

محاضرات القانون الجوي

المحاضرة الثالثة عشر

المبحث الثالث: ضمانات مسؤولية الناقل الجوي

وضعت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ضمانتين تؤمن للمتضررين الحصول على التعويض المقرر وفق أحكام هذه الاتفاقية وهما إلزام الناقل الجوي بوجوب التأمين عن مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن حوادث النقل الجوي (مطلب أول) وإلزام الناقل بالوفاء المعجل بمبلغ نقدي لحين الفصل في دعوى المسؤولية (مطلب ثان).

المطلب الأول: التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي

قد تواجه الملاحة الجوية مخاطر معينة يشكل التعويض عنها عبئاً ثقيلاً ليس بوسع الناقل تحمله، ومن ذلك الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته أو تلف وهلاك الأمتعة أو البضائع، فضلاً عن سقوط واحتراق الطائرة ذاتها، بوصفها ذات قيمة مالية باهظة. وقد تواجه المتضررين في حوادث النقل الجوي عقبات تعترض حصولهم على التعويض الذي تحدده المحاكم التي تنتظر في الدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي. وإزاء ما تقدم كان لا بد من إيجاد وسيلة تخفف من الأعباء الناشئة عن تلك الحوادث، وتكفل للمتضررين الحصول على التعويضات المقررة لهم. وهذه الوسيلة هي اللجوء إلى التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي. وقد أثير بشأن هذا النوع من التأمين خلافاً شديداً بشأن مدى جواز التعويض عنه في المراحل الأولى لظهور النقل الجوي، إذ كان السفر عبر الجو يعد في تلك الفترة من قبيل المغامرات المحفوفة بمخاطر جمة، وكانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقود التأمين على الحياة التي تبرمها، الأمر الذي دعا المؤتمر الجوي الدولي السابع المنعقد في مدينة (ليون) الفرنسية في سبتمبر ١٩٢٥ لإصدار توصية إلى شركات التأمين طلب فيها عدم استبعاد المخاطر التي يتعرض لها المؤمن له في عقد التأمين الجوي عند سفره بالطائرة عبر الخطوط الجوية المنتظمة، إلا أن هذه التوصية لم تكن لها أية قوة ملزمة^(١). وكان هذا الاتجاه هو السائد وقت وضع اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩، إذ لم تتضمن هذه الاتفاقية أحكاماً تلزم بالتأمين عن مسؤولية الناقل الجوي، على الرغم من أن التأمين البري والبحري كانا من الأنظمة المعروفة وقت صدور تلك الاتفاقية^(٢). وقد أثير الخلاف في الفقه كذلك بشأن مدى ضرورة وجود قواعد خاصة بالتأمين الجوي، إذ ذهبت بعض الآراء بخضوع التأمين الجوي إلى القواعد العامة للتأمين البري، بوصفها القواعد العامة لمختلف أنواع التأمين، باستثناء التأمين البحري. فضلاً عن أن وجود

(١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٣٥٤-٣٥٥.

(٢) إلا أن اتفاقية وارشو - وكما يرى البعض - قد مهدت السبيل لازدهار التأمين الجوي عندما قررت بمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي. يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، ص ٢١٥.

قواعد خاصة بالتأمين الجوي سيخلق إشكالات جديدة تعقد الوضع، وتزيد من نطاق تنازع القوانين. بينما ذهب اتجاه آخر - إلا أنه مع التسليم بارتباط التأمين بفكرة المخاطر - إلا أن التأمين الجوي يضمن مخاطر خاصة لا تتماثل مع المخاطر البحرية أو البرية الأمر الذي يسوّغ وجود قواعد خاصة للتأمين الجوي^(٣). وقد كان للتقدم الذي أحرزه الإنسان في ميدان صناعة الطائرة الأثر الكبير في استبعاد الكثير من مخاطر النقل الجوي، الأمر الذي انعكس في تبديد المخاوف لدى شركات التأمين، فأصبح التأمين من مخاطر النقل الجوي جزءاً من نشاط شركات التأمين. ولذا فقد أوصى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ الدول المتعاقدة بضرورة إقامة نظام للوفاء بالتعويضات التي تقررها اتفاقية وارشو^(٤).

إلا أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ أخذت موقفاً مغايراً لاتفاقية وارشو، إذ قررت في المادة (٥٠) بأنه " على الدول الأطراف أن يطلبوا من ناقليها أن يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية".

ويبدو من النص المتقدم أن اتفاقية مونتريال قررت مبدأين يتعلق أولهما بالزام الدول الأطراف أن تطلب من الناقلين التابعين لها إجراء تأمين كاف لتغطية مسؤوليتهم، ويترك للدولة تقدير مدى ملائمة هذا التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه ، وللدولة . ولأجل التحقق من وجود التأمين وكفايته . أن تطلب من الناقل تقديم دليل يقطع بأن التأمين قد تم فعلاً^(٥). ومن ذلك طلب وثيقة التأمين. وثانيهما أن تطلب الدول الأطراف من الناقل الذي يسير رحلات إلى داخل إقليمها تقديم دليل على أنه أجرى تأميناً كافياً يغطي مسؤوليته المقررة بموجب أحكام الاتفاقية المذكورة . إلا أن اتفاقية مونتريال اكتفت بتنظيم العلاقة بين الدول الأطراف فيها والناقلين، وليس العلاقة بين الناقلين ومستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين^(٦). وهذا ما يجعل الباب مفتوحاً

(٣) في هذا الخلاف يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى ، ص ٢١٧-٢١٨.

(٤) وقبل ذلك نظمت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بشأن الأضرار التي تحدثها الطائرة بالغير على السطح، الضمانات المتعلقة بمسؤولية مستغلي الطائرات، وذلك في المواد ١٥-١٨ ومن ذلك قيام هؤلاء بالتأمين من مسؤوليتهم، إذ أجازت للدول المتعاقدة إجراء تأمين لتغطية مسؤولية مستغلي الطائرات المسجلة في دولة متعاقدة أخرى عن الأضرار التي تقع على إقليمها، إلا أن هذا التأمين فضلاً عن كونه جوازياً، فهو قاصر على الأضرار التي تحدثها الطائرة بالغير على السطح . يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، ص ٣٨٩.

(٥) يُنظر: الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢١١.

(٦) الدكتور هشام فضلي، مصدر سبق ذكره، ص ٨٩.

للدول لوضع عقوداً للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي تتولى شركات أو مؤسسات النقل إبرامها مع شركات التأمين، أما لصالح العملاء من راكبين وشاحنين بقصد الحصول على التعويضات المقررة. وأما لصالح الشركات نفسها بهدف ضمان تغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها تجاه العملاء أو ورثتهم^(٧).

المطلب الثاني: الوفاء المعجل بمبلغ نقدي لحين الفصل في دعوى المسؤولية

أضافت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ضمانات جديدة إلى ضمانات تغطية مسؤولية الناقل الجوي بقصد اقتضاء المتضرر مبلغ التعويض المستحق له على وجه السرعة. إذ نصت المادة (٢٨) من هذه الاتفاقية على أنه:

" في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة. ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية، ويجوز حسمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق".

ومن الجلي أن الحكم المذكور قصد به تقديم المعونة إلى الأشخاص الطبيعيين الذين يتعرضون إلى إصابات بدنية يتطلب الشفاء منها توافر مبالغ من المال تكفي لسد حاجة هؤلاء وهم في مثل هذه الظروف. أو تقديم المعونة إلى ورثة الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين لحقت بهم أضراراً نتيجة الحدث الجوي. إلا أن الوفاء المعجل بمبالغ نقدية لهؤلاء هو رهن بتوافر الشروط الآتية:

أولاً: أن يكون المتضرر شخصاً طبيعياً أو أشخاص طبيعيين
فلما كان الهدف من الوفاء بالمبلغ المذكور هو تقديم المعونة للشخص المتضرر أو لورثته أو من يحق لهم المطالبة بالتعويض لسد حاجاتهم العاجلة، فمن ثم لا يجوز للأشخاص المعنوية المطالبة بالوفاء بمثل هذا المبلغ وذلك لعدم إمكان تصور مثل هذه الحاجات لدى الشخص المعنوي.

ثانياً: أن يتمثل الضرر الذي نجم عنه الحدث بوفاة الراكب أو إصابته

ومن ثم لا يجوز المطالبة بالوفاء المعجل بمبلغ نقدي عن الأضرار التي تلحق الأمتعة أو البضائع

(٧) الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ٢١١.

ثالثاً: أن يكون القانون الوطني للناقل يقرر بجواز الوفاء بمبلغ نقدي معجل للمتضرر أو من يحق لهم المطالبة بالتعويض

ومن ثم إذا كان القانون الوطني^(٨) لا يجيز دفع مثل هذه المبالغ فلا يجوز الوفاء بها معجلاً، وإنما الانتظار لغاية حسم دعوى المسؤولية، وتقرير مسؤولية الناقل بشأن الحدث مسبب الضرر. ويرى البعض أن هذا الشرط قد أفرغ حكم المادة (٢٨) من مضمونها ذلك لأن أكثر قوانين الدول لا يوجد فيها ما يلزم الناقل بدفع مبلغ التعويض مقدماً^(٩).

وقد أشار نص المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال صراحة إلى أن دفع المبلغ المذكور إلى المتضرر أو من يحق له المطالبة بالتعويض من الورثة لا يمثل إقراراً بمسؤولية الناقل عن الحدث، وهذا أمر طبيعي، إذ إن تقرير مسؤولية الناقل يتطلب من المحكمة التحقق من توافر أركان المسؤولية، ومن ثم إلزام الناقل على ضوء ذلك بدفع التعويض المقرر في الاتفاقية. فإذا قام الناقل بدفع المبلغ المذكور جاز خصمه من مبلغ التعويض الذي تقضي به المحكمة.

(٨) ولم تقرر الكثير من القوانين الوطنية الوفاء بمبلغ نقدي معجل قبل حسم دعوى التعويض، ومن ذلك

قانون النقل العراقي وقانون التجارة المصري.

(٩) الدكتور محمود أحمد الكندري، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٥.