احكام الاتفاقات الدولية للتأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة (دراسة مقارنة).

اعداد الباحث: ـ م.م حسنين مكي جودي ابودكه

كلية الدراسات الانسانية الجامعة في النجف الاشرف ـ قسم القانون

الملخص: ـ

يمثل الطيران اهم صورة من صور استغلال الفضاء الجوي فان قصة الانسان مع الطيران تعد تصويرا نموذجيا للصراع الذي يعيشه مع قوى الطبيعة فلقد راوده حلم تقليد الطيور في طيرانها، وبعد كفاح مرير وتضحيات جمة استطاع ان يجوب الفضاء الجوي مستخدما مركبات ذات سرعة فائقة وقادرة على حمل أثقال كبيرة، بل انه تجاوز الغلاف الجوي ليخوض مجال اكتشاف الفضاء الخارجي. اذ تسبب الطائرات اثناء طيرانها اضرار جسيمة للغير على سطح الارض، كأن تتعرض الطائرة الى حادث فتهوى على سطح الارض تقضي على بعض الارواح او الاموال. او انها قد تسبب اضرار لركابها او لمستخدمي مستثمر الطائرة المعرضين لحوادث الطيران. لذلك ظهرت جهود طويلة لوضع اتفاقيات دولية تحكم المسؤولية الناجمة عن حوادث الطائرة اذ قامت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني بوضع مشروع لاتفاقيات جديدة حول هذه المسؤوليات اذ انه تم توقيع الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض، وهي اتفاقية روما وكذلك تم توقيع اتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية عن الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة.

الكلمات المفتاحية: ـ

قانون (law)، طيران (flight)، تامين (insurance)، اتفاقية (agreement).

Aviation represents the most important image of the exploitation of airspace, the story of man with aviation is a typical portrayal of the conflict with the forces of nature has been imbued with the dream of the tradition of birds in flight, and after a bitter struggle and sacrifices could navigate the airspace using high-speed vehicles and able to carry Heavy weights, he even exceeded the atmosphere to go into space exploration. As the aircraft, cause serious damage to others on the surface of the earth, such as if the plane to a fatal accident on the surface of the earth, which destroys some lives or money. The long-term efforts to develop

international agreements governing the liability for accidents caused by the aircraft have been put forward by the Legal Committee of the General Assembly of the Civil Aviation Organization (CAOA) to draft new agreements on these responsibilities, as the Agreement on Damages Caused by the aircraft to others on the surface of the Earth, the Rome Convention as well as signed the Warsaw Convention on responsibility for damage to passengers on the plane .

المقدمة.

اولا: موضوع البحث.

يمثل الطيران اهم صورة من صور استغلال الفضاء الجوي فان قصة الانسان مع الطيران تعد تصويرا نموذجيا للصراع الذي يعيشه مع قوى الطبيعة فلقد راوده حلم تقليد الطيور في طيرانها، و بعد كفاح مرير وتضحيات جمة استطاع ان يجوب الفضاء الجوي مستخدما مركبات ذات سرعة فائقة وقادرة على حمل أثقال كبيرة، بل انه تجاوز الغلاف الجوي ليخوض مجال اكتشاف الفضاء الخارجي. اذ تسبب الطائرات اثناء طيرانها اضرار جسيمة للغير على سطح الارض ، كأن تتعرض الطائرة الى حادث فتهوى على سطح الارض تقضي على بعض الارواح او الاموال . او انها قد تسبب اضرار لركابها او لمستخدمي مستثمر الطائرة المعرضين لحوادث الطيران .لذلك ظهرت جهود طويلة لوضع اتفاقيات دولية تحكم المسؤولية الناجمة عن حوادث الطائرة اذ قامت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني بوضع مشروع لاتفاقيات جديدة حول هذه المسؤوليات اذ انه تم توقيع الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض ، وهي اتفاقية روما وكذلك تم توقيع اتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية عن الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة ومن هنا جاء بحثنا الموسوم بعنوان (احكام الاتفاقات الدولية للتأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة ـــ دراسة مقارنة) لمعرفة مدى اهمية التأمين من تلك الاضرار التي تسببها الطائرة .

ثانيا: اهمية البحث.

شغل موضوع التأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة المختصين من القانونيين في لاهاي وروما. ولأهمية التامين على الطائرة بدأ مستثمرو الطائرات بالتأمين كأداة للحد من الآثار المالية البالغة السوء التي تترتب عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران ، والتي في بعض الأحيان قد تلحق اضرار بالغير او ركاب الطائرة او من كان منهم تحت امرة الناقل الجوي .

ويزيد الأمر سوءا ان النشاط الجوي يتطلب استثمارات مالية ضخمة منها اثمان الطائرات والأجهزة المختلفة واجور العاملين وتدريبهم مما يجعل العبء المالي الذي يتحمله مستثمر الطائرة جسيما عند تعرض الطائرة لكارثة معينة وكذلك الوفاء بالتعويضات الى من الحقت بهم الطائرة إضرارا.

ثالثا: مشكلة البحث.

تبرز مشكلة البحث في معرفة ما هو المعيار او الضابط لتحديد الاضرار التي يمكن من خلالها مسائلة مستثمر الطائرة ومطالبته بالتعويض عن تلك الاضرار التي سببتها الطائرة. وان كان قد أجري تامين على الطائرة فهل يمكن ان نستند الى ذلك التامين لدفع التعويضات، وكذلك كيفية التعويض عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير او ركابها.

رابعا: نطاق البحث.

ان بحث موضوع احكام الاتفاقات الدولية للتامين من الاضرار التي تسببها الطائرة، يتطلب منا ان عرف كيف نظمت الاتفاقيات الدولية ذلك الامر اضافة الى ذلك علينا ان نعرف موقف المشرع العراقي في قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.

خامسا: خطة البحث.

سنتناول موضوع احكام الاتفاقات الدولية للتامين من الاضرار التي تسببها الطائرة، من خلال مبحثين الاول سيكون بعنوان التعريف بالتامين على الطائرة مقسمين اياه الى مطلبين الاول سنبحث فيه التعريف بعقد التأمين على الطائرة، اما المطلب الثاني سنبحث فيه التعريف بالطائرة. اما المبحث الثاني بعنوان الاتفاقات الدولية للتامين من الاضرار التي تسببها الطائرة مقسمين اياه الى ثلاث مطالب الاول نبحث فيه الالتزام بالتأمين من الاضرار وفقا لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢، اما المطلب الثاني فسوف نتطرق فيه الى الالتزام بالتامين من الاضرار وفقا لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، والمطلب الثالث سنبحث فيه الالتزام بالتامين من الاضرار التي تصيب مستخدميه المعرضين لحوادث الطيران وأخيرا سوف نختم بحثنا بخاتمة تضم مجموعة النتائج والمقترحات .

المبحث الأول

التعريف بعقد التأمين على الطائرة

يعد عقد التأمين على الطائرة وسيلة مهمة وخطيرة ، للحد من الآثار المالية البالغة السوء التي قد تصيب الطائرة عند تعرضها لحادث من حوادث الطيران الذي قد يؤدي الى تعرض ركابها او الغير الى إضرار مادية ومعنوية .

اضافة لذلك فأن النشاط الجوي يتطلب من الناقل الجوي استثمارات مالية ضخمة منها أثمان الطائرات والأجهزة المختلفة مما يجعل العبء المالي لمستثمر الطائرة جسيما خاصة عند تعرضها لحادث معين وإضافة الى ما يتحمله من تعويضات تدفع الى من ألحقت بهم الطائرة ضررا. وعلى الرغم من ذلك فأن عقد التأمين على الطائرة لم يظهر الى حيز الوجود القانوني الا بعد الحرب العالمية الثانية حيث أصبحت الحاجة ملحة للتأمين على الطائرة نتيجة لظهور انواع مختلفة من الطائرات مما يثير الكثير من الاشكالات والنزاعات على مستوى نشاط النقل الذي تؤديه الية تنفيذ الالتزامات المترتبة على ذلك.

اذ أصبح التامين يشمل جسم الطائرة والتأمين ضد الأضرار التي تصيب الغير على سطح الارض وكذلك تلك التي تصيب الركاب ومستخدمي الناقل الجوي. لذلك يتوجب علينا معرفة ماهية عقد التامين على الطائرة ،ومعرفة سمات هذا العقد ومن ثم معرفة من الملزم بالتأمين على الطائرة لذا سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين سنبحث في المطلب الأول تعريف عقد التامين على الطائرة ثم في المطلب الثاني سنبحث التعريف بالطائرة .

المطلب الاول

ماهية عقد التأمين على الطائرة.

قبل الخوض في ماهية عقد التأمين علينا ان نعرف ماذا تعني كلمة التأمين في اللغة فالتأمين مصدر لـ (أمّن) يقال أمّن يؤمِّن تأميناً، ومادة هذه الكلمة (وهي الهمزة والميم والنون) [١] .

و تاتي بمعنى الأمانَةُ، والأمَنَةُ: ضدّ الخيانة، وقد أمِنَهُ، (كسمعه)، وأمّنَهُ تأميناً، وائْتَمَنَه واستأمَنَهُ، وقد أمُنَ (ككرُم)، فهو أمينٌ وأُمَّانٌ، (كرُمَّان): مأمون به ثقةٌ.[٢]

ومنه ما جاء بمعنى استأمن إليه: دخل في أمانه، وقد أمّنَه وآمنَه... والأمِنُ: المستجيرُ ليأمنَ على نفسه .أمن... اطمأن ولم يخف.[٣]

وعلى هذا فالتأمين في اللغة: هو استبعاد الخوف وزرع الثقة او الاطمئنان في القلب .

اما في الاصطلاح يمكن تعريف عقد التأمين على الطائرة بأنه (عقد يلزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به عند تعرض واسطة النقل الجوي لهلاك حقيقي وهذا مقابل الاقساط التي تدفع من قبل المؤمن له على ان لا يتجاوز التعويض قيمة الاشياء الهالكة). [٤]

او يمكن تعريفه بانه (عقد يلتزم به المؤمن بتعويض المؤمن له (المستثمر) عن الضرر الذي يلحق به من جراء حوادث الطيران مقابل دفع القسط المتفق عليه على ان لا يتجاوز التعويض قيمة الاضرار المتحققة من تحقق الخطر المؤمن منه).[٥]

ويمكن ان نعرفه بأنه (عقد يعقده مالك الطائرة او مشغلها ضد اخطار فقد وتلف الطائرة وبموجب هذا العقد يتعهد المؤمن حسب اختياره بتعويض او استبدال او اصلاح ما يحدث للطائرة من اضرار مادية بسبب اخطار الطيران اضافة الى تعويض كل من تضرر من الحادث الذي اصيبت به الطائرة).[٦] على الرغم مما ورد من تعريفات لعقد التأمين على الطائرة الا انها لم تبين اهمية هذا العقد وهذا يعود الى ان التشريعات المقارنة ومنها قانون الطيران المدني العراقي لم تتطرق الى وضع تعريف لعقد التامين على الطائرة حيث انصب اهتمامها بالمجالين البري والبحري متناسين بذلك المجال الجوي على الرغم من انه لا يقل اهمية عنهما من حيث الصفة الدولية للنقل الجوي وجسامة الاخطار التي تتعرض لها الطائرة.

ولكن اغلب شركات التأمين تأبى التأمين على الطائرة وذلك لعدم امكانية تحديد الخطر الجوي لا من حيث احتمالية وقوعه و لا من حيث جسامته وهذا يجعل من العسير على شركات التأمين حساب المخاطر الجوية التي تتعرض لها الطائرة والمبالغ التي تلتزم بدفعها كتعويضات وهذا الى احجام اغلب شركات التأمين عن قبول تغطية المخاطر التي تتعرض لها الطائرة . [٧]

ولكن هذا الواقع لم يبق على ما هو عليه اذ كان للاتفاقيات والمعاهدات دور في معالجة القصور ، ومنها معاهدة وارشوا لعام ١٩٢٩ وكذا صناعة الطائرات بعد الحرب العالمية الثانية وظهور طائرات عملاقة تفوق سرعتها الصوت واصبح الناس اكثر استعمالا لهذه الواسطة مما دفع شركات التأمين الى قبول تغطية الاخطار التي تتعرض لها الطائرة وهذا بدوره دفع الناقل الجوي لا برام عقد التأمين على الطائرة للتخلص من المسؤولية التي تترتب عليهم عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران .وذلك لان الطائرة بتعرضها لحادث مما ،فانه قد يسبب اضرار لا حصر لها فهذه الاضرار لا تقتصر على الطائرة فحسب بل تشمل الركاب والغير والبضائع المحمولة عليها. ومع ذلك فأن التأمين على الطائرة يشمل تامين جسم الطائرة بما فيه من الاجهزة الاضافية والادوات الاحتياطية ودعامتها الامامية والخلفية والذيل وكافة الاجهزة الاخرى اضافة الى ذلك فانه يشمل تأمين المسؤوليات المدنية المترتبة من اصابة الطائرة بضرر الذي قد يؤدي الى اصابة الركاب او البضائع او مستخدمي الناقل الجوي .وهكذا يأتي التأمين على الطائرة على اساس من القيمة المتفق عليها (Agreed value) اي قيمة التعويض

من بداية التأمين وليس من وقت وقوع الحادث اي ان هناك انحراف عن مبادئ التأمين العام الا اذا كانت القيمة المتفق عليها مساوية للقيمة السوقية للطائرة وقت وقوع الحادث . وهذا ما يرفع طابع الغرر في عقود التامين .عموما مما يثير الاشكال الشرعي حول الاحتمالية الواضحة و هكذا عقود قد تقترب من عقود المقامرة والرهان لعدم معرفة حقيقة ونطاق ومقدار الالتزامات المتقابلة بين الطرفين الى حين وقت وقوع الخطر ولكن بتحديد اقيام التعويض مقدما ، وهكذا نجد الاقساط ،منها ما يدفع مقدما فضلا عن تحديد زمان نفاذ عقد التامين على الطائرة، فان ذلك وبالضرورة سيجعل من العقد عقدا محدد الالتزامات لا يشوبه الاحتمال والمقامرة .

وهذا و يعتقد البعض عموما ان تأمين الطائرة يختلف عن تأمين الاموال ،السبب ان مبلغ تأمين الطائرة قد يتفق عله مقدما كما ذكرنا وهو ما يشكل التعويض عند وقوع الخطر المؤمن منه[٨] .لكن قد يوجه النقد الى هذا التوجه بحجة انه لو كان مبلغ التامين متفق عليه منذ البداية فلا حاجة لا برام عقد التامين لان هذا المبلغ قد حدد مهما كانت قيمة الاضرار وهذا يتنافى مع عقد التامين ذو الصفة الاحتمالية لذلك يمكن القول بانه لا يختلف عن عقود التأمين العامة الا في بعض الخصائص التي يختص بها عن غيره من العقود لخصوصية محل التأمين يبد ان هذا النقد لا ينهض بل هنالك حاجة ملحة لرفع طابع الاحتمالية الغرر من هكذا تعاقدات تتعلق بالنشاط التجاري .ويشمل التامين كافة الاخطار التي تتعرض لها الطائرة عد بعض الاستثناءات التي سيرد ذكرها لاحقا والتامين هنا يختلف باختلاف حالة الطائرة على المدرج او في وضعها في الجو لان الخسارة هنا تختلف من حالة الى اخرى .[٩]

وتماشيا على ما تقدم ،يمكن ان يعرف عقد التأمين على الطائرة بأنه(عقد مابين مؤمن ومؤمن له (مالك او مستثمر) للتأمين من الاضرار التي تصيب الطائرة وركابها والغير والبضائع ومستخدمي الناقل الجوي مقابل اقساط يلتزم بدفعها المؤمن له للمؤمن).

المطلب الثاني

التعريف بالطائرة

استهوت اجنحة الطيور فكر الانسان فقرر ان يصنع لنفسه اجنحة يطير بها في الفضاء وحاول كثيرون ان يحلقوا بأجنحة صناعية لكنهم أخفقوا في ذلك واول محاولة ناجحة للإنسان كانت في اواخر القرن الثامن عشر. اذ تمكن اثنان من الفرنسيين من الطيران عام ١٧٨٣ فوق باريس بواسطة الة تسمى (البالون) منفوخ بالهواء الساخن وكان من تصميم (منجو ليفيه).

وفي بداية القرن التاسع عشر ظهرت الة ذات محركات كبيرة سميت بالطائرات حيث بنى الاخوين (ديلبرو ارفيل) طائرة ذات سطحين [١٠].

وقد عرفها القانون الفرنسي الصادر سنة ١٩٢٢ بانها (مجموعة اجهزة الارتفاع والتحليق في الجو).لكن يعاب على هذا التعريف بأنه سيشتمل على اجهزة اخرى الى جانب الطائرة كالصواريخ والمناطيد وكما انه لم يهتم بالغرض الاساسي من صناعة الطائرة الذي يتمثل بنقل البضائع والاشخاص .[١١]

وقد عرفتها معاهدة شيكاغو الصادرة سنة ١٩٤٤ بانها (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء)[١٢] .

وهذا التعريف قد اقتبس من معاهدة باريس الصادرة سنة ١٩١٩ والذي اخذ بها قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨لسنة ١٩٨١في المادة السابعة منه والمطابقة للمادة الثالثة عشر من قانون الطيران المدني السعودي والتي تطابق المادة الاولى من قانون الطيران المدني العراقي حيث جاء بالفقرة الاولى منها بانها (اي الة في استطاعتها ان تستمد بقائها في الجو من ردود

فعل الهواء الغير المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة). [١٣]

لكن يعاب على هذه التعاريف بانها ذات مفهوم واسع اذ انها تشتمل كل الة تستطيع التحليق بغض النظر عن الغرض المخصصة له وان كانت لا تشترك مع الطائرة في غرضها الخاص بنقل البضائع والاشخاص، والتي في بعض الاحيان قد تتعرض لحوادث تؤدي الى اتلاف الطائرة بالكامل واصابة الغير او الركاب او البضائع بضرر مما يستوجب على مستثمر الطائرة ،كما راينا، ان يؤمن على طائرته لتغطية الاضرار التي تسببها الطائرة .

وتعرفها وثائق التأمين على الطائرة بأنها (تلك الطائرة المذكورة في الجدول مع مكائنها والاجهزة القياسية الخاصة بها مع اية اجهزة او الات وأدوات اضافية تذكر بشكل صريح في الجدول). هذا وتجدر الاشارة الى اهمية المصطلحات من حيث ما يلي: -

١ـــ يمكن فرض خسارة مهدرة[١٤] لتلافي التعويضات الصغيرة وهذه الخسارة تختلف من حالة الى اخرى بحسب ما اذا كنت الطائرة في حالة سكون او حركة .

٢ـ المساعدة في استعمال وثيقة التامين على الطائرة لأغراض التامين المحدودة على الطائرة اي انه يمكن التامين على الطائرة من الاخطار الارضية فقط ويتم حذف بقية الاخطار وهنا لا تحسب الخسارة المبدرة في حالة الخسارة الكلية للطائرة [١٥]. الا انه ايضا لم يفرق ما بين الطائرة والاجهزة الاخرى لذا من كل ما تقدم ،يمكن القول بان الطائرة هي (الالة التي تستطيع الارتفاع عن سطح الارض بواسطة قوة محركة ويكون غرضها نقل الاشخاص والبضائع) او يمكن القول انها (جسم ذو حركة ديناميكية اثقل من طبقات الهواء ويمكن له الارتفاع عن سطح الارض وغرضه نقل الاشخاص والبضائع).

المبحث الثاني

احكام الاتفاقيات الدولية للتأمين على الطائرة

تسبب الطائرات اثناء طيرانها اضرار جسيمة للغير على سطح الارض ، كأن تتعرض الطائرة الى حادث فتهوى على سطح الارض تقضي على بعض الارواح او الاموال . او انها قد تسبب اضرار لركابها او لمستخدمي مستثمر الطائرة المعرضين لحوادث الطيران .لذلك ظهرت جهود طويلة لوضع اتفاقيات دولية تحكم المسؤولية الناجمة عن حوادث الطائرة اذ قامت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني بوضع مشروع لاتفاقيات جديدة حول هذه المسؤوليات اذ انه تم توقيع الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وهي اتفاقية روما وكذلك تم توقيع اتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية عن الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة لذلك سنقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب نبحث في المطلب الاول الالتزام بالتامين من الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وفقا لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ ثم نبحث في المطلب الثاني الالتزام بالتامين من الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ المعدلة فاذا تسنى لنا ذلك فأننا سنعرض لبحث الالتزام بالتامين من الاضرار التي تصيب مستخدمي الطائرة المعرضين لحوادث الطيران مطلب ثالث وبالتعاقب .

المطلب الاول

الالتزام بالتامين من الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وفقا لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ .

يستطيع منتج الطائرة او صانعها عن طريق نظام التامين ان يلقي عبء المسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على شركات التامين ، اذ يدرج صانع الطائرة تكلفة التامين ضمن تكلفة الطائرة ، ونتيجة لتطور صناعة الطائرات نجد ان هناك اقبال نحو ابرام عقود التامين الجوي للحد من اثار المسؤولية عن الحوادث التي تسببها الطائرة وما يتحمله المستثمر من اعباء مالية ضخمة تتمثل في فقد الطائرة او التعويضات التي يمنحها للأشخاص المضرورين ، لذلك ظهرت من الناحية العملية عقود التامين على جسم الطائرة و التامين من مسؤولية مستثمر الطائرة بل ان صانعها يؤمن من مسؤوليته عن بيع او بناء الطائرة .لذلك فقد عقدت اتفاقية روما التي نظمت مسؤولية مستثمر الطائرة عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير عن سطح الارض اذ تنص المادة الاولى من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ (على ان لكل شخص اصابه ضرر على سطح الارض الحق في التعويض وفقا لا حكام هذه الاتفاقية ويكفيه ان يثبت ان الضرر نتج عن الطائرة في حالة طيران او عن شخص او شيء ما) .

ويتضح من ذلك ان المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير على سطح الارض هي مسؤولية تقصيرية ، لعدم وجود علاقة تعاقدية تربط الغير بمستغل الطائرة لذلك اذا اصاب احد ر كاب الطائرة ضرر فلا يرجع الى احكام اتفاقية روما وإنما يرجع الى اتفاقية وارسو وهذا ما اكدته المادة ٢٥ من اتفاقية روما [١٦]، وهذه المسؤولية التقصيرية مسؤولية موضوعية قائمة على اساس فكرة تحمل مستغل الطائرة للمخاطر الجوية . ذلك يكفي ان يصيب الغير على سطح الارض ضرر ناشئ عن الطائرة او عن شخص او شيء هوى منها لكي تقرر المسؤولية، حتى وان كان مستغل الطائرة او احد تابعيه لم يرتكب ثمة خطا. ولكن لكي تنعقد المسؤولية يشترط توافر عدة شروط يمكن ايضاحها بما يلي من المحاور :-

اولا- ان يكون هناك ضرر يصيب الغير على سطح الارض.

لبيان المقصود من هذا الشرط يجب ان نحدد ماهية سطح الارض ثم ما هو الضرر الموجب للمسؤولية

أ- المقصود بسطح الارض

ليس هناك ادنى صعوبة فيما يتعلق بالإضرار التي تلحق بالغير وهو على سطح الارض لكن الخلاف اثير حول تطبيق احكام اتفاقية روما في حال وجود الطائرة في اعالي البحار لان المادة (٢٣) من الاتفاقية نصت على (اعتبار السفينة او الطائرة في اعالي البحار جزءا من اقليم دولة تسجيلها فان اصابت طائرة في الجو اشخاصا او اموالا في السفينة او الطائرة المتواجدة في اعالي البحر تجد احكام اتفاقية روما مجالها للتطبيق ويتحدد بذلك ما اذا كانت الطائرة التي تسببت في الضرر اجنبية بالنسبة الى السفينة او الطائرة المضرورة .)، واذا كان يشترط ان يلحق الضرر بالغير على سطح الارض فان الاتفاقية لا تنطبق على الاضرار التي تصيب الغير على متن طائرة اخرى وهي في حالة طيران اي ان الاتفاقية لا تنطبق في حالة تصادم الطائرات [١٧].

ب ـ ماهية الضرر الموجب للمسؤولية

قد تكون الاضرار التي تصيب الغير غلى سطح الارض اضرارا مباشرة ، كما قد تكون اضرارا غير مباشرة . ويكون الضرر مباشرا اذا نتج عن سقوط الطائرة او شخص او شيء منها .بينما يكون الضرر غير مباشر اذا نتج عن مجرد تحليق الطائرة في الفضاء الجوي الذي علو السطح فأحدث بعض الضوضاء والازعاج والضرر الموجب للمسؤولية وفقا لاتفاقية روما هو الضرر المباشر وحده [١٨]. ثانيا- ان يكون مصدر الضرر طائرة في حالة الطيران

تقضـــي الفقرة الثانية من المادة الاولى من اتفاقية روما بان الطائرة تعد في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدا فيها اســتخدام القوة المحركة بغرض الاقلاع الفعلي حتى لحظة وقوف القوة المحركة بعد اتمام الهبوط .وهذا التحديد لحالة الطيران يستبعد حالة الضرر التي تسببه الطائرة وهي رابضة في ارض المطار دون حركة ،كذلك يستبعد حالة سحب الطائرة لانها لا تستخدم قوتها المحركة .

ثالثاـ ان يكون مصدر الضرر طائرة اجنبية

تنص المادة ١/٣٣ من اتفاقية روما على(تطبيق الاتفاقية على الاضرار المنصوص عليها في المادة الاولى منها التي تحدث في اقليم احدى الدول المتعاقدة والتي يكون مصـــدرها طائرة مسـجلة لدى دولة متعاقدة اخرى)[١٩]. ومؤدى هذا النص الا تنطبق احكام الاتفاقية الدولية الا بالنسبة للطائرات الاجنبية فلم تشأ الاتفاقية سلب اختصاص التشريعات الوطنية في حالة احداث طائرة وطنية اضرار على سطح الدولة التي تم تسجيلها لديها ولذلك فإذا تسببت طائرة عراقية بإضرار في اقليم الدولة العراقية فلا تنطبق احكام الاتفاقية.

رابعاـ ان يكون مصدر الضرر طائرة خاصة

تستبعد المادة (٢٦) من اتفاقية روما الطائرات العسكرية وطائرات الكمارك والشرطة من تحمل المسؤولية ويترتب على ذلك ان طائرات الدولة المخصصـة لأغراض عسكرية او لأغراض الكمارك او الشرطة لا تخضع لأحكام هذه الاتفاقية. [٢٠]

بعد ان بينا الشـروط الواجب توافرها لقيام مسؤولية مستثمر الطائرة جاءت الفقرة الاولى من المادة الثانية من اتفاقية روما لتبين (بان الالتزام بالتامين عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض يقع على عاتق مستثمر الطائرة) .من هنا فان السؤال الذي يطرح من هو المسـتثمر طبقا للاتفاقية المذكورة ؟ للإجابة نقول بان المسـتثمر طبقا لهذه الاتفاقية هو كل من يقوم باسـتعمالها وقت تحقق الضـرر وهكذا يعد مسـتثمرا للطائرة كذلك كل من خول الغير بطريقة مباشرة او غير مباشرة حق استعمال الطائرة ولكنه استبقى السيطرة على ملاحتها ويعد مستثمر لها كل من استخدم بنفسه او بواسطة تابعيه حال ممارستهم لوظائفهم حتى وان تجاوزوا نطاق اختصـاصـا تهم وتفترض الاتفاقية ان مالك الطائرة الذي قام بتسـجيلها هو مسـتغل هذه الطائرة كما هو مذكور انفا .وبالتالي يكون مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض ولكنه افتراض قابل لأثبات العكس اذ يستطيع المالك اثبات ان هناك شـخص اخر هو الذي يقوم باسـتغلال الطائرة وبهذا فانه يكون تحديد المسـؤول عن تعويض الاضـرار التي بالغير على سطح الارض قائما على عناصر ثلاثة هي :ــ استعمال الطائرة والاشراف والرقابة عليها وقرينة استغلال المالك للطائرة .[٢١] وضعت اتفاقية روما فرضين يقوم فيهما التضامن في المسؤولية بين اكثر من شخص اذ ان الفرض الاول يتمثل باستعمال الطائرة استعمالا مؤقتا حيث تنص المادة الثالثة منها ،على انه اذا لم يكن مستغل الطائرة وقت حدوث الضـرر يتمتع بحق استئثاري في استخدام الطائرة لمدة تزيد عن اربعة عشـر يوما تبدأ من تاريخ نشـأة حق الاستعمال يكون مخول هذا الحق متضـامنا في المسؤولية مع المستفيد من هذا الحق وذلك وفقا لشرط المسؤولية وطبقا لحدودها المنصوص عليها في الاتفاقية . وبهذا يشترط لقيام التضامن بين الشـخص الذي خول غيره حق استعمال الطائرة وبين الشـخص الذي يتمتع بهذا الحق ان يتوافر شرطان هما :أـــ ان تكون مدة الاستعمال تقل عن اربعة عشر يوما . ب ـــ وان يكون لمستغل الطائرة حق استئثاري بالاستعمال وان زادت مدته عن اربعة عشـر يوما ذلك ان في

هاتين الحالتين لا يتخلى مخول حق الاستعمال عن حقه في استعمال الطائرة فكأننا بصدد استعمال مشترك يبرر قيام التضامن في المسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وحماية لمصالحه [٢٢].

اما الفرض الثاني فيتمثل بالاستخدام غير المشروع للطائرة اذ تنص المادة الرابعة من الاتفاقية على انه (اذا استعمل شخص طائرة بغير رضا مستغلها فان هذا المستغل مالم يثبت انه قد اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال يكون مسؤولا بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الاضرار المبررة للتعويض ويكون كل منهما ملتزما بالتعويض وفقا للشروط المذكورة في هذه الاتفاقية وحدود المسؤولية المقررة بها) ،وبهذا يمكننا القول بان هذا النص يواجه كل فرض يستعمل فيه شخص الطائرة دون سند قانوني فيمتد من السارق الى العامل المتجاوز لنطاق عمله وصلاحياته مرور بالدائن والمودع لديه والمستأجر الذي يستمر في استعمال الطائرة بالرغم من انتهاء مدة الايجار. وتتقرر مسؤولية مستغل الطائرة الشرعي رغم ان استعمال الطائرة تم بدون رضائه على اساس (الاهمال المفترض)من جانبه في اتخاذ كافة الاجراءات اللازمة لمنع الاستعمال غير المشروع. وبما انها مسؤولية قائمة على اساس الخطأ المفترض ينتقل الى مستغل الطائرة عبئ اثبات انه اتخذ كافة الاجراءات اللازمة لمنع الاستعمال غير المشروع للطائرة، ويكون متضامنا في المسؤولية ازاء المضرور مع من استعمل الطائرة استعمالا غير مشروع وتخضع مسؤوليته للشروط والحدود المقررة في الاتفاقية .[٢٣]

هذا وتقوم مسؤولية مستثمر الطائرة عن الاضرار التي تلحق بالغير على اساس تحمل التبعة وبالتالي لا يحق لمستغل الطائرة ان يدفع هذه المسؤولية عن طريق اثبات انه لم يرتكب اي خطا او اهمال كذلك لا يستطيع الاستناد الى السبب الاجنبي وبخاصة القوة القاهرة لدفع هذه المسؤولية فطالما كان الضرر مرتبطا بنشاط الطائرة تقررت المسؤولية على عاتق مستغلها .لذلك نصت اتفاقية روما على اسباب محددة يمكن لمستغل الطائرة الاستناد اليها لدفع مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض ،لعل من هذه الاسباب هي:- أ- النزاع منه منها النزاع المسلح او الاضطرابات الداخلية لكي يستطيع مستغل الطائرة دفع مسؤوليته يجب ان يكون الضرر الذي اصاب الغير نتيجة مباشرة للنزاع المسلح او للاضطرابات الداخلية وليس نتيجة لنشاط المستغل او تابعيه، ويلزم ان يكون هذا النزاع او تلك الاضطرابات غير متوقع ولا يمكن تلافيه اما اذا كان النزاع قائما او كان مفاجئا ولكن في مقدور قائد الطائرة تلافيه تقررت مسؤولية مستغل الطائرة .ب ــ خطا المضرور او تابعيه اذا كان خطا المضرور او اهماله او احد تابعيه او وكلائه السبب المباشر للضرر الذي حاق به، لا تثور مسؤولية مستغل الطائرة ويتعين على هذا الاخير اثبات خطا المضرور او احد تابعيه او اهماله لكن اذا كان خطا المضرور او اهماله قد اثر في جسامة الضرر الذي حاق به بمعنى انه في كل الاحول كان سيصاب بضرر من فعل الطائرة الا ان خطاه او اهماله ادى الى تفاقم هذا الضرر يتعين النزول بالتعويض نزولا مطردا يتماشى مع درجة هذا الاشتراك في احداث الضرر وتمتد هذه الاحكام ليس فقط الى دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور على مستغل الطائرة وانما الى كل دعوى يرفعها اي شخص غير المضرور تأذى من الضرر كورثة المضرور المتوفى او اقارب المضرور الذ صار عاجزا عن الكسب مثالا .ج ــ منع استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة فاذا استولت السلطات على الطائرة لم يعد في مقدور مستغل الطائرة استعمالها وبالتالي لاتثور مسؤوليته اذا تسببت الطائرة في الاضرار بالغير على سطح الارض بعد هذا الاستيلاء وتصبح السلطات العامة مسؤولة عن تعويض هذه الاضرار مالم تخصص الطائرة للأغراض العسكرية او لأغراض الكمارك .

د- فقد يتعدد المسؤولون عن الاضرار التي لحقت بالغير على سطح الارض فلا يجوز للمضرور او للمضرورين ان يطالبوا بتعويض اجمالي يزيد عن الاحد الاعلى للتعويض الذي يحكم به

على مسؤول واحد اما اذا كانت الاضرار ناجمة عن حادث تصادم طائرتين وكانت احداهما قد اعاقت الاخرى في طيرانها فنجم الضرر عن ذلك يجوز للمضرور ان يتقاضى تعويضا لا يتجاوز الحدود القصوى المقررة للطائرتين المساهمتين في وقوع الضرر، على ان كل مستغل طائرة لا يلتزم الا بدفع تعويض لا يتجاوز الحد الاقصى المقرر لطائرته [٢٤].

المطلب الثاني

الالتزام بالتامين من الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ المعدلة.

يجري العمل في معظم الدول على اقامة نظم للتامين من مسؤولية الناقل الجوي اما لصالح الراكب (المسافر) وهذا التامين تبرمه شركات ومؤسسات الطيران اختيارا او جبرا وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا من المسافرين او ورثتهم على التعويضات المقررة دون حاجة الى اجراءات التقاضي المعقدة وهذا ما يعرف بنظام التامين التلقائي الفردي او ان يكون التامين الذي تبرمه مؤسسة وشركات الطيران لصالحها بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها المدنية تجاه الركاب او ورثتهم وسنبحث هذين النظامين على التوالي :-

اولا- التامين التلقائي الفردي لصالح المسافر

يرجع هذا التامين من حيث اصل نشأته الى ماجرى عليه العمل في شركة لوفتهانزا الالمانية سنة ١٩٢٥ حيث كانت اول من ابرم وثيقة التامين لصالح المسافر وكان لظهور اتفاقية وارسوا ووضعها الحد الاقصى للتعويض الدور الاكبرفي سرعة انتشار هذا التامين وبمقتضى هذا التامين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع احدى شركات التامين لمدة محدودة ولتغطية رحلات اسطولها الجوي او جزء منه يكون من حق المسافرين او ورثتهم ضحايا الحادث مطالبة المؤمن لديه اذ ما رغبوا بالحصول على مبلغ التعويض بحده الاقصى شريطة التنازل عن دعوى المسؤولية ضد مستثمر الطائرة وتابعيه وشركة التامين .ولاتعني تلقائية هذا التامين انه يفرض بصورة تلقائية ذلك لأنه من حق المسافر او ورثته رفضه واللجوء الى دعوى المسؤولية وفقا لأحكام اتفاقية وارسوا وتعديلاتها وانما هي تعني انه من حق المسافر الاستفادة من هذا التامين المجاني الاختياري والحصول على التعويض بمجرد اعلان رغبته في ذلك وتنازله صراحة عن دعوى المسؤولية دون الدخول في اية مناقشات حول ملابسات مسؤولية الناقل حتى لو كانت مشوبة بإهمال او رعونة الناقل وتابعيه او كانت تلك المسؤولية يمكن دفعها بقوة قاهرة او حادث فجائي او فعل الخير و تعني فردية هذا التامين انه تامين شخصي يتم اساسا لصالح المسافرين وورثتهم ولا يجري تطبيق احكامه الاعلى الراكب او ورثته الذين يعلنون الرغبة في الاستفادة من التامين . وبالتالي فان من يرفض هذا التامين ويقيم دعوى المسؤولية لا يستطيع المطالبة بالتعويض وفق هذا التامين اذ فشلت دعواه لسبب او لأخر [٢٥].

وهو يختلف عن التامين التكميلي الذي يبرمه المسافر في مطار القيام او اي مطار يحدده وبالشروط المحددة في الوثيقة مع شركات الطيران الناقلة باعتبارها وكيلا لشركة التامين ، وذلك بهدف تغطية وضمان مخاطر السفر في رحلة محددة او لزمن محدد اما التامين التلقائي كما ذكرنا فان شركة الطيران تبرمه على نفقتها مع شركة التامين لصالح المسافر او ورثته ، ويتحدد نطاق هذا التامين من خلال مجال سريانه في الزمان والمكان من حيث الاخطار التي يقوم بتغطيتها ومبالغ التعويض التي تضمنها الوثيقة ، فمن ناحية ان هذا التامين تبدأ تغطيته من زمان ومكان بدء تنفيذ الخطوات الاولى لعملية النقل الجوي الدولي وحتى نهايتها ومن ثم لا يرتبط سريانه بمدة النقل الجوي بمعناها الضيق او حتى ببدء ونهاية الالتزام بالسلامة في نقل

الركاب بل يمتد اثره ليبدأ منذ عمليات النقل الجوي من مكان تواجد المسـافر الى مطار القيام وحتى المرحلة العكسية .ومن ناحية اخرى فان هذا النوع من التامين يتسع ليشمل كل من يشغل مقعدا في الطائرة وكل مسافر لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية ويغطي هذا التامين كافة الاضـرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة بالمفهوم السابق تحديده لكنه يشترط ان تكون هذه الاضرار جسدية ومترتبة عن حادث طائرة ولا يغطي هذا التامين الاضرار الناجمة عن الحرب والاضـطرابات المسلحة واستيلاء السلطات الحكومية على الطائرة سواء بصفة شرعية او غصبا كذلك الاضرار الناجمة عن انتحار المسافر .ويضمن هذا التامين الحصول على مبالغ التعويض المقررة بحدها الاقصى في اتفاقية وارسوا لسنة ١٩٢٩ المعدلة .واعمالا لذلك فان التامين في ظل سريان احكام بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ المعدل لوثيقة وارسوا يضمن للمسافر الحصول على مبلغ ٢٥٠٠٠٠ فرنك ، اما اذا كانت الرحلة خاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٦٦ المعدلة لأحكام اتفاقية وارسوا يضمن للمسافر الحصول على مبلغ ٥٨٠٠٠ دولار امريكي غير ان مبالغ التعويض هذه لا تستحق في حدودها القصوى الا في حالة وفاة الراكب او اصابته بعجز تام وفي حالة العجز الجزئي لا يستحق المسافر من هذا التعويض الا المبلغ الذي يتوازى مع نسبة العجز الجزئي الدائم .

٢ـ التامين من مسؤولية مستثمر الطائرة بالنسبة للركاب

على الرغم من سهولة نظام التامين التلقائي الذي بيرمه مستثمر الطائرة لصالح المسافر الا ان مستثمري الطائرات يفضلون نظام التامين من مسؤولية مستثمر الطائرة ويرجع ذلك الى ان التامين التلقائي يحمل شركات التامين عبئ دفع اقساط التامين اضافة الى ذلك لا يترك المجال امام المستثمر للتخفيف من مسؤوليته او التخلص منها حتى بوجود نظام التامين التلقائي الفردي اذ ان المسافرين او ورثتهم يفضلون اقامة دعوى المسؤولية وفقا للمادة (٢٥) من اتفاقية وارسوا المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ بأمل تقرير المسؤولية الغير المحدودة لمستثمر الطائرة لذلك فان هذا التامين ضروري لمواجهة هذا الاحتمال . ان التامين من المسؤولية المدنية، عموما هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن بضمان الاضرار التي تلحق بالمؤمن له نتيجة لملاحقة الغير له بسبب المسؤولية المدنية و ما قد يترتب عليها مقابل اقساط يدفعها المؤمن له . وعلى ذلك يكون، التامين من مسؤولية المستثمر، هو العقد الذي تلتزم بمقتضاه شركة التامين بضمان الاضرار التي قد يتعرض لها مستثمر الطائرة من جراء مطالبة المسافرين او ورثتهم بالتعويض عما يتعرضون له فهو تامين عن الاضرار التي تلحق المستثمر شخصيا نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية عليه وما قد يترتب عليه من دفع تعويضات . [٢٦]

ويمتد التامين ليشمل كل النفقات التي يتكبدها المستثمر في سبيل التخلص من المسؤولية بصرف النظر عن نجاح ذلك او فشله ذلك لان الكارثة التي يضمن هذا التامين اضرارها هي تحريك مسؤولية المؤمن له سواء بحق او بدونه وان التامين من المسؤولية هو تامين من الاضرار لذا فان الطبيعة التعويضية هي التي تسود العلاقة بين اطرافه و بمعنى اخر ان مبلغ التامين لا يعتبر جعلا جزافيا وانا لا يستحق منه الا ما يتناسب مع الضرر الفعلي .

ويقوم التامين بدور الضمان المزدوج، فمن ناحية، يضمن للمستثمر الاثار السلبية التي تلحق بذمته تبعا لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهة المسافرين او ورثتهم ويلقى التامين العبئ وقد يكون ثقيلا على كاهل المؤمن، ومن ناحية اخرى فان التامين من المسؤولية يكفل للضحايا الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن وهو في الغالب اكثر يسارا عن طريق التوجه اليه مباشرة . لا يضمن هذا التامين الاخطار التي تترتب على الحرب او الغزو الخارجي او الاضطرابات الاهلية وحالات التأميم والمصادرة واستعمال الطائرة في رحلات تجريبية او خطرة او في غير الاغراض المخصصة لها فضلا عن استعمالها خارج الحدود الجغرافية التي يغطيها التامين وغير ذلك من الحالات التي تختلف بشأنها الوثائق .ولنا ان نتصور العلاقة

الواضحة بين مستثمر الطائرة وبين التامين لان هدف المسؤولية المدنية عموما هو ضمان لمن يلحق به الضرر نتيجة لفعل ونشاط الغير والتامين هو ضمان وأمان في ذات الوقت هو ضمان للمتسبب في الضرر اذ يوفر الحماية من الاثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة لملاحقة المضرور له بدعوى المسؤولية و امان لهذا المضرور اذ يقيه من احتمال عدم ملاءة المتسبب في الضرر للحصول على التعويض وهكذا يؤثر التامين في فعالية المسؤولية المدنية بما يرتبط واياها بعلاقة عضوية يتبادل فيها التأثير كلاهما على الاخر.[٢٧]

المطلب الثالث

الالتزام بالتامين من الاضرار التي تصيب مستخدميه المعرضين لحوادث الطيران

يقع على عاتق مستثمر الطائرة التزاما بضمان سلامة مستخدميه وهو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة لكن خطا الناقل الجوي يكون مفترضا فتثور مسؤوليته بمجرد حدوث الوفاة او الاصابة الا ان الناقل الجوي يستطيع دفع هذه المسؤولية عن طريق اثبات انه قد اتخذ كل الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر او كان من المستحيل عليه اتخاذها. ويشترط لقيام هذه المسؤولية وفقا لاتفاقية وارسوا لعام ١٩٢٩ المعدلة ان يكون هناك حادث قد وقع على متن الطائرة او اثناء عملية الصعود والنزول وان يصاب بضرر وسنبحث هذه الشروط كما يلي :

اولا- وقوع الحادث

لم تحدد اتفاقية وأرسوا المقصود بالحادث لكن يمكن تعريفه بانه الحادثة او الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى انها ترتبط بالاستغلال الطائرة وتنشأ عنه ووفقا لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة او ارتطامها بالأرض او بسفينة او بطائرة اخرى في الجو سواء كان الضرر ناشئا عن عطل بالطائرة او خطا بقيادتها اما اذا كان الضرر ناشئا عن شجار بين اثنين من مستخدميه فلا يمثل الشجار حادثا يرتب المسؤولية على عاتق المستثمر.

ثانيا- ضمن النطاق الزمني للالتزام بالتامين

ان الناقل يكون مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بمستخدميه لأنه ملتزم بضمان سلامتهم ولكي يتمكن المضرور من اثارة مسؤولية المستثمر لابد ان يكون الضرر الذي لحقه خلال المدة التي يكون الناقل ملتزما بضمان السلامة لذلك من الضروري تحديد النطاق الزمني لهذا الالتزام.

من هنا تقضي المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسوا (ان الناقل يكون مسؤولا متى وقع الحادث على متن الطائرة او اثناء عملية الصعود او النزول) [٢٨] .

وبتفسير هذه العبارات لابد من الاسترشاد بالغاية التي تقرر من اجلها التزم الناقل بضمان السلامة وتتمثل هذه الغاية في حماية المستخدمين من مخاطر الطيران ويستمر هذا الالتزام من بداية الرحلة الى نهايتها ولا تخضع العمليات السابقة او التالية على ذلك لأحكام اتفاقية وارسوا مثل عمليات الاجراءات البوليسية او الكمركية بل تخضع لإحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.[٢٩]

٣- الضرر

تتحدث المادة السابعة عشر من اتفاقية وأرسوا لعام ١٩٢٩ المعدل عن الوفاة او الجرح او اي اذى بدني اخر وعلى ذلك يجب ان يكون الضرر الموجب للمسؤولية ضررا بدنيا على انه يمكن التوسع في تفسير مفهوم الضرر بحيث يشمل بالإضافة الى الوفاة او الجرح او الاصابات الجسدية والاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب مستخدميه.

ان التعويض في حالات المسؤولية التعاقدية لا يكون الا عن الاضرار المتوقعة فقط مالم يكن الضرر ناجما عن غش او خطأ جسيم ففي هذه الحالة يكون التعويض عن الاضرار المتوقعة وغير المتوقعة وسواء كانت اضرار مادية او ادبية .[٣٠]

تقرر اتفاقية وارسوا بطلان شروط الاعفاء او التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي اذ تنص المادة الفقرة الاولى من المادة الثالثة والعشرين من اتفاقية وارسوا على انه (كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية او تقرير حد ادنى من المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولا اثر له على ان بطلان هذا الشرط لا يؤدي الى بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام الاتفاقية) ويتضح من هذا النص انه يقضي ببطلان الشروط الخاصة بإعفاء الناقل الجوي او التخفيف من مسؤوليته التعاقدية ومن ثم تصح بوجه عام الشروط المنظمة لمسائل لم تتول اتفاقية وارسوا تنظيمها كما تصح بوجه خاص الشروط المنظمة لمسائل تولت اتفاقية وارسوا تنظيمها متى سمحت بمخالفة احكامها .ويراعى ان شروط العقد قد تكون مباشرة في اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او التخفيف من تلك المسؤولية كأن يتضمن العقد نصا صريحا يقضي بعدم امكانية الرجوع على الناقل الجوي وقد تكون هذه الشروط تقضي الى اعفاء الناقل من المسؤولية او التخفيف منها بصورة غير مباشرة مثل النص عل تقصير مواعيد الاحتجاج او تقصير مدة التقادم او السقوط لدعوى المسؤولية او شرط يقضي بنقل عبئ الاثبات من الناقل الى المستخدم مما يعد تحايلا على احكام اتفاقية وارسوا المراد منه استحالة اثبات خطأ الناقل الجوي [٣١].

وهناك من يرى ان الاتفاقات اللاحقة عليه والتي من شأنها اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او تخفيفها فتكون صحيحة وذلك استنادا الى نص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسوا التي تقضي بأنه (يبطل كل شرط في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يخالف بمقتضاه الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية سواء بتعيين القانون الواجب التطبيق ام بتعديل قواعد الاختصاص).

بيد ان هذا النص كما هو واضح، مقصور على الاتفاقات الخاصة بتعيين قانون واجب التطبيق او بتعديل احكام الاختصاص التي يقصد من ورائها الاطراف استبعاد تطبيق احكام اتفاقية وأرسوا سواء كانت احكاما موضوعية ام احكاما اجرائية وهذه الاتفاقات تكون باطلة اذ سبقت وقوع الضرر وتصح اذا كانت لاحقة لوقوعه اما الاتفاقات التي تقضي بأعقاء الناقل او بتخفيف مسؤوليته تكون باطلة سواء كانت سابقة او لاحقة لوقوع الضرر وذلك لأطلاق نص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسوا [٣٢].

الهوامش: -

١ ــانظر محمد بن ابي بكر الرازي. مختار الصحاح، دار الرسالة، الكويت ١٩٨٣، صـــــــ ٢٦.

٢ ـــ انظر محمد الدين محمد بن يعقوب، الفيروز ابادي، القاموس المحيط، دار الحديث القاهرة صـــ٧٤.

٣ـ انظر ابن منظور، لسان العرب، بيروت لبنان، دار احياء التراث العربي، ج٢، صـــ ١٥.

٤ـــ انظرد. أكرم ياملكي، الاعمال القانونية الواردة على الطائرة، التامين على الطائرة بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي ٢٠٠٦ـ٢٠٠٨صـ ١٩٩.

٥ـ انظر د.هاني دويدار، التامين الجوي سلسلة بحوث قانونية الجديد في مجال التامين والضمان في العالم العربي ،٢٠٠٦ صـــ ١١١ـ١١٥.

٦ـــ انظر د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد ٢٦ صـــ١ـ٢.

٧ـــ انظر د. طالب حسن موسى، النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي وقانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ بحث منشور في مجلة القضاء العدد الثاني ٢٦، صـ ٩٤.

٨ـــانظر محمد زكي الدين، بحث بعنوان التامين على الطيران مقدم الى مركز التدريب المالي والمحاسبي بغداد ١٩٨٤ صـــ ١٩ـ ٢٠.

٩ـ انظر د. أكرم ياملكي، المرجع السابق صـــ ٢٠٠.

١٠ـ انظرد. خميس خضر، المرجع السابق صـــ ٢.

١١ـ انظر منتديات جامعة الاسكندرية www.lomazoma.com.

١٢ـــ انظر تعريف الطائرة، بحث منشور على منتديات ملتقى الشباب على الموقع الالكتروني .moltqa.com٤www.

١٣ـ انظر قانون الطيران العراقي رقم ٤٨لسنة ١٩٧٤ المعدل.

١٤ـــ المقصود بالخسارة المهدرة / هي خسارة توضع لغرض تلافي التعويضات الخطيرة او توعية وتحفيز المؤمن له للمحافظة على سلامة المسافرين والطائرة وهي تختلف من حالة الى حالة فاذا كانت الطائرة في حالة طيران تكون الخســارة ١% وفي حالة كونها جاثمة تكون الخسارة ٢%.

١٥ـانظر محمد زكي الدين، المرجع السابق صـــ٣٢.

١٦ـــ تنص المادة ٢٥ على (انه لا تطبق احكام الاتفاقية اذا كان الضـرر الواقع على سـطح الارض قد اصـاب شخصـا يرتبط بمستغل الطائرة بموجب علاقة تعاقدية او كان من تابعيه. ذلك انه في مثل هذه الحالات تتقرر المسؤولية التعاقدية لمستغل الطائرة اما بموجب احكام العقد الذي يربط بينه وبين المضرور واما بموجب احكام قانون العمل).

١٧ـ تنص المادة ٢٤ من اتفاقية روما على (عدم تطبيق احكام الاتفاقية في حالة الاضرار التي تصيب طائرة في حالة طيران او تصيب الاشخاص او الاموال المتواجدة على متن هذه الطائرة. ولكن اذا ادى هذا التصادم الجوي الى الحاق اضرارعلى سطح الارض تجد الاتفاقية مجالها للتطبيق).

١٨ـــ انظر د.يسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، دار المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٧، صـــ ١٩٩.

١ـ اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

١٩ـــ انظر د. محمد فريد العريني ود.هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضـوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية ،١٩٩٥ صـــ ٥٦ ـ ٥٧.

٢٠ـ انظرد.محمد فريد العريني، د.هاني محمد دويدار. المرجع السابق صـــ ٥٨.

٢١ـ انظرد. يسرية عبد الجليل المرجع السابق، صـــ ٢٨٥.

٢٢ـ انظر د. محمد فريد العريني، د. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صـــ ٥٩ـ٦٠

٢٣ـ د. يسرية عبد الجليل، المرجع السابق، صـــ ٢٨٦ـ٢٨٧.

٢٤ ـــ د. زيد ابورضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التامين عليها، بحث منشور في مجلة الحقوق، صـــ ٣١ ـ٣٢.

٢٥ـ انظر د. ابوزيد رضوان ،المرجع السابق، صـــ ٣٩ـ ٤٠.

٢٦ـ انظر د. يسرية عبد الجليل، المرجع السابق، صـــ ٤٧٩ ـ ٤٨٢.

٢٧ـ اتفاقية وارسوا لعام ١٢٩٢ المعدلة.

٢٨ـ انظر د. د. محمد فريد العريني، د هاني محمد دويدار، المرجع السابق ،صـــ ١٦٨ـ ١٦٩.

٢٩ـ تنص المادة ١٦٩ الفقرة الثانية (على انه اذا كان المدين لم يرتكب غشا او خطا جسيما فلا يجاوز في التعويض ما يكون متوقعا وقت التعاقد من خسارة او كسب يفوت).

٣٠ـ انظر د. يسرية عبد الجليل، المرجع السابق، صـــ ٢٨٨ـ ٢٩٠.

٣١ـ انظر د محمد فريد العريني، دهاني دويدار، المرجع السابق، صـــ ١٨١.

الخـــــــــــــــــــــــــــــــــــــــاتمة: -

بعد ان انتهينا ولله الحمد من بحثنا (عقد التامين على الطائرة - دراسة مقارنة) فقد توصلنا من خلال البحث والتحليل الى استخلاص عدة نتائج اولا وهذه النتائج يمكن ان تعالج من خلال عدة مقترحات والتي نأمل بالمشرع العراقي الاخذ بها وهي كالاتي: -

اولا: النتائج

١- يتضح لنا ان عقد التامين على الطائرة ما هو الا اداة للحد من الاثار المالية البالغة السوء التي تلحق بمستثمر الطائرة نتيجة للأضرار التي تسببها للغير او لركابها او الاضرار التي تصيب هيكلها ومستخدمي المستثمر.

٢ـــ نلاحظ ان هناك دورا كبيرا للاتفاقيات الدولية في تنظيم كيفية تعويض المضـرورين الذين تعرضوا لحوادث الطيران ووضع الضوابط الخاصة بالتعويض وعدم اعمال القانون الوطني في حال تعارضـه مع الاتفاقية ماعدا القواعد التي يضـعها المشـرع والتي لا توجد في الاتفاقية فهي تطبق مع الاتفاقية جنبا الى جنب.

٣ـــ تشترط اتفاقية روما للتعويض عن الضرر ان يكون مباشرا فهي لا تعوض عن الاضرار غير المباشـرة كما تشـترط ان تكون الطائرة المسـببة للضـرر اجنبية وليسـت محلية حتى يمكن التعويض وفق لأحكامها.

٤ـ لاحظنا سابقا ان مستثمر الطائرة يمكن ان يكون مالكا للطائرة او يمكن ان يكون مؤجرا لها او حائزا لها بموجب عقد معين يسمح له بالحيازة.

٥ـــ يلاحظ ان التأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة يقوم بدور مزدوج، فمن ناحية، يضمن للمستثمر الاثار السلبية التي تلحق بذمته تبعا لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهة المسـافرين او ورثتهم ويلقى التامين العبء وقد يكون ثقيلا على كاهل المؤمن، ومن ناحية اخرى فان التامين من المسـؤولية يكفل للضـحايا الحصـول على التعويضـات المقررة من المؤمن وهو في الغالب أكثر يسارا عن طريق التوجه اليه مباشرة.

ثانيا: المقترحات

على الرغم من الدور البارز لعقد التامين على الطائرة في البيئة الجوية الا انه لم يحظ بالاهتمام الكافي من فقهاء القانون وعليه نقترح الاخذ بالمقترحات التالية لإبراز دور واهمية هذا العقد في المجال الجوي ولعل من ابرزهذه المقترحات هي :-

١ـــ نقترح وضـع شروحات لقانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨لسنة ١٩٧٤ المعدل مع وضـع تعريف خاص بعقد التامين على الطائرة لما لهذا العقد من اهمية خاصـة ذلك ان الطائرة ترتب اضرارا مالية بالغة السوء تلحق بمستثمر الطائرة.

٢ ــ ندعو المشرع الى تضمين قانون الطيران المدني العراقي نص يجبر المستثمر على التامين وذلك من اجل حماية المستثمر من الاثار التي ترتب على تحطم الطائرة وفي نفس الوقت ضمان لمن تضرر من الطائرة.

المصادر: ـ

اولا : كتب اللغة :ـ

١ ـانظر محمد بن ابي بكر الرازي. مختار الصحاح، دار الرسالة، الكويت ١٩٨٣.

٢ ـ انظر محمد الدين محمد بن يعقوب، الفيروز ابادي، القاموس المحيط، دار الحديث القاهرة .

٣ـ انظر ابن منظور، لسان العرب، بيروت لبنان، دار احياء التراث العربي، ج٢.

ثانيا :ـ الكتب القانونية :ـ

١ـ انظر د. طالب حسن موسى، النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي وقانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ بحث منشور في مجلة القضاء العدد الثاني ٢٦.

٢ ـ د. زيد ابورضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التامين عليها، بحث منشور في مجلة الحقوق.

٣ـ انظر د. محمد فريد العريني ود.هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية ،١٩٩٥.

٤ـ انظر د.يسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، دار المعارف الاسكندرية، ،٢٠٠٧

ثالثا :ـ البحوث :ـ

١ـ انظرد. أكرم ياملكي، الاعمال القانونية الواردة على الطائرة، التامين على الطائرة بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي ٢٠٠٦ـ٢٠٠٨.

٢ــ انظر د.هاني دويدار، التامين الجوي سلسلة بحوث قانونية الجديد في مجال التامين والضمان في العالم العربي ،٢٠٠٦.

٣ـ انظر د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد ٢٦ .

٤ـانظر محمد زكي الدين، بحث بعنوان التامين على الطيران مقدم الى مركز التدريب المالي والمحاسبي بغداد ١٩٨٤ .

رابعا :ـ القوانين :ـ

١ـ انظر قانون الطيران العراقي رقم ٤٨لسنة ١٩٧٤ المعدل.

خامسا :ـ الاتفاقيات الدولية :ـ

١ـ اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

٢ـ اتفاقية وارسوا لعام ١٢٩٢ المعدلة.

خامسا :ـ مصادر الانترنيت:ـ

١ـ انظر منتديات جامعة الاسكندرية www.lomazoma.com.

٢ـ انظر تعريف الطائرة، بحث منشور على منتديات ملتقى الشباب على الموقع الالكتروني www.٤moltqa.com.