحق للمؤمن الرجوع على الغير بما أداه من تعويض للمضرور، ووسيلة المؤمن في الرجوع، يكون بطول المؤمن محل الناقل الجوي (المؤمن له) في الرجوع على هذا الغير، وعلى ذلك يحق للمؤمن مقاضاة غير المسؤول. ويلتزم المؤمن له باتخاذ كل ما من شأنه المحافظة على حقوق المؤمن، وتقديم

(١) د. حسام الدين محمد الأهواني: المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية - القاهرة، ١٩٧٥م، ص ٢٣٠.

(٢) د. مصطفى محمد الجمال: الوسيط في التأمين الخاص وفقاً لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مطبوعات جامعة الإمارات العربية المتحدة، ط ١٩٩٧م، ص ٤٠٥.

المساعدات الممكنة والمستندات التي يحتاجها للرجوع على الغير^(١).
يذكر أن المادة (٣٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م أتاحت للمسؤول عن أداء التعويض الحق في الرجوع على الغير بما دفعه من تعويض للمضرور، وعلى ذلك فإذا كانت الحادثة التي نتج عنها الضرر الذي أصاب المسافر قد نشأت نتيجة فعل شخص غير الناقل الجوي أو أحد تابعيه- كما في حالة اعتداء راكب على آخر - فيحق للناقل الجوي الرجوع على الغير بما دفعه من تعويض للمضرور. وتبدو أهمية ذلك في إفادة المضرور من المميزات المقررة للمضرور وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، مع عدم الإخلال بحق الناقل الجوي في الرجوع على الغير^(٢).

ويبدو لنا من استقراء تطور العلاقة التبادلية التأثيرية بين نظم التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي وأحكام هذه المسؤولية، أن نظم التأمين هذه أظهرت تفوقاً ملحوظاً على أحكام مسؤولية الناقل الجوي، بحيث لم يعد مستغرباً في اعتقادنا- المطالبة بإجبارية هذا التأمين لكي يكون بديلاً طبيعياً لمسؤولية الناقل الجوي الدولي^(٣).

(١) راجع: البند ١٩/٥ من وثيقة شركة مصر للتأمين رقم ١٧١٠ لسنة ٢٠٠٥م الصادرة لصالح شركة مصر للطيران، لمدة سنة تبدأ من ١٦ / ١٢ / ٢٠٠٥م. مشار إليه في : د. سمير حامد الجمال: التأمين من المسؤولية عن مخاطر الطيران المدني، مجلة الأمن والقانون- أكاديمية شرطة دبي، السنة العشرون- العدد الأول، يناير ٢٠١٢م، هامش(٣)، ص ٣٢٥.

(٢) د. محمد السيد السوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، ص ٤٠.

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٤٥.

الفرع الثاني

التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي

لقد رأينا كيف تطور نظام المسؤولية الخاص بالناقل الجوي، كما تتبعنا مسيرة التأمين التي قطعها قصد تأمين المسؤولية وضمن حقوق المتضررين في التعويض. انطلاقاً من التأمين التلقائي الفردي، مروراً بالتأمين الإجباري الكافي، وصولاً إلى التأمين عن كافة المخاطر والأضرار للمسئولية غير المحدودة للناقل الجوي. وأخيراً إقراراً بالحق في التعويض عن الأضرار التي لم يشملها التأمين من خال صناديق التعويض المستحدثة^(١).

ولقد ساهمت العديد من العوامل في ظهور رسوخ نظام التأمين عن المسؤولية، أهمها التطور التكنولوجي الكبير الذي عرفه مجال الطيران وما حققه صنع الطائرات بأساليب حديثة ساهم في القليل من الحديث الجوية، وتهافت مستخدمي النقل على هذا النوع ما انعكس بشكل جلي على عالم التأمين حيث سجل تناقصاً كبيراً وملحوظاً في نسبة الحوادث الجوية، كما ساهمت الجهود الدولية من خلال البرامج الأمنية والأنظمة الدولية المستحدثة في ضمان أمن الملاحة الجوية وعلى رأسها المنظمة الدولية للطيران المدني وإخضاع الطائرات لعمليات الصيانة والرقابة الدولية المستمرة والتي من شأنها ضمان سلامة الرحلات الجوية^(٢)، وكذا الدور الرائد للأرصاء الجوية، فقد انعكست كل هذه الجهود على مستوى الأمن وسلامة الطيران المدني بالانقيل من الحوادث الجوية وبالتالي نشر الطمأنينة وزوال المخاوف^(٣).

كما كان لتحديد مسؤولية الناقل الجوي دور كبير في إقبال شركات التأمين على قبول تغطية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يمكن أن تنجم عن

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٧٢، ٣٦٨.

(٢) د. أحمد محمد طوزان: عقد التأمين الجوي الموقع الإلكتروني: www.arab-ency.com

[ency.com](http://www.arab-ency.com)

(٣) د. طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، ص ٢١٦.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

استغلال الطائرات وما قد يمس الأشخاص والبضائع والمركبة في حد ذاتها، فتقرير المسؤولية بحدود قصوى ساهم في كفاءة استمرارية هذه المرفق الحيوي، فإطلاق المسؤولية في عقد النقل الجوي يصعب على المؤمنين قبول تحملهم للوفاء بالتعويضات المطلقة لاستحالة قيامها بحساب قيمة المخاطر مسبقاً، فخطر جوي واحد قد ينجم عنه في غالب الأحيان أضراراً متعددة قد تمس المركبة والأشخاص والبضائع وحتى الغير، وستتأثر مصالح مستخدمي النقل أيضاً لزيادة تكاليف النقل الجوي، كل هذه الأمور ستؤدي إلى تراجع وانهيار مرفق هام وحيوي لا غنى عنه في مجال النقل^(١).

وبالتالي يصعب على الشركة المؤمنة تقدير الاحتمالات وبالتالي تقدير مبلغ التعويض ما يهز مركزها الاقتصادي وبالتالي يجعلها ذلك تعزف عن التأمين الجوي، تجنباً للإفلاس الذي قد يتهددها، وإن قبلت التغطية فسيكون ذلك نظير أقساط مرتفعة جداً^(٢).

كذلك التحول الذي لحق بطبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداهما سيظل في تطور مستمر ولن يكتب له الاستقرار، باعتبار أن هذا التطور هو نتاج التطورات التكنولوجية في فن الطيران، وهذه الأخيرة لا زالت تشهد حركية دائمة ومستمرة باستمرار نضال العقل البشري نحو الأفضل. كما أن الفروق الاقتصادية والقيمية لمبالغ التعويض المقررة القائمة بين الدول، تجعل قيمة الإنسان تختلف من دولة إلى أخرى، ومن شأنها أن تؤدي إلى عدم استقرار طبيعة المسؤولية ومداهما. وأن

- (١) د. حياة بن عيسى: التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي، ص ١٥. د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٣٧. حيث يرى أثره في سرعة انتشار التأمين من مسؤولية الناقل وتيسير الأمر على شركات التأمين في حساب تغطية تلك المسؤولية في حوادث النقل الجوي الدولي.
- (٢) د. دلال يزيد: ملامح تعزيز مركز الراكب المضروب في ضوء نظام التأمين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ٢، ٢٠١٤م، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، ص ٣٥.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

التطور الحالي في المجتمع، يفترض التأخر نحو تأمين البشرية من الأخطار التي تحيط بها نتيجة "آلية" العصر الذي نعيشه، وستحياها الأجيال القادمة بصورة أكثر تطوراً بالتأكيد^(١).

ويلتزم الناقل الجوي باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ التزامه الناشئ عن عقد النقل والمتمثل في ضمان السلامة للمسافرين، ومن أبرز هذه التدابير: التأمين على الأضرار التي تلحق مناحي الخدمات من مسافرين وشاحنين، وبالتالي تصبح شركات التأمين هي الأخرى ملزمة بضمان كل مسافر حصل على تذكرة السفر وكل شاحن ينقل بضاعته عبر الجوي^(٢).

وعلى الرغم من ذلك، إلا أن الاتفاقية لم تحدد كيفية إلزام الناقل بالتأمين من مسؤوليته تجاه المسافرين، حيث اكتفت فقط بإلزام الدول الأطراف بإلزام الناقل الجوي بتقديم دليل على إبرامه عقد تأمين يغطي مسؤوليته تجاه المسافرين، وكذلك إلزام الدول التي ينظم الناقل الجوي رحلاته إليها بتقديم مثل هذا الدليل. والواقع أننا نرى أنه من الضروري تعديل الدول الأطراف في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م للقوانين المنظمة للطيران المدني بحيث لا يمنح الناقل الجوي الترخيص بمزاولة نشاطه إلا بعد تقديمه دليلاً على إبرامه عقد تأمين يغطي مدة الرخصة الممنوحة له، على أن يلزم بإعادة تقديمه دليلاً مماثلاً عند كل مرة يتم تجديد الترخيص فيها^(٣).

(١) د. إيمان مكي: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ص ٢٠٥.

(٢) د. وهيبية بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، ص ٢١٩.

(٣) د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، ص ٤٣.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

وفي ذلك يرى البعض^(١) أن التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل الجوي هو النظام القانوني الوحيد الذي يستطيع تأمين البشرية من الأخطار الجوية، كما أنه يقضي على التفاوت بين قيمة ما يحصل عليه الإنسان بسبب الانتماء الجغرافي أو السياسي .

ويعد هذا الرأي بالوصف الدقيق لما جرت عليه الاتفاقيات الدولية السابقة لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والتي لاحظنا فيها اختلاف مبالغ التعويض تبعاً لجنسية المسافرين وهو ما أخل بثقة الدول الأطراف بهذه الاتفاقيات، ومن ثم السعي نحو وجود اتفاقية دولية جديدة تضمن لجميع المسافرين المساواة وعدم التفرقة في مبالغ التعويض أمام مرافق النقل الجوي^(٢).

والواقع من الأمر أن إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي أصبحت تجمع من حولها اليوم الكثير من المشايخين، لكنها لم تعدم كذلك المعارضين الذين يبررون موقفهم الرافض بالعديد من الحجج منها^(٣):

أولاً: إن إجبارية هذا التأمين لا تحقق أية مصلحة عامة أو فردية، وأن هذه "الإجبارية" لا يمكن أن تتوازي مع إجبارية التأمين من مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها على السطح في اتفاقية روما ١٩٥٢م لاختلاف طبيعة موقف المضرور في الحالتين.

ثانياً: إن إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي تضع هذا النقل في وضع متمايز عن أنواع النقل الأخرى، كما أنها ستؤدي بالضرورة إلى ارتفاع أسعار هذا التأمين الأمر الذي سيكون سبباً في ارتفاع قيمة تذاكر السفر.

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٨٢م، ص ٤٤٧.

(٢) د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، ص ٢٥٠.

(٣) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٤٦، ٤٧.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

ثالثاً: إن التأمين من المسؤولية مضيع للأثر الوقائي لها مما قد يدفع الناقل الجوي على الإهمال وعدم الحيطة. وتزداد خطورة هذا الاحتمال إذا ما أصبح التأمين إجبارياً.

ولكن يدحض الفقه^(١)، هذه الحجج التي يسوقها معارضو إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي باعتبارها لا تنهض على أساس سليم، ولا يعدو كونها مجرد هواجس سرعان ما تبدد أمام تمحيص سليم لواقع النقل الجوي على الصعيد العالمي.

فالقول بأن التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل الجوي الدولي لا يحقق مصلحة عامة أو فردية، هو قول مردود عليه بالعكس تماماً. ذلك لأن التأمين الإجباري من هذه المسؤولية سيحقق مصلحة عامة لمرفق النقل الجوي على المستوى العالمي؛ إذ يفرض هذا التأمين إجبارياً على كل الناقلين الجويين يتأكد بل وتزداد فعالية أثر قانون الكثرة الذي من شأنه التهوين من الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة. وسيكون ذلك بالتأكيد علاجاً لمشاكل سوق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي، كما تشهدها اليوم مؤتمرات المؤمنين الجويين الدوليين.

أما القول بأن إجبارية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي الدولي لا تتوازي مع إجبارية التأمين التي أقامتها اتفاقية روما سنة ١٩٥٢ بشأن مسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها للأغيار على السطح، فهو قول إن صلح في السابق حيث كانت الرحلة الجوية تعتبر من قبيل المغامرة، وكان يمكن القول بأن المسافر يوافق مقدماً على جزء من مخاطرها، فإنه لا يستقيم اليوم حيث الاجازات التكنولوجية الهائلة في مجال الطيران والتي توارت بها الكثير من

(١) د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، ص ٤٧ - ص ٤٨.

مخاطر السفر عبر الجو، ولم يعد من الجائز أن نطلب من المسافر بالطائرة أن يتحمل مخاطر أكثر من تلك التي يتحملها مسافر القطار أو السيارة^(١).
كذلك فإنه ليس صحيحاً ما يذهب إليه معارضو إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي من أن تلك "الإجبارية" تضع النقل الجوي الدولي في وضع يتميز فيه عن أنواع النقل الأخرى، مع ما تؤدي إليه هذه الإجبارية كذلك إلى ارتفاع أسعار التأمين وتبعاً لذلك ارتفاع قيمة تذكرة السفر. ذلك لأن النقل الجوي كان وسيظل في وضع يميزه عن أنواع النقل الأخرى، ولن يكون ذلك مرده التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل الجوي الدولي، وإنما هي الوسيلة المستعملة في هذا النقل، وهي الطائرة، والمكان التي تعمل فيه، وهو الجو، وبديهي أن تحتاج وسيلة النقل الجوي والبيئة التي يعمل فيها إلى وضع يميزها عن وسائل النقل الأخرى، سواء تلك التي تعمل على الأرض أو التي تتخذ صفحات الماء سبيلاً لها. كما أن إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي، من ناحية أخرى، لن تكون سبباً لزيادة أسعار التأمين وتبعاً لها زيادة أسعار تذاكر السفر.

ذلك لأنه فضلاً عن أن زيادة الأسعار عموماً أصبحت ظاهرة هذا العصر، فإن الزيادة في أسعار التأمين وما يترتب عليها هي نتيجة طبيعية للزيادة المضطردة في مبالغ التعويض، وزيادة نوعية المخاطر في الطيران التجاري

(١) يذكر أن التأمين على المسؤولية يجب أن يتناسب مع مبدأ تحديد التعويض أي مبدأ المسؤولية المحددة ولهذا فالتأمين على المسؤولية لا يعطي الاستثناءات الواردة على مبدأ المسؤولية المحدودة وهي الخطأ الجسيم والغش وحالات الإهمال والخطأ المتعمد في جانب الناقل وتابعيه وحالات عدم مراعاة الناقل لما تفرضه مقتضيات أمن وسلامة الطائرة أو إهمال تزويد الطائرة بوثائق الرحلة الجوية كشهادة الملاحة وشهادة السلامة كل هذه استثناءات على مبدأ المسؤولية المحدودة ويسأل عنها الناقل مسؤولية مطلقة أي مسؤولية غير محدودة أي يسأل الناقل الجوي بالتعويض الكامل على قدر الضرر كل هذه الأخطاء لا يمكن أن يغطيها التأمين على المسؤولية المدنية. مشار إليه في: د. دمانة محمد: دفع المسؤولية المدنية للناقل، ص ١٧٥.

كنتيجة لظهور الطائرات العملاقة أو التي تفوق سرعتها سرعة الصوت والتي تحمل في جوفها عدة مئات من البشر.

وأخيراً فإنه إذا كان التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل الجوي الدولي يضاعف القلق حول احتمال إهمال الناقل وتابعيه، وذلك شعور انساني نبيل، إلا أن إجبارية التأمين من المسؤولية لن تغير شيئاً كثيراً من الوضع الكائن بالنسبة لهذا الاحتمال. ومع هذا يمكن علاجاً لذلك إما تقرير تعويض أعلى للضحية في حالة ثبوت الإهمال أو عدم الحيطة اللازمة، أو أن يفرض على الناقل الجوي تحمل جزء معين من مبالغ التعويض المقررة، وإما أن تخول للقاضي سلطة تقديرية في هذا المجال.

ولقد كانت من نتيجة الاعتبارات المتعارضة حول إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي أن وقفت منها الدول مواقف مختلفة في قوانينها الوطنية. فمنها من لم يلتفت لهذه المشكلة، وتركت للناقل حرية التصرف إزاء التأمين من مسؤوليته، بينما ارتأى البعض الآخر فرض التأمين من المسؤولية إجبارياً على الناقل الجوي وجعله أحد الشروط اللازمة لممارسة هذا النشاط، وإلزامه بإبرام هذا التأمين لصالح المسافرين كضمان لمسئوليته مثل ألمانيا، والبرازيل وإيطاليا والمكسيك وبيرو والأرجواي وكندا بعض الولايات الأمريكية. بل أن بعضاً من الدول مثل أسبانيا أقامت نظاماً قانونياً للتأمين الإجباري لصالح المسافرين بوسائل النقل العام أياً كانت هذه الوسائل، وتشرف هيئة عامة هي "وكالة التأمين الإجباري للمسافرين" ويستفيد تلقائياً من هذا التأمين كل مسافر يحمل تذكرة السفر.

وأخيراً : إن ما يمكن استنتاجه أن نظام التأمين يسير بخطى ثابتة نحو إزاحة نظام المسؤولية في شقها العلاجي أو الإصلاحي للضرر دون أن يهدمها. إذ نسجل في هذا الصدد احتفاظ المسؤولية بدورها الوقائي رغم ما يكتنفها من صعوبات، وما لحقها من تعديات مستت بشكل أساسي طبيعتها وحدودها، خلافاً لمن يرى بضرورة إحالة المسؤولية على التقاعد بسبب ما تعانیه من أزمة

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

حقيقية، ونظراً لعجزها عن أداء دورها في ضمان التعويض بالشكل المطلوب. وهو ما يعني بقاء نظام المسؤولية قائماً لاسيما في صورتها الموضوعية، وأن وجودها يضمن للمسافر سلامته التي يعجز التأمين عن كفالتها. في حين أن التأمين قد ضمن الحق في التعويض عن الضرر الذي عجز نظام المسؤولية منفرداً عن إصلاحه^(١).

ولعل إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بمقدورها القيام بهذه المهام، إذ يمكن من خلال هذا التأمين إصلاح الأضرار التي تنجم عن كوارث الطيران لا سيما الدولية منها، لذلك فإن البديل الطبيعي لمسؤولية الناقل الجوي، هو بديل يتميز بالثبات ويختفي منه التفاوت بين قيمة الإنسان، وهو التأمين من المسؤولية الذي أثبت تفوقه على نظام المسؤولية وهو الآن يعالج ما يكتنفها من صعاب لا سيما في الوقت الراهن، مما يؤدي إلى القول أنه في طريقه إلى احتلال مكانها، خاصة وأن من الفقه من ينادي بإحالة المسؤولية على التقاعد باعتبار أنها تعاني أزمة حقيقية^(٢).

ومن الملفت للنظر أن المدد التي تستغرقها التحقيقات في حوادث الطائرات طويلة جداً، من خلال إجراءات قضائية طويلة يتعذر معها بيان الحقيقة في الوقت المناسب لجبر المتضررين من حوادث الطائرات وهي بالطبع كارثية، غالباً ما تسفر عن خسائر فادحة في الأمتعة والأرواح^(٣).

(١) د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، ص ٣٦٨-٣٧٢.

(٢) د. إيمان مكي: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ص ٢٠٦.

(٣) د. علاء النجار حسانين: مسؤولية المراقب الجوي عن سلامة الحركة الجوية "دراسة إحصائية حول أسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها"، ص ١٤٦٠. حيث أوضحت الإحصائيات، عدد الحوادث أو الجرائم أو الأفعال غير المشروعة التي أرتكبت ضد الطائرات أو ضد باقي عناصر النقل الجوي الأخرى التي تكمن أهم مخاطرها في تعريض حياة الأفراد للخطر. انظر في: محمد نصر محمد: الحماية الجنائية للنقل الجوي، دراسة مقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى ٢٠١٢، الرياض =

لذا نرى ضرورة نشر ثقافة اللجوء للتحكيم في الفرع في قضايا حوادث الطيران، لتحقيق السرعة المطلوبة في إنجاز القضايا المتعلقة بحوادث الطائرات، فضلاً عن السرية^(١)، التي يتميز بها التحكيم والتي تكفل الحماية اللازمة لسمعة وحقوق الأطراف. وحتى يأتي التأمين من المسؤولية بأثره في جبر الأضرار التي تلحق بالركاب، ومن ثم تتحقق الفلسفة من وراء التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وما يترتب عليها من تداعيات على تحديد مسؤوليته وطرق دفعها والتأمين عليها، وتحقيق التوازن بين مصالح الركاب والناقلين الجويين.

ص ١٢، ص ١٣، راجع أيضاً: ملحق (١) وملحق (٢)، لدي د. علاء النجار حساتين: مسؤولية المراقب الجوي عن سلامة الحركة الجوية "دراسة إحصائية حول أسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها"، ص ١٤٦١ - ص ١٤٧٧.

(١) حول أهمية السرية في التحكيم التجاري الدولي، راجع ذلك في ذلك د. علاء النجار حساتين: التزام المحكم بالسرية في التحكيم التجاري الدولي - دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه كلية الحقوق - جامعة أسيوط، ٢٠١٧. والمنشورة أيضاً لدى دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع بالمنصورة، جزء أول وثاني، الطبعة الأولى ٢٠٢٢م، د. محمد سليم العوا: مبدأ السرية في التحكيم ما له وما عليه، بحث منشور في مجلة التحكيم العربي، العدد ١٢، يوليو ٢٠٠٩، ص ٩ وما بعدها.

- Alexis C. Brown: Presumption Meets Reality: An Exploration of the Confidentiality Obligation in international Commercial Arbitration, Am.Un.Int.law Rev. ,Volume 16 Issue 4 Article 2, 2001, pp: 969-1025; Bagner (H): Confidentiality-a fundamental principle in international commercial arbitration? Journal of international Arbitration. Vol. 18, No 2 (2001) Pp: 243- 249; Steven Kouris: Confidentiality, is International Arbitration losing one of its major benefits? (٢)٢٢ J.int. L Arb.127- 140 (2005), Kluwer law international.

الخاتمة

تدور الدراسة حول موضوع " التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية - دراسة تأصيلية تحليلية مقارنة". وتتجسد أهمية البحث في إلقاء الضوء على تطور المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وانتقالها من التوجه الشخصي إلى التوجه الموضوعي جراء التقدم التكنولوجي الكبير الذي لحق بصناعة الطيران، وما ترتب عليه من أخطار تكنولوجية معقدة، تنتج عنها أضرار هائلة فرضت تطوراً كبيراً على أركان المسؤولية المدنية، حتى يمكن لها التخفيف من حدة تلك الأضرار الضخمة ومواجهتها من خلال نظم التأمين على المسؤولية.

ولقد عملت الاتفاقيات الدولية بدءاً باتفاق مونتريال ١٩٦٦م والبروتوكولات المعدلة لها وصولاً إلى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م في إطار التأكيد على التطور الذي لحق بالمسؤولية المدنية والمتمثل في اعتناقها للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية، وذلك من أجل التأكيد على ثقة الركاب في مرفق النقل الجوي والذي أصبح الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص والبضائع في الوقت الحالي.

وبالتالي تدرج التطور الذي لحق بطبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي وانتقل من المسؤولية الشخصية القائمة على فكرة الخطأ واجب الإثبات إلى المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة الخطر وتحمل التبعة.

ولقد ترتب على هذا التحول الجذري في طبيعة مسؤولية الناقل الجوي آثار في منتهى الأهمية، امتدت إلى ضرورة التأمين من تلك المسؤولية التي قد يصعب على الناقل الجوي مواجهتها في ظل الأضرار الهائلة التي قد تلحق بالأشخاص والأمتعة، فكان لا بد من التأكيد على نظام تأمين إجباري يحقق الهدف من مسؤولية واقعية ومعقولة يستطيع الناقل الجوي القيام بها.

ولقد حاولت طرح تلك المستجدات من خلال تغطية خطة البحث المطروح من خلال التقسيم التالي: حيث تكونت خطة البحث من مبحثين يسبقهم مبحث

تمهيدي وملخص ومقدمة، استدعت تقسيم المباحث إلى عدة مطالب وفروع على النحو التالي:

ولقد بدأت الخطة بمبحث تمهيدي تحت عنوان التطور نحو التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، استدعى الأمر تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول استعرضت فيه مفهوم التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية، والمطلب الثاني استعرضت فيه اتجاهات المسؤولية المدنية للناقل الجوي. ثم عرجت إلى المبحث الأول تحت عنوان الأساس القانوني للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، واشتمل على أربعة مطالب، على الترتيب الآتي، المطلب الأول استوضحت فيه التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء اتفاق مونتريال ١٩٦٦م، ثم المطلب الثاني واستوضحت فيه التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١م، ثم المطلب الثالث واستوضحت فيه التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء بروتوكول مونتريال ١٩٧٥م، ثم المطلب الرابع استوضحت فيه التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

ثم انتقلت إلى المبحث الثاني تحت عنوان أثر التوجه الموضوعي في تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي، والذي استلزم تقسيمه إلى مطلبين، المطلب الأول تناولت فيه فلسفة تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي. ثم المطلب الثاني والذي استعرضت فيه الأساس القانوني لتحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي، ثم المطلب الثالث واستعرضت فيه تقدير التعويض في المسؤولية المدنية للناقل الجوي، واستوجب تقسيمه إلى مطلبين، الفرع الأول أوضحت فيه تقدير التعويض في ضوء اتفاقية وارسو ١٩٢٩م. أما الفرع الثاني فقد أوضحت فيه تقدير التعويض في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م.

ثم عرجت إلى المبحث الثاني تحت عنوان أثر التوجه الموضوعي في التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي. والذي استدعى تقسيمه إلى ثلاثة

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

مطالب، المطلب الأول استجلبت فيه تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأهميته، وقسمته إلى فرعين، الفرع الأول تناولت فيه تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي. أما الفرع الثاني تناولت فيه أهمية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

ثم انتقلت إلى المطلب الثاني وكان تحت عنوان إشكالات التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي. والذي قسمته إلى فرعين، الفرع الأول استعرضت فيه إشكالات متعلقة بأداء التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي. أما الفرع الثاني فقد استعرضت فيه إشكالات متعلقة بوجود صناديق تعويض آلية متممة لإصلاح الضرر. ثم اختتمت الدراسة من خلال المطلب الثالث تحت عنوان الآثار القانونية المترتبة على التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي. واستوجب الأمر تقسيمه إلى فرعين، الفرع الأول استوضحت فيه التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية المدنية والتأمين عليها. أما الفرع الثاني فقد استوضحت فيه التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي. وفي نهاية البحث انتهينا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات من أهمها:

أولاً: النتائج:

- انتقال المسؤولية المدنية للناقل الجوي من التوجه الشخصي الذي يقوم على فكرة الخطأ واجب الإثبات إلى التوجه الموضوعي الذي يقوم على فكرة الخطر وتحمل التبعة.

- استقرار التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي وفقاً لقواعد جميع الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها، بدءاً من اتفاقية وارسو ١٩٢٩م حتى اتفاقية مونترال ١٩٩٩م، ففي ظل اتفاقية وارسو ١٩٢٩م بدء التدرج في التحول نحو التوجه الموضوعي في المسؤولية بإقرارها فكرة الخطأ المفترض بدلاً من الخطأ واجب الإثبات.

- لآزال التوجه الشخصي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي يلقي بظلاله في حالات كثيرة حتى في ظل اتفاقية مونترال ١٩٩٩م تلك الاتفاقية الخاتمة

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م وتعديلاتها، حيث أقرت التوجه الشخصي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في حالة التعويضات التي تزيد عن حد ١٠٠,٠٠٠ مائة ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب وكذلك حالة المسؤولية عن التأخير.

- كان للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي أثر واضح على التأمين من المسؤولية الموضوعية الناقل الجوي.

- استقرار غالبية الفقه على أهمية التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي.

- تعتبر اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م مكملة لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م وفي حالة التعارض بينهما، فإن اتفاقية مونتريال هي التي تطبق باعتبارها بمثابة القاعدة العامة لكافة التشريعات الدولية والوطنية المتعلقة بالمسؤولية المدنية للناقل الجوي.

ثانياً: التوصيات:

- ضرورة استكمال توحيد بعض القواعد القانونية في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بصورة يجمع عليها المجتمع الدولي، وتحول دون أي اختلافات بين جميع الدول باعتبار مرفق النقل الجوي ذا طابع دولي.

- ضرورة خضوع المسؤولية المدنية للناقل الجوي برمتها للتوجه الموضوعي، دون تفرقة بين التزام وآخر، وما يستتجبه ذلك من إجراء تعديلات على مسؤولية الناقل الجوي والتأمين عليها بما يكفل تحقيق التوازن بين مصالح الركاب ومصالح الناقلين الجويين.

- إقامة هيئة دولية للتأمين الإجباري للمسؤولية المدنية للناقل الجوي وتتبع المنظمة الدولية للطيران المدني "ICAO" بما يضمن قواعد دولية موحدة لمواجهة المخاطر والأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي.

- مراجعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بما يتواءم على إبراز مصلحة المسافر والتأمين عليها في ضوء التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- العمل على نشر ثقافة التحكيم خاصة في منازعات النقل الجوي وتأهيل محكمين متخصصين قادرين على التفاوض والفصل في منازعات التأمين لضمان تحقيق السرعة في جبر الأضرار الهائلة الناجمة عن حوادث النقل الجوي.

مراجع البحث

أولاً: مراجع البحث باللغة العربية:

١- المراجع العامة:

- د. أحمد السعيد شرف الدين: أحكام التأمين - دراسة في القانون والقضاء الدوليين، الطبعة الثالثة، ١٩٩١م، طبعة نادي القضاة.
- د. أشرف جابر سيد: المسؤولية عن فعل الأشياء المستخدمة في تنفيذ العقد، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٢م.
- د. حسام الدين محمد الأهواني: المبادئ العامة للتأمين، دار النهضة العربية - القاهرة، ١٩٧٥م.
- د. حسن عبد الباسط جميعي: الخطأ المفترض في المسؤولية المدنية، ٢٠٠١م.
- د. سعيد أحمد شعله: قضاء النقص في التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧م.
- د. عبد الرشيد مأمون: عقد العلاج الطبي بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية.
- د. علاء النجار حسنين أحمد: التزام المحكم بالسرية في التحكيم التجاري الدولي - دراسة مقارنة، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع - المنصورة، جزء أول وثاني، الطبعة الأولى ٢٠٢٢م.
- د. علي نجيدة: النظرية العامة للالتزام: الكتاب الأول - مصادر الالتزام، ٢٠٠٤/٢٠٠٥، دار النهضة العربية.
- د. محمد إبراهيم دسوقي: التأمين من المسؤولية، الأحكام العامة - التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات - التأمين الإجباري من المسؤولية عن تهمد المباني، ١٩٩٥م.
- د. محمد الأمين البشري: التحقيق في الجرائم المستحدثة، الرياض، ٢٠٠٤.
- د. محمد فؤاد عبد الباسط: تراجع فكرة الخطأ لمسئولية المرفق الطبي العام، منشأة المعارف - الإسكندرية، ٢٠٠٣م.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

د. مصطفى محمد الجمال: الوسيط في التأمين الخاص وفقاً لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي، مطبوعات جامعة الإمارات العربية المتحدة، ط ١٩٩٧م.

د. نزيه محمد الصادق المهدي: بعض التطبيقات المعاصرة لمشكلات المسؤولية المدنية الحديثة، دار النهضة العربية، ٢٠٠١.

٢- المراجع المتخصصة:

د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي: دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والجوي والبحري، دار النهضة العربية ٢٠١٣م.

د. أبوزيد أحمد رضوان: القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٨٢م.

- القانون الجوي، دار الفكر العربي، ١٩٨٣م.

د. أحمد رشاد سلام: التحكيم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠١٤م.

د. أسامة محمود عبد السلام- أحمد عبد الهادي- ساهر عبد القادر شحاتة: مقدمة في التأمين البحري والجوي، جامعة حلون، ٢٠٠٧م.

د. بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠م.

د. ثروت أنيس الأسويطي: مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، الطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٦٠م.

- مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، ١٩٦٦م.

- مسؤولية الناقل الجوي الدولي في القانون المقارن، الطبعة الأولى، القاهرة ١٩٧٩م.

د. جعفر محمد مقبل الشلاحي: مبادئ القانون الجوي، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، ط١، عدن، ٢٠٠٥م.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

د. **جلال وفاء مومدين**: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين - دراسة في القضاء الأمريكي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٥م.

د. **حفيظة السيد الحداد**: القانون الجوي، دار النهضة العربية.

د. **حمد الله محمد حمد الله**: النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، سنة ٢٠٠٠م.

د. **خالد عدلي الأمير**: أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية.

د. **رفعت فخري أبادير**: مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م عن الأضرار التي تلحق المسافرين من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، دون ناشر، القاهرة، ١٩٨٣م، المسؤولية الجوية، محاضرات لطلبة الدراسات العليا "دبلوم القانون الخاص"، كلية شرطة دبي، ١٩٩٨م.

د. **طالب حسن موسى**: القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠٠٥م.

د. **عائشة فضيل**: مسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب والبضائع، الطبعة الأولى، الدار البيضاء، ٢٠١٤م.

د. **عاطف محمد النقي**: تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤م.

د. **عبد الخالق صالح عبد الله معرب**: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الأشخاص في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والقانونين السوداني واليمني، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية برلين، ألمانيا، طبعة الأولى ٢٠١٩م.

د. **عبد الفضيل محمد أحمد**: القانون الخاص الجوي، دار الفكر والقانون، المنصورة.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- د. عيسى فسان وبضي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم: دراسة مقارنة، ط ٢، عمان، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١م.
- د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، ١٩٨٥م.
- القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، وفقاً للتشريع الدولي الموحد والقانون المصري، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٥م.
- د. فايز نعيم رضوان: قانون الطيران التجاري، كلية شرطة دبي، ٢٠٠٤م.
- د. محمد بهجت قايد أمين: الموجز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧م.
- د. محمد خير: مسؤولية الناقل الجوي، ٢٠٠١م.
- د. محمد فريد العريني - د. جلال وفاء محمدين: القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٨م.
- د. محمد فريد العريني: القانون الجوي، دار الجامعية للنشر والتوزيع - الأردن، ١٩٩٨م.
- القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي والدولي، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٢م.
- د. محمد موسى محمد دياب: فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ومسئولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية ١٩٨٥م.
- د. محمد نصر محمد: الحماية الجنائية للنقل الجوي، دراسة مقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى ٢٠١٢، الرياض.
- د. محمود أحمد الكندري: النظام القانوني للنقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م - تحديث نظام وارسو، ط ١، ٢٠٠٠م، لجنة التأليف والتعريب والنشر، كلية الحقوق - جامعة الكويت.
- د. محمود عبد الجواد عبد الهادي: مسؤولية الناقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص - دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، ٢٠١٥م، دار النهضة العربية.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

د. محمود محمد مبابنة: أحكام عقد النقل البري والبحري والجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع - عمان - الأردن، ٢٠١٥م.

د. مصطفى البنداري أبو سعده: قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة منقحة وفق آخر التعديلات التشريعية والتطبيقات القضائية، الطبعة الثالثة، ٢٠٢١م، مطبعة جامعة المنصورة.

د. هشام فضلي: مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، وقانون التجارة الجديد، ط ١، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٥م.

د. وهيب بن ناصر: المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية، ٢٠١٤م.

٣- رسائل علمية (دكتوراه - ماجستير):

د. حسن يوسف محمود: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ٢٠٠٩م.

د. دمانة محمد: دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد بتلمسان/ الجزائر، ٢٠١٠/٢٠١١م.

د. دلال يزيد: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة أبو بكر بلقايد بتلمسان، ٢٠١٠م.

د. سعيد بنعماني: مسؤولية الناقل الجوي دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية فارسوفيا المعدلة والقانونين المغربي والعراقي، رسالة بغداد، ١٩٨٩م.

د. طه عبد المولى طه إبراهيم: التعويض القضائي عن الأضرار التي تقع على الأشخاص - دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة المنصورة ٢٠٠٠م.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

د. **عمر بن الزهير**: التوجه الموضوعي للمسئولية المدنية، أطروحة رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة الجزائر، يوليو ٢٠١٧م.

د. **علاء النجار حسانين أحمد**: التزام المحكم بالسرية في التحكيم التجاري الدولي - دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه كلية الحقوق - جامعة أسيوط، ٢٠١٧.

د. **فاروق أحمد زاهر**: تحديد مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للنظام الفارسوفي، رسالة دكتوراه - كلية الحقوق - جامعة القاهرة ١٩٨٥م.

فاروق مصطفى السلطان: مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين والأمتعة والبضائع، دراسة مقارنة، رسالة مقدمة للحصول على درجة الماجستير في القانون، جامعة عدن، ٢٠٠٢م.

د. **محمد التلي**: النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص، رسالة دكتوراه - كلية الحقوق - جامعة عين شمس، ١٩٨٨م.

د. **محمد نصر رفايي**: الضرر كأساس المسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ١٩٧٨م.

د. **وضحة فلاح المطيري**: مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق - جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١١م.

د. **يحيى أحمد البنا**: أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه - كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية، ١٩٩٣م.

٤- بحوث - مقالات - تقارير - أوراق عمل:

د. **أبو الوفا محمد أبو الوفا**: جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية والوقائية والعقوبة في اتفاقية طوكيو وقانون الطيران المدني المصري والإماراتي، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

د. أبو زيد أحمد رضوان: تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، مجلد ١٦، العدد ١، سنة ١٩٧٤م.

د. أحمد محمد طوزان:

- عقد التأمين الجوي، الموقع الإلكتروني:

www.arab-ency.com

- الموسوعة العربية، تأمينات الطيران المدني، الموقع الإلكتروني:

www.arab-ency.com

د. السباعي الفقي: انعكاس أحداث ١١ سبتمبر على سوق التأمين وإعادة التأمين العربي والعالمي (أثرها وكيفية مواجهته).

<http://www.2directcenter.alzanki.net>

د. الشرفاوي القاسمي: دور التأمين في تطور أساس المسؤولية المدنية، ٢١ ديسمبر ٢٠١٩، على الرابط:

<https://www.facebook.com/1656263051321340/posts/2539193016361668>

د. أماني أحمد عبد الله موسى: تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونترال ١٩٩٩م، بحث بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م.

د. إيمان مكي: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ٢٠١٧م، مجلة علمية محكمة، تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان / الجزائر.

د. جاسم علي سالم الشامسي: مقدمة في الجزء الأول من أعمال المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة تحت عنوان: "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

د. **همدي أبو النور السيد**: التعويض عن أضرار الكوارث الجوية- نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين المنعقد في جامعة الإمارات المتحدة بدبي تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والدولية في الفترة من ٢٣ - ٢٥ أبريل ٢٠١٢م.

د. **همدي محمد مصطفى حسن**: الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩م، والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م مع الإشارة إلى قانون التعاملات التجارية الإماراتي- المؤتمر العشرين المنعقد في جامعة الإمارات المتحدة بدبي تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والدولية في الفترة من ٢٣ - ٢٥ أبريل ٢٠١٢م.

د. **هياة بن عيسى**: التأمين الجوي كدعامة لحركة النقل الجوي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ٢٠١٧م، مجلة علمية محكمة، تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل، جامعي أبي بكر بلقايد- تلمسان/ الجزائر.

د. **خوشي عمر معمر**: أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري، بحث مقدم بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥، إبريل ٢٠١٢م.

د. **دلال يزيد**: ملامح تعزيز مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد ٢، ٢٠١٤م، جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان.

د. **رفعت فخري أبادير**: حول مسؤولية الناقل الجوي وفقاً للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩م، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق- جامعة عين شمس، العدد الثاني، السنة الخامسة والأربعون، يوليو ٢٠٠٣م.

د. **سليمان مرقس**: مسؤولية الطبيب ومسئولية إدارة المستشفى، تعليقات على الأحكام، مجلة القانون والاقتصاد- السنة السابعة، العدد الثاني، أبريل ١٩٣٧م.

- د. **سمير حامد الجمال**: التأمين من المسؤولية عن مخاطر الطيران المدني، مجلة الأمن والقانون - أكاديمية شرطة دبي، السنة العشرون - العدد الأول، يناير ٢٠١٢ م.
- د. **شهيدة قادة**: فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين المنعقد في جامعة الإمارات المتحدة بدبي تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية في الفترة من ٢٣ - ٢٥ أبريل ٢٠١٢ م.
- د. **ظاهر شوقي مؤمن**: النظام القانوني لتأجير الطائرات، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الأول - الجزء الأول - السنة الثامنة والخمسون - يناير ٢٠١٦ م، كلية الحقوق - جامعة عين شمس.
- د. **عبد الباسط بن طيفور**: مسؤولية الناقل الجوي بين الشخصية والموضوعية، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد الرابع، العدد ٢، يونيو ٢٠١٨ م، كلية الحقوق - جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان/ الجزائر - مخبر قانون البحري والنقل.
- د. **عبدالمجيد خلف منصور العنزي**: أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ إبريل ٢٠١٢ م.
- د. **عفاف محمد سليمان البجوهي**: دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، ديسمبر ١٩٩٨، العدد الثاني، كلية التجارة، سوهاج - مصر.
- د. **علاء النجار حسانين أحمد**: مسؤولية المراقب الجوي عن سلامة الحركة الجوية "دراسة إحصائية حول أسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية - دورية علمية محكمة، تصدرها كلية الحقوق - جامعة المنصورة، العدد ٧٤ ديسمبر ٢٠٢٠ م.
- د. **علاء وصفي المستريهي**: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية للناقل الجوي - دراسة مقارنة بين القانونية الأردني والسعودي واتفاقيتي وارسو ومونتريال، مجلة

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للناقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

جامعة الملك سعود (الحقوق والعلوم السياسية) دورية علمية محكمة، مجلد (٣١)، العدد (١)، يناير ٢٠١٩م.

د. فارس بن صالح بن صقر السهلي: نطاق مسؤولية الناقل الجوي للركاب وأساسها في نظام الطيران المدني السعودي، مجلة كلية الشريعة والقانون، بتفهننا الأشراف- دقهلية، جامعة الأزهر، المجلد ١، العدد ٢٢.

د. فتيحة يوسف: التأمين على تطور المسؤولية عن الأشياء غير الحية، مجلة دراسات قانونية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد ١ ديسمبر ٢٠٠٤م.

د. كامران الصالحي: الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة عن "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ إبريل ٢٠١٢م.

- الطبيعة القانونية لمسئولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع والأمتعة في الاتفاقيات الدولية وفي القانون الإماراتي، مجلة الحقوق، المجلد (١١)، العدد (١)، ٢٠١٣م، كلية القانون - جامعة الإمارات العربية.

د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩م بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (دراسة مقارنة)، مجلة العلوم القانونية، مجلة إلكترونية دورية علمية محكمة نصف سنوية، السنة الأولى- العدد الثاني، يوليو ٢٠١٣م، تصدر عن كلية القانون- جامعة عجمان للعلوم والتكنولوجيا- دولة الإمارات العربية المتحدة.

د. محمد سليم العوا: مبدأ السرية في التحكيم ما له وما عليه، بحث منشور في مجلة التحكيم العربي، العدد ١٢، يوليو ٢٠٠٩.

د. محمد شعيب محمد عبد المقصود: المسؤولية الموضوعية من حيث الأساس والتطبيق، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المقالة ١٢، المجلد ٧، العدد ٢، الخريف ٢٠١٢، دورية علمية محكمة نصف سنوية، تصدرها كلية الحقوق - جامعة مدينة السادات.

التأمين من المسؤولية المدنية الموضوعية للنقل الجوي وفقاً للاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

د. مراد بن صغير: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٥ العدد ١، يونيو ٢٠١٨م.

د. مرنضى عبد الله خيرى: المسؤولية الموضوعية القائمة على الضرر في مجال المعلوماتية - دراسة مقارنة في القانون المصري والفرنسي، مجلة الدراسات القضائية - مجلة علمية محكمة تصدر عن معهد التدريب القضائي - الإمارات العربية المتحدة، العدد السابع عشر - السنة التاسعة - ديسمبر ٢٠١٦م.

د. معتز نزيه محمد الصادق المهدي: الالتزام بالسرية والمسؤولية المدنية "دراسة مقارنة"، مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، العدد ٨٢ سنة ٢٠٠٩.

د. منى حسب الرسول حسن: المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، بحث مقدم ضمن أعمال المؤتمر العشرين تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مؤتمر كلية القانون بجامعة الإمارات خلال الفترة من ٢٣ - ٢٥ أبريل ٢٠١٢م.

د. هوزان عبد الحسن عبد الله: المسؤولية المدنية للنقل الجوي عن سلامة الركاب - دراسة مقارنة، مجلة جامعة تكريت للحقوق السنة (١) المجلد (١) العدد (٢) الجزء (٢)، ٢٠١٧م.

د. وديع فرج: مسؤولية الأطباء والجراحين المدنية، مجلة القانون والاقتصاد للبحث في الشؤون القانونية والاقتصادية من وجهة المصرية، العدد الأول - السنة الثانية عشرة، يناير ١٩٤٢م.

٥- مقالات - بحوث - تقارير (دون ذكر كاتب):

تقرير تحت عنوان "بين كوارث السقوط.. وحوادث الاختفاء المحيرة"، منشور في المجلة - مجلة العرب الدولية - دار النشر الشركة السعودية للأبحاث والنشر، في ١٠ سبتمبر ٢٠١٤.

- مقال تحت عنوان "تأمينات الطيران"، على الموقع الإلكتروني:
www.sic.ly/categories

٦. تشريعات وطنية وقواعد دولية وبروتوكولات واتفاقيات دولية:

- القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨م.
- قانون التجارة المصري الجديد رقم ١٩ لسنة ١٩٩٩م.
- قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١م.
- التقنين المدني المصري لسنة ١٩٤٨م.
- القانون المدني الفرنسي.
- القانون الفرنسي رقم ٩١-١٤٠٦ الصادر في ٣١ ديسمبر ١٩٩١م المتعلق بصناديق الضمان القومي.
- القانون الفرنسي رقم ٨٢-٦٠٠ لسنة ١٩٨٢م الصادر في ١٣ يوليو ١٩٨٢م الخاص بدفع تعويضات لضحايا الكوارث الطبيعية.
- كود النقل الفرنسي رقم ١٣٠٧ في ٢٨ أكتوبر ٢٠١٠م.
- التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٠٤م/٧٨٥.
- بروتوكول لاهاي ١٩٥٥م.
- بروتوكول مونتريال ١٩٦٦م.
- بروتوكول جواتيمالا سيتي ١٩٧١م.
- بروتوكولات مونتريال الأربعة ١٩٧٥م.
- اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م.
- اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م.
- اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م.
- اتفاقية جوادا لاجارا لسنة ١٩٦١م.
- قواعد الاتحاد الدولي للنقل الجوي (ICAO).

٧- مجلات ودوريات علمية محكمة- مؤتمرات دولية:

- مجلة التحكيم العربي- مجلة متخصصة تصدرها الأمانة العامة للاتحاد العربي للتحكيم الدولي.
- مجلة القانون والاقتصاد- كلية الحقوق- جامعة القاهرة.
- مجلة العلوم القانونية والاقتصادية كلية الحقوق- جامعة عين شمس.
- مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية- كلية الحقوق- جامعة مدينة السادات.
- مجلة كلية الشريعة والقانون- بتفهما الأشراف- دقهلية- جامعة الأزهر.
- مجلة البحوث التجارية المعاصرة- ديسمبر ١٩٩٨ ، العدد الثاني، كلية التجارة- سوهاج- مصر.
- المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل- مجلة علمية محكمة- تصدر عن مخبر القانون البحري والنقل- جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، الجزائر.
- مجلة الأمن والقانون- أكاديمية شرطة دبي.
- مجلة القانون والعلوم السياسية- كلية الحقوق- جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، الجزائر.
- مجلة جامعة الملك سعود (الحقوق والعلوم السياسية) دورية علمية محكمة.
- مجلة دراسات قانونية- جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، الجزائر.
- مجلة الحقوق- كلية القانون- جامعة الإمارات العربية المتحدة.
- مجلة العلوم القانونية- مجلة إلكترونية- دورية علمية محكمة نصف سنوية- كلية القانون- جامعة عجمان للعلوم والتكنولوجيا- دولة الإمارات العربية المتحدة.
- مجلة العدل.
- مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية.
- مجلة الدراسات القضائية- مجلة علمية محكمة- تصدر عن معهد التدريب القضائي- الإمارات العربية المتحدة.
- مجلة العرب الدولية- دار النشر الشركة السعودية.

- مجلة آفاق العلم.
- مؤتمر نحو دور فاعل للقانون في حماية البيئة وتنميتها- دولة الإمارات العربية المتحدة في الفترة من ٢ إلى ٤ مايو ١٩٩٩م.
- مؤتمر كلية القانون- جامعة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من ٢٣- ٢٥ إبريل ٢٠١٢م "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية".

ثانياً: مراجع البحث باللغة الأجنبية (فرنسية- إنجليزية):

- Calais Alloy J.:
- ne peut-on pas passer de la faute responsabilité civil ,petites affiches ، 13 des ، 1991.
- Alexis C. Brown:
- **Presumption Meets Reality: An Exploration of the Confidentiality Obligation in international Commercial Arbitration ،Am.Un.Int.law Rev. ،Volume 16 Issue 4 Article 2 ،2001،.**
- Bagner (H):
- **Confidentiality-a fundamental principle in international commercial arbitration? Journal of international Arbitration. Vol. 18 ،No 2 (2001)**
- John Mark MacKeigan:
- **Liability of Air Traffic Services Providers: The Impact of New Systems and Commercialization ،A thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research McGill**

University ،in partial fulfilment of the requirements for the degree of Master of Laws ،Canada ،1996 ،
[@digitool.library.mcgill.ca/thesisfile23962.pdf](http://digitool.library.mcgill.ca/thesisfile23962.pdf)

– Steven Kouris:

– Confidentiality ،is International Arbitration losing one of its major benefits? 22 (2) J.int ،L Arb. (2005) ، Kluwer law international.

فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
٣٢٦	المقدمة
٣٣٨	مبحث تمهيدي: التطور نحو التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي ويشتمل على مطلبين :
٣٤١	المطلب الأول: مفهوم التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
٣٤٨	المطلب الثاني: اتجاهات المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
٣٥٤	المبحث الأول: الأساس القانوني للتوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، ويشتمل على أربعة مطالب :
٣٥٧	المطلب الأول: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٦٦ م .
٣٦٦	المطلب الثاني: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء بروتوكول جواتيمالا ١٩٧١ م.
٣٧٢	المطلب الثالث: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء بروتوكول مونتريال ١٩٧٥ م.
٣٧٧	المطلب الرابع: التوجه الموضوعي في المسؤولية المدنية للناقل الجوي في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ م.
٣٨٧	المبحث الثاني: أثر التوجه الموضوعي في التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، ويشتمل على ثلاثة مطالب :
٣٩٠	المطلب الأول: تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي وأهميته.
٣٩٢	الفرع الأول: تطور التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي. الفرع
٣٩٧	الثاني: أهمية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

الصفحة	الموضوع
٤٠٤	المطلب الثاني: إشكالات التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
٤٠٤	الفرع الأول: إشكالات متعلقة بأداء التأمين عن المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
٤١١	الفرع الثاني: إشكالات متعلقة بوجود صناديق تعويض آلية متممة لإصلاح الضرر.
٤١٧	المطلب الثالث: الآثار القانونية المترتبة على التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
٤١٧	الفرع الأول: التأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية المدنية والتأمين عليها.
٤٢٢	الفرع الثاني: التأكيد على إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي.
٤٣١	الخاتمة
٤٣٦	المصادر والمراجع
٤٥١	فهرس الموضوعات