

حوليات جامعة بشار

Annales de l'Université de Bechar

العدد 6، 2009، N° 6

ISSN : 1112-6604

التأمين الجوي والإعفاء من مسؤولية تحطم الطائرات

د : بن داود براهيم

أ : عياد وسيلة

كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الجلفة

قال تعالى : (يا معشر الجن والإنس إن استطعتم إن تنفذوا من أقطار السماوات والأرض فانفذوا لا تنفذوا) إلا بسلطان (الرحمن

33/

الملخص

أضحى يقاس العالم بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية المنتظمة لتغطي كل بقعة في اليابسة في زمن أصبحت السرعة سمته البارزة ، ورغم هذه السمات فإن هذه الوسيلة مشمولة بالمخاطر مما دفع بالمجتمع الدولي إلى التدخل من أجل تكوين قواعد خاصة تنظم استغلال واستعمال الطائرات ، وذلك بوضع قواعد أمرة تكفل سلامة هذه المركبة وسلامة ركبائها وكل ما تحمله في الفترات العادية ، ولهذا لجأت الدول إلى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع ضوابط دولية تهدف إلى تنظيم هذه الملاحة الجوية واستغلال المركبات الجوية بشكل شامل ومتكامل ، وهكذا كانت الخطوات الأولى لعقد العديد من المؤتمرات والاتفاقيات الدولية لتوحيد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل ، وظهرت العديد من الدعوات للتأكيد على إيجاد أنماط للتأمين الجوي خاصة إثر وقوع حوادث تحطم للطائرات ، جراء عجز الشركات وعدم إمكانية إناطة المسؤولية بالنقلين وأصحاب شركات الطيران المدني ولأجل هذا ارتأينا لتقديم مداخلة في هذا الموضوع تركز على مبحثين اثنين أولهما يخص أهمية التأمين الجوي والأدوار التي يؤديها لتطوير الملاحة الجوية ، وثانيهما يخص المسؤولية التي تفرض على الناقل تحمل أجزاء من المسؤولية في حال حصول الضرر إثر إصابة الطائرة بسبب يتعلق بالناقل ؛ مع بيان كل الجوانب التي تخص الموضوع.

مقدمة :

عرف التأمين على أنه عقد بين طرفين يسمى الأول بالمؤمن والثاني بالمؤمن له ، يتعهد المؤمن بمقتضاه أن يتحمل المخاطر التي يتعرض لها المؤمن له ، وذلك بأن يدفع له مبلغا معينا عند تحقق الخطر ، وذلك مقابل قيام المؤمن له بأداء أقساط التأمين إلى المؤمن ، ويهدف التأمين إلى تقديم الضمان والأمان للأشخاص ضد المخاطر غير المتوقعة وغير معروفة العواقب . وقد عرف الفقيه بلانيول PLANIOL التأمين بأنه عقد بمقتضاه يحصل المؤمن له على تعهد من المؤمن بأن يقدم له مبلغا من المال في حال وقوع خطر معين مقابل دفع أقساط أو اشتراط مسبق ، كما عرفه الأستاذ سوميان SUMIEN بأنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص ويسمى المؤمن بالتبادل مع شخص آخر ويسمى المؤمن له بأن يقدم لهذا الأخير الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطر معين من المال يدفعه المستأمن إلى المؤمن ليضيفه إلى رصيده الاشتراك المخصص لتعويض الأخطار[1]

و عرف المشرع الجزائري التأمين في نص المادة 619 من القانون المدني بأنه (عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد مرتب أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد ، وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن) [2] [والبين أن التأمين على عدة أنواع منها التأمين على الأشخاص وهو الهادف إلى تغطية الخطر الذي يمس المؤمن له [3] في شخصه مثل الخطر الخاص بسلامة جسده أو حياته كالتأمين ضد المرض أو على الحياة وهناك التأمين على الأشياء وهو الهادف إلى تغطية الخطر الذي يمس الذمة المالية للشخص كالتأمين ضد الحريق أو السرقة أو التلف ؛ بالإضافة إلى التأمين من المسؤولية وهو الهادف إلى تغطية الخطر الذي يتعرض له المؤمن له جراء ثبوت مسؤوليته المدنية تجاه الغير ، مثل التأمين من المسؤولية في حوادث السيارات أو المركبات الأخرى .

كما صنف التأمين تصنيفا آخر إلى تأمين بري وهو الهادف لتغطية الأخطار البرية كحوادث السيارات أو السرقة أو الحريق ، وتأمين بحري هادف إلى تغطية المخاطر الجوية كالتأمين على البضائع المنقولة بحرا وتأمين جوي يهدف إلى تغطية المخاطر الجوية كالتأمين على البضائع المنقولة جوا أو على مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين . بالإضافة أيضا للتأمين على المسؤولية الذي يهدف إلى تأمين المؤمن له من رجوع الغير عليه بالمسؤولية جراء ضرر لحقه عقب تحقق المسؤولية ، وفي الغالب ما يكون أصل الضرر المسؤولية التقصيرية كما هو الشأن بالنسبة للتأمين على المسؤولية في الحوادث على السيارات ، حيث أن المؤمن له في هذا الصدد لا يؤمن على المضرور أو الضحية بل يؤمن على ماله من أن يرجع عليه من لحقه الضرر أو الضحية ، ولكن يؤمن على ماله من رجوع المضرور عليه أو الضحية ، وبالتالي مطالبته بالتعويض عن الضرر الحاصل ، ويكون الأمر سيان إذا كان الضرر قد لحق الغير في جانبه الجسماني أو المال . ويرتكز التأمين على المسؤولية على وجود ثلاثة أطراف المؤمن والمؤمن له الذي ستقام عليه المسؤولية ، والضحية محل الضرر الحاصل [4] .

المبحث الأول : مفهوم التأمين الجوي وأصنافه :

المطلب الأول : مفهوم التأمين الجوي

يعد التأمين الجوي من أحدث التأمينات ويمتاز بصفته الدولية حيث يستمد مصدره من العديد من الاتفاقيات الدولية ويمتاز بحدّة المخاطر فيه (5)، وكانت شركات التأمين في الغالب ما تستبعد وتتهرب من ضمان المخاطر المتعلقة بالنقل الجوي ومخاطر الطيران المدني إلى أن تطورت التقنيات الحديثة في صناعة الطائرات ، فسعت بذلك شركات التأمين لاعتماد التأمين الجوي بنوع من التحفظ وتوزيع للمخاطر أحيانا بين العديد من المؤمنين [6] ؛ وهذا ما أدى لإنشاء العديد من الاتحادات والمنظمات كالمنظمة الدولية للطيران المدني ، ولسمته الدولية أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية فرسوفيا والتعديلان اللاحقان بها وتعد الاتفاقية الأكثر أهمية فيما يخص النقل الجوي ، وكانت بطبيعة الحال تشريعات الدول المصادق عليها قد استمدت من الاتفاقية ما ورد فيها من قيود وشروط [7] . وكان أبرز تعديل فيما يخص مسؤولية الناقل ومالك الركبة الجوية متمثلا في البروتوكول الموقع عليه بتاريخ 28 سبتمبر 1955 بلاهاي إلى أن صدرت العديد من الاتفاقيات الأخرى أهمها اتفاقية طوكيو ومونتريال [8] .

المطلب الثاني : أصناف التأمين الجوي وشمولاته :

الفرع الأول : التأمين على جسم المركبة :

نصت المادة 195 من قانون التأمين الجزائري على أنه : "كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يحتمل أن تلحق بها . " كما نصت المادة 153 على أنه : يهدف تأمين أجسام المركب الجوية إلى ضمان الأضرار المادية للحقة بالمركبة عليها وفق الشروط المحددة في العقد . ويضم هذا التأمين على المركبة الجوية في هيكلها وتجهيزاتها الضرورية الخاصة بالاتصال والدعم .

ويغطي التأمين على جسم المركبة الجوية المخاطر المسببة للأضرار والخسائر المادية للمؤمن له (شركات الملاحة الجوية) إذا كان السبب التحطم والانفجار أو التصادم أو العطب وغيرها .. وبالتالي فهو تأمين هدفه تعويض الناقل عن الأضرار التي تصيب المركبة والخسائر المترتبة عن الحادث الجوي .

وأحيانا ما يلتزم المؤمن وباتفاق خاص ضمان ما تسببه الحروب الداخلية أو الدولية . وفي كل ما سيتم تحديد كل الشروط الاتفاقية بين الأطراف ضمن وثيقة التأمين الخاصة بجسم المركبة ، وقد اخضع المشرع الجزائري التأمين على جسم المركبة إلى نفس أحكام ما ينطبق عن التأمين البحري ضمن ما جاء في الفصل الأول والثاني من الباب الأول من قانون التأمين الجزائري [9] .

الفرع الثاني : التأمين على الحمولة : و من خلاله يضمن المؤمن تغطية نتائج الأضرار والخسائر المادية التي يتعرض لها الناقل ، وأيضا على البضاعة من أضرار مترتبة عن التلف الكلي أو الجزئي ، والمؤمن في هذا الصدد يختار ما بين :

- التأمين الشامل الذي من خلاله يحصل على التعويض عن كل الأضرار والخسائر المادية الناجمة عن الحادث خلال أو بمناسبة الرحلة الجوية مهما كان سببها

- التأمين عن الخسائر المادية المترتبة عن الحادث الجوي ببيان الأسباب المضمونة دون سواها ، ويخضع عقد التأمين (الوثيقة) في التأمين الجوي على البضائع إلى الأحكام الخاصة بوثيقة التأمين البحري على البضائع الواردة ضمن المواد من 139 إلى 144 من قانون التأمين .

- التأمين من المسؤولية المدنية : ويضمن ذلك المسؤولية المدنية لتحمل التبعات المالية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي والتي تلحق ضررا بالغير سواء كان من الركاب أو غيرهم ، وسواء كانت الأضرار مالية أو جسمية . وهذا التأمين إلزامي وفق أحكام قانون التأمين الجزائري .

المبحث الثاني : ماهية عقد النقل الجوي والتزامات الناقل وترتيب المسؤولية :

المطلب الأول : ماهية عقد النقل الجوي والتزامات الناقل :

الفرع الأول: ماهية عقد النقل الجوي

كانت اتفاقية فارسوفيا الموقعة في 12 من أكتوبر سنة 1929 قد وحدت الأحكام والقواعد القانونية التي تحكم عملية النقل الجوي كما حددت المبادئ الأولى بشأن النقل الجوي الدولي وبينت مسؤولية الناقل الجوي ، وجاء بعد ذلك بروتوكول لاهاي لسنة 1955 معدلا لاتفاقية فارسوفيا ، وجاءت اتفاقية جوادا لاكارا الخاصة بالناقل الفعلي ، وأيضا بروتوكول جواتيما لسنة 1979 وبروتوكولات مونتريال ، ويستمد النقل الجوي مصادره القانونية من العديد من الاتفاقيات الدولية أهمها :

1/الاتفاقية الدولية بشأن تنظيم الملاحة الجوية (معاهدة باريس 1919) وهي أولى التشريعات الدولية فيما يتعلق بالنقل الجوي

2/الاتفاقية المتعلقة بالملاحة الجوية الموقعة بمديرد سنة 1926 ، ولم يكتب لها الانعقاد لقلة عدد الدول المصادقة عليها .

3/اتفاقية الطيران التجاري الموقعة في هافانا عام 1925 ، وانتهى العمل بها إثر وضع اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو

1944).

4/اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران ، وقد تضمنت هذه الاتفاقية :

أ- الاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي .

ب-اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ج- اتفاقية مرور الخطوط الجوية الدولية المنظمة والنقل الجوي الدولي.

5/اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي (الموقعة بمديرد سنة 1929).

6/الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرة الأجنبية بالغير على سطح الأرض الموقعة في روما 1952 .

7/اتفاقية الاعتراف بالحقوق التي ترد على الطائرة الموقعة بمجيف عام 1948 .

8/اتفاقية الحجز التحفظي على الطائرة الموقعة بروما عام 1933 .

9/الاتفاقية الخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة الموقعة في طوكيو عام 1963

10/اتفاقية منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرة الموقعة بلاهاي عام 1970[10] .

الفرع الثاني : التزامات الناقل الجوي :

الالتزامات المتولدة عن عقد نقل البضائع: ويضم ذلك التزامات المرسل بدفع أجرة النقل والتزامات المرسل إليه وهو لا يعد

طرفا في عقد النقل ما بين المرسل والناقل ، ولكن رغم ذلك سيكون عليه دفع أجرة النقل وله الحق أيضا في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة والرجوع عليه بالتعويض في حالة الهلاك أو العود أو التأخير .

أما بخصوص التزامات الناقل الجوي فقد تناولتها المادة 19 من اتفاقية وارسو عن التزام الناقل حيث نصت المادة مع أن يكون

الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع فالتزام الناقل الرئيسي هو نقل البضاعة إلى محطة

الوصول[11] . وتتضمن الالتزامات في عقد نقل الأشخاص في :

أ-التزامات الراكب : يقع على الراكب أن يلتزم بعدة التزامات أهمها احترام تعليمات الناقل الجوي كالتواجد بالمطار في الموعد ودفع

أجرة النقل مقدما وغيرها من الشروط

ب-التزامات الناقل : أوضحت المادتان 17 و 19 من اتفاقية وارسو التزامات الناقل الجوي فبينت المادة 17 من هذه الاتفاقية انه

(يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر يلحق الراكب ، إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر

قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء تأدية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم .)

كما نصت المادة 19 من نفس الاتفاقية على انه (يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو).

ثم جاءت المادة 04 من بروتوكول جواتيمالا فنصت على إلغاء المادة 17 واستبدالها بما يلي :

1- (يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الركاب أو أي أذى بدني يلحق به وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فقط . ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتجا عن حالة الركاب الصحية فقط .

2- يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف الأمتعة وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي نتج عنها التحطيم أو الضياع أو التلف وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود أو الإنزال أو خلال أي فترة تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل . ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كان الضرر ناتجا فقط عن نوع الأمتعة أو عيوب طبيعته أو خاصة به .

3- ما لم ينص في هذه المعاهدة على خلاف ذلك يقصد بتعبير (الأمتعة) التي في عهد الناقل والأشياء التي يحملها الركاب .

وبذلك يتضح أن الالتزام الرئيسي الواقع على عاتق الناقل الجوي يتمثل في نقل الركاب عن طريق الجو من محطة الانطلاق إلى الوصول فإن تعاون في ذلك فإن مسؤوليته ستقام وفقا لاتفاقية وارسو إن كان النقل دوليا أو وفقا لقواعد القانون الداخلي إن كان النقل على صعيد الدولة داخليا فقط [12]. وقد نصت المادة 196 من قانون التأمينات الجزائري على أنه : "يجب على كل ناقل جوي أن يكتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير . يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال " ، كما نصت المادة 198 على أنه : "يجب على كل مستعمل مركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة ، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض ، و يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص والأموال على سطح الأرض عن مقدار مسؤولية المستعمل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال . "

المطلب الثاني : حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي :

نصت المادة 158 من قانون التأمينات الجزائرية على أنه يهدف تأمين المسؤولية إلى ضمان التعويض عن الأضرار التي تسبب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة استغلالها وذلك وفق الشروط المحددة في العقد . "كما بينت المادة 159 أنه " يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل الجوي المحددة في التشريع الساري المفعول " . و تعد المسؤولية الجزاء المترتب عن الإخلال بالالتزام التعاقدي أو التقصيري ، وفي ذلك يجب أن تتوافر الأركان الثلاثة للمسؤولية وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما ، وقد أفردت اتفاقية وارسو الباب الثالث لبيان هذه المسؤولية .

الفرع الأول : المسؤولية إزاء حوادث القرصنة الجوية :

إثر العديد من حالات القرصنة الجوية بدت الكثير من المحاولات لضبط مسائل تأمين الملاحة الجوية الدولية فأبرمت اتفاقية لاهاي سنة 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ثم اتفاقية مونتريال سنة 1971 والمتعلقة بقمع الأفعال غير المشروعة على الطائرات واستمرت مسؤولية الناقل الجوي جراء ما يلحق الركاب من أضرار عن القرصنة الجوية خاضعة لذات المبادئ الواردة في اتفاقية وارسو لسنة 1929 والتعديلات اللاحقة بها . ولكن ضمن اتفاقية وارسو ثار إشكال حول اعتبار عملية اختطاف الطائرة من قبيل الحادث أم لا ، وفي ذلك نصت المادة 17 من ذات الاتفاقية على مسؤولية الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني متى حصل الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو إبان عملية صعود أو نزول الطائرة [13] ؛ كما أن القضاء قد فصل في ذلك وأكد أن الحادث مصطلح أشمل ويندرج ضمنه كل حادث ولا يقتصر الأمر على العطب أو الخلل الفني أو الميكانيكي فقط . ومن ثم فإنه يشترط أن يكون الضرر الذي لحق الركاب راجعا إلى حادث (وقع على متن الطائرة) أو أثناء عملية الصعود أو الهبوط .

الفرع الثاني : مقتضيات التشديد والتخفيف من مسؤولية الناقل :

أوضحت اتفاقية وارسو في مادتها 25 على أنه ليس للناقل أن يتمسك بإحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش ، وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته . وقد أوضحت أيضا في جانب آخر اتفاقية وارسو ضمن المادة

20 و 21 من اتفاقية وارسو سبل دفع المسؤولية فجرى نص المادة 20 على انه لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها [14]. و الواضح أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد عدم قيامه بتوصيل المسافرين سالماً أو بتسليم البضاعة صحيحة إلى المرسل إليه في الميقات المحدد .

وبهذا اهتمت اتفاقية فاروسوفيا بالالتزامات الملقاة على عاتق الناقل الجوي ، غير انه في حالة الإخلال بهذا يلتزم بالتعويض عن الأضرار المترتبة عن ذلك ، ولكن قد تتدخل عوامل أخرى تكون سببا في هذا الأضرار وبذلك قد تتحلل بصفة كلية أو جزئية من هذه المسؤولية . وتباين وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي باختلاف الأساس الذي أقيمت عليه هذه المسؤولية ، وبالرجوع إلى اتفاقية فاروسوفيا وبروتوكول لاهاي الصادر سنة 1955 والمعدل لها نجد أن الأساس الذي بنيت عليه المسؤولية هو الخطأ المفترض وعليه فإن الناقل الجوي يمكنه دحض هذه القرينة بإثبات اتخاذه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر بإثبات السبب الأجنبي ، إلا أن هناك حالات أخرى لا يمكن للناقل إثبات عدم ارتكابه لأي خطأ ، وأن الضرر يعود إلى أسباب أخرى]

الفرع الثالث : إعفاء الناقل الجوي: من تحمل المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي أو بعدم الخطأ :

أولاً: الإعفاء بإثبات السبب الأجنبي :

و تتمثل هذه الأسباب فيما يلي :

1- القوة القاهرة والحادث الفجائي : وهما سببان يمكن للناقل التمسك بهما لدفع المسؤولية عنه ، وفقا للمادة 20 من اتفاقية فاروسوفيا ، وتعتبر القوة القاهرة كل ما لا يمكن دفعه ولا توقعه ولا يتعلق بالجانب الشخصي كالفيضانات والعواصف والحرب وغيرها [16] . ومن أهم صور القوة القاهرة والحادث الفجائي :

أ : مخاطر الجو : وفي هذا يقول الفقيه Repert يجب أن يتاح للناقل الجوي إثبات أن الحادثة كانت نتيجة قوة القاهرة بما تضمنته هذه العبارة من مخاطر ، وقد أوضح الفقيه شوفو Chauveau معنى الجو : (مخاطر الجو تشمل بطبيعة الحال كل الحوادث الفجائية التي يمكن أن تحدث أثناء الطيران الجوي وبالأخص تلك التي مصدرها الحوادث الطبيعية .)

ب : الحروب والنزاعات المسلحة :

2- خطأ المضرور : قد ينجم الضرر عن خطأ ارتكبه المضرور نفسه وفق ما أكدته المادة 21 من اتفاقية فاروسوفيا من أنه (إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب في الضرر أو يساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها .)

وأوضحت المادة 157 على أنه : " يخضع تأمين أخطار الحرب والحوادث الأخرى المماثلة لاتفاقية خاصة تبرم بين المؤمن والمؤمن له ."

3- فعل الغير : قد يحصل الضرر بسبب شخص أجنبي من الناقل لا تربطه به أية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل الجوي ، وما يشترط أن لا يكون الغير من الأشخاص الذين يكون الناقل مسؤولاً عنهم ، ولا تربطه بالناقل أي علاقة تعاقدية .

ثانيا : الإعفاء بإثبات عدم الخطأ :

وهذا بدفعه أنه قام بالعديد من الأمور التي من خلالها ترفع عنه المسؤولية ومنها :

1- اتخاذ كل التدابير الضرورية : لم توضح اتفاقية فاروسوفيا المقصود بالأعمال التحضيرية ، وبالعودة إلى الفقرة الأولى من المادة

20 لا نجد أي توضيح لمصطلح التدابير الضرورية عدا ما ذكره المندوب البريطاني بأنها التدابير المعقولة التي طالب إدراجها في مشروع الاتفاقية في مؤتمر باريس 1925 ، ولكن الفقه أوضح أن المقصود ليس المعنى السلبي بعدم قيامه بأي عمل كان سببا في حصول الضرر ، وإنما يكون بقيامه بكل الإجراءات المتعلقة بالفحص والصيانة خاصة بعد تطور إجراءاتها وإجراءات النقل الجوي والأرصاء الجوية ، وبذلك أصبح إثبات اتخاذ كل التدابير الضرورية يتأكد ب :

أ - تقديم الدليل على أن سبب الحادث هو سبب أجنبي لا يد له فيه .

ب - تقديم الدليل على أن السبب لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو التابعون له ببيان أنه قد تم اتخاذ كل الإجراءات الضرورية .

وبإقامة هذين الدليلين يكون بالإمكان التحلل من المسؤولية .

في حين إذا بقي السبب الحادث مجهولا فالناقل يتحمل السبب المجهول وتبقى قرينة الخطأ المقررة في المادة 17 من اتفاقية فرسوفيا قائمة ضده .

و الملاحظ في هذا الصدد أن موقف القضاء الأمريكي، وكذا الفرنسي قد تضاربت في مدلول التدابير الضرورية ، فأحيانا يستلزم أقصى درجات الحرص وأحيانا التدابير المعقولة فقط .

2- العيب الخفي والذاتي في الطائرة :

على الرغم من كل الاحترازاات التي يبدوها الناقل الجوي والتابعون له قد تسقط أو تنحطم الطائرة جراء عيب ما لم يكن الناقل على علم به ، وقد كان مشروع اتفاقية فرسوفيا يتضمن بندا يحدد فيه مسؤولية الناقل الجوي عن العيب الذاتي في الطائرة " ، ما لم يكن الضرر راجعا إلى عيب ذاتي في الطائرة " ، غير أن المندوبان الفرنسي والانجليزي رفضا هذا البند لكونه يفتح المجال أمام الدعاوى الكيدية التي تضر بمصالح الناقل وألغى النص رغم تمسك المندوب السويسري به بدعوى أن الناقل يمكنه الرجوع إلى الصانع ، وبالتالي ضرورة الوقوف إلى جانب الراكب [17] .

و أضحى العيب الخفي في الطائرة خاضعا لنص المادة 20 من الاتفاقية ويعفى الناقل من تحمل المسؤولية إذا أقام الدليل على أنه وتابعه قد قدموا بكل الاحتياطات الضرورية أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها عملا بأحكام القوة القاهرة . ومن ذلك أيضا أن الناقل يمكن إعفاؤه من المسؤولية إذا قدم شهادة صلاحية الطائرة ، وأنها كانت محل عناية وفحص مستمر ، ولكن يبقى هذا الأمر ما بين قوسين أو أدنى خاصة بعد حذف المادة المتعلقة بالعيب الخفي .

الفرع الرابع : أسباب دفع المسؤولية :

- مسؤولية الناقل ضمن بروتوكول غواتيمالا 1971: هي مسؤولية موضوعية مبنها فكرة المخاطر ، وفي هذا نصت المادة 04 من البروتوكول على انه : " ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولا إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحية فقط . "

- أسباب دفع المسؤولية في بروتوكول مونترال 1975 : أوضحت المادة 08 في فقرتها الثالثة على إعفاء الناقل من المسؤولية في نقل البضائع إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها قد نشأ من واحد أو أكثر من الأسباب المذكورة حصرا وهي :

- 1- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها .
- 2- التغليف السيئ للبضاعة بواسطة شخص آخر غير الناقل أو تابعه .
- 3- فعل الحرب أو النزاع المسلح .
- 4- العمل صادر من السلطة العامة متعلق بدخول البضاعة إقليم الدولة أو خروجها أو مرورها العابر به .

الفرع الرابع : الإعفاء الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي :

المقصود باتفاقات أنها تنظيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي نظمت عليه في القانون ، وذلك برفع المسؤولية عن المدين فيمنع أن تترتب آثارها في ذمته لعدم توفر جميع عناصرها بحيث لا يلتزم هذا الأخير بدفع تعويض إلى الدائن ، وإما بتخفيف المسؤولية مع بقاءها على عاتق المدين فينقص أثرها تجاهه ، ويكون التعويض جزئيا فقط . وما هو مقرر هو بطلان اتفاقيات الإعفاء من المسؤولية : فلما كان النقل الجوي في فترة التجريب والتطور والنمو قامت بعض التشريعات بإجازة الاتفاق على إعفاء الناقل الجوي من مسؤولياته مساندة للناقلين الجويين ، ومن بين التشريعات قانون الملاحة الجوية الفرنسي المؤرخ في 31 ماي 1924 الذي أباح شروط الإعفاء من المسؤولية من مخاطر الجو والخطأ في قيادة الطائرة ، وتفيد تطبيق هذه بتوافر عدة ضوابط وفق نص المادة 42 وهي :

1/ أن تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية وقت إقلاعها .

2/ أن يتوافر أعضاء الطاقم على الشهادات والتراخيص الإدارية اللازمة .

لكن هذه التشريعات عدلت على نحو ما ذهبت إليه اتفاقية فرسوفيا التي قررت بطلان كل الاتفاقيات الهادفة إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حماية للراكب، ونصت في ذلك المادة 22 على أن: (كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المنعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا، وكان لم يكن على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية.)

