مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها
اسم الكاتب: مراد بن صغير
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/8297
تاريخ الاسترداد: 2025/06/06 00:01 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على
info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
ملتقى الحضارات

مجلة جامعة الشارقة

دورية علمية محكمة

للعلوم القانونية

المجلد 15، العدد 1
رمضان 1439 هـ / يونيو 2018 م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها

مراد بن صغير

كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة أبي بكر بلقايد

تلمسان - الجزائر

تاريخ الاستلام: 2017-06-20 **تاريخ القبول: 2017-10-24**

ملخص البحث:

أصبح التعامل مع المجالين الجوي والفضائي ضرورة تمليها ظروف الحياة الراهنة، مما يجعل التفكير في إستراتيجية شاملة وتهيئة نصوص قانونية ملائمة قصد تحقيق منظومة طيران آمنة ومستدامة، يُعد أولوية ملحة وحاجة ماسة للحفاظ على المستوى المتقدم الذي حققته الملاحة الجوية والعمل على تطويره وترقية أداءه.

ويعالج هذا البحث موضوعا غاية في الأهمية يتعلق بإشكالات وصعوبات التأمين ليس عن كثير من الأضرار فحسب، بل عن عديد المخاطر المحدقة بعمليات النقل الجوي ذات البعد البيئي والاقتصادي والاجتماعي (الانبعاثات الملوثة، حوادث الطيران، تأجيل وإلغاء الرحلات، ضعف مستوى الخدمات...). كما يتناول الأساس القانوني الذي يستند إليه كل من التأمين والتعويض عن تلك الأضرار، لاسيما في ظل تزايد نسبة حوادث الطائرات وتفاقم الأضرار في مقابل انخفاض مستوى الثقة والأمان لدى الزبناء أو المستهلكين وعزوفهم.

الكلمات الدالة: الناقل الجوي، المخاطر، الأضرار، المسؤولية المدنية، التعويض، التأمين.

مقدمة:

غني عن البيان أن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع تعد نقطة الارتكاز في المجال القانوني، فهي بحق أدق المسائل وأهم المشكلات القانونية الناجمة عن حوادث النقل الجوي، وأكثرها اهتماما وشغلا للفقه والقضاء على حد سواء لما لها من ارتباط بعديد الجوانب القانونية المتداخلة. ذلك أن حوادث النقل الجوي مرتبطة بأكثر من فرد (المسافرين من جنسيات مختلفة) ودولة (حدود الدول) وأكثر من قانون (التشريعات الداخلية للدول والاتفاقات الدولية)، مما جعل قضايا المسؤولية وتحديد أحكامها أمرا غاية في الدقة والصعوبة، وأكثر إلحاحا وحاجة إلى تظافر الجهود والبحث عن أنجع الحلول قصد تحقيق تعاون دولي صادق وبنّاء من أجل توحيد وتطوير منظومة تشريعية شاملة وتحديث آليات قانونية كافية تهدف إلى ضبط قواعد المسؤولية وتسهم في تقليل حوادث الطيران وتحقيق أعلى درجات السلامة والأمان.

فكان أن ظهرت أولى الاتفاقات وهي اتفاقية وارسو 1929 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي، 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 فعلا بموجب بروتوكول لاهاي في 28 سبتمبر 1955. ثم تكملتها باتفاقية جوادالاخارا بتاريخ 18 سبتمبر 1961. وتحت التأثير المتزايد على مسؤولية الناقل الجوي تم توقيع اتفاقية مونتريال في 04 ماي 1966، متبوعة بالتوقيع على بروتوكول جواتيمالا سيتي في 08 مارس 1971. واستمر الضغط والحاجة لتنظيم أدق وأسلم لموضوع المسؤولية، فأبرمت بعد أربع سنوات بروتوكولات مونتريال الأربعة في 25 سبتمبر 1975، حيث انصبت ثلاث بروتوكولات الأولى منها على تعديل أساس احتساب التعويض في كل من اتفاقية وارسوا الأصلية وبروتوكول لاهاي وجواتيمالا.

هكذا عرف موضوع مسؤولية الناقل الجوي عديد الاتفاقات والبروتوكولات الدولية، فضلا عن سن قوانين وتشريعات داخلية رغبة في معالجة الإشكالات القانونية المترتبة. غير أن إشكالية انضمام دول دون دول، ودخول بعض البروتوكولات حيز التنفيذ دون أخرى، فضلا 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 إلحاحا إلى البحث عن اتفاقية أكثر تحديثا ودقة وشمولا لتحل محل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة والمكملة لها. وبعد جهود مضنية تم التوقيع في 28 ماي 1999 على اتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، والتي

دخلت حيز التنفيذ في 04 نوفمبر 2003.

إن هذا التحديث والتطور في قواعد مسؤولية الناقل الجوي عبر مختلف الحقبات الزمنية المتلاحقة، ظل رغم ذلك قاصرا عن مجاراة 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 هذا بالنسبة لعدد معتبر من الدول وتبني عديد القوانين الوطنية لأحكامها وقواعدها بما فيها دولة الإمارات العربية المتحدة، إلى جانب اتفاقية مونتريال لسنة 1999. إضافة إلى أن هناك من القواعد التي يضعها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)، والتي تعد شروطا تعاقدية تستمد قوتها الملزمة من إيرادها في العقد أو بالإحالة إليها صراحة أو ضمنا، وهي بذلك تعتبر مصدرا للأحكام المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي، لتُضاف إلى كل من اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المكملة والمعدلة لها، وكذا التشريعات الوطنية للدول المتعلقة بالطيران المدني.

ويأتي هذا البحث ليتناول بشيء من التحليل أساس مسؤولية الناقل الجوي المدنية وتطبيقاتها سواء بالنسبة للمسؤولية عن ضرر المسافرين أو بضائعهم أو الضرر الذي يصيب غير المسافرين. كما يتعرض البحث لإشكالات التأمين وصعوبات تطبيقه ومدى مساهمته في تقليص حوادث الطائرات وتخفيف حدة المخاطر المحدقة بالنقل الجوي. وعلى أمل التوصل إلى نتائج عملية ملموسة فإننا ارتأينا تقسيم موضوع الدراسة وفق الخطة التالية:

المبحث الأول: تباين أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطبيقاته.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي. ويتضمن أربع فروع.

المطلب الثاني: المسؤولية تجاه المسافرين والبضائع. فيه ثلاث فروع.

المطلب الثالث: المسؤولية تجاه الغير.

المبحث الثاني: إشكالات التأمين ودوره في تقليص حوادث الطيران.

المطلب الأول: أحكام التأمين من المسؤولية. يحتوي على فرعين.

المطلب الثاني: صعوبات التأمين في المجال الجوي. يتضمن فرعين.

المطلب الثالث: مساهمة التأمين في تخفيف حوادث الطيران. ينطوي على فرعين.

الخاتمة: تتضمن أهم النتائج التي توصلنا إليها وما يتبعها من اقتراحات وتوصيات.

المبحث الأول:

تباين أساس مسؤولية الناقل الجوي وتطبيقاته

لا شك أن موضوع تحديد مسؤولية الناقل الجوي وضبط أحكامها من خلال بيان أساسها، أسبابها، طبيعتها وصولا إلى آثارها المتمثلة في التعويض، يشكل في مجمله حجر الزاوية وجوهر البحث في المجال القانوني. وقد ثار خلاف شديد يرجع بالأساس إلى تباين الرؤى حول أساس هذه المسؤولية وطبيعتها، مما كان له الأثر الواضح في تحديد المسؤولية تجاه المسافر أو بضائعه أو حتى غير المسافر.

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل الجوي

تُعد مسألة تحديد أساس مسؤولية الناقل الجوي من أدق مسائل المسؤولية المدنية وأعقد الإشكالات المتمخضة عنها. وقد واجهت الدول هذه المعضلة منذ إبرامها لأول اتفاقية عام 1929 (اتفاقية وارسو)، وظل أساس مسؤولية الناقل الجوي محل خلاف وأخذ ورد، وهو ما تجلى بشكل واضح في اتفاقية وارسو وما تبعها من اتفاقات وبروتوكولات. الأمر الذي يدفعنا لتوضيح تطور هذا الأساس عبر تتبع أهم المحطات التاريخية . فضلا عن بيان أساس المسؤولية في التشريع الإماراتي.

الفرع الأول: في ظل اتفاقية وارسو 1929: حاولت الدول المبرمة لاتفاقية وارسو 1929 إيجاد صيغة مشتركة لتأصيل وضبط قواعد المسؤولية، في ظل الخلاف المحتدم بين أنظمتها القانونية (النظامين اللاتيني والإنجلوأمريكي) ليس فقط بشأن أساس المسؤولية، بل امتد لطبيعة هذه المسؤولية ومداها. فتم اعتماد رؤية توافقية متميزة ذات صبغة استثنائية تمردت فيها عن التقسيم التقليدي للمسؤولية المدنية.

وفي هذا الإطار تبنّت اتفاقية وارسوا نظاما هجينا من المسؤولية بإقرارها المسؤولية العقدية القائمة على أساس خطأ الناقل المتمثل في الإخلال بالالتزامات الناجمة عن عقد النقل. ورغم أخذها بهذا الطرح إلا أن الاتفاقية قد عدلت فيه من خلال انحيازها للتوجه الإنجلوساكسوني الذي جعل التزام الناقل إنما هو التزام ببذل عناية وليس تحقيق غاية انسجاما مع ما تتبنّاه المسؤولية التقصيرية. وأمام مفترق صعوبات وإشكالات الجمع بين نظامي المسؤولية وتلافيا للحرج، لجأت الاتفاقية إلى إعمال فكرة الخطأ المفترض من خلال إعفاء المسافر من إقامة الدليل على تقصير الناقل، لينتقل عبئ الإثبات على عاتق الناقل الذي له أن يثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها، طبقا للمادة 20 من الاتفاقية.

إن لجوء اتفاقية وارسو إلى فكرة الخطأ المفترض في حق الناقل الجوي كان دافعها تحقيق نوع من التوازن في العلاقة غير المتكافئة أصلا بين الناقل الجوي والمسافر، وتمكين هذا الأخير من حماية أوسع وإعطائه ضمانات أوفر. وتبعا لذلك أقامت مسؤولية الناقل الجوي متى ثبت تقصيره أو تقصير تابعيه عن اتخاذ كافة التدابير الضرورية اللازمة لتفادي الضرر، أو حتى استحالة اتخاذهم لها، دون أن تبين الاتفاقية المقصود بعبارة « الاحتياطات أو التدابير الضرورية». الأمر الذي جعل الفقه والقضاء ينقسم قسمين بشأن تفسير هذه المادة عموما، وبشأن المقصود بالتدابير الضرورية خصوصا على النحو التالي:

الاتجاه الموسع: وهو الذي يرى بضرورة التوسع في تفسير العبارة بما يتفق وطبيعة الالتزام ببذل عناية الذي أوردته المادة 20 من اتفاقية وارسو[1]. حيث تعتبر تدابير ضرورية كل الإجراءات والتدابير اللازمة التي يجب على الناقل اتخاذها قبل إقلاع الطائرة وبعد إقلاعها وأثناء تحليقها في الجو إلى غاية لحظة وقوع الحادث، بما يفيد حسن مراقبة الناقل وتسييره لمؤسسته بوجه عام[2].

وبناء على ذلك يكفي الناقل الجوي وفقا لهذا الرأي للتحلل من مسؤوليته، إثبات أنه أو تابعيه قد بذلوا الجهد المطلوب والعناية الواجبة بإثباتهم اتخاذ التدابير المعقولة، والتي تقاس وفقا للمعيار الموضوعي المتمثل في الناقل (الرجل) الحريص وجد في نفس ظروف الناقل المسؤول لتفادي وقوع الضرر[3].

ويجدر بنا أن نشير ولو باختصار إلى أن التدابير الضرورية الكافية لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقا لهذا الرأي تتمثل فيما يلي:

- إقامة الدليل على إعداد وتجهيز الناقل لطائرة صالحة للملاحة طبقا للشروط الفنية، فضلا عن خضوعها للفحص الدوري والصيانة المستمرة، من خلال تقديم شهادة قابلية الطائرة للملاحة، وكذا شهادات الفحص والصيانة الدورية لها[4].

---

(1) Maurice LEMOINE, *La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface*, Thèse de doctorat. (Paris, université de Paris, 1935), p : 187.
رضوان أبو زيد، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، (مصر، دار الفكر العربي، 1994)، ص: 340.
الأسيوطي ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، (القاهرة، دار النهضة العربية، 1966)، ط 2، ص: 446.

(2) الأسيوطي ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ص: 450.

(3) العريني محمد فريد، القانون الجوي، (الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2004)، ص: 232.

(4) ألزم التشريع الجزائري مثلا بموجب المادتين 67 و68 من قانون الطيران المدني، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 09/207 المؤرخ في 11 يونيو 2009 المتضمن الشروط العامة القابلية لملاحة الطائرات واستغلالها، ضرورة

- إثبات الكفاءة العالية لطاقم الطائرة، من خلال تقديم الرخص والشهادات التي تثبت صلاحيتهم لقيادة الطائرة، وخضوعهم للتدريبات الكافية للقيادة. فضلا عن إثبات عدم تجاوزهم الحد الأقصى لساعات الطيران المرخص بها، تفاديا للتعب والإرهاق.

- إقامة الناقل الدليل على اتباع تابعيه كافة تعليمات الملاحة الجوية المتعلقة بالطيران، على غرار قواعد الصعود في الجو والهبوط واتباع مستويات التحليق، والتنظيمات المتعلقة باستخدام المطارات والممرات والطرق الجوية. فضلا عن إعداده وتجهيزه للطائرة بالوسائل اللازمة لسلامة الرحلة[1].

- إثبات الناقل أن الطائرة لم تقلع إلا بعد التأكد من تزويدها بالوقود الكافي لإتمام الرحلة، مع عدم تحميلها وزنا أكثر مما هو مصرح به. فضلا عن تحققه قبل الإقلاع من حالة الجو واستمرار اتصاله بقائد الطائرة لتزويده بانتظام بالمعلومات اللازمة.

- وأخيرا إثبات الناقل لاتخاذه كافة التدابير اللازمة لمواجهة أخطار اختطاف الطائرات وسائر أشكال العمليات الإرهابية، من خلال مراعات مختلف تدابير السلامة والأمن التي تفرضها منظمة الطيران المدني الدولي[2].

الاتجاه المضيق (المتشدّد): يرى هذا الرأي بضرورة التضييق من مفهوم التدابير الضرورية التي يجب على الناقل اتخاذها، لإمكانية إعفاءه من المسؤولية. وذلك من خلال اشتراطه شرطين متلازمين لتمكن الناقل من دفع المسؤولية: أولهما أن يثبت الناقل سبب الحادث الجوي الذي رتّب الضرر. أما الثاني فهو قدرته على إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه، وذلك بإثبات أنهم اتخذوا كافة التدابير الاحترازية اللازمة لتفادي الضرر في مواجهة سبب الحادث بالذات[3].

حيازة الناقل الجوي لشهادة القابلية للملاحة، تماشيا مع المادة 29 وما بعدها من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 المتعلقة بالطيران المدني الدولي. فضلا عن المرسوم التنفيذي رقم 04-108 المؤرخ في 13 أبريل 2004، المحدد لخصائص وشروط تسليم وتجديد شهادة قابلية الملاحة ورخصة المرور الوطنية للطائرات المقيدة في السجل الجزائري لترقيم الطيران.

(1) أكدت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 بموجب الملحق الثامن على أن تكون الطائرة مزودة بالأجهزة والمعدات المعتمدة والموثقة بشهادة صلاحية. وهو ذات الأمر الذي أكد عليه التشريع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 09/208 المؤرخ في 11 يونيو 2009 المتضمن الشروط التقنية لاستخدام الطائرات وقواعد التهيئة والأمن على متنها. ج.ر رقم 35.

(2) R.H. Mankiewizch, Le détournement d'avion, RFDA, 1971, n°4, p : 385.

(3) D. Barault, *L'évolution des causes exonératoires du transporteur aérien de la C.V*

من جهة أخرى نشير إلى أن اتفاقية وارسو قد اعتمدت في نهاية المطاف المسؤولية الشخصية العقدية القائمة على أساس خطأ الناقل المفترض، مما يجعلها في الحقيقة مسؤولية مطلقة مبنية على خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس[1] إلا من الناحية النظرية، إذ غالبا ما يتعذر على الناقل عمليا الإثبات بالدليل العكسي.

خلاصة الأمر أن اتفاقية وارسو أرست ثلاث مبادئ لتوحيد قواعد المسؤولية وهي:

1. تأسيس مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة الخطأ المفترض، يُعفى المسافر من إثبات خطأ الناقل بموجب المواد 17، 18، 19 من الاتفاقية، ولا يمكن للناقل التحلل منها إلا بإثباته اتخاذه هو وتابعيه الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر[2].

2. مراعاة مصلحة الناقلين من خلال تخفيف الاتفاقية من شدة قرينة الخطأ اعتمادا على إقرار التزام الناقل ببذل عناية، وكذا تحديد سقف أعلى لتعويض المسافر.

3. عدم جواز إعفاء الناقل من أي مسؤولية، أو الاتفاق على تخفيض الحد الأقصى للتعويض المقرر في نصوص الاتفاقية ما لم يكن حسن النية. وعليه يستفيد من الإعفاء ومن الحد الأقصى للتعويض، كل ناقل جوي حسن النية متى كان هو وتابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر وبات مستحيلا تجنبه. هذا وتعتبر اتفاقية وارسو الناقل الجوي سيئ النية في الحالتين التاليتين:

- الأولى: إذا ثبت أن الضرر كان بسبب غش أو خطأ الناقل المساوي للغش[3].
- الثانية :حالة تخلف وثائق السفر أو عدم اشتمالها على البيانات الإلزامية[4].

الفرع الثاني: أساس المسؤولية فترة ما بين اتفاقيتي وارسو ومونتريال: بعد فترة قصيرة من اتفاقية وارسو ظهرت معالم القصور فيها لاسيما بعد الحرب العالمية الثانية،

1929 à la C.M 1999, (Marseille, DESS, Aix, 1999), p : 25.
Otto RIESE et Jean LACOUR, *Précis de droit aérien international en Suisse*, LGDJ, Paris, 1951, p : 272.

(1) موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، (عمان، دار الثقافة، 2013)، ص: 141، 142.

(2) Michel POURCELET: *Le transport aérien international et responsabilité*, (CANADA, les presses de l'université de Montréal, 1964), p : 40.

(3) R. D. BARBEYRAC, *Droit aérien - Organisations et accords internationaux*, (Toulouse, Ed. Jean MERMOZ, 1998), p : 81 et 82.

(4) العريني محمد فريد، القانون الجوي، النقل الجوي، (بيروت، دار الجامعة، 1986)، ص: 185.

مما دفع بإجراء بعض التعديلات عليها استجابة لرغبة ضحايا حوادث النقل الجوي، بموجب بروتوكول لاهاي في 08/09/1955. حيث رفع البروتوكول قيمة التعويض إلى الضعف لتصبح 250 ألف فرنك لكل راكب)[1](، كما ألغى الخطأ الملاحي باعتباره دفعا يسقط المسؤولية عن الناقل الجوي للبضائع[2].

أما اتفاقية مونتريال لسنة 1966 فقد كانت سياسية بامتياز، ذلك أن ضغط الولايات المتحدة الأمريكية أسفر عن عدة تعديلات انتقائية. فجعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على الضرر، لا يجوز دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور[3].

من جهة أخرى ساهم بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 رغم إلغاءه بإضافات جوهرية، أصبح بموجبه الناقل مسؤولا بمجرد وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو ضياع لأمتعته أو ممتلكاته، لا يمكنه دفعها إلا بإثبات أن الوفاة أو الجرح راجع للحالة الصحية للمسافر (المادة 4/1)، أو بإثبات أن هلاك أو تلف الأمتعة بسبب عيب فيها (المادة 4/2).

أما بروتوكول مونتريال لسنة 1975 فقد جعل الناقل مسؤولا بقوة القانون عن تلف أو هلاك أو فقدان الأمتعة والبضائع ما دام سبب الضرر قد وقع أثناء عملية النقل الجوي.

هكذا رسمت مسؤولية الناقل الجوي لنفسها خلال هذه المرحلة اتجاها مغايرا لاتفاقية وارسو، بموجبه أصبحت تلك المسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر[4].

الفرع الثالث: أساس المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999: مما لا شك فيه أن اتفاقية مونتريال جاءت نتيجة ضرورة حتمية، أملتها تراكمات وتعداد الاتفاقات والبروتوكولات المنظمة لمجال النقل الجوي وتزاحمها. ورغبة في تفادي الآثار السلبية اتجه المجتمع الدولي إلى محاولة إعادة بناء وترتيب تلك النصوص والأحكام المتناثرة قصد ضبط معالم مسؤولية الناقل الجوي، ووضع اتفاقية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو

(1) غنام شريف، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات، (الإمارات العربية المتحدة، أكاديمية شرطة دبي، 2009)، ص: 277.

(2) تنص المادة 20 من الاتفاقية: «لا يكون الناقل مسؤولا في نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولّد عن خطأ في الطيران أو في القيادة...». أنظر تفصيل أكثر حول الخطأ الملاحي: كيره حسن، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، 1958، 1959، العدد الأول والثاني، جامعة الإسكندرية، ص: 39، 40.

(3) الصالحي كامران، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقات الدولية وفي القانون الإماراتي، بحث منشور ضمن بحوث المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات.، ص: 52.

(4) العريني محمد فريد، القانون الجوي، ص: 315.

وملحقاتها، تُرضي الأطراف وتُراعي تطورات القطاع التقنية وظروف التشريع القانونية والاقتصادية والسياسية[1].

لقد سعت اتفاقية مونتريال لعام 1999 إلى بحث موضوع جوهري وتحقيق هدف رئيسي يتمثل في تحقيق التوازن بين مصلحة الركاب ومصلحة الناقلين. وبناء عليه جاءت الاتفاقية بصيغة فريدة وطبيعة مركبة مغايرة لقواعد للمسؤولية المدنية التقليدية.

- بالنسبة للأضرار الجسدية التي تُصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جروح تكون مسؤولية الناقل غير محدودة وذات مستويين تختلف طبيعتها حسب كل مستوى. إذ تكون في المستوى الأول مسؤولية موضوعية كأصل عام، قائمة على أساس الضرر متى كانت قيمة التعويضات المطالب بها في حدود 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة (نقد)، ولا يملك الناقل دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور فقط. بينما تكون مسؤولية الناقل شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض من المستوى الثاني، حين تتجاوز قيمة التعويضات التي يُطالب بها المضرور حد 100 ألف وحدة نقدية. يمكنه نفيها بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو فعل أو امتناع منه أو من جانب تابعيه، أو بإثبات أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو فعل أو امتناع صادر عن الغير، فضلا عن إثبات خطأ المضرور نفسه[2].

- أما بالنسبة للأضرار التي تلحق الأمتعة والبضائع فتنعقد مسؤولية الناقل الموضوعية القائمة بمجرد هلاك أو تلف الأمتعة والبضائع، ما لم يكن الهلاك راجع لطبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها. في حين تكون مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير في نقل الركاب أو البضائع شخصية، قائمة على أساس الخطأ

(1) « En établissant cette nouvelle convention de Montréal, nous avons pu réaliser un équilibre délicat entre les besoins et les intérêts de tous les partenaires de l'aviation civile international, Les Etats, les voyageurs, les transporteurs aérien et l'industrie de transport ». Communiqué de M. KOTAITE, président du conseil de l'ICAO lors de la ratification de la convention de Montréal du 28 mai 1999 par les Etats-Unis d'Amérique, le 5 septembre 2003, RFDA, 2003, n°3, p: 312.

(2) تنص المادة 21 من اتفاقية مونتريال: « فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (17) والتي لا تتجاوز قيمتها (100000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها. 2. فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (17) والتي تتجاوز قيمتها (100 000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولا إذا اثبت ما يلي: أ/ أن هذا الضرر لم ينشا عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. ب/ أو أن هذا الضرر نشا فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير».

المفتـرض[1].

الفرع الرابع: أساس المسؤولية في ظل التشريع الإماراتي: أصدر التشريع الإماراتي القانون رقم 20 لسنة 1991 المتعلق بالطيران المدني، في وقت كانت اتفاقية وارسو تعتبر الاتفاقية الأم في توحيد قواعد قانون النقل الجوي، فضلا عن التعديلات المتوالية التي لحقتها بموجب البروتوكولات والاتفاقات المعدلة. وأمام عدم استقرار القواعد المنظمة للنقل الجوي واختلاف أساس وطبيعة وأحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، لم يجد التشريع الإماراتي ما يُشفي غليله من أحكام مقنعة وقواعد سليمة يبني عليها منظومته التشريعية. ويتجلى لنا هذا بوضوح في نص المادة 19 من قانون الطيران المدني: « تعتبر أحكام معاهدة شيكاغو وكافة البروتوكولات التي انضمت إليها الدولة في مجال الطيران المدني وحمايته مكملة لأحكام هذا القانون وبما لا يتعارض مع أحكامه». إذ جاءت هذه المادة مخالفة لقاعدة تدرج مصادر التشريع ومبدأ سمو الاتفاقات والمعاهدات الدولية عن القوانين الوطنية. وقد كان توجه التشريع الإماراتي مقنعا وسليما، لاعتبارات متناقضة ومتداخلة عرفتها فترة ما بين اتفاقيتي وارسو ومونتريال.

غير أننا نجد نص المادة 47 من قانون الطيران المدني عاد لينص على « تطبيق أحكام اتفاقية وارسو للنقل الجوي، كما تطبق الاتفاقات الأخرى المتعلقة بالنقل الجوي التي تكون الدولة منضمة إليها، على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو». وتأكيدا لهذا المعنى نصت المادة 354 من قانون المعاملات التجارية على أنه دون الإخلال بالاتفاقات الدولية، تسري على النقل الجوي أحكام قانون المعاملات التجارية».

وبناء على ذلك نستطيع القول وفقا لما يراه البعض[2] أن التشريع الإماراتي جعل مسؤولية الناقل الجوي الدولي خاضعة للاتفاقات الدولية بصورة عامة، ما دامت لا تتعارض مع أحكام القانون الوطني. أما بشأن مسؤولية الناقل الجوي الداخلي فقد أخضعها لأحكام قانون المعاملات التجارية. إذ بتحليل المادة 355 وما بعدها منه[3]، فقد اعتبر التشريع الإماراتي مسؤولية الناقل الجوي ذات طبيعة موضوعية.

---

(1) طبقا لما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية مونتريال 1999.

(2) الصالحي كامران، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقات الدولية وفي القانون الإماراتي، ص: 60.

(3) تنص المادة 355 من قانون المعاملات التجارية: « يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده ونزوله من الطائرة».

المطلب الثاني: المسؤولية تجاه المسافرين والبضائع

إن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد كأصل عام متى لحق المسافر ضرر مادي في جسمه أو ماله (بضاعته) أو ضرر معنوي في شعوره وعاطفته.

الفرع الأول: المسؤولية عن الأضرار الجسمية للمسافر: يلتزم الناقل الجوي أساسا بضمان سلامة الركاب حتى وصولهم إلى وجهتهم المحددة. مما يعني انعقاد مسؤوليته طبقا للمادة 17/1 من اتفاقية مونتريال 1999، وكذا المادة 355 من قانون المعاملات التجارية الإماراتي متى لحق المسافر ضرر أثناء الرحلة. وبناء على ذلك يشترط توافر ثلاث عناصر لقيام المسؤولية.

أولا: وقوع حادث: ورد مصطلح الحادث مطلقا بمفهومه الواسع في اتفاقية مونتريال 1999 وفي قانون المعاملات التجارية الإماراتي[1]، باعتباره « كل واقعة مفاجئة مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه من شأنها إلحاق ضرر بالمسافر» حسب تعبير القضاء الفرنسي[2]. الأمر الذي يبرز التوجه نحو تكريس حماية أكبر للمسافر. يدفعنا هذا لاعتبار أن الحادث بالنسبة للناقل الجوي هو كل واقعة فُجائية غير معتادة خارجة عن الشخص المضرور[3].

ثانيا: حدوث ضرر للمسافر: تطبيقا لنص المادة 17/1 من اتفاقية مونتريال 1999 المطابق لما ورد بنص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929، يُسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر والمتمثلة في وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو كسور أو أي أضرار جسمانية أخرى[4].

---

(1) أشارت المادة 48 من قانون الطيران المدني الإماراتي إلى فكرة الحادث دون إعطاء تعريف له. كما هو شأن المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999، والمادة 357 من قانون المعاملات التجارية الاتحادي: « يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي يحدث نتيجة للتأخير في وصول الراكب أو الأمتعة المسجلة أو البضائع».

(2) Cass. Civ : 19/10/1999. Bulletin. civ, 2000, N° 287, D.2000, p : 228. Voir : Barthélémy MERCADAL, *droit des transports terrestres et aériens*, (Paris, précis Dalloz, 1996), p : 154.

(3) « An unexpected or unusal event or happening that is external to the passenger », voir: Gérard LEGIER, L'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines : Présentation de la jurisprudence récente, RFDA, 1987, n°03, p: 256.
ربضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة، (عمان، دار الثقافة، 2008)، ط. 1، ص: 94، 95. الكندري محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999، (الكويت، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000)، ص: 101. وانظر كذلك: أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، (القاهرة، دار الفكر والقانون، 2008)، ص: 328 وما بعدها.

(4) الأسيوطي ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ص: 363.

ورغم أن تحديد الضرر قد أثار عديد الإشكالات من حيث تحديد طبيعته ومقداره وحدوده، إلا أن نصوص القانون كانت واضحة، حيث اكتفت المادة 17 من اتفاقية مونتريال وكذا المادة 355 من قانون المعاملات التجارية الإماراتي بقصر التعويض عن ضرري الوفاة والإصابة.

ثالثا: وقوع الحادث خلال إطار زمني ومكاني معينين: رغم الجدل الفقهي حول حدود الإطار المكاني والزمني لوقوع الحادث، إلا أننا نعتقد أن نص اتفاقية مونتريال جاء دقيقا لما حدّد هذه الحدود بعمليات الصعود والهبوط. وغني عن البيان أن عمليات الصعود أو الهبوط لا يمكن أن تكون خارج المطارات إلا في حالات استثنائية طارئة. أما عن الحدود الزمنية المرتبطة بعمليات الصعود أو الهبوط، فيبدو لنا أنها لا تبدأ إلا من تمام وقت التسجيل وتسليم الأمتعة متى كانت موجودة. ذلك أنه لا تلازم بين بداية ونهاية تنفيذ عقد النقل، وبين عمليات صعود وهبوط الراكب[1]، إذ تعتبر هذه المرحلة الأخيرة فقط هي الخاضعة لمجال تطبيق اتفاقية مونتريال. أما الأضرار السابقة لهذه المرحلة أو اللاحقة لها فتخضع لأحكام المسؤولية العقدية للناقل الجوي[2].

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار المالية للمسافر أو أضرار البضائع: أكدت المادة 18 من اتفاقية مونتريال والمادة 356 من قانون المعاملات التجارية الاتحادي على مسؤولية الناقل الجوي متى لحق التلف أو الضياع أو العيب بالبضاعة أو الأمتعة أثناء الطيران أو أثناء وجودها في أحد المطارات أو حتى في أي مكان آخر هبطت فيه الطائرة. بل إننا نسجل في هذا الصدد تشديد التشريع الإماراتي لمسؤولية الناقل الجوي عن كل ضرر أصاب البضائع أو الأمتعة المسجلة أثناء نقلها برا أو بحرا أو حتى عبر الأنهار، يقع خارج المطار متى كان ذلك النقل داخلا ضمن التنفيذ الكلي لعقد النقل الجوي، ما لم يقم دليل على خلاف ذلك.

استخلاصا لأحكام المادتين السابقتين يتضح لنا أن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد بتوافر شرطين: أولهما وجود حادث أو واقعة تسببت في حدوث الضرر للبضائع والأمتعة المسجلة. والثاني وقوع الحادث أثناء فترة النقل الجوي[3].

---

(1) ذكري عبد الرازق محمد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، (القاهرة، شركة ناس للطباعة، 2015)، ط 1، ص: 45.

(2) اعتبرت المادة 353 من قانون المعاملات التجارية الاتحادي نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع عقدا باستعمالها عبارة «مقابل أجر»، ولو لم تستعمل صراحة عبارة عقد.

(3) العنزي عبد المجيد خلف منصور، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث منشور ضمن بحوث المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات، ص: 33.

الفرع الثالث: المسؤولية عن الأضرار المعنوية للمسافر: كان موضوع التعويض عن الأضرار المعنوية والنفسية للمسافرين محل نقاش وخلاف كبيرين بين اتجاهين.

اتجاه يرى بقصر مفهوم الضرر على الضرر المادي دون النفسي أو المعنوي[1]، حجتهم في ذلك ضرورة الاقتصار على المعنى الحرفي لنصوص اتفاقية مونتريال في إشارة إلى عبارة «وتعرضه لإصابة جسدية » الواردة في نص المادة 17 من الاتفاقية.

بينما الاتجاه الثاني المجمع عليه لدى الفقه يرى أن الأضرار النفسية يجب أن تكون مشمولة بالتعويض، وحجته في ذلك أن الضرر المعنوي يشكل وجها من أوجه الضرر طبقا للقواعد العامة[2]. ونحن نضيف إليه أن أضرار التأخير الواردة بنص المادة 19 من اتفاقية مونتريال تعطي الحق للمسافر في التعويض عن الضرر الذي لحقه دون أن تحدد طبيعة هذا الضرر[3]. وهو ما أكّده التشريع الإماراتي للمعاملات التجارية هو الآخر بموجب المادة 357 منه. وعلى ضوء ما تقدم واختصارا للقول فإننا نرى ضرورة الأخذ بالمفهوم الموسع للضرر ليشمل الضرر بنوعيه المادي والمعنوي.

المطلب الثالث: المسؤولية تجاه الغير

قد يحدث أن تلحق الطائرة مخاطر وأضرار بغير الركاب أو المسافرين، إذ يمتد ضررها إلى أشخاص آخرين ممن هم غير مشمولين بعقد النقل الجوي، أو ممن يعتبرون خارج إطار عملية النقل الجوي، كالعمال والموظفين بالمطارات والمرافق التابعة له، أو بأشخاص آخرين أو حتى بالبيئة، بل وبصفة عامة المخاطر والأضرار التي تصيب الغير،

(1) خالد عدلي أمير، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، (الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 1996)، ص: 71. فخري رفعت، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، ملحق كتاب: العريني محمد فريد، القانون الجوي - النقل الداخلي والدولي، ص: 10.

(2) على الرغم من الخلاف القانوني والفقهي وحتى القضائي الكبير بشأن الضرر المعنوي أو النفسي ومدى اعتباره ضررا ماديا لتعلقه بالجانب النفسي والعقلي للشخص، إلا أن الطب الحديث قد أثبت العلاقة الوطيدة بين جسد الإنسان وأداء أعضائه لوظائفه الطبيعية، وبين الجهاز العصبي والنفسي للجسم ومدى التأثير المتبادل بينهما بشكل يصعب الفصل فيه بينهما. وهو فعلا ما أقر به دستور المنظمة العالمية للصحة من حيث أن الصحة هي تكامل السلامة البدنية والعقلية والاجتماعية للشخص. راجع: بن حمودة ليلى، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، (الجزائر، دار هومه، 2009)، ص: 127. العريني محمد فريد، القانون الجوي، النقل الجوي، ص: 203 وما بعدها.

(3) تنص المادة 19 من الاتفاقية: « يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير».

وفقا لاتفاقيتي مونتريال [1] 2009.

وقد كانت السنوات الأخيرة حافلة بمختلف الأضرار والكوارث الجوية الناجمة عن سوء الأحوال الجوية، أو حوادث سقوط أو تصادم الطائرات، أو نتيجة اختطاف أو أعمال إرهابية[2]، وغيرها من الكوارث التي ألحقت أضرارا معتبرة بكثير من الأشخاص والممتلكات.

وما من شك أن البحث عن أساس لهذه المسؤولية في إطار القانون الداخلي، ومن ثم إيجاد المسؤول عن الحادث يعد أولوية قصوى. الأمر الذي جعل المسألة محل توجه مزدوج بين قطبين: الأول ويعتمد نظام التأمين لدى شركات التأمين. في حين يرى القطب الثاني انعقاد المسؤولية على عاتق الدولة من خلال آلية صناديق التعويض أو الضمان القومي في إطار القانون الداخلي. وهو ما أخذت به اتفاقية مونتريال للتدخل غير المشروع في إطار القانون الدولي[3].

---

(1) حددت اتفاقيتي مونتريال 2009 (اتفاقية المخاطر العامة، واتفاقية التدخل غير المشروع) الغير بأنه كل شخص غير المشغل أو المسافر أو الشاحن أو المرسل إليه الشحنة، باعتبار أن هؤلاء تحميهم اتفاقات أخرى، رغم اختلافهما في تحديد مسؤولية مشغل الطائرة، إذ جعلتها الأولى قائمة على أساس المخاطر قوامها الخطأ المفترض، في حين أقامتها الثانية على أساس الخطأ واجب الإثبات.

(2) يعتبر وضع تعريف جامع ودقيق للإرهاب من أكبر التحديات التي تواجهها مراكز البحث والمعرفة وغيرها من المؤسسات والهيئات لدى مختلف الدول والأمم، أفرادا وشعوبا. إذ لم ينعقد إجماع الدول إلى اليوم حول وضع مفهوم شامل وتعريف جامع، مانع ودقيق للإرهاب.
فقد عرف مجلس وزراء الداخلية والعدل العرب الإرهاب في الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الصادرة عام 1998م في القاهرة بأنه: « كل فعل من أفعال العنف أو التهديد أيًّا كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذًا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس، أو ترويعهم بإيذائهم، أو تعريض حياتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة، أو اختلاسها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر». المادة الأولى من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، جريدة الرياض، الصادرة بتاريخ 29\11\1418هـ، العدد 10818.
من جهتها عرّفت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة التي تقوم بتقنين الجرائم الماسة بالأمن والسلام العالميين بموجب المادة 19 من المشروع المقدم إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة الإرهاب بأنه: « كل نشاط إجرامي موجه إلى دولة معينة ويستهدف إنشاء حالة من الرعب في عقول الدولة أو أي سلطة من سلطاتها وجماعة معينة منها».

(3) تنص المادة 08 من اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات، المحررة في مونتريال بتاريخ 02 مايو/أيار 2009 على أنه: « تنشأ بموجب هذه الاتفاقية هيئة تسمى الصندوق الدولي للطيران المدني للتعويض عن الأضرار المسمى فيما بعد الصندوق الدولي...».
وتنص المادة 18 من نفس الاتفاقية على: « يقدم الصندوق الدولي تعويضا للأشخاص الذين أصابهم الضرر في إقليم دولة طرف، بنفس الشروط التي تنطبق على مسؤولية المشغل وحيث يحدث الضرر بسبب طائرة في حالة طيران في رحلة غير دولية فلا يدفع التعويض إلا إذا قدمت الدولة الطرف إعلانا وفقا للفقرة ٢ من المادة الثانية. ولا يدفع هذا التعويض إلا بالقدر الذي يتجاوز حدود المبلغ الكلي للتعويضات طبقا للمادة الرابعة».

وتأسيسا على ما سبق فإن التوجه الغالب يسير في اتجاه القطب الثاني، الذي يجعل من الدولة هي المسؤولة عن تعويض الكوارث الجوية، على أساس فكرة التضامن الاجتماعي[1]، متى تجاوزت الأعباء العادية التي يتحملها كل أفراد المجتمع[2].

بناء على ما تقدم يمكننا القول في الأخير أنه على المستوى الداخلي فإن تعويض المتضررين من غير المسافرين حق ثابت وليس منحة. إذ لا يُعقل أن تكون الدولة وارثا لمن لا وارث له مثلا[3]، ولا تكون ضامنا لمن لا ضامن له. إذ يجب والحالة هذه على الدولة أن تلتزم بتعويض المضرورين من خلال إنشاء صندوق لهذا الغرض، يمول من الضرائب ومن الغرامات والمصادرات المحكوم بها من قبل الجهات القضائية وغيرها من مصادر الدخل للدولة[4]. أما على المستوى الدولي فإن اتفاقيتي مونتريال 2009 قد تمكنتا من وضع قواعد وأحكام تستجيب بشكل سريع يصب في مصلحة الغير المضرور، مع الحفاظ على مصالح المشغل وعدم إرهاقه بالتعويضات المكلفة.

لكن يبقى الأمر يطرح إشكالا أساسيا فيما يتعلق بتداخل أنظمة التعويض بين نظامي التأمين وصندوق التعويض، على اعتبار أن أحدهما يكمل الآخر. وهو ما يعتبر في حد ذاته عقبة رئيسية في تفعيل دور التأمين وقصوره عن تغطيته كافة الأضرار.

المبحث الثاني:

إشكالات التأمين ودوره في تقليص حوادث الطيران

من أبرز ضمانات مسؤولية الناقل الجوي وحماية المسافر والمضرور عموما، نجد نظام التأمين من المسؤولية باعتباره أهم آليات الحماية ذات الوظيفة التعويضية التي تقدم

(1) بن صغير مراد، الجوانب القانونية للتأمين عن أضرار الجرائم الإرهابية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 03، سبتمبر 2017، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر، ص: 92 وما بعدها.

(2) الحلو ماجد راغب، القضاء الإداري، (الإسكندرية، منشأة المعارف، 2000)، ص: 484. السيد حمدي أبو النور، التعويض عن أضرار الكوارث الجوية - نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، بحث منشور ضمن بحوث المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات، ص: 194.

(3) تنص المادة 360 من قانون الأحوال الشخصية الإماراتي المقابلة للمادة 180/1 من قانون الأسرة الجزائري على: «تركة من لا وارث له تكون وقفا خيريا باسمه للفقراء والمساكين وطلبة العلم بنظارة الهيئة العامة للأوقاف».

(4) الدين الجيلالي بوزيد، إصلاح الأضرار الناتجة من الأعمال الإرهابية وقواعد المسؤولية الإدارية، مجلة البحوث الأمنية، (ذو الحجة 1431هـ/ نوفمبر 2010م)، العدد 47، كلية الملك فهد الأمنية، المملكة العربية السعودية، ص: 36.

للمضـرور. مـع أن التأمين ليس الوسيلة الوحيدة التـي ترمـي إلـى حمايـة المسـافر، بـل هنـاك آليـات أخـرى لا تقـل أهميـة عنـه كنظـام الوفـاء المعجـل، نظـام المصالحـة الوديـة، وغيرهـا[1]. مـا يدفعنـا إلـى إبـراز أحـكام التأميـن فـي مجـال النقـل الجـوي والصعوبـات التـي يواجههـا، ثـم بيـان مـدى مسـاهمته فـي خدمـة وتطويـر الملاحـة الجويـة وتخفيـف حـوادث الطيـران.

المطلب الأول: أحكام التأمين من المسؤولية

اسـتحدثت اتفاقيـة مونتريـال 1999 إجـراء يقضـي بإلزاميـة التأميـن عـن مسـؤولية الناقـل الجـوي، وذلـك بموجـب نـص المـادة 50. ورغـم أهميـة هـذا النـص مـن حيـث قيمتـه، إلا أنـه ظـل قاصـرا عـن تلبيـة طموحـات المتضرريـن. ذلـك أنـه لا ينظـم سـوى العلاقـات بيـن الـدول الأطـراف فـي الاتفاقيـة والناقليـن التابعيـن لهـا، دون تفصيـل دقيـق لتأميـن مسـؤولية الناقـل تجـاه الـركاب. ممـا يجعـل البـاب مفتوحـا أمـام الـدول لتطبيـق قوانينهـا الداخليـة المتعلقـة بالتأميـن، وهـو مـا يُفضـي إلـى تداخـل أنظمـة التأميـن المتعلقـة بتعويـض الضـرر كمـا سـنبينه لاحقـا. الأمـر الـذي يدفعنـا إلـى القـول بـأن اتفاقيـة مونتريـال 1999 كان الأولـى بهـا تطويـر وتحديـث نظـام التأميـن الـوارد باتفاقيـة رومـا 1952 الخاصـة بالأضـرار التـي تتسـبب فيهـا الطائـرات علـى سـطح الأرض، فـي خطـوة نحـو توحيـد أحـكام مسـؤولية الناقـل الجـوي علـى الصعيـد الدولـي.

الفـرع الأول: الطبيعـة القانونيـة للتأميـن عـن مسـؤولية الناقـل الجـوي: إن التعويضـات الكبيـرة والمكلفـة دفعـت باتفاقيـة مونتريـال إلـى إلـزام الناقـل الجـوي بتأميـن مسـؤوليته تأمينـا شـاملا لكافـة الأضـرار التـي قـد تنجـم عـن الحـادث الجـوي قصـد ضمـان توافـر المـورد المالـي لـدى الناقـل لدفـع التعويضـات المسـتحقة.

ينشـأ التأميـن بموجـب عقـد يلتـزم بمقتضـاه المؤمـن (شـركات التأميـن) بضمـان الأضـرار التـي تلحـق بالمؤمـن لـه (الناقـل الجـوي)، نتيجـة تسـبب هـذا الأخيـر فـي إلحـاق الضـرر بالغيـر (المسـافرين والأمتعـة والغيـر) فـي مقابـل أقسـاط ماليـة تدفـع بانتظـام[2].

واسـتنادا للطبيعـة التعويضيـة لتأميـن مسـؤولية الناقـل الجـوي، فـإن المضـرور لا يسـتحق مـن التعويـض إلا مـا يتفـق مـع الضـرر الفعلـي باعتبـاره ليـس ذو طابـع جزافـي[3] سـواء كان المضـرور هـو الناقـل نفسـه (المؤمـن لـه)، أو المسـافر وذوي حقوقـه أو أصحـاب البضائـع أو

(1) دلال يزيد: مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان، الجزائر، 2010، ص: 399 وما بعدها.

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، ص: 397.

(3) Maurice PICARD, *Le droit aérien*, (le Caire, imp. Université Fouad 1ère, 1949), p : 193.

الغير وفقا لما فصّلناه مسبقا.

وعلى هذا الأساس فإن نطاق مجال تطبيق التأمين من المسؤولية تتسع حدوده، مما يدفعنا لتوضيح ما أوردته الاتفاقات ومختلف الأنظمة القانونية في هذا الشأن، قصد تحديد نطاق هذا التأمين.

الفرع الثاني: حدود التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي: رغم تعدد مخاطر النقل الجوي التي قد ترتبط بسوء الأحوال الجوية وتقلبات الطقس، أو قد تتعلق بالحالة التقنية للطائرة، أو تعلقها بالعامل البشري كخطأ المراقب الجوي، أو ارتباطها بمخاطر أخرى كالحروب. فإن تحديد نطاق تطبيق تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي يكون طبقا للشروط المتفق عليها والمدرجة في وثيقة التأمين بين المؤمن والمؤمن له[1].

ورغم أن وثائق التأمين كانت وإلى وقت غير بعيد تستبعد من نطاق التغطية الأضرار ذات الطبيعة الاستثنائية الناجمة عن الحروب أو الاضطرابات والنزاعات المسلحة أو أعمال القرصنة والاختطاف[2]، إلا أنه سرعان ما استجابت شركات التأمين إلى تغطية هذه المخاطر رغم تنوعها وتكلفتها، رغبة في استقطاب أكبر عدد من الزبائن.

وتشير وثائق التأمين الجوي المتداولة في مجال التأمين، والمتشابهة كثيرا إلى حد التطابق لدى مختلف دول العالم، نظرا للطابع الدولي للتأمين الجوي[3]، إلى أن هذا العقد يغطي بصورة رئيسة الأخطار التالية:

أولا: 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.

ثانيا: التأمين عن الأضرار اللاحقة بالمسافرين: ويشكل هذا التأمين الوجه البارز للتأمين وقطب الرحى 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

(1) عبد السلام أسامة محمود، السيد أحمد عبد الهادي، شحاتة ساهر عبد القادر، مقدمة في التأمين البحري والجوي، (مصر، جامعة حلوان، 2007)، ص: 337.

(2) C. CHERRIER, Assurance aérienne, Recueil : Assurances, Rép. Juris- Classeur,1973, Paris, p : 41.

(3) البحبوحي عفاف محمد سليمان، دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، ديسمبر 1998، العدد الثاني، كلية التجارة، سوهاج - جامعة جنوب الوادي، مصر، ص: 257.

الأمتعة أو تلفها خلال إطار زمني محدد[1] على متن الطائرة، أو أثناء الرحلة عموما ما بين عمليات الصعود أو الهبوط إلى الطائرة على وفق ما فصلناه سابقا بشأن شروط الحادث[2].

ثالثا: 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.

رابعا: 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.

المطلب الثاني: صعوبات التأمين في المجال الجوي:

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.

الفرع الأول: عقبات أداء التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي: أصبحت فكرة التأمين إلزامية بشكل أكيد بموجب نص المادة 50 من اتفاقية مونتريال 1999، 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 أمانا وسلامة[3]، وإن كان نسبيا إلى حد ما فإن الواقع يكذبه والمنطق يرفضه، باعتبار أن الطائرة تبقى مع ذلك اختراع علمي ووسيلة تقنية يعتريها الخلل والنقص، معرّضة لشتى

(1) Selon la convention annexe B au contrat d'assurance, cité par: Claude J. BERR, Assurances aériennes, Rép.Com, Dalloz, Paris, 2006, p :46. Voir aussi: C. CHERRIER, Assurance aérienne, op.cit, p : 36.

(2) أنظر في هذا الشأن ما وضحته وفصلته نص المادة 359 من قانون المعاملات التجارية الإماراتي.

(3) Dans ce sens voir : Otto RIESE et Jean LACOUR, *Précis de droit aérien international en Suisse*, p : 282.
وأنظر كذلك: دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، ص: 379.

عمليات الهلاك والتلف البشرية والطبيعية. إذ أضحى نظام التأمين عن النقل الجوي يواجه إشكالات معقدة وصعوبات جمّة، يمكننا حصرها في أربع صور كالتالي:

أولا: 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. ولما كان خطر الإرهاب عالميا تزايدت معدّلاته 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 60 مليار دولار[1].

ثانيا: تخصيص التأمين لحالات دون أخرى: رأينا فيما سبق أن التأمين الذي أقرته اتفاقية مونتريال جاء غير دقيق. إذ يظهر تحليل النصوص القانونية للاتفاقية، فضلا عن اتفاقيتي مونتريال لسنة 2009 (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 بالأمتعة والبضائع والشحنات أثناء التواجد على مستوى الطائرة، أو أثناء عمليتي الصعود والهبوط فقط.

ثالثا: تحديد سقف أعلى للتعويض: من الإشكالات التي تثار 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 وجسامة الضرر. فرغم التعديلات الإيجابية التي أقرتها اتفاقية مونتريال لعام 1999، والتي بموجبها وصل مقدار التعويض إلى حد 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة. أما إذا تجاوز حجم الضرر القيمة المحددة سلفا أصبح من الصعب على المسافر المضرور 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 2009 ما يسمى بالصندوق الدولي للتعويض فيما

(1) السباعي الفقي: انعكاس أحداث 11 سبتمبر على سوق التأمين وإعادة التأمين العربي والعالمي (أثرها وكيفية مواجهتها). http://www.2directcenter.alzanki.net. ، تاريخ الإطلاع: 26/11/2016. فايس كول كازدين، ترجمة: الصباغ محمد: تأمين ضد الإرهاب، مقال منشور بتاريخ 21 ديسمبر 2015. موقع: http://www.zahma.cairolive.com. تاريخ الإطلاع: 20/02/2016.
وانظر: رزق ياسر، تأثير الحادي عشر من سبتمبر على الاقتصاد العالمي وأمريكا، ورقة وقلم، موقع أخبار اليوم، تاريخ الاطلاع: 25/11/2016. http://www.akhbarelyom.com.

يتعلق بالأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض. وهو ذات الأمر الذي سعى التوجيه الأوربي لتكريسه من خلال التوجيه رقم 785/2004 المتعلق بمتطلبات التأمين للناقل الجوي ومستغلي الطائرات، في سعي حثيث لضمان تأمين أكبر وأشمل للمضرور.

رابعا: تداخل الأنظمة القانونية للتعويض: يبرز الإشكال الآخر الذي لا يقل أهمية عن سابقيه من خلال ما يتعلق بتداخل أنظمة التأمين والتعويض معا، 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 طبقا للتوجيه رقم 785/2004، متى كان أحد المسافرين المضرورين يحمل جنسية إحدى دول أوربا.

الفرع الثاني: صناديق التعويض آلية متممة لإصلاح الضرر: خصصت كثير من التشريعات صناديق خاصة لتعويض ضحايا الاعتداءات الإرهابية، كآلية استثنائية قصد احتواء كافة الأضرار والمخاطر، في ظل عجز الأفراد عن الحصول على تعويضات عادلة، فضلا عن عجز أنظمة التأمين عن ضمان التعويض العادل والشامل.

فقد أقرت فرنسا مثلا سنة 1986 القانون رقم 86- 1020 المتعلق بإنشاء صندوق خاص بتعويض ضحايا الجرائم الإرهابية، وبعده صندوق خاص بتعويض ضحايا عدوى الايدز، وصولا إلى إنشاءها ما يسمى بصناديق الضمان القومي في فرنسا بموجب القانون رقم 91 - 1406 في 31 ديسمبر 1991. ونفس النهج تبنته الولايات المتحدة الأمريكية بعد اعتداءات 11 سبتمبر 2001، والجزائر من خلال تخصيص صندوق خاص بتعويض تلك الأضرار بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99-47، وكذلك العراق بموجب القانون رقم (20) الصادر في 28 ديسمبر 2009 ، والمتعلق بتعويض المتضررين جراء العمليات الحربية والأخطاء العسكرية والعمليات الإرهابية... وغيرها من الدول التي لجئت إلى مثل هذه الآليات لتعويض مختلف الأضرار الاستثنائية، أو التي لم يستطع التأمين مواكبتها وتغطيتها.

إن هذا التوجه كان حاضرا في مجال النقل الجوي، ولعلنا نشير باختصار إلى أهم تطبيقين وهما:

أولا: الصندوق الدولي لتعويض الغير: لم تعترض أي دولة على فكرة إنشاء هذا الصندوق، الذي استحدث خصيصا 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 الفصل الثامن ببنود خاصة بتأسيس الصندوق وتحديد غرضه ومقره ومدى تمتعه بالشخصية القانونية والحصانة. وقد تم تحديد رأس ماله بـ 3000.000.000 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 700.000.000 وحدة سحب خاصة.

ثانيا: نظام التعويض الإضافي طبقا للتوجيه الأوربي: إدراكا منها لصعوبة المشكلة وتعقدها، أقرت دول الاتحاد الأوربي نظاما توفيقيا رقم 785/2004 المتعلق بمتطلبات التأمين للناقل الجوي ومستغلي الطائرات[1]. إذ فرض هذا التوجيه على الناقل الجوي تغطية الأضرار بحد أدنى لا يقل عن 250 ألف وحدة حق سحب خاصة عن كل راكب بالنسبة للأضرار الناجمة عن وفاة المسافر أو إصابته، و1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن الأمتعة، في محاولة من التوجيه الأوربي لضبط وتحديد معنى التأمين الكافي الوارد بالمادة 50 من الاتفاقية.

المطلب الثالث: مساهمة التأمين في تخفيف حوادث الطيران

غير خاف على أحد ما لدور التأمين من أثر على نظام المسؤولية، حتى صار التأمين ملازما للمسؤولية بشكل أو بآخر. وقد كان للتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي الأثر البارز في تشجيع واستمرارية الملاحة الجوية وتطور قطاع الطيران عموما. ولعلنا نبرز معالم مساهمة وتأثير التأمين على نظام المسؤولية والتخفيف من نسبة الحوادث من خلال الفرعين التاليين.

الفرع الأول: معالم التداخل والتأثير المتبادل بين نظامي المسؤولية والتأمين عليها: إن المتتبع لأحكام المسؤولية ليلمس التأثير المباشر للتأمين على وظيفة المسؤولية، ذلك أن العلاقة المضطردة بينهما تجعل المسؤولية تدفع للتأمين والتأمين يدفع إلى المسؤولية[2]. ويتجلى ذلك من خلال عدة أوجه.

ففي نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يوسع من دائرة المسؤولية المدنية للناقل الجوي، حيث يغطي الأضرار التي تصيب المسافر منذ الشروع في عملية توصيله إلى

(1) Règlement (CE) n° 785/2004 du parlement européen et du conseil, du 21 avril 204, relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

(2) « La responsabilité pousse à l'assurance, et l'assurance pousse à la responsabilité ». L.MAZEAUD. Cité par : E. Du. Pontavice ,op .cit , p: 79.

المطـار، ومـن تـم حتـى بلوغـه وجهتـه المقصـودة وسـط المدينـة التـي يتجـه إليهـا[1]. فهـو بهـذا المعنـى يُغطـي الأضـرار التـي تُصيـب المسـافر خـلال الرحلـة، فيمنحـه تعويضـا أو لورثتـه[2].

يتجلـى وجـه التأثيـر الفاعـل للتأميـن كذلـك مـن خـلال توجـه القضـاء إلـى توسـيع نطـاق مسـؤولية الناقـل الجـوي، فضـلا عـن التشـديد بشـأن أسـباب دفـع المسـؤولية أو التخفيـف منهـا. وهكـذا تبـرز لنـا فكـرة التركيـز علـى إصـلاح الضـرر باعتبارهـا غايـة نظـام المسـؤولية، بـدل البحـث عـن أسـاس هـذه المسـؤولية ومـدى إمكانيـة تحملهـا مـن عدمـه بالنسـبة للناقـل الجـوي[3].

وتأكيـدا لهـذا المعنـى يمكننـا القـول أن التأميـن لعـب دورا مزدوجـا؛ فهـو مـن ناحيـة جعـل مـن دور وغايـة المسـؤولية وقائيـا، يضمـن لـكل متضـرر الحمايـة القانونيـة اللازمـة. كمـا أدى التأميـن إلـى تراجـع قيمـة مفهـوم المسـؤولية وفاعليتهـا بحلـول المؤمـن محـل الناقـل الجـوي فـي الالتـزام بالتعويـض.

الفـرع الثانـي: التأميـن ظـل مـلازم لمسـؤولية الناقـل الجـوي: لقـد رأينـا كيـف تطـور نظـام المسـؤولية الخـاص بالناقـل الجـوي، كمـا تتبعنـا مسـيرة التأميـن التـي قطعهـا قصـد تأميـن المسـؤولية وضمـان حقـوق المتضرريـن فـي التعويـض. انطلاقـا مـن التأميـن التلقائـي الفـردي، مـرورا بالتأميـن الإجبـاري الكافـي، وصـولا إلـى التأميـن عـن كافـة المخاطـر والأضـرار للمسـؤولية غيـر المحـدودة للناقـل الجـوي. وأخيـرا إقـرارا بالحـق فـي التعويـض عـن الأضـرار التـي لـم يشـملها التأميـن مـن خـلال صناديـق التعويـض المسـتحدثة.

إن مـا يمكـن اسـتنتاجه فـي الأخيـر أن نظـام التأميـن يسـير بخطـى ثابتـة نحـو إزاحـة نظـام المسـؤولية فـي شـقها العلاجـي أو الإصلاحـي للضـرر دون أن يهدمهـا. إذ نسـجل فـي هـذا الصـدد احتفـاظ المسـؤولية بدورهـا الوقائـي رغـم مـا يكتنفهـا مـن صعوبـات، ومـا لحقهـا مـن تعديـلات مسّـت بشـكل أساسـي طبيعتهـا وحدودهـا، خلافـا لمـن يـرى بضـرورة إحالـة المسـؤولية علـى التقاعـد بسـبب مـا تُعانيـه مـن أزمـة حقيقيـة، ونظـرا لعجزهـا عـن أداء دورهـا فـي ضمـان التعويـض بالشـكل المطلـوب[4]. وهـو مـا يعنـي بقـاء نظـام المسـؤولية قائمـا لاسـيما فـي صورتهـا الموضوعيـة، وأن وجودهـا يضمـن للمسـافر سـلامته التـي يعجـز التأميـن عـن كفالتهـا. فـي حيـن

(1) Henri MATOUK, *Les assurances aériennes*, (paris ,sans édition, 1971), p: 189.

(2) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ص: 378، 405.

(3) E. Du PONTAVICE, Assurances aériennes, Recueil Assurances aériennes, Rép. Com, Dalloz, Paris, 1972, p: 87. Voir aussi son livre : E. Du PONTAVICE, J. D. De LA ROCHERE, G. M. MILLER, *Traité de droit aérien*, (Paris, L. G. D. J, 1992), 2ème édition, Tome n° 2, p: 134.

(4) رضوان أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ص: 412.

أن التأمين قد ضمن الحق في التعويض عن الضرر الذي عجز نظام المسؤولية منفردا عن إصلاحه.

خاتمة:

تعتبر قضايا التأمين والمسؤولية المدنية للناقل الجوي من أهم وأدق المسائل القانونية في الوقت الراهن لعدة اعتبارات، بعضها يتعلق بتزايد نسبة حوادث الطائرات وكوارث الملاحة الجوية، وبعضها راجع لطبيعة الأضرار وصورها وحدودها. في حين يبقى الاعتبار القانوني الرامي لإيجاد نظام قانوني شامل ومتكامل لنظام المسؤولية والتأمين أهم هذه الاعتبارات.

وقد توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى جملة من النتائج والتوصيات نجملها تباعا، فمن النتائج:

- الرغبة المستمرة لمختلف التشريعات والاتفاقات في توفير حماية أكبر للمسافر، من خلال إعادة النظر في نظام المسؤولية عبر مجموعة من الآليات والوسائل وكذا مختلف القوانين والاتفاقات بشكل مستمر.
- التطور المستمر الذي عرفته مسؤولية الناقل الجوي، لاسيما ما يتعلق بأساسها، إذ تدرج أساسها من فكرة الخطأ، إلى فكرة المخاطر طبقا لقواعد المسؤولية الموضوعية، وصولا إلى نظام مختلط ذو طبيعة مزدوجة يجمع بين تأسيس المسؤولية على أساس الضرر في حدود معينة، وبين إقامتها على أساس الخطأ المفترض في حدود أخرى.
- أخضع التشريع الإماراتي مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاتفاقات الدولية بصفة عامة متى كانت لا تتعارض مع أحكام القانون الوطني. في حين أخضع مسؤولية الناقل الجوي الداخلي لأحكام قانون المعاملات التجارية الاتحادي، والتي اعتبرها مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الضرر وتحمل تبعة المخاطر.
- تعدّد أوجه المسؤولية المدنية للناقل الجوي، إذ تشمل بالدرجة الأولى المسافر عن الأضرار المادية دون المعنوية. ثم الأمتعة والبضائع، ثم غير المسافر من الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين والبيئة.
- أن المسؤولية عن الأضرار مرتبطة بإطار زمني ومكاني معينين، ورغم الخلاف بشأن تحديدها توصلنا إلى أن الأمر يتعلق بوجود المسافر داخل المطار من وقت التسجيل وتسليم الأمتعة.
- وجوب الالتزام بالتعويض عن الأضرار المعنوية التي تصيب المسافر، مادام قد

ثبت علميا الارتباط الفسيولوجي بين جسم الإنسان وحالته الذهنية والنفسية. وهو ما يبرز جليا من حوادث اختطاف الطائرات وتعرّضها للجرائم الإرهابية، بل حتى حالات التأخير.

- أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تُصيب الغير تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية، إذ يلتزم بتعويض الغير المضرور على أساس الضرر الحاصل. وهو ما يفسر لجوء اتفاقية مونتريال (اتفاقية المخاطر العامة) 2009 لاعتماد الصندوق الدولي للتعويض.

- الدور الحيوي والجوهري للتأمين في ضمان الحد الأدنى لتغطية الأضرار الناجمة رغم عدم كفايته.

- بروز عديد العوائق والصعوبات المختلفة التي تواجه التأمين في كفايته لضمان الأضرار، سواء ما تعلق باتساع دائرة المخاطر والكوارث، أو ما تعلق بتخصيص حالات قابلة للتأمين دون أخرى، أو تداخل الأنظمة والقوانين الناظمة لأحكام التأمين، أو تسقيف مبالغ التعويض.

- أن التأمين لازال في حاجة إلى تطوير وضبط لأحكامه بشكل أكثر فعالية، بما يسهم في تحقيق تعويض عادل وشامل عن كل الأضرار، وبما يُبقي على تواجد نظام المسؤولية.

وبناء على ما توصلنا إليه من نتائج، فإننا نقترح التوصيات التالية:

- العمل على صياغة اتفاقية دولية شاملة تعمل على توحيد كافة أحكام مسؤولية الناقل الجوي وضبط أحكام الملاحة الجوية، بعيدا عن التفصيلات والنصوص المتفرعة في كثير من الاتفاقات المختلفة، والعمل على إلزام الدول بها من خلال صياغة أنظمتها القانونية بما لا يخالف أحكام الاتفاقية الدولية.

- تطوير نصوص قانون الطيران المدني وقانون المعاملات التجارية الاتحاديين بما يضمن انسجامهما وتكاملهما ومواكبتهما لتطورات الاتفاقات ونصوص القانون الدولي.

- العمل على وضع أسس سليمة لنظام التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي بما يضمن حق المسافر أو غيره من المتضررين في تعويض عادل وشامل.

- ضرورة تكريس حق المسافر في التعويض عن كافة أشكال الأضرار المعنوية التي تصيبه بسبب عملية النقل الجوي، متى ثبت تضرّره بغض النظر عن المرحلة التي وصلت إليها هذه العملية، أو التي وقع فيها الضرر.

قائمة المصادر و المراجع:

أولا: المصادر

الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929، المعدلة بالبروتوكول الموقع بلاهاي في 28 سبتمبر 1955.

الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ 07 ديسمبر 1944، المعدلة بموجب البروتوكول الموقع في مونتريال بتاريخ 27 مايو 1947، والبروتوكولين الموقعين في مونتريال بتاريخ 14 يونيو 1954، والبروتوكول الموقع في روما بتاريخ 15 سبتمبر 1962.

اتفاقية مونتريال 1999 (الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 28 مايو 1999).

اتفاقيتي مونتريال 2009 (اتفاقية المخاطر العامة، واتفاقية التدخل غير المشروع).

اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناتج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات، المحررة في مونتريال بتاريخ 02 مايو/أيار 2009.

قانون الطيران المدني الاتحادي رقم 20 لسنة 1991.

القانون الاتحادي رقم 18 لسنة 1993 المتعلق بالمعاملات التجارية.

القانون الاتحادي رقم 4 لسنة 1996 المتعلق بالهيئة العامة للطيران الاتحادي.

قانون الأحوال الشخصية الاتحادي رقم 28، لسنة 2005.

المرسوم الاتحادي رقم 13 لسنة 2000 المتضمن المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

ثانيا: المراجع

أ/ المراجع باللغة العربية:

الكتب:

أحمد عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، القاهرة، دار الفكر والقانون، 2008.

الأسيوطي ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، القاهرة، دار النهضة العربية، 1966، ط 2.

بن حمودة ليلى، المسؤولية الدولية في قانون الفضاء، الجزائر، دار هومه، 2009.

الحلو ماجد راغب، القضاء الإداري، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2000.

خالد عدلي أمير، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 1996.

ذكري عبد الرازق محمد، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد، القاهرة، شركة ناس للطباعة، 2015، ط 1.

ربضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة، عمان، دار الثقافة، 2008، ط. 1.

رضوان أبو زيد، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، مصر، دار الفكر العربي، 1994.

عبد السلام أسامة محمود، السيد أحمد عبد الهادي، شحاتة ساهر عبد القادر، مقدمة في التأمين البحري والجوي، مصر، جامعة حلوان، 2007.

العريني محمد فريد، القانون الجوي، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 2004.

العريني محمد فريد، القانون الجوي، النقل الجوي، بيروت، دار الجامعة، 1986.

العريني محمد فريد، القانون الجوي - النقل الداخلي والدولي، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 2001.

غنام شريف، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات، الإمارات العربية المتحدة، أكاديمية شرطة دبي، 2009.

فخري رفعت، أثر الإرهاب على مسؤولية الناقل الجوي، ملحق كتاب: العريني محمد فريد، القانون الجوي - النقل الداخلي والدولي، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، 2001.

الكندري محمود أحمد، النظام القانوني للنقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999، الكويت، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، 2000.

موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، عمان، دار الثقافة، 2013.

الرسائل العلمية:

دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر، 2010.

الأبحاث العلمية:

بن صغير مراد، الجوانب القانونية للتأمين عن أضرار الجرائم الإرهابية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 03، سبتمبر 2017، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر.

البحبوحي عفاف محمد سليمان، دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، ديسمبر 1998، العدد الثاني، كلية التجارة، سوهاج - جامعة جنوب الوادي، مصر.

الدين الجيلالي بوزيد، إصلاح الأضرار الناتجة من الأعمال الإرهابية وقواعد المسؤولية الإدارية، مجلة البحوث الأمنية، (ذو الحجة 1431هـ/ نوفمبر 2010م)، العدد 47، كلية الملك فهد الأمنية، المملكة العربية السعودية.

السيد حمدي أبو النور، التعويض عن أضرار الكوارث الجوية - نحو آلية جديدة لدفع هذا التعويض، بحث منشور ضمن بحوث المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات.

الصالحي كامران، الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي في الاتفاقات الدولية وفي القانون الإماراتي، بحث منشور ضمن بحوث المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات.

العنزي عبد المجيد خلف منصور، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث منشور ضمن بحوث المؤتمر الدولي العشرين حول الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية، كلية القانون، جامعة الإمارات.

كيره حسن، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، 1958، 1959، العدد الأول والثاني، جامعة الإسكندرية، مصر.

رزق ياسر، تأثير الحادي عشر من سبتمبر على الاقتصاد العالمي وأمريكا، ورقة وقلم، موقع أخبار اليوم، http://www.akhbarelyom.com. ، تاريخ الاطلاع: 25/11/2016.

السباعي الفقي، انعكاس أحداث 11 سبتمبر على سوق التأمين وإعادة التأمين العربي والعالمي (أثرها وكيفية مواجهتها). موقع: http://www.2directcenter.alzanki.net.

فايس كول كازدين، ترجمة: محمد الصباغ: تأمين ضد الإرهاب، مقال منشور بتاريخ 21 ديسمبر 2015. موقع: http://www.zahma.cairolive.com.

ب/ المراجع باللغة الأجنبية:

Barthélémy MERCADAL, droit des transports terrestres et aériens, Paris, précis Dalloz, 1996.

Claude J. BERR, Assurances aériennes, Rép.Com, Dalloz, Paris, 2006.

C. CHERRIER, Assurance aérienne, Recueil: Assurances, Rép. Juris- Classeur, 1973, Paris.

D. Barault, L'évolution des causes exonératoires du transporteur aérien de la C.V 1929 à la C.M 1999, Marseille, DESS, Aix, 1999.

E. Du PONTAVICE, Assurances aériennes, Recueil Assurances aériennes, Rép. Com, Dalloz, Paris , 1972.

E. Du PONTAVICE, J. D. De LA ROCHERE, G. M. MILLER, Traité de droit aérien, Paris, L. G. D. J, 1992, 2ème edition, Tome n° 2.

Gérard LEGIER, L'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines : Présentation de la jurisprudence récente, RFDA, 1987, n°03.

Henri MATOUK, Les assurances aériennes, Paris, sans édition, 1971.

Maurice LEMOINE, La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface, Thèse de doctorat, Paris, université de Paris, 1935.

Maurice PICARD, Le droit aérien, le Caire, imp. Université Fouad 1ère, 1949.

Michel POURCELET, Le transport aérien international et responsabilité, CANADA, les presses de l'université de Montréal, 1964.

M. KOTAITE, président du conseil de l'ICAO, Communication lors de la ratification de la convention de Montréal du 28 mai 1999 par les Etats-Unis d'Amérique, le 5 septembre 2003,RFDA, 2003,n°3.

Otto RIESE et Jean LACOUR, Précis de droit aérien international en Suisse, Paris, LGDJ, 1951.

R. D. BARBEYRAC, Droit aérien - Organisations et accords internationaux, Toulouse, Ed. Jean MERMOZ, 1998.

R.H. Mankiewizch, Le détournement d'avion, RFDA, 1971, n°4.

Règlement (CE) n° 785/2004 du parlement européen et du conseil, du 21 avril 204, relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Problematic Issues in Aviation Insurance And Their Applications

Mourad Benseghir
College of Law and Political Sciences - University of Abo Bekr Belkaid
Tlemcen - Algeria

Abstract:

Dealing with air and space fields has become a necessity at the present. In order to maintain the advanced level in air navigation, it has become an urgent priority to find an overall strategy that would formulate legal texts aiming at achieving a sustainable and secure aviation system and at developing its performance.

This research paper studies the difficulties of damages insurance and the insurance of environmental, economic and social risks related to air transport (pollution, aviation accidents, delay as well as flight cancellation and services ...). Further, this research will analyze the legal basis of insuring and compensating for such damage, taking into consideration the increase in the rate of aircraft accidents and the losses resulting from them in contrast to the low level of confidence among customers.

Keywords: Air Carrier, Risks, Damages, Civil Liability, Compensation, Insurance.