

الحقوق التجارية الدولية

عقد التأمين الجوي

تأليف الدكتور

المحامي احمد حمصي

مدرس قانون التجارة والشركات

عقد التأمين الجوي

مقدمة

مع بداية العصر الحالي وبعد إبرام اتفاقية باريس وتعديلها باتفاقية شيكاغو 1944 والمعدل ببروتوكول نيويورك 1971 وبروتوكول مونتريال 1984 بين الأطراف السامية فبدأ هذا العلم يظهر إلى الوجود وذلك من خلال إيجاد منظمات دولية ترعى مصالحه وتنظمه ولم تحمل الهيئات المعنية بدراسة مسائل القانون الجوي بل شاركتها فيها العديد من الجمعيات الدولية الغير مختصة في فروع هذا القانون فقامت جمعية القانون الدولي في مؤتمرها المنعقد في بونبوس ابروس 1922 واستوكهولم 1924 وليسون 1952 وبدأت دراسة المشروعات وتحليل الملاحظات المقدمة من كبار القانون الجوي وبعد إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي عهد إليها بدراسة هذه المواضيع فقامت بإعداد اتفاقيات متعددة وظهرت إلى العالم باسم معاهدة فار سوفيا، بروتوكول لاهاي، معاهدة غوادا لا خار، بروتوكول غواتيمالا، بروتوكولات مونتريال 4، الاتفاقية لمنع الاستيلاء الغير امشروع على المركبات الهوائية لاهاي 1970، الاتفاقية الخاصة بالحجز الاحتياطي على المركبات الهوائية روما 1933، والاتفاقية بالتأمين عن الأضرار التي تصيبها الطائرات للغير على سطح الأرض روما 1952.

مصادر القانون:

اعتمد هذا القانون بشكل رئيسي على التشريعات الدولية، التشريعات الوطنية، الفقه والقضاء ، فموضوع البحث يتسم بالتشعب والاتساع؛ لذلك سوف نقنصر على التأمين في الحقوق الجوية التجارية.

القسم الأول:

- 1- عقد الضمان الجوي
- 2- موضوع الضمان الجوي
- 3- المخاطر المضمونة
- 4- التزامات طرفي عقد الضمان.

1- عقد الضمان الجوي وأطرافه:

هو العقد الذي يرضى بمقتضاه الضامن بالتعويض المضمون عن الضرر الذي لحق به في معرض رحلة جوية أو بسببها جسدياً أو مادياً بشرط ألا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة ومنه يمكن أن نستخلص خصائص عقد التأمين، أهو عقد رضائي أو عقد ملزم للجانبين أو عقد من عقود الغرار أو عقد تعويض أو عقد تجاري أو عقد إذعان ، ومن دون الوقوف على جميع أنواع هذه العقود وبحسب رأبي الخاص فإنه عقد إذعان أي: أنه عقد من عقود الإذعان أي التي لا تبرم بعد مناقشة حرة بين أطرافها فالغالب أن تحرر شركات التأمين وثائق التأمين بشروطها المختلفة ودون الوقوف على إرادة الطرف الآخر المضمون له أي: المغبون، إذا فهو ليس عقدا رضائياً وإن كان ينعقد في شكله بمجرد تبادل القبول والإيجاب دون الوقوف على شرط ما لم يشترط الأطراف شرطاً معيناً لانعقاد العقد، وليس عقد غرار بمعنى: أن الطرفين لا يعرفان وقت إبرام العقد مدى الكسب والخسارة التي ستصيبهما وبالتالي جاءت التسمية أيضاً بأنه عقد احتمالي فإذا كان كذلك بالنسبة للمضمون له فإن الأمر على نقيض ذلك بالنسبة للضامن أي شركة التأمين لأن هذا الأخير يقوم بدراسات لحالات وقوع الخطر وكم عددها وذلك باللجوء إلى جداول الإحصائيات الدولية وقانون الكثرة وعدد الحالات وبالتالي لا يعد عقدا احتمالياً بالنسبة للضامن كما هو الحال بالنسبة للمضمون له كما أنه ليس تجارياً لأنه تجاري

للمضمون ومدني للمضمون له أو بمعنى عقد تجاري بالتبعية للمضمون ومدني للمضمون له.

الفرع الأول: مضمون عقد الضمان:

أ- التأمين على الطائرة وطاقمها وللغير على سطح الأرض

ت- التأمين على الطائرة وطاقمها وللغير في حالة الطيران

أ- عقد التأمين على سطح الأرض:

يستوجب على كل طائرة تعمل في إقليم الدولة أن تحمل شهادة تأمين لها وللغير على سطح الأرض ويمثل هذا التأمين طاقمها وركابها والبضائع التي تحملها م "ج/12" ج . س وبالتالي يستوجب على الشركات الوطنية والأجنبية التي تعمل ومن وإلى الدولة أن تقدم وثائق كافية للمؤسسة لتغطية مسؤوليتها عن تأخير المسافرين والأمتعة والشحن بالإضافة إلى الأضرار التي تلحق بالطائرات وطاقمها على سطح الأرض م "151+138" ج.س . فما هو سطح الأرض : لكي نعرف ما المقصود بسطح الأرض لابد من الوقوف على حالة الطيران . فالحالة الطيران : هي اللحظة التي تبدأ محركات الطائرة بالدوران بهدف لإقلاع من سطح الأرض إلى نقطة الوصول لأي من اللحظة التي تبدأ فيها باستخدام القوة المحركة بغرض الإقلاع وحتى نهاية التدرج على درج الهبوط، أما بالنسبة للمحركات الأخف من الهواء تبدأ من لحظة انفصالها عن الأرض حتى لحظة تثبتها عليها ثانية وبالتالي كل ما عدا ذلك يعد سطح الأرض بمعنى أن سطح الأرض ينتهي لحظة دوران المحركات بهدف الإقلاع.

ب- مفهوم التأمين في حالة الطيران:

وهو التعويض عن الضرر الذي يصيب الغير في حالة الطيران وحالة الطيران هي لحظة بدء دوران محركات الطائرة بهدف الإقلاع وحتى نهاية التدرج على مدرج الهبوط في نقطة الوصول، و أما بالنسبة للمحركات الأخف من الهواء تبدأ من لحظة انفصالها عن الأرض حتى لحظة تثبتها عليها ثانية وبالتالي أوجب المشرع واتفاقية شيكاغو على كل مستثمر للطائرة و تعمل في إقليم الدولة أو إليها أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الطاقم والممتلكات والبضائع التي تكون على متن الطائرة.

ج- حالات الإعفاء من مبلغ التأمين:

يجوز الاستيعاض عن مبلغ التأمين المذكور سابقا بإيجاد أحد الضمانات التالية:

- أ- إيداع التأمين النقدي في خزانة الدولة المسجلة للطائرة
- ب- بتقديم كفالة نقدية من بنك مرخص له في البلد المسجلة بها الطائرة
- ت- تقديم كفالة من الدولة المسجلة بها الطائرة .

الفرع الثاني: وثيقة التأمين

1- نطاق تطبيق اتفاقية فار سوفيا: تطبق الاتفاقية في حالة الطيران، أي تكفلت المادة 17 من اتفاقية وارسو بتحديد إطار مسؤولية الناقل الجوي في عمليات نقل الركاب فنصت على أن يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أدى بدني آخر يلحق الراكب متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو في أثناء أي عمليات صعود أو هبوط.

2- وثيقة التأمين

إن عقد التأمين هو من العقود الرضائية ولكن في معظم الأحيان يجب أن يكون ثابتا بالكتابة وهذا ما يسمى بوثيقة التأمين وغالبا ما تكون هذه الوثيقة منظمة بصورة مسبقة من حيث الموضوع والشروط من قبل المؤمن ويقوم المؤمن له بملء البيانات المتروكة فارغة وأحيانا بشكل نادر جدا يضيف بعض الشروط الخطية التي تكمل الشروط المطبوعة أو تعديلها بموجب ملحق الوثيقة وفي حال التعارض يؤخذ بالملحق على الشروط العامة وهذا يكون قاصرا على البضائع التي تنقل بموجب عقد خطاب النقل الجوي للبضائع دون الأشخاص ذلك أن التأمين على المسافرين وأمتعتهم يتم إدراجه بين شروط تذكرة السفر بأن التعويضات المادية والجسدية وتخضع لاتفاقية فار سوفيا وتعديلاتها.

3- البيانات التي أوجبت اتفاقية فارسوفيا ذكرها بتذكرة السفر للدفع بها ذلك أن تذكرة السفر تعتبر بمثابة عقد تأمين لذكرها شروط السفر ومسئولية الناقل عن الأضرار.

أ- وتاريخ إصدارها

ب- نقطتي الوصول والقيام

ت- المحطات المنصوص عليها مع احتفاظ الناقل بحقه بالتعديل في حالة الضرورة

ث- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين

ج- النص بأن النقل يخضع لنظام مسؤولية وفقا لهذه المعادلة.

2- البيانات الواجب ذكرها في استمارة نقل الأمتعة للمسافرين:

عند نقل الأمتعة يجب أن تسلم استمارة الأمتعة التي إذا لم تكن مرفقة بتذكرة السفر أو إذا لم يكن قد نص عليها في تلك التذكرة فيجب أن تشمل

أ- بيان نقطتي الوصول والقيام

ب- إذا وقعت نقطتا القيام والوصول في إقليم واحد متعاقب حيث كان من المتوقع وجود مرسى أو أكثر لكي تعتبر نقلا دوليا تخضع لأحكام الاتفاقية.

ت- إذا اشتمل النقل على نقطة وصول نهائية أو على مرسى في بلد غير بلد القيام فيجب أن تشتمل استمارة الأمتعة على تنبيه بأن النقل يخضع لأحكام اتفاقية فار سوفيا.

3- البيانات الواجب ذكرها في خطاب النقل الجوي: يجب أن يشتمل خطاب النقل

الجوي على ما يلي :

أ- المكان الذي أنشئ فيه السند والتاريخ الذي أعد فيه

ب- نقطتا القيام والوصول

ج- المحطات المنصوص عليها مع احتفاظ الناقل بحقه بالتعديل في حالة الضرورة

اسم وعنوان الناقل أو الناقلين

د- اسم وعنوان المرسل منه

هـ- اسم وعنوان الناقل الأول

و- اسم وعنوان المرسل إليه

ز- نوع البضاعة

ح- عدد وأرقام الطرود وطريقة تغليفها وعلاماتها المميزة

- ط- وزن وكمية البضاعة وحجمها وأبعادها
- ي- الحالة الظاهرة للبضاعة ك- أجرة النقل
- ل- إذا أرسلتن البضاعة على أساس التسليم مقابل الدفع فيذكر ثمن البضاعة وما يكون قد تكلفه من مصاريف
- م- مقدار القيمة المعينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة الثانية للمادة 22 فارسوفيا
- ن- عدد صور خطاب النقل الجوي
- س- المستندات المسلمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي ع- مهلة النقل وبيان موجز عن الطريق المزعوم اتباعه
- ف- النص على أن هذا النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في المعاهدة

4- الإعفاء من حدود المسؤولية بموجب اتفاقية فار سوفيا وتعديلاتها:

- أ- يكون الناقل مسؤولاً دون التقيد بأي حد إذا صدر منه خطأ أو تولد عنه غش أو من أحد معاونيه، أي بأن الضرر تولد عن فعله أو الامتناع عن فعل من الناقل أو تابعة، إما بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقترنة بإدراك أن الضرر يترتب على ذلك م"25" معدلة برتوكول لاهاي
- ب- ويعفى من تطبيق نظام المسؤولية أيضاً إذا ركب المسافر برضا الناقل دون أن تكون سلمت إليه تذكرة السفر أو لم تشمل التذكرة على الضرر يخضع لأحكام هذه المعاهدة وبالتالي فإن وثيقة التأمين يتم ذكرها في تذكرة الطائرة المبيعة للمسافرين ولأمتعتهم باستثناء نقل البضائع للغير بواسطة الجو فيتم بواسطة خطاب النقل الجوي الذي يستوجب أن يكونه محرراً على ثلاث نسخ الأولى يوقعها المرسل والثانية المرسل إليه يوقعها المرسل منه والناقل والثالثة يوقعها الناقل ويسلمها إلى

المرسل منه إشعاراً منه بقبول البضاعة فيغدو قريباً بذلك من عقد الضمان البحري.م"4+3" معدلة برتوكول لاهاي

ثالثاً:

الفرع الأول: المخاطر المضمونة الأشياء التي يجوز إجراء الضمان عليها

1- الطائرة وملحقاتها:

تعتبر الطائرة من أهم الأموال التي يمكن إبرام عقد الضمان عليها فقد أعطى المشتري لكل صاحب حق إجراء مثل هذا العقد بل جعله إجبارياً بموجب م "151"ج، س في حالة الطيران و م"12+138/ج في حالة سطح الأرض ولا يقتصر الضمان على الطائرة أي على جسم الطائرة بل يشمل ملحقاتها الأخرى ومنها سلف قاد الطائرة وأجرة طاقم الطائرة وانه من الممكن أيضاً إجراء عقد التأمين على الطائرة وهي قيد الإنشاء.

2- أجرة الطاقم:

فقد يتعذر سفر الطائرة لسبب طارئ أو سبب أجنبي أو تعذر مواصلة الرحلة وبالتالي فإن الطاقم لا يستحق إلا أجورهم التي عن المدة التي قضوها على متن الطائرة وهي في السماء، وخوفاً من أن يضيع على الطاقم أجورهم التي يرتزقون منها فكان لا بد من إجراء عقد تأمين في الحالات التي يفقدون الحق فيه.

3- البضاعة وأشخاص:

ويتم إبرام عقد تأمين البضاعة والأشخاص بموجب المسؤولية المحددة في اتفاقية فارسوفيا نظام المسؤولية في اتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي هي:

250 ألف فرنك فرنسي عن الأضرار التي تلحق الأشخاص في حالة الطيران.
و 250 فرنك فرنسي عن كل كيلو جرام عن البضائع.
و 5 آلاف فرنك فرنسي عن الحقيبة المرفقة مع المسافر.

4- مبلغ الضمان:

يجوز للضامن أن يعقد ضمانا لدى ضامن آخر على مبلغ الضمان الذي يلتزم بدفعه للمضمون له وهذا ما يسمى بإعادة التأمين5- بدل الضمان: يجوز للمضمون أن يضمن بدل الضمان الذي لا يخرج من كونه أيضا قيمة مالية معرضة للمخاطر الجوية وإن كان من حيث الواقع يندر إبرام مثل هذه العقود" ويسمى التأمين التكاملي في العلم الحديث للتأمين".

الفرع الثاني: المخاطر وأنواعها: أ- المخاطر المضمونة من دون نص العقد:

لقد قامت سوريا بالانضمام إلى اتفاقية فارسوفيا في ظل الانتداب الفرنسي عام 1933 وتم إعادة تصديق عليها بعد الاستقلال عام 1955 ودخلت حيز التنفيذ عام 1959 وبموجب المادة 20 من الاتفاقية فإن الناقل يتحمل كافة الأضرار المادية والجسدية أية الناتجة عن عملية النقل الجوي ما لم يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الخطأ أو أنه من المستحيل عليهم اتخاذها، وبالتالي فإن القوانين الأوروبية تذهب إلى تحميل الناقل التزاما بتحقيق نتيجة معينة وهي كفالة سلامة الركاب والبضائع وبالتالي تترتب مسؤوليته حكما إذا لم تتحقق النتيجة، فلو

تعرض المسافر إلى حادث أو أدى إلى إصابته بضرر، فما عليه سوى إثبات وقوع الحادث وإبراز الضرر الذي لحق به لتتسغل مسؤولية الناقل بالتعويض عليه، وإذا أراد الخير دفع المسؤولية يتوجب عليه إقامة الدليل على وجود سبب أجنبي لا يد له فيه، أما في القوانين الانكلوسكسونية فلا يترتب على الناقل التزامك بضمان السلامة وبالتالي فإن مسؤوليته مناطها يجب إثبات الضرر من قبل المضرور أي أن الناقل يلتزم في تنفيذ عقد النقل ببذل العناية اللازمة وليس لتحقيق نتيجة أو غاية معينة وقد أخذت اتفاقية فارسوفيا وتعديلاتها بالاتجاه الانكلوسكسوني فلم توجب على الناقل ضمان السلامة بل جعلت التزامه بضمان العناية مع قلب عبء الإثبات وبالتالي فإن كل هلاك أو ضرر بشري أو مادي للركاب والطائرة والبضائع يسأل عنه الناقل وتابعيه إذا لم يستطيعوا إقامة الدليل على أنهم اتخذوا كافة التدابير اللازمة والاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الضرر

ب- المخاطر المضمونة بنص في القانون:

بالرجوع إلى الاتفاقية فغن المخاطر الناجمة رغم اتخاذ الناقل كافة التدابير والاحتياطات اللازمة إلا أن الضرر قد وقع وكان من المستحيل تفاديه فإنه لا يلتزم بالتعويض عليه إلا أنه يوجد اتفاق عكس ذلك في حال عدم الإشارة إلى خضوع نظام المسؤولية المحددة لمعاهدة فار سوفيا، وإذا حصل اتفاق مخالف يكون الضامن مسئولاً عن كل الأضرار أو الهلاكات التي تلحق بالأشياء المضمونة ولو أثبت أنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الخطر أو استحالة اتخاذها ، وبالتالي فإن هناك مجموعة من الأخطار التي لا يمكن أن تشملها بالوثيقة العامة للتأمين، فإذا أراد الناقل تغطية هذه الأخطار تتوجب عليه إجراء عقد ضمان أو تأمين خاص من هذه الأخطار، الحربية، الأضرار الناجمة عن الإرهاب، مثلاً، ولا يعتبر الضمان أو التأمين الثاني باطلاً لوروده على الشيء

المؤمن نفسه وفي نفس الوقت أي: لا يعد مغالاة في التأمين لسبب اختلاف محل العقد وسببه، فالتأمين الأخير يضمن الأخطار الناجمة عن الأعمال الحربية، وإلزام الناقل بحالات الإعفاء الواردة في اتفاقية فارسوفيا التي أسقطت المسؤولية عن الناقل في حال إثباته اتخاذ كافة الوسائل لدرء وقوع الخطر ورغم ذلك قد وقع والتأمين الأول يضمن المسؤولية المدنية بوجهها العام. وهكذا قد أدرجت ذكر بعض الأنواع التي يجوز ذكرها في عقود التأمين الخاصة وهي على سبيل الذكر وليس الحصر، أي أنه يجوز أن يشمل عقد التأمين غير هذه المخاطر

- أ- التعويض عن الضرر المادي لجسم الطائرة وطاقتها بسبب الصواعق الجوية لا علاقة للناقل به
- ب- التعويض عن الضرر المادي والجسدي للغير بسبب الصواعق الجوية لا علاقة للناقل به
- ت- التعويض عن الهلاك الكلي للطائرة بسبب التصادم الجوي لا علاقة للناقل به
- ث- التعويض عن الهلاك المادي والجسدي للغير بسبب التصادم الجوي لا علاقة للناقل به.
- ج- التعويض عن الهلاك الكلي للطائرة "حريق انفجار محركات" لا علاقة للناقل به
- ح- التعويض عن الهلاك المادي والجسدي للغير "حريق انفجار محركات" لا علاقة للناقل به ، وبالتالي بالرغم من أن هذه الحالات قد تحدث لسبب لا علاقة للناقل به ولا يسأل عنها بموجب المادة 20 من الاتفاقية إلا أنه بموجب عقد الضمان الخاص الذي عقده مع المؤمن فإنه يغدو مسئولاً عن هذه الأضرار وغالباً ما تقوم شركات التأمين بذلك.

ب - الأخطار المستثناة من الضمان:

i. أخطاء المستثمر المضمون:

م "29" فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 إذا كان الضرر قد تولد عن غش أو خطأ جسيم من قبل المستثمر أي الناقل حسب طبيعة صفة الناقل، فليس للناقل أن يتمسك بالنظام المحدد للمسئولية المنصوص عليها بموجب أحكام هذه المعادلة م"1/25 فارسوفيا"

ii. أخطاء طاقم الطائرة:

بما أن طاقم الطائرة يعمل تحت إمرة الناقل ويخضع لأحكام مسؤولية العمل الغير مشروع عن أفعال الغير ومسئولية المتبوع عن أعمال التابع وإن لم يكن حرا في اختياره م "2/175" مدني وقيام رابطة التبعية بين الطرفين في حال إحداث التابع عملا غير مشروع في حال تأديته وظيفته أو بسببها أو في معرض وظيفته ولا علاقة للناقل به م"2/175" ونستنتج مما تقدم أن المتبوع أي الناقل يسأل عن الأضرار التي سببها التابع أي الطاقم وليس الضامن أي شركة التأمين لقيام علاقة أو رابطة التبعية بينهما م"1/175" مدني إلا أن المشتري قد فرض على الكابتن عناية الرجل المعتاد فقد عده مسئولا عن سلامة أعضاء الطاقم والركاب والبضائع على متن الطائرة عندما تكون أبواب الطائرة موصدة ويكون مسئولا عن تشغيل الطائرة وسلامتها، واتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة 60+77 ج.س" إلا أنه وفق المبدأ العام يقوم الضامن وهو شركة التأمين بالتعويض على المتضرر ومن ثم يستطيع الضامن الرجوع على قائد الطائرة بالضرر الناجم عن فعله، بموجب قواعد الحلول لاكتساب التعويض المدفوع للمتضرر صفة تعويضية

تستوجب أن يحل المؤمن مكان المتضرر في الرجوع على قائد الطائرة وفق أحكام م "176" مدني وذلك وفق الدعوى الغير مباشرة والتي تستوجب إدخال المستثمر فيها طرفاً منضماً مع المدين الكابتن حسب طبيعة المسؤول م"126 مدني " أو يقوم المستثمر بالتعويض على المتضرر ومن ثم يستطيع المستثمر الرجوع على قائد الطائرة بالضرر الناجم عن فعله م"176" مدني .

وفي الواقع العملي :

يستوجب مخاصمة الطرفين معا المستثمر وقائد الطائرة من قبل المؤمن الذي قام بدفع التعويض للمتضرر لكون أن الالتزام غير قابل للتجزئة بطبيعته م"200 مدني" وإدخال قائد الطائرة طرفاً بالدعوى وفق م"152/ب أ. م، ومن ناحية أخرى فإنه في معظم الأحيان عند وقوع الخطر أي عند وقوع الحادث فإنه غالباً ما تزهق جميع الأرواح التي تكون على متن الطائرة بما فيها القائد فهنا تظهر عدم إمكانية أو عفواً جدوى من ملاحقة القائد المتوفى من قبل المضرور أو ورثته رغم ثبوت حقه وانتقال أثر العقد المبرم بين المستثمر والقائد وما ينجم عنه إلى الخلف العام للمتوفى الذي انتقلت إليه مجموع الذمة المالية للمتوفى م"146 مدني" وفي معظم الأحيان تعجز هذه الذمة المالية المنقولة إلى الخلف العام عن الوفاء بالالتزامات الناجمة عن عمله الغير مشروع والغير تعاقدى، والتعاقدى مع المستثمر بموجب عقد عمله الجوي ولما كان في ذلك إرهاقاً للمضرور أو خلفه كان من الأفضل الرجوع على المؤمن لقوة مركزه المالي في سبيل التعويض ومن ثم يعود هذا الأخير على المستثمر أو الخلف العام لقائد الطائرة أو المسبب بوقوع الضرر إذا أراد ذلك وفق قواعد الحلول، كما انه يعفى من تحديد المسؤولية المذكورة في اتفاقية وارسو وتعديلاتها م"2/25".

.iii العيب الخاص في الشيء المضمون:

غرم الضرر المادي أو الهلاك الناجم عن عيب خاص أو عدم إتباع وسيلة معينة لحماية الشيء المضمون من الهلاك فإنه لا يقع على عاتق الناقل التعويض إلا إذا ثبت عكس ذلك مثال: نقل الخضار والفواكه يحتاج إلى مجمدات بدرجات حرارة معينة حفاظا عليها من الهلاك الكلي أو الجزئي كما ان الضامن لا يكون مسئولا عن الضرر الذي يلحق بالغير والناجم عن تلف أو هلاك الشيء المضمون ما لم يتفق عكس ذلك فلو هلكت البضاعة المضمونة "بطاطا مثلا" نتيجة لعيب خاص فيها دون يد للضامن وأدى السائل الذي انساب منها على إتلاف البضاعة المشحونة المجاورة لها "أكياس سكر مثلا" فإن ضامن البطاطا لا يكون مسئولا عن تلفها ولا تلف أكياس السكر ما لم يتفق عكس ذلك، فالمسئول يكون صاحب البطاطا للعيب الجوهري في عملية الرص الواجب اتباعها من قبل الشاحن قبل التسليم للناقل لإجراء عملية النقل.

4-التزامات طرفي عقد الضمان

الفرع الأول: التزامات المضمون له

1-الإدلاء ببيانات صحيحة عن الخطأ المضمون:

إن كتم أي معلومة أو بيان عن الخطر أو الشيء الوارد عليه الضمان يسقط حق المضمون له تجاه الضامن بالتعويض عملاً بالمبادئ العامة للتأمين ومسئولية المضمون له الإدلاء بالخطر المؤمن عليه بدقة وإلا فإن كتم أي معلومة يؤدي إلى إبطال العقد لعلّة التدليس م"2/126 مدني"

2-دفع قسط الضمان:

3- إبلاغ الضامن بوقوع الحادث:

حيث يتوجب على المضمون له إبلاغ الضامن خلال المدة المتفق عليها عن الحادث أو الكارثة التي حققت الخسارة بالشيء المضمون.4- تلافي وقوع الخطر والتحقق من أثره: على المضمون له أن يحافظ على الأشياء المضمونة وأن يجنبها التعرض للخطر وفي حال وقوع الخطر عليه أن يبذل جهده في سبيل التحقق من آثاره، أي يتوجب على المضمون له أن يتصرف في حال وقوع الضرر على الشيء المضمون كما لو كان الشيء غير مضموناً وأنه يتحمل نتائج هذا الخطر فيتخذ جميع التدابير والإجراءات التي تحد من مقدار الضرر أو الخسارة وخاصة عندما يتوقع حصول الخطر المؤمن عليه نتيجة الظروف الحاصلة. 5- الكشف عن البضاعة حين وصولها: تفادياً لكل جدال ينشأ حول حصول الأضرار بالشيء المضمون، فقد أوجب على المرسل إليه بموجب وثيقة أو خطاب الضمان بعد إعلامه بوصول البضاعة ووضعها تحت تصرفه أن يقوم بالكشف عليها بحضور عملاء الضامن أو المضمون له حسب طبيعة الحال وبموجب التحقق من البيانات

الوارد ذكرها في خطاب النقل الجوي وفقا لاتفاقية فارسوفيا م "8" معدلة لاهاي ،
وتتم هذه العملية خلال مدة معينة من التسليم بعد إشعاره بوصول البضاعة وغالبا ما
تحدد بخمسة أيام

5- المحافظة على حق الرجوع على الغير:

المسئول إذا حصل الخطر بسبب فعل الغير وخطئه يلتزم المضمون له باتخاذ
الإجراءات الضرورية واللازمة للمحافظة على حقوقه تجاه الغير وحلول الضامن
مكان المضمون له في حال دفعه للتعويض للمتضرر.

الفرع الثاني: التزامات الضامن:

يتوجب على الضامن التعويض على الأضرار الجسدية والمادية بمجرد إبلاغه عن
الحادث وذلك في حدود المبالغ المذكورة في وثيقة التأمين المبرمة بين الطرفين ومن
الطبيعي ألا يقوم الضامن بتحديد مسؤوليته عن الأضرار التي يحدثها المستثمر أو
الطاقم بقصد منه ودون خطأ لأن ذلك يعد من قبيل الإثراء بلا سبب م "180" والدفع
الغير مستحق م "183 + 182 مدني، فقد يعمد الناقل إلى عدم فحص الطائرة قبل
إقلاعها أو عدم إجراء الفحوص الدورية لها وذلك من أجل أن تقوم شركة التأمين
بالتعويض عليه في حال سقوط الطائرة بطائرة جديدة أو بمبلغ كبير يستطيع من
خلاله شراء طائرة جديدة بدلا من القديمة

وأخيراً: ورغم حداثة هذا العلم إلا أن الفقه والاجتهاد الدولي المتخصص بالقضايا الجوية التجارية سوف يستصدر مع الأيام ما يدعى بالتأمين الفضائي الذي سيقوم بتنظيم كافة أنواع وأوجه التأمين الجوي

ملحق نماذج عن عقود التأمين على الطائرة و ملحقاتها

عقد تأمين على هامل على الطائرة

لقد أدرجت الشكل الأيسر دون وضع بنود معقدة وذلك الاستئناس بالشكل فقط

أولاً : تأمين جسم الطائرة :

ويطلب هذا التأمين مالك الطائرة مستخدم الصانع للطائرات تحت الإصلاح أو في انتظار البيع على الأرض أو في رحلات الاختبار والتسليم.

نطاق التغطية :

بمقتضى هذا التأمين يتعهد المؤمن طبقاً لاختياره بتعويض المؤمن له إما نقداً ، أو عن طريق الإحلال ، أو بإصلاح الخسارة أو التلف الذي يصيب الطائرة المؤمن عليها ، بسبب الأخطار المغطاة ، وذلك أثناء وجود الطائرة على الأرض ، أو أثناء الدرج على الأرض ، أو أثناء الطيران وذلك بحد أقصى القيمة التأمينية أو القيمة المتفق عليها .

الأخطار المغطاة:

1.الحريق، الصواعق، الانفجار.

2.العواصف، الهزات الأرضية، الفيضانات، الصقيع، الثلوج، انهيار حظائر الطائرات.

3.التصادم.

4.السرقه، النهب، الاختلاس.

5.اختفاء الطائرة وعدم ظهورها خلال فترة معينة تحددها الوثيقة.

الأخطار المستثناة :

1. التلف والتآكل التدريجي نتيجة الاستعمال .

2.النقص في القيمة بسبب التقادم .

3.عيوب الصناعة .

4.العطب الميكانيكي أو الكهربائي، ما لم يكن ناتجا عن الحريق أو الانفجار أو تصادم الطائرة بجسم خارجي.

5.السرقه، السطو، الضرر المتعمد من جانب المؤمن له أو عمالة أو مستخدميه.

6.الأضرار التي تصيب الركاب، أعضاء الطاقم، أو الأشياء المنقولة بالطائرة.

7.الأضرار التي تصيب الطرف الثالث، في شخصهم أو ممتلكاتهم بسبب الاصطدام بالطائرة، أو بالأشياء التي تسقط منها .

استثناءات عامة :

1. الأضرار التي تحدث أثناء استخدام الطائرة في أغراض غير مشروعة أو غرض غير المحدد في الوثيقة .

2. الأضرار التي تحدث أثناء قيادة الطائرة بواسطة أشخاص غير الملاحين المرخص لهم بالقيادة

3. لأضرار التي تصيب الطائرة بصورة مباشرة أو غير مباشرة نتيجة لحادث يقع لها لسبب من أسباب الحروب.

4. الأضرار الناتجة بصورة مباشرة أو غير مباشرة عن تفتت الذرة أو المواد المشعة أو بقايا هذه المحروقات.

5. الأضرار التي تحدث نتيجة تواجد الطائرة خارج المنطقة الجغرافية المحددة في الوثيقة، إلا في حالة القوة القاهرة.

ثانيا :تأمين المسئوليات :

1. تأمين المسؤولية المدنية قبل الركاب أمتعتهم

يرتبط الناقل الجوي مع الركاب بعلاقة تعاقدية ، وهي عقد النقل (تذكرة السفر) ويتربط على هذا العقد مسؤولية تعاقدية قبل كل من الناقل والركاب

2.تأمين المسؤولية المدنية قبل الغير (الطرف الثالث) .

وبمقتضى هذا التأمين يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وحتى حد معين متفق عليه ، وذلك عن كافة المبالغ الملتزم بدفعها قانونا كتعويض عن الإصابات الجسمانية أو وفاة الأشخاص بخلاف الركاب ، وكذلك عن الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير (خارج الطائرة) بشرط أن تكون ناتجة عن حادث سببته الطائرة أو الأشياء التي تسقط منها . ويتم تحديد مسؤولية المؤمن على أساس مبلغ معين عن كل حادث لكل طائرة ، كما تحديد مسؤولية إجمالية خلال مدة التأمين .

3. تأمين المسؤولية القانونية للبضائع :

والمقتضى هذا التأمين يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وحتى حد معين متفق عليه ، وذلك عن كافة المبالغ الملتزم بدفعها قانونا، بما في ذلك المصروفات القانونية وذلك عن الخسارة او التلف الذي يصيب البضاعة اثناء تحميلها ، نقلها ، تفريغها من الطائرة (بمعنى آخر أي تلف يصيب البضاعة خلال فترة وجودها في حيازة الناقل .

4. تأمين قطع الغيار و المعدات والأجهزة الأخرى غير النمطية:

5. تأمين الحوادث الشخصية للطاقم :

المراجع

انطاكي الله رزق و سباعي نهاد ، الحقوق التجارية الجوية 1963
الاسيوطي ثروت انيس، قانون الطيران المدني قاهرة 1966

حداد الياس ، القانون التجاري

شوفو ، القانون الجوي

الجريدة الرسمية العدد الخامس 1973 والعدد 18 عام 1975

القانون الجوي السوري رقم 6 عام 2004

القانون المني السوري

قانون أوص المحاكمات المدنية والتجارية

قانون التجارة السوري رقم 3 عام 2007