

التأمين ضد مخاطر النقل الجوي

كلية الشريعة والقانون - جامعة دنقلا

د. شوقي عبد المجيد عبيدي

المستخلص :

إن أهمية البحث يكمن في إن التأمين ضد مخاطر النقل الجوي يستند إليها القانون الجوي الدولي . حيث نصت اتفاقية باريس على إلزام كل طائرة على الحصول على شهادة ملاحه واجازات خاصة بطاقتها و تكوين اللجنة الدولية للنقل الجوي .لذا كان التأمين الجوي حفظ لحقوق الأطراف وتأمين لهذه الحقوق ضد المخاطر التي يمكن أن تنجم من النقل الجوي . فأهمية البحث هي أنها تسلط الضوء علي أهمية التأمين ضد مخاطر النقل الجوي . بينما يهدف البحث الي علاج الصعوبات التي تواجه تعاون شركات الطيران في بعض المواسم وفي حالات إيجار الطائرات أو تنفيذ عمليات النقل الجوي بواسطة طائرات شركات غير متعاقدة حيث أن الناقل المتعاقد هو الذي يظهر في عقد النقل الجوي كطرف في مواجهة المسافر أو مرسل البضاعة ولا صعوبة بشأن إخضاعه لاتفاقية وارسو ، فمن أهداف البحث توضيح أن دعوى المسؤولية يمكن أن تقام على الناقل المتعاقد حتى بالنسبة للنقل الذي تولاه الناقل الفعلي ، لذا يهدف البحث الي توضيح هذه التبعات . اما مشكلة البحث نجدها في الصعوبة التي تثور إذا كان الناقل الجوي المتعاقد عهد تنفيذ العقد إلى ناقل جوي آخر فنكون أمام ناقلين اثنين ناقل متعاقد وآخر يباشر عملية تنفيذ النقل الجوي من الناحية الفعلية و إن كان لا يظهر في عملية التعاقد ، وهنا يمكن النزاع في من هو الناقل المسؤول تجاه المسافر أو موصل البضاعة أهو الناقل المتعاقد أم الناقل الفعلي الذي قام بتنفيذ عملية النقل ؟. فمن أهم نتائج البحث أن إتفاقيتي باريس 1919م وإتفاقية وارسو 1929م لم تتطرقا للتأمين الجوي لأن الدول أنها كانت في حكم المستعمرات أو المحميات ، لذا هذه الإتفاقيات لم تكن تعبر عن مصالح هذه الدول ولكن بعد إستقلالها عدلت هذه الإتفاقيات جزئيا بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955م ، ولإعتراض الولايات المتحدة علي البروتوكول ، فضلا عما أظهره التطبيق العملي من إختلافات فيما يتعلق بمسئولية الناقل الجوي ، لذا تم إعادة النظر بصفة شاملة علي إتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي 1955 . أيضا من أهم النتائج أن إتفاقية شيكاغو 1944م رغما أنها جاءت بعد إتفاقية وارسو وحلت محل إتفاقية باريس ، لكن إتفاقية شيكاغو 1944م لا علاقة لها بالتأمين الجوي لكنها وحدت قواعد التأمين الجوي . فالمنهج الذي إتبعه الباحث هو المنهج التحليلي الوصفي .

Abstract :

The research aims to address the difficulties faced by airline cooperation in some seasons and in cases of aircraft charters or the implementation of air transport operations by aircraft of non-contracted companies as it is the contracted carrier that appears in the air transport contract as a party in the face of the passenger or the sender of the goods and has no difficulty in subjecting it to the Warsaw Convention. The claim of liability can also be brought against the contracting carrier even for the transport carried by the actual carrier, so the research aims to clarify these consequences and the study reached conclusions, the most important of which is that the Paris Agreements 1919 and the Warsaw Agreement 1929 did not address air insurance because the countries that were under the rule of colonies or reserves, so these agreements did not reflect the interests of these countries but after their independence these agreements were partially amended under the Provision of the Hague Protocol 1955, and to consider, The United States has the protocol, as well as the differences shown by the practical application with regard to the responsibility of the air carrier, so the Warsaw Convention and the 1955 Hague Protocol have been thoroughly reviewed. Hence the importance of the research that the Chicago Agreement of 1944 although it came after the Warsaw Agreement and replaced the Paris Agreement, but the Chicago Agreement of 1944 had nothing to do with air insurance but unified the rules of air insurance. Air transport, known as Cargo, is no longer only an integral part of passenger air transport, but is a stand-alone industry with its legislation, and it was the beginning of the cargo industry or the dawn of its first birthday almost . The method adopted by the researcher is the descriptive analytical approach.

التأمين ضد مخاطر النقل الجوي:

بدأ النقل الجوي دولياً فكان من الطبيعي أن يحتاج إلى قواعد موحدة وشجرت شركات الطيران بهذه الحاجة منذ اتساع حجم حركة النقل بالطائرات. فانضمت معظم الشركات الأوروبية للطيران في اتحاد دولي باسم الاياتا بمدينة لاهاي 1929م (international air transport association) هدفه تحقيق التجانس و توحيد القواعد الخاصة باستغلال الخطوط الجوية المنتظمة التابعة له وبعد الحرب العالمية الثانية ثم تكوين اتحاد جديد بمدينة هافانا 1945م حل محل الاتحاد الأول باسم (international air transport association)، وعمل هذا الاتحاد على توسيع قاعدة الانضمام إليه في شركات الطيران وهدف هذا الاتحاد قواعد موحدة للنقل الجوي، ولما كان من المستحيل توحيد قواعد النقل الجوي توحيداً كاملاً لتباين النظم القانونية في العالم تبايناً كبيراً، فإن معظم شروط الاياتا ليست لها إلا صفة اتفاقية باعتبارها توصيات يكون العمل بها اختيارياً إلا أن هناك قواعد في شكل قرارات لها صفة الالتزام فيتعين على الأعضاء في الاياتا احترامها. و بالتالي تعتبر شروط الاياتا صحيحة بالقدر الذي لا يتعارض مع القوانين الوطنية أو المعاهدات الدولية (اتفاقية وارسو 1929 في النقل الجوي).⁽¹⁾

درجت شركات الطيران على طبع الشروط العامة للاياتا على ظهر تذكرة السفر خطاب نقل البضائع باعتباره نموذج موحد وجزء لا تجزأ من شروط عرض النقل الجوي، ولكن الفقه الدولي يرى هذه الشروط ليست تشريعات دولية أو معاهدات وأن تنفيذها على عقد النقل الجوي رهين بعدم تعارضها مع أحكام اتفاقية وارسو وأحكام القانون الوطني الذي ينعقد له الاختصاص، لذا أثارت الشروط العامة للاياتا جدلاً فقهيًا باعتبارها شروط تعسفية في بعض الحالات، لأن الشرط التعسفي في النقل يوصف بأنه على الناقل الذي يتمسك بشرط الإعفاء من المسؤولية أن يثبت وجود هذا الشرط على أن الدائن (المسافر أو مرسل البضاعة) قد قبل هذا الشرط خاصة وأنه من الناحية العملية قد يصعب في كثير من الأحيان إثبات قبول المسافر أو مرسل البضاعة لاسيما إذا كان هذا الشرط منزوياً في تذكرة أو خطاب نقل مطبوع ضمن شروط عديدة مكتوبة بحروف صغيرة يصعب الاطلاع عليها بسهولة متى كانت متزاحمة مع الشروط الأخرى.

وقد قضت محكمة الاستئناف في القاهرة بقولها بأن شرط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل غير جائز حتى عن الخطأ اليسير وليس من شأن هذا الشرط أن ينقل عبء الإثبات إلى الدائن (مرسل البضاعة) وبذلك فإن نظرية الإذعان قد تصلح أن تكون سبباً للإبطال للإعفاء من المسؤولية في عقود النقل.⁽²⁾

أطراف عقد النقل الجوي:

من المعلوم أن أطراف عقد النقل الجوي هم الناقل الجوي والمسافر ومرسل البضاعة ولا تتورعوبة في تحديد صفة المسافر أو مرسل البضاعة وبل الناقل الجوي إذا كان هو المتعاقد والممنفذ لعملية النقل الجوي على متن طائرته، ولكن الصعوبة تثور إذا كان الناقل الجوي المتعاقد عهد تنفيذ العقد إلى ناقل جوي آخر فنكون أمام ناقلين اثنين ناقل متعاقد وآخر يباشر عملية

تنفيذ النقل الجوي من الناحية الفعلية و إن كان لا يظهر في عملية التعاقد ، وهنا يمكن النزاع في من هو الناقل المسؤول تجاه المسافر أو مؤسل البضاعة أهو الناقل المتعاقد أم الناقل الفعلي الذي قام بتنفيذ عملية النقل ؟.

بالإضافة إلى أن اتفاقية وارسو لم تضع تعريفا للناقل الجوي ولم تضع أحكام خاصة في حالة تنفيذ عقد النقل الجوي بواسطة ناقل آخر ليس طرفا في عقد النقل الجوي ووضع تعريف لإصطلاح الناقل الجوي يعتبر المدخل الحقيقي لتطبيق أحكام اتفاقية (وارسو) وتحديد نطاقها و تحديد الالتزامات التي تقع على ذمة الناقل الجوي إزاء المسافرين و أرباب البضاعة كما أن وضع تعريف للناقل الجوي سيكون كفيلا بحسم الصعوبات التي يثيرها إيجار الطائرات ، وحسما لاختلاف أحكام القضاء والآراء الفقهية خاصة عندما نريد تحديد أيهما ناقلًا جويًا في مفهوم اتفاقية (وارسو) المؤجر أم المستأجر ؟ مما يترتب على هذا التساؤل من نتائج بالغة الأهمية .

لهذا قد أبرمت اتفاقية (جوادالاجارا) بالمكسيك في 18 سبتمبر 1961 خصيصا لعلاج هذا النقص ، وقد هدفت هذه الاتفاقية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد ، وتعتبر هذه الإتفاقية مكملة لإتفاقية (وارسو) لسنة 1929م و بالتالي يلزم لإنطباقها أن يكون بصدد نقل جوي تتوافر فيه الشروط اللازمة لانطباق اتفاقية (وارسو) لسنة 1929م .

تحديد صفة الناقل الجوي طبقا لأحكام اتفاقية جوادالاجارا 1961م:

لقد عرفت المادة الأولى الفقرة ب من اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961 الناقل المتعاقد بأنه (أي شخص طرف في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو ومبرم مع مسافر أو مرسل أو مع شخص يعمل لحساب المسافر أو المرسل) وهي بذلك قد ميزت بين الناقل المتعاقد (The contracting carrier) و الناقل الفعلي (The actual carrier).⁽³⁾

الذي تعرفه المادة أعلاه في الفقرة (ج) بأنه (شخص غير الناقل المتعاقد ينفذ كليًا أو جزئيًا النقل المشار إليه في الفقرة ب وذلك بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد ولكنه لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء ناقلًا بالتتابع بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو ويعتبر هذا التصريح قائمًا ما لم يثبت الدليل العكسي و يبدو واضحًا من النص السابق من أن اتفاقية جوادالاجارا قد جاء لعلاج الصعوبات التي تواجه تعاون شركات الطيران في بعض المواسم وفي حالات إيجار الطائرات أو تنفيذ عمليات النقل الجوي بواسطة طائرات شركات غير متعاقدة حيث أن الناقل المتعاقد هو الذي يظهر في عقد النقل الجوي كطرف في مواجهة المسافر أو مرسل البضاعة ولا صعوبة بشأن إخضاعه لاتفاقية وارسو وتعديلاتها. لكن الصعوبة تكمن بالنسبة للناقل غير المتعاقد (الفعلي) ولكن بمقتضى نص المادة الأولى الفقرة (ج) من اتفاقية جوادالاجارا صار الناقل الفعلي يأخذ حكم الناقل المتعاقد ويخضع لاتفاقية وارسو شأنه شأن الناقل المتعاقد ذلك بشرط أن يشارك في تنفيذ عملية النقل الجوي المتفق عليها مع الناقل المتعاقد سواء تنفيذ كل عملية النقل الجوي المتفق عليها مع الناقل المتعاقد ويلزم في الحالتين السابقتين أن يكون تدخل الناقل الفعلي قد تم بعد تصريح الناقل المتعاقد طبقا لنص المادة 7

ويفترض وجود هذا التصريح حتى يقام الدليل على العكس و نظرا لأن الناقل المتتابع يخضع لاتفاقية وارسو قبل تعديلها وفقا لنص المادة الأولى الفقرة 3 من الاتفاقية فإن الناقل الفعلي يلزم ألا يكون ناقلا متتابعا وإلا خضع لأحكام اتفاقية وارسو 1929م دون الحاجة لنص جديد .

تعريف الناقل المتتابع (The successive carrier):

يقصد بالناقل المتتابع هو الناقل الذي يشترك مع ناقلين آخرين في تنفيذ عملية نقل جوي واحدة سواء أبرم بشأنها عقد نقل واحد أو عدة عقود طالما أن أطراف العقد ينظرون إليها باعتبارها عملية نقل واحدة (العبرة بنية الأطراف ومثال لذلك أن يتوجه المسافر لشركة الخطوط الجوية السودانية قاصدا السفر لنيويورك فتقوم سوداير بنقله إلى لندن بطائرتها وتتعاقد مع شركة الخطوط الجوية البريطانية لإتمام رحلة المسافر حتى نيويورك على طائرتها . فالناقل السوداني والبريطاني اشتركا على سبيل المتتابع في تنفيذ عملية نقل جوي واحدة . تحققت عملية النقل وفقا لإرادة المسافر والناقل السوداني من أبرم العقد.

الخلاصة بأن اتفاقية جوادالاجارا قد مددت نطاق تطبيق اتفاقية وارسو لتشمل حالة الناقل الفعلي الذي لا يظهر طرفا في عقد الناقل الجوي و إن كان يقوم بالتنفيذ الفعلي للعقد سواء كان تنفيذ الرحلة بأكملها و بجزء منها مع الملاحظة أنه في حالة التنفيذ الجزئي للعقد يقتصر تطبيق الاتفاقية على الناقل الفعلي بالنسبة للجزء الذي تولى تنفيذه ، وذلك بعكس الناقل املتعاقد الذي يخضع بالنسبة للرحلة برمتها و يكون مسؤولا قبل المسافر حتى بالنسبة للجزء الذي تولى الناقل الفعلي تنفيذه .⁽⁴⁾

ووفقا لذلك تنص اتفاقية جوادالاجارا المادة (3) الفقرة (1) : (بأن أي فعل أو امتناع من جانب الناقل الفعلي أو تابعيه تنسب إلى الناقل المتعاقد ، حتى ولو وقع الفعل أو الامتناع في النقل الذي تولاه الناقل الفعلي .

كما أن دعوى المسؤولية يمكن أن تقام على الناقل المتعاقد حتى بالنسبة للنقل الذي تولاه الناقل الفعلي وذلك بمقتضى نص المادة (7) من الاتفاقية .

أنواع عقود التأمين الجوي :

هنالك ثلاثة أنواع من عقود التأمين الجوي هي التأمين الجوي للأشخاص ، والتأمين الجوي للأشياء ، والتأمين الجوي للمسؤولية ...

التأمين الجوي للأشخاص :

هذا النوع ينقسم إلى تأمين شخصي تلقائي وتأمين شخصي اضافي .

1-التأمين الشخصي التلقائي :

هذا النوع من التأمين ظهر أول ما ظهر لدى شركة الخطوط الجوية الفرنسية وكان يعطي الحد الاقصى للتعويض المنصوص عليه في اتفاقية وارسو لعام 1929م وتم تعديلها في لاهاي عام 1955م . وهذا التأمين يكون نافذا لصالح المسافرين منذ ركوبهم العربة لايصالهم الي المطار ومن ثم الي الطائرة ويتوقف بأیصالهم الي مطار الوصول . وسمي بالتأمين الشخصي لأنه موجه الي

الراكب وخلفه العام . وسمي بالتأمين التلقائي لأن الراكب يتلقاه من الناقل وهو غير ملزم بقبوله ويعتبر هذا التأمين من قبيل التأمين علي الحوادث وبالتالي هو تأمين علي المسؤولية .⁽⁵⁾

2- التأمين الشخصي الاضافي (التكميلي) :

هو عقد سهل ابرامه وعلي الركاب الاستفادة من هذا العقد التأميني ، وفيه يتمكن الراكب وقبل ركوبه الطائرة بدقائق بتسجيل اسمه وعنوانه وتحديد المستفيد من التأمين عند وفاته وتاريخ وساعة بداية سريان التأمين ويسدد قسط التأمين فوراً، ويعتمد تحديد القسط علي مبلغ التأمين الذي يريده الراكب المذكور ، وتبقي وثيقة التأمين هذه صحيحة وناظفة ولو لم تتم الرحلة الجوية ، وهذا النوع لا يغطي فقط المخاطر الجوية ، بل تغطي كل أنواع النقل وحتى الاقامة أثناء النقل ، وتبقي الوثيقة نافذة ولو غير الراكب رأيه بركوب واسطة نقل غير الطائرة كالقطار أو السفينة ، ويمكن أن يكون مثل هذا التأمين معقوداً بزمان محدد سقفه أو أن يكون معقوداً لتغطية كافة المخاطر الناجمة عن رحلة معينة .⁽⁶⁾

التأمين الجوي على الأشياء :

يرد هذا التأمين علي الطائرة ذاتها ، كما يرد علي البضائع والأمتعة التي تنقلها ، ولكن الاخيرة تدخل في باب التأمين علي المسؤولية فيكون التأمين الجوي علي الشئ مقصود منه التأمين الجوي علي جسم الطائرة لتغطية الاضرار التي تلحق بجسم الطائرة عند هلاكها بأحتراقها أو تصادمها أو انفجارها ، سواء حدث ذلك أثناء طيرانها أو عندما تكون علي الارض . وتأخذ شركة التأمين لدي ابرامها هذا التأمين بنظر الاعتبار قيمة الطائرة ، طرازها ، خصائصها ، والاستعمال المخصص لها ، وموجب هذه العناصر المشتركة تحدد قسط التأمين علي الناقل الجوي أ مستثمر الطائرة ، وفي ضوء الاحصائيات والمعلومات المسجلة عن الطائرة لدي المكاتب المتخصصة مثل ، ولا يكفي للطائرة الجديدة نجاحها في طيرانها التجريبي ، بل يبقي مهما لشركة التأمين أن تدرس بعناية مدي مقاومة ومتانة المواد الأولية التي دخلت في صناعة الطائرة ، فكثير من الطائرات الممتازة أوقفت عن الخدمة بعد ذلك بقليل ، مما يتعين علي شركة التأمين أن تضع مثل هذا الخطر عند ابرامها هذا النوع من التأمين .⁽⁷⁾

بوليصة التأمين علي جسم الطائرة :

لدي استعراض هذه البوليصة نلاحظ أنها تنص علي أن التأمين يشمل ملحقات الطائرة الموجودة فيها وقت ابرام العقد من دون أن يشمل البضائع واي اشياء أخرى ولو كانت موجودة فيها أثناء ابرام العقد ، كما أنه لا يشمل أي آلة تفصل عن الطائرة ، ولا يشمل أجور نقل الطائرة المتضررة لغرض اصلاحها كما تبين البوليصة أن التأمين لا يشمل الاضرار التالية :

1. الاضرار التي يحدثها المؤمن له عمدا .
2. كل كارثة أو ضررنتج من جراء وجود مادة قابلة للانفجار أو للاحتراق و يخضع شحنها لقواعد تنظيمية ، وطنية كانت أو دولية .
3. أي ضرر ناتج من جراء تعب واجهاد طاقم الطائرة أو عيب ذاتي أو عطل تقني فيها .

4. الاضرار الناتجة في خارج المنطقة الجغرافية التي يحددها العقد .
 5. الاضرار الناتجة عند استعمال الطائرة في غير الغرض المخصص لها أو تكون بقيادة غير الطاقم بالمواصفات المحددة في العقد لها الا اذا حصل بسبب خارج عن ارادة المؤمن له .⁽⁸⁾
 - الآضرار التي لا يشملها التأمين الا بالنص عليها في وثيقة التأمين علي جسم الطائرة :-
 1. الضرر الناتج من حرمان المؤمن له من الانتفاع بطائرته أو عند نقصان قيمتها .
 2. الضرر الناتج من جراء الحوادث الطبيعية كالزلازل والفيضانات .
 3. الضرر الناتج من الاشعاع النووي وما شابه ذلك .
 4. الضرر الناتج من جراء اشتراك الطائرات في مسابقات .
 5. الضرر من جراء نقل الطائرة جوا أو برا أو بحرا .
 6. الضرر الناتج من جراء الحروب الأهلية أو الثورات أو الحروب الاجنبية أو الاختطاف أو الاضراب .
 7. الاضرار الناتجة عندما لا تكون الطائرة بحيازة وحراسة المؤمن له .
 8. الضرر الناتج من جراء طيران الطائرة في مستوي ارتفاع أقل من المستوي المطلوب عالميا الا في حالات الضرورة .
- عندما لا تحوز الطائرة شهادة صلاحية للملاحة نافذة وقت وقوع الضرر أو كانت اجازات أفراد الطاقم غير نافذة .⁽⁹⁾

التزامات شركة التأمين في بوليصة التأمين علي جسم الطائرة :

عليها التعويض وفق شروط العقد ويوجد احتمالان تقبل فيها الطائرة للاصلاح

أم لا تقبل ، ففي الحالة الاولى غالبا تكون عندما تهبط الطائرة هبوطا اضطرريا ، ويقدر الخبراء وسائل اصلاحها وامكانية نقلها لاجراء الاصلاح ، وتلعب المنطقة الجغرافية الموجودة فيها الطائرة المتضررة أثرا مهما في هذا التقدير . أما الحالة الثانية فيكون التقدير لحطام الطائرة ، ولا يتجاوز التعويض المبلغ المحدد في العقد . وتشير بوليصة التأمين الي أن أي نزاع يكون حسمه بالتحكيم وتتقادم الدعوي الناتجة من العقد بسنتين من تاريخ الحادث أم من تاريخ العلم به .⁽¹⁰⁾

بوليصة التأمين الجوي علي مسؤولية الناقل الجوي :

يقوم الناقل الجوي بأبرام هذا التأمين لتغطية مسؤوليته تجاه الركاب وأصحاب البضائع بالرغم من وجود عقود التأمين التلقائية ، لان هذه العقود يتوقف ابرامها علي قبول المتعاقد مع الناقل الجوي مما يتحتم علي الناقل الجوي من ابرام تأمين يغطي دعاوي المسؤولية العقدية التي ترفع ضده ، ويتناول هذا التأمين نوعين من الاخطار ، يشار الي أحدهما (R) وهذا يعني أنه يغطي الاضرار الناتجة بموجب المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي تجاه غير الركاب ، أي الاشخاص

الموجودين علي سطح الارض والناجمة من جراء سقوط الطائرة أو سقوط أي شئ منها .
 أما النوع الثاني من الاخطار فيرمز اليها بالحرف (P) وهو تأمين يغطي الاضرار بموجب المسؤولية العقدية للنقل الجوي تجاه الركاب ، وتشترط وثيقة التأمين أن يكون النقل الجوي الواقع بموجب عقد نقل ، ويغطي التأمين ولو حدث الضرر للراكب خارج فترة الطيران ، فمبالغ التعويض محدد بموجب الحد الأقصى المقرر في اتفاقية وارسو وتعديلاتها ، فالتأمين لا يشمل حالات المسؤولية غير المحدودة . بتحديد نطاق هذا التأمين من حيث الاشخاص لا يشمل الاضرار التي تلحق بأشخاص معينين هم :

1. المؤمن له بالذات (النقل الجوي ، مستثمر الطائرة) وزوجه وأصوله وفروعه.
 2. ممثلو الشخص المعنوي مالك الطائرة .
 3. تابعوا الناقل أثناء تأدية وظائفهم .
- أما تحديد نطاق هذا التأمين من حيث الاضرار : فلا تلتزم شركة التأمين تجاه الناقل الجوي (المؤمن له) عندما يكون ناتجة في احدي الحالات التالية :⁽¹¹⁾
1. الضرر الناتج عمدا من قبل المؤمن له أو بتحريض منه .
 2. الضرر الناتج من جراء شحن متفجرات أو أشياء يخضع شحنها لقواعد تنظيمية معينة لم تراع الا اذا حصل ذلك دون علمه .
 3. اذا كانت الطائرة مستعملة في غير الغرض المحدد في العقد أو هيئة القيادة كانت بغير المواصفات المعينة الا في حالة القوة القاهرة .
 4. اذا كانت الطائرة في غير المنطقة الجغرافية المعينة في العقد الا في حالة القوة القاهرة .
 5. الاضرار التي تلحق بالعقارات والاشياء والحيوانات التي بحوزة المؤمن له بأي صفة كانت الا في حالة الاضرار الناتجة من جراء مسؤولية المؤمن له عند احتراق أو انفجار الطائرة أثناء ما كانت الاخيرة في مخبئها المعتاد .
 6. الاضرار الناجمة من عمليات الشحن الجوي والتفريغ من الطائرة.
 7. مصاريف الدعوي الجزائية التي لا علاقة لها بالدعوي المدنية وكل غرامة أو مصاريف تقضي بها المحكمة الجزائية .
 8. الاضرار الناجمة من الاشعاعات النووية وما شابه ذلك .

- وعندما لا ينص التأمين علي هذه الاضرار التالية فأنها غير مشمولة بالتأمين وهي:
1. الاضرار الناجمة من جراء اشتراك الطائرات في مسابقات واستعراضات الطيران .
 2. الاضرار الناجمة للركاب الموجودين في الطائرة عندما لا يكون المؤمن له محترفا للنقل الجوي العمومي .
 3. الاضرار الناتجة من جراء الحروب والثورات والاختطاف وما شابه ذلك وحجز الطائرة .
 4. الاضرار التي تلحق بالطائرة عندما لا تكون بحراسة المؤمن له في أحدي الحالات المبينة في الفقرة السابقة .

التأمين الجوي :

عند ظهور الطائرة واستخدامها في الطيران التجاري كان هناك التأمين البري والتأمين البحري، ولدي صدور اتفاقية باريس لسنة 1919م وهي أول اتفاقية جوية دولية ، فأنها لم تتطرق الي تأمين ولكنها مهدت السبيل اليه ، لانها تناولت جملة من القواعد الاساسية التي يستند اليها القانون الجوي الدولي ، فنصت علي الزام كل طائرة بأن تحوز علي شهادة ملاحه واجازات خاصة بطاقتها وانشائها اللجنة الدولية للنقل الجوي Commission International Navigation Airline (C.I.N.A)) ، ولدي صدور اتفاقية وارسو لسنة 1929م فأنها لم تتطرق أيضا الي التأمين ولكنها مهدت السبيل لازدهار التأمين الجوي عندما نصت نظام المسؤولية المحددة للنقل الجوي ، وأما بروتوكول لاهي فاته اكتفي بالنص علي توصية الدول المتعاقدة باقامة نظم لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة وفقا لاحكام اتفاقية وارسو ثم جاءت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م والتي حلت محل اتفاقية باريس ، وقد يبدو لاول وهلة أنه لاعلاقة لهذه الاتفاقية بالتأمين الجوي ، ولكن هذه النظرة غير صحيحة فهذه الاتفاقية أنشأت تنظيما دوليا مختصا بالطيران المدني الدولي ، ووضعت القواعد الخاصة بتسجيل الطائرات والقواعد التي تتبع عند حدوث الكوارث الجوية ، مما سهل توحيد قواعد التأمين الجوي وازدهار سوقه ، كما لا ننكر جهود مكتب فريتاس والذي كان اهتمامه قاصرا علي السفن وما يتعلق بالملاحه البحرية ، ثم وسع مجال عمله الي الطائرات والملاحه الجوية ، والذي نشر أول سجل للطائرات المسجلة لديه سنة 1923م ثم الحقه بجداول تضمنت الميزات الفنية والتقنية للطائرات المدنية التابعة للدول التي وقعت اتفاقية باريس لسنة 1919 ، ثم أخذ يصدر سجلا سنويا بهذا الشأن منذ عام 1963م وبثلاثة لغات ، الفرنسية ، الانجليزية والاطالية ثم تلقي هذا المكتب تفويضا من عدة دول لتولييه فحص الطائرات أثناء البناء والصنع أو أثناء الخدمة لمنحها شهادة الصلاحية للطيران وتحديد درجتها ، وصارت تأخذ العلامة (V) وعندما تزول وتنتهي صلاحية هذه الشهادة توضع في السجل (R) . ثم جاءت اتفاقية روما لسنة 1952م والخاصة بالاضرار التي تحدثها الطائرة للغير علي سطح الأرض والتي تعتبر أول نص دولي تشريعي يتناول التأمين الجوي مباشرة وكانت تقتصر علي غير المتعاقدين مع الناقل الجوي ⁽¹²⁾ .

خصائص التأمين الجوي :

كان التأمين المعروف كما لاحظنا هو التأمين البري والتأمين البحري وكل منهما يخضع لقانونه الخاص ، فما هو موقع التأمين الذي يرد علي المخاطر الجوية والذي سمي بالتأمين الجوي لاسيما أن الدول أصدرت تشريعات جوية وطنية لم تتطرق فيها الي هذا التأمين ، مما جعل موضوع التأمين الجوي خاضعا لما يتفق عليه الاطراف المتعاقدة ، ولكن ابقاء هذا التأمين دون غطاء تشريعي لم يحبذه شراح القانون ، فصار السؤال قائما لم لا يكون هناك قانون خاص بالتأمين الجوي ؟ فقد كان التأمين الجوي خاضعا للقواعد العامة في القانون بالرغم من احتياجه الي قواعد خاصة تتلائم وطبيعة الملاحة الجوية ، والتي لها مخاطرها الخاصة المتميزة والتي لا تعرفها القواعد العامة التي تسري علي التأمين البحري .

بينما جاء الرد من المعارضون علي هذا الرأي بأنه اذا ما تم تشريع قوانين خاصة بهذا التأمين ، فأن ذلك يؤدي الي تعقيد الوضع ، مما يزيد من نطاق تنازع القوانين ، فلا بد من تشريع دولي يعالج هذا التأمين .

اذن يتفق هذان الرأيان علي أمر واحد هو وجوب تشريع خاص بالتأمين لتضمنه مخاطر خاصة هي المخاطر الجوية وهي ليست ذات المخاطر البحرية ولا المخاطر البرية ، صحيح لا يوجد فرق بين كل أنواع التأمين من الناحية الاقتصادية و الاجتماعية ، ففي كل الانواع يغطي التأمين أضرار جسمانية وأضرار مادية تنتج من حادث ، بمعنى تعويض المضرور عند اصابته بجسمه او ماله ولكن ما يميز التأمين الجوي هو من الناحية النظرية والعملية ، فنظريا يغطي التأمين الجوي أضرار من نوع خاص والسبب الذي يؤدي اليها ، اذن هذه الاضرار هي من طبيعة خاصة وقد يؤدي خطر واحد في الطائرة الي أضرار كثيرة تصيب أشخاصا كثيرين لا يشترط أن يكونوا من الركاب وأصحاب البضائع و لا يشترط أن تكون لديهم علاقات تعاقدية مع الناقل الجوي ، فيمكن أن يكون المضرور من الغير موجودين علي سطح الارض ، أي الذين يتضررون بسبب الملاحة الجوية ، وهنا يظل مثل هذا الخطر غير محدد بالنسبة لشركات التأمين . فعند هلاك الطائرة تتركز عدة أخطار في هذا الخطر وكل منهما ينبغي تعويضه ، مما يكون عبئا ماليا جسيما علي شركة التأمين ، فهلاك الطائرة يؤدي الي فقدان قيمة الطائرة ، وسقوطها يؤدي الي تعويض ركابها وأصحاب البضائع المشحونة اضافة الي تعويض من يتضرر ممن كان علي سطح الارض ولهذا نري أن شركات التأمين التي تحترف عمل التأمين الجوي لا زال عددها قليل ، كما نري الحاجة قائمة الي ظهور شركات لاعادة التأمين الجوي .

أما الناحية العملية في التأمين الجوي فأن خصوصيته تعتمد علي نوعية الطائرة وعلي القوانين الوطنية السارية في مختلف الدول ، والسرعة الفائقة في الصناعة الجوية ، اضافة الي أن النقل الجوي أصبح في متناول الجميع ، وأن شركات الطيران أخذت تنفق أموالا طائلة في اجراء دراسات وتجارب علي الطيران ، مما تدعو الحاجة الي تأمين الاضرار التي قد تنجم من جراء ذلك لا سيما عند اجراء تجربة الطائرة الحديثة . فأذا كانت الحاجة ماسة الي وجود تشريع للتأمين الجوي

ليكون مقابلا للأنواع الأخرى من التأمين البري والبحري ، فهل يجب أن يكون هذا التأمين الزاميا علي الناقل الجوي؟ هناك آراء في الإجابة علي هذا التساؤل يمكن تلخيصه علي النحو التالي :-⁽¹³⁾

إن من قال بأن إجبارية التأمين الجوي المفروضة علي الناقل الجوي لا يحقق مصلحة عامة كانت أو فردية هو قول مردود عليه ، فالتأمين الإجباري علي هذه المسؤولية الجوية يحقق مصلحة عامة لمرفق النقل الجوي علي المستوي الدولي ، وتظهر هذه المصلحة في التقليل من خسارة الحادثة ، عن طريق توزيعها علي أعداد كبيرة من الناقلين الجويين ، كما يحقق هذا التأمين المصلحة الفردية بالنسبة للراكب أو ورثته ، إذ يكون بمقدورهم التوجه الي شركة التأمين للحصول تلقائيا علي التعويضات المقررة دون الحاجة الي اللجوء الي المحاكم ، وعدم ارهاقهم بمصاريف ورسوم قد تؤدي الي أن تحيل مبلغ التعويض الي مجرد رمز ، ويرى بعض الشراح أن نظام التأمين الإجباري يفوق من هذه الزاوية نظام المسؤولية ذاته .

أما القول بأن إجبارية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي ، لا تتوافق مع ما جاءت به اتفاقية روما بخصوص الاضرار التي تحدثها الطائرة علي سطح الأرض ، فهو قول ان صح في السابق عندما كانت الرحلة الجوية تعد من قبيل المغامرة ، عندما كان الراكب يوافق مقدما علي جزء من مخاطرها ، ومثل هذا القول لا يستقيم اليوم حيث الانجازات التقنية الهائلة في مجال الطيران ، والان زال كثير من تلك المخاطر والتي كانت مصاحبة للطائرة في حداثتها ، ولم يعد من الجائز أن نطلب من المسافر بالطائرة أن يتحمل مخاطر أكثر من تلك التي يتحملها بالقطار أو بالسيارة ،

فالقول بأن إجبارية التأمين الجوي علي مسؤولية الناقل الجوي تضع الأخير في وضع يتميز به النقل الجوي عن الأنواع الأخرى من النقل ، وصحة هذا القول لا يعود التمييز الي إجبارية التأمين وإنما يعود الي الوسيلة المستعملة في النقل الجوي وهي الطائرة وكذا الي المكان الذي تعمل فيه .⁽¹⁴⁾

فالدعوة نحو إيجاد شراكة في المسؤولية عن أخطار النقل الجوي الدولي تعني بالضرورة أن يصبح المجتمع الدولي هو المدين العام لتعويض ضحايا الطيران ، وذلك بإقامة نظاما تأمينيا إجباريا دوليا عن مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، ولعل إقامة هيئة للتأمين الإجباري من هذه المسؤولية تكون تابعة لمنظمة (الايكاو) صارت مطلباً أكثر إلحاحاً من قبل . ونجد أن اتفاقية روما وإجبارية التأمين الجوي علي الاضرار التي تحدثها الطائرة علي سطح الأرض لم تجعل التأمين الزاميا علي الناقل الجوي استنادا للمادة 15 حيث تركت الأمر الي الدول المتعاقدة ، أن شاءت أوجبت علي مستثمر الطائرة المسجلة في دولة متعاقدة بحيث يغطي حدود التعويض المقررة في هذه الاتفاقية ولها أن تشترط علي المستثمر أن يبرم التأمين لدي مؤمن مجاز لهذا الغرض وفقا لقانون الدولة المسجلة لديها الطائرة أو الدولة التي يوجد فيها مركز إدارته الرئيسية والذي يحوز علي شهادة بالملائة صادرة من أحدي هاتين الدولتين (المادة 1/15) ، وقد راعت الاتفاقية مصلحة دولة السطح من خلال تمتعها بالصلاحيات التالية :-

1. لها أن تنكر ملائة المؤمن اذا لم يسدد مبالغ التعويض التي حكمت بها محكمة بقرار وإباح قرارها نهائي ،

2. ولها أن ترفض التأمين اذا لم يكن المؤمن مجازا وفقا لقانون دولته .
3. ولها أن تشترط علي الطائرة عندما تحلق فوق أجوائها أن تحمل علي متنها شهادة تأمين صادرة من مؤمن مرخص بذلك مع شهادة صادرة من تلك الدولة تؤيد ما علي المؤمن ولدولة السطح ان شاءت ان تقبل بإبراز صورة لهذه المستندات .
4. هذه الدولة الا تكتفي بشهادة ما علي المؤمن وأن تطلب أدلة إضافية تثبت ما علي المؤمن

دعوي المسؤولية :

لم تتناول اتفاقية وارسو 1929م بصورة شاملة كل المشاكل التي تثيرها دعوي المسؤولية، فأقتصرت علي وضع بعض الاحكام الخاصة بتحديد أطراف الدعوي وتحديد المحكمة المختصة وسقوط الدعوي وأحالت الاتفاقية بالنسبة لاجراءات الدعوي غلي قانون المحكمة المختصة بنظر الدعوي ، ولتوضيح دعوي المسؤولية سنتناول أطراف الدعوي ثم تحديد المحكمة المختصة وحالات عدم قبول الدعوي وأخيرا سقوط الحق في رفع دعوي المسؤولية .⁽¹⁵⁾

أطراف الدعوي :

أن اطراف دعوي المسؤولية هما بالضرورة كقاعدة عامة أطراف عقد النقل الجوي ،أي المسافرين أو مرسل البضاعة من جهة ، والناقل الجوي من جهة أخرى .

1 -المدعي :

يختلف المدعي في دعوي المسؤولية التي ترفع علي الناقل الجوي باختلاف نوع عملية النقل الجوي ، ففي نقل الاشخاص وأمتعتهم هو المسافر الا اذا ترتب علي الضرر وفاته فيصبح في حق ورثته تحريك دعوي المسؤولية ، أما في نقل البضائع فيكون المدعي هو كقاعدة عامة هو مرسل البضاعة أو المرسل اليه المعين في خطاب النقل .
لاصعوبة في تحديد المدعي في حالة الاصابة أو ضياع الامتعة المسجلة التي يحتفظ به المسافر في حيازته أو في حالة التأخير ، فالمسافر المضروب هو الذي يحتل مركز المدعي ولكن الصعوبة تثور في حالة الوفاة اذ أن اتفاقية وارسو 1929م لم تتعرض لتحديد الاشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوي من بين ورثة المسافرين المتوفي ، وهناك رأيين في هذه المسألة علي النحو التالي :-⁽¹⁶⁾

الرأي الاول :

هو الرأي القائل للاحتكام الي قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوي اذا أحالت اليه نصوص الاتفاقية فيما يتعلق بأجراءات الدعوي الشئ الذي يفصح عن الاتجاه الي جعله (القانون العام) الذي يتم اللجوء اليه في كل ما لم تعالجه النصوص . وهنالك حكم لمحكمة النقض الفرنسية اذ قررت أن ورثة المسافرين المتوفي يعتبرون من الغير بالنسبة للناقل الجوي لا تنتقل اليهم اثار عقد النقل وضرورة خضوعه لاحكام اتفاقية وارسو ، ويستطيعون علي هذا النحو رفع

دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي علي أساس المسؤولية التقصيرية وبالتالي لا يسري عليها أحكام المسؤولية المحدودة طبقا لنص المادة (22) من الاتفاقية .

الرأي الثاني :

يرى بعض الفقه بأن الاتجاه السابق في القضاء الانجلو امريكي وبعض أحكام القضاء الفرنسي تتعارض تماما مع حكم المادة (24) الفقرة (2) من اتفاقية وارسو التي تقضي بعدم جواز رفع دعوي المسؤولية في حالة وفاة المسافرين الا وفقا للاوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية . أي انه اذا كان بمقدور ورثة المسافرين المتوفي رفع دعوي المسؤولية فلا تكون الا دعوي مورثهم حيث تخضع لاحكام اتفاقية وارسو 1929م من حيث أساسها التعاقدي وفي الحدود القصوي المقررة للتعويض في المادة (22) من الاتفاقية . ويرون بأن المادة 9 من بروتوكول جواتيمالا سيتي المعدلة لنص المادة (24) من اتفاقية وارسو 1929م التي تقضي بأنه في نقل الاشخاص وأمتعتهم فأن كل دعوي ترفع علي الناقل أي كان سببها ، سواء أكان طبقا للاتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لاي سبب آخر ، لا يمكن مباشرتها الا بالشروط وفي الحدود المقررة للتعويض في الاتفاقية والتي لا يصح تجاوزها مهما كانت الظروف التي تأسس عليها مسؤولية الناقل .

لذا فأننا نرجح في تحديد الاشخاص الذين يستطيعون تحريك دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي باعتبارهم ورثة المسافرين من اختصاص قانون الاحوال الشخصية اذ لا شأن للقانون الوطني للمحكمة المطروحة عليها النزاع بهذه المسألة ، الا اذا كانت هي محكمة قانون دولة المسافرين المتوفي . أما فيما يتعلق بنقل البضاعة فلا يجوز رفع دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي الا لمن ورد اسمه في خطاب النقل ، أي المرسل أو المرسل اليه ، وعلي ذلك لا يحق لمشتري البضاعة أن يرفع دعوي المسؤولية علي الناقل ما دام لم يعين اسمه في خطاب نقل البضاعة كمرسل اليه حتي ولو كان ذلك نتيجة لخطأ من المرسل . ومع ذلك استقرت أحكام القضاء علي أنه يجوز لشركة التأمين المؤمن لديها البضاعة والتي دفعت التعويض للمرسل عما هلك أو فقد منها أن ترفع دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي .

2- المدعي عليه :

الناقل الجوي بمفهوم اتفاقية وارسو هو المدعي عليه في دعوي المسؤولية ويجب أن يتوافر للمدعي عليه صفة الناقل الجوي الدولي بمفهوم الاتفاقية يستوي في ذلك أن يكون ناقلا متعاقدا مؤجرا أو مستأجرا أو ناقلا فعليا طبقا لاحكام اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961م . في حالة النقل المتتابع نصت المادة (30) الفقرة (1) و (2) علي أن للمسافر الحق في مقاضاة الناقل الجوي الذي وقع الحادث في المرحلة التي باشر تنفيذها ، فضلا عن حقه في مقاضاة الناقل الاول عن كل ما يقع خلال الرحلة بأكملها وذلك اذا تضمن العقد شرطا صريحا يقضي بضمان هذا الناقل مسؤولية تنفيذ عملية النقل كاملة .

أما بالنسبة لنقل الامتعة والبضائع فنصت المادة (30) الفقرة (3) علي أن يكون من حق المرسل أن يرفع دعوي المسؤولية علي الناقل الاول . ومن حق المرسل اليه الذي تسلم البضاعة أن

يرفعها علي الناقل الاخير . هذا فضلا عن استطاعة كل من المرسل اليه الرجوع علي الناقل الذي أحدث تلف أو هلاك أو فقد الامتعة والبضائع في مرحلة النقل الذي تولاها ويكون هؤلاء الناقلون مسئولين علي درجة التضامن أمام المسئولية⁽¹⁷⁾.

3- المحكمة المختصة :

حددت المادة (28) من اتفاقية وارسو 1929م المحكمة المختصة بنظر دعوي المسئولية اذا قررت أن علي المدعي أن يرفع دعوي المسئولية أمام محكمة تقع بالضرورة في أحدي الدول أطراف اتفاقية وارسو ، ومتي تحقق هذا الشرط فإن له أن يختار بأن يرفع الدعوي سواء أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو المحكمة التي تقع في دائرتها المنشأة التي تولت ابرام العقد أو محكمة الوصول .

ويكون الاختيار بين هذه المحاكم الاربعة للمدعي . وقد راعت الاتفاقية في تعدد المحاكم المختصة علي هذا النحو السابق بتيسير التقاضي علي المضرور الذي يمكنه الالتجاء الي أي من المحاكم السابقة هذا فضلا عن المحكمة التي توجد في دائرتها مؤسسة مملوكة للناقل والتي يوجد فيها أيضا موطن المسافر أو محل أقامته الدائمة وهي المحكمة التي أضافتها اتفاقية جواتيمالا سيتي بأعتبارها محكمة خامسة والتي لم تدخل حيز التنفيذ بعد وفقا لنص المادة 12 من اتفاقية جواتيمالا سيتي .

ويكون تفسير نص المادة (28) من اتفاقية وارسو 1929م فيما يتعلق بتحديد معني المركز الرئيسي لنشاط الناقل وأيضا المنشأة التي تولت عنه ابرام العقد علي النحو الآتي :-⁽¹⁸⁾

أ. يقصد بالمركز الرئيسي لنشاط الناقل غالبا المكان الذي يعتبر موطننا قانونيا للناقل وذلك لارتباط فكرة الموطن عموما بالمركز الرئيسي لنشاط الشخص القانوني ، أي المكان الذي يتواجد فيه المبني الرئيسي أو المركزي لنشاط الناقل الجوي .

ب. يقصد (بالمنشأة التي تولت عنه ابرام العقد) ، هي أحد الفروع الرئيسية لشركة الطيران أو مؤسسة النقل الجوي أو الوكالة السياحية التي قامت بتسليم التذكرة للمسافر اذا حددت المحكمة المختصة بنظر النزاع فأن اجراءات رفع الدعوي يحددها قانون هذه المحكمة طبقا لاحكام المادة (28) الفقرة (2) من الاتفاقية .

4-الدفع بعدم قبول المسئولية :

نصت المادة (26) من الاتفاقية علي قرينة أن استلام الامتعة والبضائع دون اعتراض او احتجاج من جانب المرسل اليه يعني أن البضائع قد تسلمها في حالة جيدة وفقا لمستندات النقل . وعلي ذلك يستطيع الناقل الجوي الدفع بعدم قبول دعوي المسئولية ،الا اذا استطاع المرسل اليه أن يثبت أنه رغم عدم اعتراضه فأن البضاعة وصلت هالكة أو تالفة .

غير أنه اذا وصلت البضاعة أو الامتعة تالفة أو متأخرة فيتعين علي المرسل اليه أن يسارع بالاحتجاج لدي الناقل في مواعيد حددته المادة (26) الفقرة (2) من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955م والا تعرض للدفع بعدم قبول دعوي المسئولية من جانب الناقل الجوي .وتختلف

مواعيد الاعتراض باختلاف أسباب الضرر في دعوي المسؤولية ففي التلف يتعين علي المرسل اليه أن يوجه اعتراضه الي الناقل بمجرد اكتشافه له علي أن يكون ذلك خلال سبعة أيام علي الاكثر اذا تعلق الامر بالامتعة وأربعة عشر يوما اذا تعلق الامر بتلف البضاعة وذلك من تاريخ تسلمه اياها . أما في حالة التأخير فيجب توجيه الاعتراض الي الناقل خلال 21 يوما علي الاكثر من تاريخ وضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه .

ويترتب علي عدم توجيه الاحتجاج الي الناقل في المواعيد السابقة الحكم بعدم قبول دعوي المسؤولية الا اذا ثبت أن الناقل قد ارتكب غشا استطاع به الحيلولة دون اكتشاف المرسل اليه تلف البضاعة أو الامتعة .⁽¹⁹⁾

سقوط دعوي المسؤولية :

نصت المادة (29) الفقرة (1) علي أن دعوي المسؤولية يجب أن ترفع خلال عامين من تاريخ وصول الطائرة أو التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه أو من تاريخ توقف النقل . ويترتب علي عدم مراعاة هذا الميعاد سقوط دعوي المسؤولية . أما عن كيفية احتساب هذه المدة فقد أحالت الاتفاقية بشأنه الي قانون المحكمة المختصة التي ترفع أمامها الدعوي .

الخاتمة:

إن التأمين ضد مخاطر النقل الجوي يستند إليها القانون الجوي الدولي . حيث نصت اتفاقية باريس علي الزام كل طائرة علي الحصول علي شهادة ملاحه واجازات خاصة بطاقتها و تكوين اللجنة الدولية للنقل الجوي . لذا كان التأمين الجوي حفظ لحقوق الأطراف وتأمين لهذه الحقوق ضد المخاطر التي يمكن أن تنجم من النقل الجوي . فأهمية البحث هي أنها تسلط الضوء علي أهمية التأمين ضد مخاطر النقل الجوي . لأن الناقل الجوي بمفهوم اتفاقية وارسو هو المدعي عليه في دعوي المسؤولية ويجب أن يتوافر للمدعي عليه صفة الناقل الجوي الدولي بمفهوم الاتفاقية يستوي في ذلك أن يكون ناقلا متعاقدا مؤجرا أو مستأجرا أو ناقلا فعليا طبقا لاحكام اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961م . فيما يتعلق بنقل البضاعة فلا يجوز رفع دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي الا لمن ورد اسمه في خطاب النقل ، أي المرسل أو المرسل اليه ، وعلي ذلك لا يحق لمشتري البضاعة أن يرفع دعوي المسؤولية علي الناقل ما دام لم يعين اسمه في خطاب نقل البضاعة كمرسل اليه حتي ولو كان ذلك نتيجة لخطأ من المرسل . ومع ذلك استقرت أحكام القضاء علي أنه يجوز لشركة التأمين المؤمن لديها البضاعة والتي دفعت التعويض للمرسل عما هلك أو فقد منها أن ترفع دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي .

فالنقل الجوي يعتبر من أهم صور استغلال الفضاء الجوي منذ استخدام الطيران التجاري، كان هنالك التأمين البري والتأمين البحري، وعند صدور اتفاقية باريس عام 1919م وهي أول اتفاقية جوية دولية ورغم أنها لم تتطرق للتأمين لكنها مهدت السبيل اليه بكونها تطرقت لجملة من المسائل الرئيسية التي يستند إليها القانون الجوي الدولي. نصت اتفاقية باريس علي الزام كل طائرة علي الحصول علي شهادة ملاحه واجازات خاصة بطاقتها و تكوين اللجنة الدولية للنقل

الجوي. كان هذا واضحا في التعديلات المتلاحقة بمقتضى بروتوكول جواتيمالا عام 1971م والذي أجري فيه بعض التعديلات الجوهرية في أحكام اتفاقية وارسو فيما يتعلق بأساس المسؤولية والحد الأقصى المقرر لهذه المسؤولية بالإضافة للتعديلات الاخيره لعام 1975م و التي وقّعت في مونتريال بمقتضى أربع بروتوكولات ، الثلاث الأولى منها انصبت على تعديل الوحدة الحسابية التي يحتسب على أساسها التعويض ، أما البروتوكول الرابع فعدل أساس المسؤولية بالنسبة للناقل فيما يتعلق بنقل البضائع بحيث أصبحت المسؤولية مطلقة. وأخيرا توصلت الدراسة الي جملة من النتائج والتوصيات علي النحو الآتي :

النتائج :

1. إتفاقيتي باريس 1919م وإتفاقية وارسو 1929م لم تتطرقا للتأمين الجوي لأن الدول أنها كانت في حكم المستعمرات أو المحميات ، لذا هذه الإتفاقيات لم تكن تعبر عن مصالح هذه الدول ولكن بعد إستقلالها عدلت هذه الإتفاقيات جزئيا بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955م ، ولإعتراض الولايات المتحدة علي البروتوكول ، فضلا عما أظهره التطبيق العملي من إختلافات فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي ، لذا تم إعادة النظر بصفة شاملة علي إتفاقية وارسو وبرتوكول لاهاي 1955 .
2. إتفاقية شيكاغو 1944م رغما أنها جاءت بعد إتفاقية وارسو وحلت محل إتفاقية باريس ، لكن إتفاقية شيكاغو 1944م لا علاقة لها بالتأمين الجوي لكنها وحدت قواعد التأمين الجوي .
3. تم إبرام إتفاقية جوادالاجارا في 18 سبتمبر 1961م لعلاج النقص في الإتفاقيات السابقة ولتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي والذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد ، لذا كانت هذه الإتفاقية مكملة لإتفاقية وارسو 1929م .
4. النقل الجوي والذي يعرف باسم الكارغو Cargo لم يعد جزءا مكمل للنقل الجوي للركاب فحسب بل أنها صناعة قائمة بذاتها بما لها من تشريعاتها ، وكانت بداية صناعة الكارغو أو فجر ميلادها الاول علي وجه التقريب في عام 1995م .
5. عنصر الامان في النقل الجوي من العوامل التي ساعدت في تطورها مقارنا بالامان في وسائل النقل الاخرى وذلك لوجود الاجراءات القانونية الصارمة التي تنظم كيفية تشغيل الطائرات والمؤهلات المطلوبة لقيادتها والحيطة الشديدة في كل الامور المتعلقة بالملاحة الجوية والتوحيد الدولي في قوانين

- الطيران مما قلل المخاطر في هذا المجال فضلا أن عامل السرعة يؤدي الى تحفيض نفقات الانتاج والتكاليف .
6. فيما يتعلق بنقل البضاعة فلا يجوز رفع دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي الا لمن ورد اسمه في خطاب النقل ، أي المرسل أو المرسل اليه ، وعلي ذلك لا يحق لمشتري البضاعة أن يرفع دعوي المسؤولية علي الناقل ما دام لم يعين اسمه في خطاب نقل البضاعة كمرسل اليه حتي ولو كان ذلك نتيجة لخطأ من المرسل . ومع ذلك استقرت أحكام القضاء علي أنه يجوز لشركة التأمين المؤمن لديها البضاعة والتي دفعت التعويض للمرسل عما هلك أو فقد منها أن ترفع دعوي المسؤولية علي الناقل الجوي .
7. الناقل الجوي بمفهوم اتفاقية وارسو هو المدعي عليه في دعوي المسؤولية ويجب أن يتوافر للمدعي عليه صفة الناقل الجوي الدولي بمفهوم الاتفاقية يستوي في ذلك أن يكون ناقلا متعاقدا مؤجرا أو مستأجرا أو ناقلا فعليا طبقا لاحكام اتفاقية جوادالاجارا لعام 1961م .
8. حددت المادة (28) من اتفاقية وارسو 1929م المحكمة المختصة بنظر دعوي المسؤولية اذا قررت أن علي المدعي أن يرفع دعوي المسؤولية أمام محكمة تقع بالضرورة في أحدي الدول أطراف اتفاقية وارسو ، ومتي تحقق هذا الشرط فأن له أن يختار بأن يرفع الدعوي سواء أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو المحكمة التي تقع في دائرتها المنشأة التي تولت إبرام العقد أو محكمة الوصول .

التوصيات :

1. نوصي بالحاجة الي ظهور شركات لاعادة التأمين الجوي لان هذا التأمين يتميز بالصفة الدولية .
2. إذا وصلت البضاعة أو الامتعة تالفة أو متأخرة فيتعين علي المرسل اليه أن يسارع بالاحتجاج لدي الناقل في مواعيد حدته المادة (26) الفقرة (2) من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955م والا تعرض للدفع بعدم قبول دعوي المسؤولية من جانب الناقل الجوي .

3. وتختلف مواعيد الاعتراض باختلاف أسباب الضرر في دعوي المسؤولية ففي التلف يتعين علي المرسل اليه أن يوجه اعتراضه الي الناقل بمجرد اكتشافه له علي أن يكون ذلك خلال سبعة أيام علي الاكثر اذا تعلق الامر بالامتعة وأربعة عشر يوما اذا تعلق الامر بتلف البضاعة وذلك من تاريخ تسلمه اياها .
4. في حالة التأخير فيجب توجيه الاعتراض الي الناقل خلال 21 يوما علي الاكثر من تاريخ وضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه .
5. ويترتب علي عدم توجيه الاحتجاج الي الناقل في المواعيد السابقة الحكم بعدم قبول دعوي المسؤولية الا اذا ثبت أن الناقل قد ارتكب غشا استطاع به الحيلولة دون اكتشاف المرسل اليه تلف البضاعة أو الامتعة .

المصادر والمراجع:

- (1) د. أبوزيد رضوان ، القانون الجوي ، القاهرة ، 2009م . ص 12
- (2) د. ثروت أنيس الاسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن ، القاهرة، 2012م . ص 23
- (3) د. سميحة القليوبي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، 2007م . ص 30
- (4) د. فرح سيد سليمان ، القانون الجوي ، القاهرة ، 2003م . دار الثقافة . ص 27
- (5) د. فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، جامعة الازهر ، القاهرة ، 1999م . ص 16
- (6) د. طالب حسن موسي ، القانون الجوي الدولي ، ط 1 ، دار الثقافة ، 2005م . ص 24
- (7) د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، الاسكندرية ، 2005م . ص 35
- (8) د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي والدولي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2002م ، ص 31
- (9) د. محمود مختار بربري ود. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، أغراض الملاحة الجوي وعوارض الملاحة الجوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 م ، ص 16
- (10) د. عدلي أمير خالد ، أحكام دعوي مسؤولية الناقل الجوي ، دار منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2000م ، ص 24
- (11) د . هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي علي الصعيدين الدولي والداخلي (دراسة في إتفاقية مونتريال 1999م وقانون التجارة الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الطبعة الأولى ، 2005م ، ص 8
- (12) د. نبيل إسماعيل عمر ، الدفع بعدم القبول ونظامه القانوني ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، الطبعة الاولى ، 1981م ، ص 32
- (13) د. محمد توفيق المنصوري ، مبادئ في إدارة المخاطر والتأمين ، مكتبة عين شمس ، 1998م ، ص 17
- (14) د. مني محمد عمار ، تأمين الطيران ، مطبعة مركز التعليم المفتوح بجامعة القاهرة ، ص 7
- (15) د. محمد طلبة عويضة ، المبادئ الأساسية للتأمين ، دار الاتحاد العربي للطباعة ، 1977م ، ص 19
- (16) د. عبد الرازق السنهوري ، الوجيز في القانون الجوي ، مكتبة سعيد رأفت ، القاهرة ، 1988م ، ص 5

- (17) د. مراد منير فهميم ، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1986
- (18) إتفاقية مونتريال لعام 1999 م (إتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي)
- (19) إتفاقية وارسو 1929 م (لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي والبروتوكولات المعدلة
- (20) إتفاقية روما عام 1952 م ، المعدلة بروتوكول مونتريال 1978 م