

شرط إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية والتأمين عنها وموقف القانونين العراقي والجزائري

الباحث. علي كامل لعبيبي جازع أ.د. ميثم نعمتي

جامعة العلوم القضائية والخدمات الإدارية / طهران

Email :mnemati@ujsas.ac.ir

Ali.Kamal.Aljibara@gmail.com

المخلص

يعتبر ضمان الناقل الجوي لسلامة الراكب التزام قانوني فرضه عليه القانون وكل شرط يقضي من إعفاء الناقل من المسؤولية سواء كان إعفاء كلياً أو جزئياً يعتبر باطلاً لمخالفته النظام العام .

وإن الاتفاقات المعدلة لمسؤولية الناقل الجوي هي الاتفاقات التي تنظم آثار المسؤولية على غير الوجهة الذي ينظمها القانون .

وتنقسم على ثلاثة أقسام :-

الأول : يتضمن الإعفاء من المسؤولية وحسب قواعد القانون المدني فهي جائزة في نطاق المسؤولية العقدية إلا في حالة الخطأ الجسيم أو الغش ، أما في نطاق المسؤولية التقصيرية فهي غير جائزة مطلقاً .

الثاني : يتضمن تحديد المسؤولية وهي كشرط الإعفاء من المسؤولية جائزة في المسؤولية العقدية إلا في حالتها الغش والخطأ الجسيم ، وباطلة بطلاناً مطلقاً في نطاق المسؤولية التقصيرية .

الثالث : التشديد من المسؤولية وهي جائزة مطلقاً إذ لا تتضمن الاضرار بالطرف الضعيف .

وقد نصت اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ على بطلان الإعفاء من المسؤولية صراحة إذ نصت (كل شرط يرمي الى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية والى تقدير حد ادنى من التعويض اقل من الحدود الواردة بهذه الاتفاقية باطل ولا أثر له.)

وبما أن التعامل في المجالين الجوي والفضائي أصبح ضرورة تملئها ظروف الحياة الراهنة ولوجود العديد من المخاطر المحدقة بعمليات النقل الجوي وتعرض الركاب الى الحوادث والاضرار شرعت معظم شركات الطيران الى التأمين على الركاب في عقد النقل الجوي وكذلك التأمين على الطائرات من مخاطر الطيران كما ألزمت معظم دول العالم شركات النقل الجوي بإجراء التأمين ، كما تبنت شركات الطيران العالمية نظام التأمين التلقائي ، ويتمثل في تأمين المسافرين ضد الاضرار التي قد تلحق بهم من جراء مخاطر الطيران ، ويحول لهم الحصول على التعويض من المؤمن (شركات التأمين) .

الكلمات المفتاحية: الناقل الجوي ، المسؤولية ، التأمين ، الراكب، شرط الإعفاء.

The condition of exempting the air carrier from liability and insurance for it, and the position of Iraqi and Algerian law

Researcher.Ali Kamil Luaibi

Prof.Dr.Maytham Namety

University of Judicial Sciences and Administrative Services/Tehran

Email:Ali.Kamal.Aljibara@gmail.com

mnemati@ujsas.ac.ir

Abstract

The air carrier's guarantee of passenger safety is a legal obligation imposed on him by law, and every condition that exempts the carrier from liability, whether it is a complete or partial exemption, is considered void for violating public order.

And that the agreements amending the liability of the air carrier are the agreements that regulate the effects of liability on a destination other than that regulated by law.

It is divided into three sections:-

The first: It includes the exemption from liability and according to the rules of civil law, it is permissible within the scope of contractual liability, except in the case of serious error or fraud. As for the scope of tort liability, it is not permissible at all.

The second: It includes limiting liability, which is a condition of exemption from liability. It is permissible in contractual liability, except in cases of fraud and gross error, and is absolutely void within the scope of tort liability.

Third: The emphasis on responsibility, which is absolutely permissible, as it does not include harming the weak party.

The Warsaw Convention of 1929 explicitly declared invalid liability

Any condition intended to exempt the air carrier from liability and to estimate a minimum level of compensation less than the limits set forth in this Agreement is null and void(Since dealing in the air and space spheres has become a necessity dictated by the current conditions of life and the presence of many risks to air transport operations and the exposure of passengers to accidents and damages, most airlines have begun to insure passengers in the air transport contract, as well as insurance on aircraft against aviation risks, as most countries of the world are obligated Air transport companies carry out insurance, and international airlines have also adopted the automatic insurance system, which is to insure passengers against damages that may befall them as a result of aviation risks, and they are authorized to obtain compensation from the insurer (insurance companies).

key words: Air carrier, liability, insurance, passenger, exemption clause.

المقدمة

يعد الالتزام بضمان السلامة من أهم الالتزامات التي يفرضها عقد النقل الجوي وهو التزام اساسي يقع على عاتق الناقل الجوي ويلتزم الناقل بمقتضاه بتوصيل المسافر سليماً معافى الى جهة الوصول ومصدر هذا الالتزام القانون حيث نصت الاتفاقيات الدولية على ذلك المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ نصت (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لأصابه جسدية ، بشرط ان تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت فقط على متن الطائرة أو اثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم) ويعتبر الالتزام بضمان السلامة من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفته وقد ضمنت الكثير من الدول هذا الالتزام في تشريعاتها الداخلية نتيجة لانضمامها الى هذه الاتفاقيات ويلتزم الناقل الجوي بتعويض الضرر الذي يلحق بالراكب والحاصل نتيجة تنفيذ عقد النقل الجوي.

شرط الاعفاء من المسؤولية والتأمين عنها

نصت أغلب التشريعات على بطلان كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية سواء كان اعفاء كلياً أو جزئياً

المطلب الاول : شرط الاعفاء من المسؤولية وموقف المشرع العراقي والجزائري

سوف يتم التطرق الى شرط الاعفاء من المسؤولية وموقف التشريعات الدولية وكذلك التشريعات الداخلية بما فيها موقف المشرع العراقي والجزائري

الفرع الاول : شرط الاعفاء من المسؤولية

يقصد باتفاقيات المسؤولية او الاتفاقات المعدلة لمسؤولية الناقل الجوي هي الاتفاقات التي تنظم اثار المسؤولية على غير الوجهة التي ينظمها القانون وتنقسم على قسمين :-

الاول : يتضمن الاعفاء من المسؤولية وحسب قواعد القانون المدني فهي جائزة في نطاق المسؤولية العقدية الا في حالة الخطأ الجسيم او الغش، اما في نطاق المسؤولية التقصيرية فهي غير جائزة مطلقاً

الثاني : يتضمن تحديد المسؤولية وهي كشرط الاعفاء من المسؤولية جائزة في المسؤولية العقدية الا في حالتها الغش والخطأ الجسيم ، وباطلة بطلاناً مطلقاً في نطاق المسؤولية التقصيرية، وكذلك

نوع اخر من الاتفاقات هي التشديد من المسؤولية وهي جائزة مطلقا اذ لا تتضمن الاضرار بالطرف الضعيف^(١). ان تعديل احكام المسؤولية الناشئة عن الاخلال بالعقد او المتولدة عن اثبات فعل غير مشروع ، اما برفع المسؤولية عن المدين فلا تتولد اية اثار في ذمته ، رغم توافر جميع عناصرها، ولا يلتزم بالتالي بدفع تعويض الى الدائن، واما بتخفيف المسؤولية، مع بقائها على عاتق المدين، فيتضاءل اثرها قبله ولا يلتزم تبعا لذلك الا بدفع تعويض جزئي، واما بانقاص المدة التي يجوز خلالها للدائن رفع دعواه تجاه المدين^(٢).

وتنص القاعدة العامة في القانون المدني بجواز الاتفاق على الاعفاء او تحديد المسؤولية العقدية متى ما اتفق المتعاقدان على ذلك^(٣)، ويشترط عدم وجود الغش او الخطأ الجسيم من قبل المدين^(٤). وقد نصت اتفاقية وارثو^(٥) على تقرير بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية صراحة اذ نصت المادة (٢٣) منها على انه (كل شرط يرمي الى اعفاء الناقل من المسؤولية والى تقدير حدود ادنى . للتعويض من الحدود الواردة بهذه الاتفاقية باطل ولا اثر له ، غير ان بطلان هذا الشرط لا يترتب بطلان العقد الذي يبقى خاضعا لنصوص هذه الاتفاقية)) . واما اتفاقية مونتريال فقد نصت على بطلان كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية ، اذ جاء فيها (كل بند يهدف الى اعفاء الناقل من المسؤولية او الى وضع حد ادنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا" ، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية)^(٦). يشير هذا النص الى انه اذا تضمن عقد النقل شرطا" يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في غير الحالات الواردة في الاتفاقية ، او من شأنه تخفيف مسؤوليته عما هو مقرر فيها ، فان هذا الشرط يكون باطلا بطلانا" مطلقا" ، ومن جهة اخرى لا يؤثر بطلان هذا الشرط على العقد ذاته اذ يبقى العقد قائما" ويخضع لأحكام الاتفاقية^(٧). كما ان بطلان شروط الاعفاء او التخفيف من المسؤولية لا يقتصر على الشروط التي تتضمن حتى الاعفاء بصورة مباشرة ، بل يمتد ليشمل كل شرط يهدف بطريق غير مباشر الى مثل هذا الاعفاء او التخفيف ، كالشروط التي تتضمن الانتقاص من مدة سقوط الدعوى او تقادمها او نقل عبء الاثبات من عاتق الناقل الجوي الى عاتق الراكب^(٨). وينصرف بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية او التخفيف منها عن الحد المقرر في اتفاقيات النقل الجوي الى الشروط التي يضمنها الاطراف في مرحلة ابرام العقد، اما الشروط التي يضمنها الاطراف بالاتفاق بعد مرحلة ابرام العقد فلا ينطبق عليها البطلان ، ولذا يعد صحيحا" كل اتفاق على الاعفاء او التخفيف من المسؤولية عن الحد الذي تقرره الاتفاقية بشرط ان يكون هذا الشرط منقفا" عليه بعد وقوع الضرر وذلك لان الراكب لا يكون واقعا" تحت ضغط الناقل الجوي بعد تحقيق الضرر ، ومن ثم لا يكون مجبرا" على قبول مثل هذه الشروط

لحرصه على اتمام عملية النقل كما كان مجبراً عليها عند ابرام العقد مع الناقل ، وعليه تكون هذه الشروط صحيحة^(٩) وقد يتم الاتفاق بين طرفي المسؤولية ، المسؤول والمضروب على وضع شروط تزيد من حد اثار هذه المسؤولية ، فالناقل الجوي والراكب قد يتفقا على الارتفاع بالتعويض زيادة على الحد الاقصى الوارد في اتفاقية وارشو . فمثل هذا الشرط جائز . وهذا ما اكدته المادة (٢٢) في فقرتها الاولى من اتفاقية وارشو ((لا يجوز للراكب بناءً على اتفاق خاص مع الناقل ان يضع حداً على المسؤولية)) والجديد بالذكر ان اتفاقات رفع حد التعويض في مسؤولية الناقل الجوي وهو من الامور النادرة جدا في المسؤولية عن الاضرار الحاصلة للراكب ، بحيث يمثل التأمين طريقاً لضمان اصلاح ما يزيد من اضرار في حال عجز الحد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن تعويضها^(١٠).

الفرع الثاني : شروط الاعفاء من المسؤولية في القانونين العراقي والجزائري

أولاً: في القانون العراقي

ان موقف المشرع العراقي هو نفس موقف اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ وهو ما اكدته المادة (٣٢) اذ ايدت صحة شروط الاعفاء من المسؤولية او تخفيفها اللاحقة لتحقيق الضرر ، اذ نصت (تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقات الخاصة السابقة على وقوع الضرر ، اذا خالف الاطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية) ، اما اتفاقية مونتريال^(١١) ١٩٩٩ فلم تنص على تنظيم هذه الحالة فيرجع الى اتفاقية وارشو بشأنها . وقد نصت اغلب التشريعات على بطلان كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية سواء كان اعفاء كلياً ام جزئياً وذلك من اجل توفير حماية اكبر للراكب في عقد النقل الجوي ، وكذلك المشرع العراقي ففي الاحكام العامة من قانون النقل كل اتفاق يتضمن اعفاء الناقل كلياً او جزئياً من المسؤولية ، اذ نص على انه : (يبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من المسؤولية)^(١٢) .

كذلك اجاز المشرع العراقي في المادة (٢٥٩) من القانون المدني العراقي اعفاء المدين نفسه من المسؤولية عن خطئه اليسير فقط ، والاتفاق على اعفاء نفسه من الغش او الخطا الجسيم الذي يصدر من تابعيه^(١٣) ، اذ نصت المادة (٢٥٩ / ٢) من القانون المدني العراقي على انه : (وكذلك يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من كل مسؤوليه تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدية الا التي تنشأ عن غشه او خطئه الجسيم . ومع ذلك يجوز المدين ان يشترط عدم مسؤوليته عن الغش او الخطأ الجسيم الذي يقع من اشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه)) ، اذ اجاز المشرع

العراقي في هذه المادة الاعفاء من المسؤولية الا في حالة نشوء الضرر عن خطأ جسيم او غش ، اذ ان حالتي الخطأ الجسيم والغش تخالفان قواعد العدالة والانصاف التي تحرص على حماية الطرف الضعيف في العلاقة العقدية . كما نصت المادة (١٦٧ / ٢) من القانون المدني العراقي على انه: (اذل تم العقد بطريق الاذعان وكان قد تضمن شروطاً تعسفية جاز للمحكمة ان تعدل هذه الشروط او تعفي الطرف المدعن منها وذلك لما تقضي به العدالة ويقع باطلا كل اتفاق على خلاف ذلك . ويتضح من هذا النص بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية او التخفيف منها في حالة الاخلال بالالتزام بضمان السلامة وذلك في حال ابرام عقد النقل الجوي بطريق الاذعان .

اما قانون النقل العراقي فقد منع كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من المسؤولية، وعد مثل هذا الاتفاق باطلاً^(١٤) واتجه راي في الفقه الى انه يمكن الاتفاق على اعفاء الناقل الجوي نفسه من المسؤولية الناجمة عن الضرر في حالة الخطأ اليسير فقط بشرط ان يكون الاتفاق مكتوباً ، والا يصدر عن غش او خطأ جسيم من الناقل او من تابعيه ، وهو ما ينسجم مع قانون التجارة الملغي . ويخالف اخر هذا الراي ، اذ يرى ان نص الفقرة ((اولاً)) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي جاء مطلقاً والمطلق يسري على اطلاقه مالم يرد دليل التقييد ، فلا يجوز للناقل الجوي اعفاء نفسه من المسؤولية الناشئة عن راي يلحق بالراكب من جراء تنفيذ عقد النقل ، وذلك وفقاً لنص الفقرة ((اولاً)) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي^(١٥) ونلاحظ ان الخلاف بين الرأيين هو بسبب استناد كل رأي الى قانون معين لحكم حالة واحدة ، واننا نرجح الرأي الثاني اذ يخضع عقد النقل الجوي لقانون النقل العراقي ، وكان النص في الفقرة (اولاً) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي واضحاً وصريحاً في عدم جواز الاتفاق على شرط الاعفاء من المسؤولية الا انه يمكن ادراج شرط الاعفاء من المسؤولية والسماح بادراجه في حالة الاضرار غير البدنية التي تلحق الراكب ، وعملية ندعو المشرع العراقي الى التفريق بين الضررين ومنع ادراج شرط الاعفاء من المسؤولية في حالة الاضرار البدنية والسماح به في حالة الاضرار غير البدنية .

ثانياً: في القانون الجزائري

اما المشرع الجزائري فطبقاً للمادة (٥٢) من القانون التجاري الجزائري ، يجوز للناقل تحديد او اعفاء مسؤوليته باتفاق مع المرسل في عقد النقل عن الهلاك او التلف او التأخير وهذا في الحالات التالية :-

- تحديد مسؤوليته بسبب الضياع او التلف بشرط ان لا يكون التعويض المقرر اقل بكثير من قيمة الشيء نفسه

بحيث يصبح في الحقيقه وهما".

- اعفاؤه كلياً او جزئياً من مسؤولية التأخير .

- يكون باطلاً كل اشتراط من شأنه ان يعفي الناقل كلياً من مسؤوليته عن فقدان الكلي او الجزئي او التلف

ويشترط لصحة تحديد المسؤولية او الاعفاء منها الا يكون هناك خطأ عمدي او جسيم مرتكب من قبل الناقل، او من مستخدميه ويكون على المرسل او المرسل اليه اثبات غشه او خطأه الجسيم^(١٦). ويقع باطلاً كل شرط يقضي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او بتحديد باقل من الحدود المنصوص عليها في هذا القانون ، ويتضح من ذلك انه لايجوز للناقل الجوي اشتراط اعفائه من المسؤولية ويمتد بطلان شروط الاعفاء الى جميع حالات مسؤولية الناقل الجوي مثل (وفاة المسافرين، الاضرار البدنية التي تلحق بالراكب ، هلاك او تلف الامتعة او البضائع ، التأخير) . كذلك لايجوز للناقل الجوي اشتراط تحديد مسؤوليته باقل مما هو محدد في نصوص التقنين التجاريه والا وقع الشرط باطلاً ووجب الحكم للمضرور بالتعويض في ضوء الحدود القصوى للتعويضات المقررة قانوناً ويقتصر اثر البطلان على شروط الاعفاء او تحديد المسؤولية ، ويبقى عقد النقل الجوي في ذاته صحيحاً ومنتجاً لاثاره ويترتب على بطلان الشروط خضوع العقد لاحكام الموضوعيه لمسؤولية الناقل الجوي الوارده بالقانون التجاري . ويراعى ان شروط العقد او تحديد مسؤولية الناقل قد تكون مباشرة كأن يتفق على اعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير وقد تكون شروط الاعفاء غير مباشرة كالاتفاق على نقل عبء الاثبات على عاتق المسافر او المرسل وبالتالي نزوله عن قرينه المسؤولية التي تنقل كاهل الناقل او الاتفاق على تقصير مدى تقادم دعاوى مسؤولية الناقل الوي^(١٧). لم يذكر المشرع التجاري سوى اعتبار في حكم الاعفاء من المسؤولية كل شرط يكون من شأنه الزام المسافر او المرسل اليه بدفع كل او بعض نفقات التأمين ضد المسؤولية الناقل الجوي وكل شرط ينزل بموجبه المسافر او المرسل اليه للناقل عن حقوقه في التأمين ضد اخطار النقل ، فمثل هذين الشرطين يؤديان في واقع الامر الى عدم تحمل الناقل الجوي لتبعه المسؤولية الملقاة على عاتقه فتمت التزم متلقي خدمه النقل بدفع كل او بعض اقساط التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي يسترد الناقل التعويض الذي دفع للمضرور من المؤمن او يكون الاخير ملتزماً بدفعه مباشرة الى المضرور، دون ادنى تحمل من قبل الناقل الجوي لنفقات التأمين الجوي ، واذا تنازل المسافر عن حقوقه في التأمين الى الناقل ويتحمل المؤمن وحده التعويض المقرر للمضرور مع حرمانه من الرجوع على الناقل المسؤول الذي اصبح صاحب الحق في التأمين الجوي، فاذا اخذنا في الاعتبار مدى المخاطر التي تحيط بقبض التعويضات من المؤمن

نظرا لاتساع نطاق التزامات المستأمنين يتبين لنا كيف يمكن لمثل هذه الشروط ان تقضي ليس فقط الى عدم تحمل الناقل الجوي لتبعه المسؤولية وانما ايضا الى صعوبة حصول المضرور على التعويض من المؤمن^(١٨) وتجدر الاشارة الى ان شروط الاعفاء او تحديد المسؤولية قد يتفق عليها ابتداء اي عند ابرام النقل الجوي ولاشك في بطلان هذه الشروط التي تتقرر قبل وقوع الحادث الذي اقضى الى الضرر ، اما بالنسبة للمشرع التجاري فلم يميز بين الشرط الذي قد يتضمنه عقد النقل الجوي وبين الشرط المعدل لأحكام العقد سواء اتى التعديل قبل وقوع الحادث او بعده وان كان يجوز للمضرور ابداء الناقل الجوي من التزاماته بالتعويض سواء بصفة كليه او بصفة جزئية الا ان الابداء يتميز كتصرف قانوني يصدر عن الارادة المنفردة عن الاتفاق على شروط من شأنها اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او تحديد هذه المسؤولية باقل مما هو مقرر قانونا^(١٩) ويضاف الى ذلك ان اشتراط الناقل بعد وقوع الحادث التزام متلقي خدمة النقل باداء كل او بعض نفقات التأمين ، او اشتراطه نزول متلقي خدمة النقل عن حقوقه في التأمين ضد اخطار النقل وذلك مقابل التزام الناقل باداء التعويض الى المضرور سوف يقضي لامحالة الى بطلان مثل هذه الشروط ، ويؤدي الى اعفاء او تحديد مسؤولية الناقل الجوي سواء تقرر قبل وقوع الحادث او بعده ومن شان ذلك حماية متلقي خدمة النقل من مخاطر تفاوت المراكز الاقتصادية او الواقعية بينه وبين الناقل الجوي، اما ابراء المضرور للناقل بمنأى عن اية مساومة بينهما فيكون صحيحا ومنتجا لاثره^(٢٠).

المطلب الثاني :- التأمين عن المسؤولية وموقف المشرع العراقي والجزائري

الفرع الاول : التأمين عن المسؤولية في مخاطر النقل الجوي

اصبح التعامل مع المجالين الجوي والفضائي ضرورة تملئها ظروف الحياة الراهنة ، مما يجعل التفكير في استراتيجية شاملة وهيئة نصوص ملائمة بقصد تحقيق منظومه طيران امته ومستدامه ، يعد اولويه ملحه وحاجه ماسه للحفاظ على المستوى المتقدم الذي حققته الملاحة الجوية وللعمل على تطويره وترقية اداءه . ويعالج موضوع التأمين اشكالات غاية في الاهمية ليس الاضرار والحوادث التي يتعرض لها المسافرين (الركاب) فحسب بل العديد من المخاطر المحدقه بعمليات النقل الجوي ذات البعد البيئي والاقتصادي والاجتماعي مثل الانبعاثات الملوثة ، حوادث الطيران ، تاجيل والغاء الرحلات ، ضعف مستوى الخدمات .

ويعرف التأمين من المسؤولية : هو عقد بمقتضاه يضمن المؤمن للمؤمن له الاضرار الناشئة عن رجوع الغير عليه بدعوى المسؤولية^(٢١) فيقصد من التأمين من المسؤولية التأمين من الاضرار التي تلحق بالذمة المالية له من استحقاق دين في ذمته ناشئ عن نهوض مسؤوليته المدنيه تجاه الغير^(٢٢).

اما التأمين من المسؤولية في عقد النقل الجوي : هو تأمين من اصابة الراكب ، ويقصد به عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن (شركة التأمين في حالة عقد النقل الجوي) في مقابل دفع اقساط التأمين بان يدفع للمؤمن له او المستفيد (الراكب) في حالة ثبوت موت المؤمن له او في حالة اصابته بدنيا . يترتب عنها موته او عجزه سواء كان العجز كلياً ام جزئياً دائماً ام مؤقتاً مع تسديد مصروفات العلاج كلها او بعضها^(٢٣) ويختلف التزام المؤمن بتسديد مبلغ التأمين باختلاف الضرر الذي يصيب الراكب ، اذ يدخل في تقديره جسامه الضرر وما يترتب عليها من نسبة عجز وفق جدول يعتمد عليه المؤمن عند تقدير التعويض^(٢٤) . والاصل في التأمين من المسؤولية انه عقد رضائي يتم بمجرد توافق الايجاب والقبول باية وسيلة يمكن ان تعبر عن ارادة طرفي العقد^(٢٥) ، اذ لم يشترط القانون العراقي والقوانين المقارنه شكلية معينه لابرامه ، فاذا ماتم التراضي بين الطرفين تم العقد دون الحاجة الى اجراء اخر^(٢٦) . ولكن قد يكون عقد التأمين شكلياً اذا علق الطرفان تمام العقد على امضاء وثيقة التأمين ، ولا يتم العقد الا بالامضاء ، وكذلك قد يكون عقد التأمين عقداً عينياً اذا علق الطرفان تمام العقد على دفع القسط الاول من اقساط التأمين وقد يعلق نفاذ العقد على دفع القسط الاول من اقساط التأمين ، على امضاء وثيقة التأمين ودفع القسط الاول ، فلا يتحمل المؤمن الخطر المؤمن منه الا من وقت الامضاء ودفع المؤمن له قسط التأمين الاول ، ويترتب على هذا ان تصبح وثيقة التأمين ضرورية لانعقاد العقد وليس لاثباته ، وكذلك الحال فيما يتعلق بوصول قسط التأمين المسدد وعلى هذا الاساس يكون عقد التأمين شكلياً وعينياً في ان واحد^(٢٧) وعلى الرغم من ذلك فان عقد التأمين له مظهر خارجي لاتمامه ياخذ صيغة شكلية معينة متمثلة ابتداءً من طلب التأمين ثم بمذكرة التعطيه المؤقتة وانتهاءً بوثيقة التأمين وملحقها^(٢٨) وتعد هذه الصيغة الشكلية غير ملزمة للطرفين فيمكن ابرام العقد من دون المرور بها استناداً الى اتفاق الطرفين ، غير ان الواقع العملي لابرام عقد التأمين بصفة عامة غالباً ما يشترط التوقيع على وثيقة التأمين ويتطلب تسديد اول جزء من القسط بوصف عقد التأمين سارياً ويعد التأمين من المسؤولية في عقد النقل الجوي تأمين على الاشخاص اذ يضمن التأمين جميع الاصابات التي تقع على المؤمن له (الراكب) اذ يضمن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للراكب الحصول على التعويض دون تعريض لمخاطر عدم توافر مبلغ التعويض لدى المتسبب في الضرر (الناقل الجوي) ، كما يضمن الناقل الجوي استمراره في عمله وتجنبه لمخاطر قيمة التعويض بالنسبة للضحايا والممتلكات نتيجة الحوادث الجوية العديده والتي قد لا يستطيع الناقل تحملها^(٢٩) .

ويجب توافر عدة شروط في الخطر المؤمن ضده في عقد النقل الجوي ، الا ان الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية المتعلقة بعقد النقل الجوي لم تشر الى شروطه ، ولذا يرجع الى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني وبحسب القواعد العامة يشترط في الخطر المؤمن ضده ان يكون احتماليا ، فاذا كان الخطر مستحيل الوقوع عد عقد التأمين باطلاً لانعدام محله ، فيجب الا يكون الحادث غير مؤكد الوقوع وغير مستحيل ، اي انه يحتمل منذ البداية وقوعه (٣٠) ، ويكون الخطر احتمالياً ، اما بصدد تحقق الحادث في ذاته ، او بصدد تحقق الحادث في وقت غير معلوم وهو واقع لامحالة (٣١).

كما قد يكون الخطر مؤكد الوقوع ، غير ان ميعاده لم يحدد او ان يكون مضافاً الى اجل غير محقق (٣٢) اي ان يكون الحادث المؤمن منه لم يحدث بعد ولكنه قد يحدث في المستقبل ، اما اذا وقع الحادث قبل ابرام العقد فيكون محل عقد التأمين منعدماً ومن ثم يبطل العقد . ولم تتضمن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ احكام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ، ولذا اوصى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ الدول الاطراف اقامة نظم لضمان الوفاء بالتعويضات المقرره وفقاً لاحكام اتفاقية وارشو ١٩٢٩ (٣٣). اما اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ فقد نظمت احكام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ، في سبيل انشاء خطوة نحو تنظيم التأمين الجوي كضمان لتغطية مسؤولية الناقل الجوي ، وذلك لتسهيل حصول الراكب المضرور على التعويض المستحق عن الضرر الذي اصابه ، اذ نصت عل : (على الدول الاطراف ان تطلب من ناقليها ان يحتفظو بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية ، ويجوز للدوله الطرف التي ينظم الناقل رحلات الى داخلها ان تطلب منه تقديم دليل على انه يحتفظ بقدر من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية) (٣٤) ، اذا اوجبت الاتفاقية على الدول الاطراف فيها ان تطلب من الناقل اجراء التأمين لتغطية مسؤوليتها ، واشترطت ان يكون هذا التأمين كافياً لتغطية المسؤولية المقرره بموجبها ، وللدوله الطرف ان تقدر مدى ملائمة هذا التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه (٣٥). اما في حالة كون الناقل ينظم رحلات داخل الدوله ويحمل جنسية دوله اخرى ، فقد اجازت الاتفاقية للدوله الطرف فيها ان تطلب تقديم دليل ، شهادة صادرة من احدى شركات التأمين ، يثبت ان التأمين قد تم فعلاً ويقدر كاف بحيث يغطي مسؤولية الناقل وفقاً لما جاء في الاتفاقية (٣٦). لقد اكدت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بتنظيم العلاقة بين الدول الاطراف في الاتفاقية والناقلين سواء التابعين لهذه الدول ام المنظمين رحلات الى داخلها من حيث اجراء التأمين ، اذ لم تحدد العلاقة بين الناقلين ومستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين ، ولم تتضمن معيار او تحديداً لمبلغ التأمين الكافي الذي يلزم الاحتفاظ به لتغطية مسؤولية الناقل الجوي (٣٧). ولم تفرق الاتفاقية بين الناقل الجوي الفعلي والناقل الجوي المتعاقد ، على الرغم من ان الناقل الجوي الفعلي هو الذي يقوم بعملية النقل من الناحية الفعلية ، وهو يتحمل

التبعات المالية لاي حادث يحصل اثناء عملية النقل الجوي ، وهو مايؤدي الى شموله كلا الناقلين بتوفير غطاء من التأمين كاف وللاخطاء نفسها ، وهو ما يؤدي الى نشوء تأمين مزدوج للاخطار ذاتها^(٣٨). ويشكل التأمين عن الاضرار اللاحقة بالمسافرين الوجه البارز للتأمين وقطب الرجى الذي تدور حوله مسؤولية الناقل الجوي . ويشمل الاضرار التي تلحق بالمؤمن له (المشغل) في ماله او اصابته ، او الضرر المالي الناجم عن هلاك الامتعه او تلفها خلال اطار زمن محدد^(٣٩)، على متن الطائرة ، او اثناء الرحلة عموما مايبين عمليات الصعود او الهبوط الى الطائرة على وفق ما فصلنا سابقا" شروط الحادث .

الفرع الثاني: صعوبات التأمين في المجال الجوي

يواجه موضوع التأمين عن النقل الجوي صعوبات جمه واشكالات قانونية معقدة ، ابرزها ما يتعلق بمدى كفاية التأمين في حد ذاته لتعويض المضرورين سيما مع اتساع دائرة المخاطره . الامر الذي يدفع الى تقييم اداء نظام التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي ، ومدى الحاجة الى نظم قانونية موازيه مساعده قصد تغطيه كافة الاضرار الناجمه عن مسؤولية الناقل الجوي . واصبحت فكرة التأمين الزامية بشكل اكيد بموجب نص المادة (٥٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مما كان له وقع دون شك على ارتفاع اسعار التذاكر ، ذلك ان التأمين انما هو زيادة في التكاليف وارهاق للناقل الجوي . والقول بخلاف ذلك على اساس النقل الجوي عبر الطائرة اكثر امانا وسلامة^(٤٠)، وان كان نسبيا الى حد ما فان الواقع يكذبه والمنطق يرفضه ، اعتبار ان الطائرة تبقى مع ذلك اختراع علمي ووسيله تقنية يعترها الخلل والنقص ، معرضه لشتى عمليات الهلاك والتلف البشريه والطبيعيه . اذ اضحى نظام التأمين عن النقل الجوي يواجه اشكالات معقدة وصعوبات جمه ، يمكننا حصرها في اربع صور كالتالي :-

اولاً - اتساع دائرة الخطر

بقدر ما تقدم وتطور قطاع النقل الجوي ، بقدر ما زادت مخاطره وارتفعت حدة التهديدات المختلفه التي تستهدفه، مثل المخاطر الناجمه عن سوء الاحوال الجوية وتقلباتها، مخاطر الاعطاب التقنية والاختفاء المفاجئ للطائرات عن اجهزة الرادار وغيرها . ولما كان خطر الارهاب عالميا تزايدت معدلاته في مجال النقل الجوي وتعدد اشكاله ، اصبح التأمين ضد جرائم القرصنه والاختطاف والارهاب بشكل عام مساله ذات اولويه قصوى. ما ادى الى اعاده النظر بشأن الاخطار وطبيعة الاضرار واتخاذ ترتيبات جديده على غرار ما تم اتخاذه في اعقاب احداث الحادي عشر من سبتمبر ، التي كلفت قطاع التأمين حوالي ٦٠ مليار دولار^(٤١).

ثانياً - تخصيص التأمين لحالات دون اخرى

رأينا فيما سبق ان التأمين الذي اقرته اتفاقية مونتريال جاء غير دقيق ، اذ يظهر تحليل النصوص القانونية للاتفاقية ، فضلاً عن اتفاقيتي مونتريال لسنة ٢٠٠٩ (اتفاقية المخاطر العامة ، واتفاقية التدخل غير المشروع) اذا اجازت التأمين ضد اضرار الوفاة وكافة الاصابات الجسديه ، وكذا الاضرار المتعلقة بالامتعه والبضائع والشحنات اثناء التواجد على مستوى الطائرة او اثناء عمليتي الصعود والهبوط فقط .

ثالثاً - تحديد سقف اعلى للتعويض

من الاشكالات التي تثار بشأن التأمين في مجال النقل الجوي ما يتعلق بتحديد سقف اعلى للتعويضات عن الاضرار ، وهو برأينا ما يتنافى مع مبدأ هام من مبادئ ضمان المسؤولية والمتمثل في التعويض بحسب حجم وجسامة الضرر فرغم التعديلات الايجابية التي اقرتها اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ، والتي بموجبها وصل مقدار التعويض الى حد ١٠٠ ألف وحدة حقوق سحب خاصة. اما اذا تجاوز حجم الضرر القيمة المحدده سلفا اصبح من الصعب على المسافر المضرور الحصول على تعويض مناسب بسبب امكانية نفي الناقل الجوي للمسؤوليه عن نفسه .

هذا الواقع دفع الى التفكير في بدائل اخرى لتكملة دور التأمين في تعويض المسافرين ، فاستحدثت لنا اتفاقية المخاطر العامة ٢٠٠٩ ما يسمى بالصندوق الدولي للتعويض فيما يتعلق بالاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض . وهو ذات الامر الذي سعى التوجيه الاوربي لتكريسه من خلال التوجيه رقم ٢٠٠٤ / ٧٨٥^(٤٢) المتعلق بمتطلبات التأمين للناقل الجوي ومستغلي الطائرات ، في سعي حثيث لضمان تامين اكبر واشمل للمضرور ،

رابعاً - تداخل الانظمة القانونية للتعويض

يبرز الاشكال الاخر الذي لا يقل اهمية عن سابقه من خلال ما يتعلق بتداخل انظمة التأمين والتعويض معا ، سواء كانت محليه او دولية . اذ يقع حادث لشركة نقل وطنيه داخل حدود الدوله ، يترتب عنه الوفاة او الاصابه لاشخاص اجانب . اذ يثور التساؤل بشأن النظام المعتمد لتعويضهم هل يتم على وفق قانون التأمين الداخلي لتلك الدوله ؟ ام يستند تحديد التعويض الى اعتماد نظام التعويض الاوربي طبقا للتوجيه رقم ٢٠٠٤ / ٧٨٥ ، متى كان احد المسافرين المضرورين يحمل جنسية احد دول اوربا .

وقد حظي التأمين باهتمام واسع النطاق لدى العديد من الدول خاصة في الولايات المتحدة الامريكه منذ عام ١٩٦٢ والتي سعت منذ هذا الوقت الى تشكيل لجنة تضم منظمات ومندوبين عن شركات النقل ، وقد انتهت اللجنة الى ضرورة ان يكون التأمين ضد مخاطر التأمين اجباريا" كما سعت شركات النقل من جانبها الى توسعة نطاق التأمين اذ قررت جعله يشتمل على مخاطر الحرب في مناطق معينه بموجب اتفاق خاص مع شركات التأمين على ان يتم دفع قسط اضافي نظير التأمين ضد هذه المخاطر ، فالراكب يمكن ان يقيم دعوى المسؤولية ضد الناقل ويختصم فيها شركة التأمين ، وبحسب وثيقة التأمين تلتزم شركة التأمين والناقل الجوي بالتعويض على سبيل التضامن اذ ان التضامن بينهما في المسؤولية يكون مفترضا" .

الفرع الثالث : التأمين عن المسؤولية في القانونين العراقي والجزائري

المشروع العراقي نص في الفقرة (٢) من المادة (٩٨٤) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل على ان : (يقع عقد التأمين باطلا اذا تبين ان الخطر المؤمن ضده كان قد زال او كان قد تحقق في الوقت الذي تم فيه العقد او كان احد الطرفين على الاقل عالما بذلك) . كما يشترط ان يكون الخطر غير متعلق بارادة احد المتعاقدين والا انتفى عنصر الاحتمال كما لو تعدد الراكب على تحقيق الحادث ، فتعد ارادة الراكب السبب الوحيد لوقوع الخطر ومن ثم يبطل عقد التأمين^(٤٣) ويشترط ان يكون الخطر غير مخالف للنظام العام ، وان يكون متصلا بنشاط الناقل وغير مخالف للانظمة والقوانين المرعيه ، اي ان يكون الخطر مشروعا فلا يمكن التأمين من الاعمال الناشئة عن الغش^(٤٤). وهو ما اتجه اليه المشروع العراقي ، اذ نصت الفقرة (١) من المادة (٩٨٤) من القانون المدني العراقي على ان : (يجوز ان يكون محلا للتأمين كل شئ مشروع يعود على الشخص ينفع من عدم وقوع خطر معين) . اذ يجب توافر مصلحة اقتصادية ذات قيمة مالية ومشروعه في التأمين^(٤٥) ، لان محل التأمين هو ضمان المصلحة ازاء الخطر مقابل ما يسدد من قسط^(٤٦)، وتضمن المشروع العراقي نصوصا" خاصة بالتأمين من المسؤولية في النقل الجوي ، فقد نصت المادة (٩٨٣) من القانون المدني العراقي على انه (التأمين عقد يلتزم به المؤمن وان يؤدي الى المؤمن له او الى المستفيد مبلغا من المال او ايراد مرتبا او اي عوض مالي اخر ، وفي حالة وقوع الحادث المؤمن ضده وذلك في مقابل اقساط او اية دفعه مالية يؤديها المؤمن له للمؤمن . ونص في قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل على انه (مع مراعاة الاحكام المقرره في هذا الباب يجب على كل مستثمر لطائرة تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه ان يؤمن لتغطية مسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الارض والاضرار

التي تصيب ركاب الطائرات ، واذا طلبت سلطات الطيران المدني التأمين على نقل البضائع وجب ذلك على المستثمر . كما يجب على كل مستثمر لطائرة مسجلة في الدولة التأمين على تابعيه المعرضين لحوادث الطيران لتغطية الاضرار التي قد تنشأ عنها^(٤٧) واشترط ان يكون التأمين بمقتضى القوانين العراقية اذ نص على انه : (يجري التأمين المشار اليه في المادة السابقة لدى مؤمن مرخص له بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة)^(٤٨) واجاز للناقل الجوي يستعيض عن التأمين باحد الضمانات الاتية :

١- ايداع تامين نقدي في خزينة الدولة المسجلة فيها الطائرة او في مصرف مرخص منها بذلك تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتحقق هذه الدولة من قدرته على الوفاء بالتزاماته .

٢- تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتعهد بعدم الدفع باية حصانه قضائية عند النزاع حول تلك الكفاله ، وفي هذه الحالة يجب ان تكون الضمانات السابقة في الحدود التي تقررها سلطات الطيران المدني على ضوء الاتفاقيات الدولية.

٣- التأمين وفقا للاحكام المقرره في هذا الفصل وكذلك شهادة تثبت قدرة هذا المؤمن على الوفاء بالتزاماته صادرة عن السلطه المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة او في الدولة التي يكون فيها محل اقامة المؤمن والمركز الرئيس لاعماله .

٤- يمكن الاستعاضه عن حمل الشهادات المشار اليها على متن الطائرة بايداع صور معتمده منها لدى السلطه المختصة في الدولة^(٤٩).

ولغرض التثبيت من اجراء الناقل الجوي للتأمين فيشترط ان يحمل شهادة تثبت قيامه بالتأمين ، اذ نص على : (يجوز للدولة ان تفرض على اية طائرة تعمل في اقليمها والفضاء الذي يعلوه حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت اجزاء التأمين وفقا " للاحكام المقرره في هذا الفصل ، وكذلك شهادة تثبت قدرة هذا المؤمن على الوفاء بالتزاماته صادر عن السلطه المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة او في الدولة التي يكون فيها محل اقامة المؤمن والمركز الرئيس لاعماله ويمكن الاستعاضه عن حمل الشهادات المشار اليها على متن الطائرة بايداع صور معتمده منها لدى السلطه المختصة في الدولة^(٥٠).

اما المشرع الجزائري

فقد اوجب على مستغل الطائرة التأمين ضد مخاطر مسؤولياته هذا من اجل تغطيه التعويض الذي ينشا عن هذه المسؤولية حيث تنص المادة (١٧١) من قانون الطيران المدني الجزائري : (يجب على كل مستغل الطائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينه في هذا القانون ويحلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا" بالجزائر او بالخارج ان يكتتب تامينا ليغطي مسؤولياته) . من خلال نص هذه المادة يتضح انه قد اوجب المشرع الجزائري على كل مستغل الطائرة التأمين لتغطية المسؤولية عن الاضرار التي قد تلحق من جراء الطائرة سواء بمقتضى خدمه النقل كالاضرار التي تصيب الركاب

او البضائع،^(٥١)، او الاضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الارض وهذا بالتأمين على مسؤوليته^(٥٢). اما بخصوص بالالتزام بالتأمين لايفرق المشرع الجزائري بين المستغل المسجل بالجزائر او بالخارج ، اذ اوجب على كل مستثمر للطائرة تعمل في الاقليم الجزائري القيام بعملية التأمين الجوي بغض النظر على جنسية المستغل . وفي جميع الاحوال فان مستغل الطائرة مسؤول عن الاضرار التي تلحق الغير على السطح اذ يبدو الزام المستغل بالتأمين من تلك المسؤولية امرا منطقيا" .

اولاً : المؤمن الجوي

نظرا لجسامة المخاطر الجوية وانعكاسها السلبي على مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على مستغل الطائرة والتي يضمنها المؤمن ، اذ تعد مبالغ ضخمة تثقل كاهل شركات التأمين بتعويضات كبيرة في حادث واحد ، خاصة في ظل التكلفة المالية للطائرات العملاقة ، فان التعويض لمثل هذا النوع من الطائرات، حيث قدرها خبراء الطيران في متوسط التعويض بحوالي سبعة مليون دولار^(٥٣). وهو مبلغ ضخم يورق المؤمن ، اذ لا بد ان يتمتع هذا الاخير بقوة مركزه المالي ، ليكون مرخصا" له لمثل هذا النوع من التأمين الا ان قانون الطيران المدني الجزائري لم ينص على مثل هذا النوع من شركات التأمين والتزم الصمت حيال ذلك ، على عكس ما ذهبت اليه قوانين الطيران لدول اخرى ، لقد اجازت المادة (١٧٣) من قانون الطيران المدني الجزائري لسلطات الطيران المدني ان تقرض على اي مستغل يعمل في الاقليم الوطني حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت اجراء التأمين وتقديمها عند كل تفتيش تقوم به السلطات المكلفة بالطيران او حتى القوة العمومية^(٥٤). ويتضح مما سبق مدى حرص المشرع الجزائري على ضمان حقوق المضرورين من جراء المخاطر الجوية ، وذلك بالزام كل المستغلين للطائرات بأجراء التأمين لتغطية مسؤوليته عن الاضرار التي تسببها الطائرة على سطح الارض^(٥٥).

ثانياً: الضمانات الاخرى للمسؤولية

لم ينص قانون الطيران المدني الجزائري على اية ضمانات اخرى او بدائل للتأمين الجوي حيث جاءت نصوصه خالية من هذا الشأن ، غير ان بعض التشريعات الوطنية واتفاقية روما ١٩٥٢ قد نصوا على مثل هذه الضمانات ، اذ يمكن للمستغل الجوي الاستغناء عن نظام التأمين على المسؤولية^(٥٦)، وهذا من خلال لجوئه الى بدائل اخرى :

١- ايداع التأمين النقدي

اذ يقع على عاتق مستثمر الطائرة التزاما ايداع مبلغ نقدي في الخزينة العامة للدولة المسجلة بها الطائرة او في بنك مرخص له بذلك^(٥٧).

ويكون بذلك لمستثمر الطائرة ايداع المبلغ النقدي سواء في خزينة الدولة او احد المصارف المرخص لها قانونا بذلك ، ويظل الايداع قائما لمواجهة احتمالات الوفاء بالتعويضات ويصنف هذا ضمن الودائع المخصصة لغرض محدد .

٢- الكفالة البنكية

يمكن لمستغل الطائرة الاستغناء عن التأمين الجوي بتقديم ضمان او كفالة من احد البنوك المعتمدة لهذا الغرض^(٥٨)، بحيث يتعهد البنك بمنح تعويضات للمضربين في حالة وقوع الحادث وثبوت مسؤولية الطائرة عن ذلك .

٣- ضمان دولة تسجيل الطائرة

يمكن لمستغل الطائرة ان يستغني عن التأمين الجوي ، وهذا بكفالة تتقدم بها الدولة المسجلة لديها الطائرة ، تتعهد بمقتضى ذلك الوفاء بالتعويض عن الاضرار التي تسببها الطائرة بدل المستغل ان لم يرقم بالوفاء بها . وتتمثل الية كفالة الدولة لمستغل الطائرة وسيلة لتشجيع اسطولها الجوي خاصة ان كان في طور النمو ، فقد تشمل الاعباء المالية للتأمين الجوي عائق في طريق الاستثمارات في مجال النقل الجوي لذلك تأتي كفالة الدولة لتحقيق متطلبات الاستثمار في مجال النشاط الجوي ومقتضيات توفير ضمانات فعالة للمضربين في حالة تعرضهم لأضرار الطيران^(٥٩).

الفرع الرابع : التأمين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي

لمسؤولية الناقل الجوي التعاقدية حالات محددة وهذا في كل من النقل الجوي للأشخاص والنقل الجوي للبضائع ، وقد ساعدت مسؤوليته المحددة على شيوع التأمين الجوي ، ولازال لأهمية النقل الجوي للبضائع أهمية محدودة لم تتبلور بعد ميزه للتأمين على الاضرار التي قد تلحق بها ، وفي الغالب يقوم متلقي خدمة النقل الجوي^(٦٠) ، بالتأمين على البضائع ضد المخاطر ويتولى التأمين على البضاعة المنقولة ، اما في اطار النقل الجوي للأشخاص فيؤمن المسافر من قبل شركات ومؤسسات الطيران اختياريًا او جبرًا وهو ما يعرف بالتأمين التلقائي للمسافر^(٦١).

التأمين التلقائي للمسافر

نظام التأمين التلقائي يعود في الاصل الى شركة الطيران الالمانية لوفت هانزا سنة ١٩٢٥^(٦٢)، حيث كانت اول من ابرم هذا النوع من التأمين لصالح المسافرين ولقد ذاع وانتشر هذا النوع من التأمين مع تقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوي بعد ابرام اتفاقية وارشو ١٩٢٩ الا انه يرجع الفضل في تطوير هذا التأمين الى شركة الطيران الفرنسية ايرفرانس التي نفتحت في وثيقة هذا التأمين وبلورت احكامه ، الامر الذي سهل تبني هذه الوثيقة من قبل شركات الطيران في الدول الاخرى^(٦٣). ويتمثل التأمين التلقائي للمسافر في تأمينه ضد الاضرار التي قد تلحق به من جراء مخاطر الطيران ، ويخول له الحصول على التعويض من المؤمن ، وهذا بشرط الموافقة الكتابية على التنازل عن الدعوى بأثارة مسؤولية الناقل الجوي وتابعيه وكل دعوى يمكن للمضروب رفعها ضد المؤمن^(٦٤).

الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين^(٦٥) التلقائي مع المؤمن لمصلحة المسافر^(٦٦) حيث يختلف التأمين التلقائي عن التأمين التكميلي اذ هو تأمين يبرمه المسافر على نفقته مع شركة الطيران بوصفها نائبة عن شركة التأمين ، وذلك من اجل تغطية الاخطار الجوية لزم من محدد او لرحلة جوية واحدة^(٦٧). اما نظام التأمين التلقائي الفردي فان الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين ويتحمل نفقاته ، حيث يعرف هذا النظام بالتأمين التلقائي الفردي للمسافر . وتعني تلقائية هذا التأمين انه يفرض بطريقة ميكانيكية ذلك لأنه من حق المسافر رفضه او وراثته واللجوء الى دعوى

المسؤولية ، وانما يعني هذه التلقائية ان المسافرين او وراثته يستطيع الاستفادة من هذا التأمين المجاني الاختياري الحصول على التعويض المقرر بمجرد اعلان الرغبة في ذلك وتنازله صراحه عن دعوى المسؤولية^(٦٨). ويقصد بفرديية التأمين ان المسافر الحق وحده او وراثته الافاده من التأمين دون اي شخص اخر ، اذ يستفيد منه كل من يشغل مقعدا" على متن الطائره ولو لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائه^(٦٩). يغطي هذا التأمين المسافرين اي الاضرار البدنية التي تلحق به من جروح او وفاة حيث يغطي هذا التأمين زمان ومكان بدء عملية تنفيذ النقل الجوي بضمان سلامة الركاب وتغطية الاضرار التي تلحق بهم اثناء عمليات النقل التمهيديه والانتهايه ، اي عمليات النقل من المدينه الى مطار القيام ومن مطار الوصول الى المدينه^(٧٠). ويستبعد التأمين التلقائي بعض الاسباب بوقوع الاضرار الخارجيه عن نطاق الناقل الجوي وهذا كالحروب والاضطرابات المسلحه او انتحار المسافرين ، بالتالي لاتغطي مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الاضرار^(٧١). اذن فمتى تحقق وقوع الضرر الذي يغطيه التأمين يتعين على المؤمن الوفاء بالتعويض الى المضرور ، وهذا دون الاحتجاج بعدم مسؤولية الناقل الجوي او بسبب من اسباب اعفائه من المسؤولية . تغطي وثيقة التأمين الفردي الحد الاقصى لمسؤولية الناقل الجوي كما حددته اتفاقية وارشو ، ويتقرر للمضرور مبلغ التعويض كاملاً عن الخسائر التي لحقت^(٧٢)، ولايمكن ان يكون مبلغ التعويض دون الحدود المقرره في القانون^(٧٣).

الخاتمة

أولاً: النتائج

١- يعتبر النقل الجوي من أهم وسائل النقل المعاصرة لنقل المسافرين لما يمتاز به من السرعة والامان الا أن وسائل النقل جميعها تتعرض الى المخاطر بما فيها وسائل النقل الجوي (الطائرات) مما دفع دول العالم الى عقد مؤتمرات وتنظيم بروتوكولات وسن تشريعات دولية تنظم حركة الملاحة الجوية وتضمن حماية المسافرين ويلتزم الناقل الجوي في عقد النقل الجوي للمسافرين بإيصال الراكب سليماً معافى الى جهة الوصول وهذا الالتزام قانوني نص عليه في التشريعات الدولية في بنود الاتفاقيات الدولية وتم تضمينه في التشريعات الداخلية لمعظم دول العالم.

٢- لا يجوز الاتفاق على اعفاء الناقل الجوي من ضمان مسؤولية الراكب وهذا ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية وكذلك التشريعات الداخلية لمعظم دول العالم بما فيها القانوني العراقي والجزائري ويعتبر من النظام العام ولا يجوز مخالفته.

٣- وبسبب كثرة حوادث الطيران ونتيجة لتلك الحوادث تحملت شركات الطيران مبالغ طائلة لتسديد التعويض المترتب عليها للمتضررين وقد لجأت هذه الشركات الى التأمين على طائراتها ورحلاتها الجوية والزمّت معظم دول العالم شركات الطيران بأجراء التأمين وتلتزم الشركات التأمين بدفع مبالغ التعويض للمسافرين المتضررين من حوادث الطيران وكذلك لشركات الطيران المتضررة مما ساعد ذلك على استمرار الاستثمار في قطاع النقل الجوي والمحافظة عليه وتطوره كما أن معظم شركات الطيران العالمية قد عملت على (نظام التأمين التلقائي للمسافر) وبموجبه يتم استقطاع تكاليف التأمين ضمن سعر تذكرة النقل للمسافرين.

ثانياً : التوصيات

- ١- نوصي بضرورة التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الراكب ولا يجوز عقد أي اتفاق يقضي بخلاف ذلك انسجاماً مع الاتفاقيات والقوانين الدولية والتزاماً بالقوانين الوطنية
- ٢- من ضروري على الدول الزام الناقل الجوي بأبرام عقود التأمين على الرحلات الجوية والطائرات التي يستخدمها في تلك الرحلات وكذلك العمل بنظام التأمين التلقائي للمسافرين في جميع الرحلات الجوية ليتسنى للراكب المضرور الرجوع مباشرةً على المؤمن (شركة التأمين) للحصول على التعويض دون مطالبة الناقل الجوي بالتعويض لما يتطلبه هذا الامر من اجراءات معقدة تتمثل في اقامة دعوى قضائية واستحصال حكم من القضاء يلزم الناقل الجوي بدفع تعويض للراكب المضرور .

الهوامش

- (١) رضا عبيد ، القانون التجاري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٩٨ ، ص ٣٠٣ وما بعدها .
- (٢) محمود جمال الدين زكي ، اتفاقات المسؤولية - دراسة مقارنة ، بحث منشور في مجلة القانون والاقتصاد ، العدد الثالث ، السنة الثلاثون ١٩٦٠ ، ص ٥٢١ .
- (٣) المادة (٢٥٩) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل .
- (٤) عبدالمجيد الحكيم ، مصدر سابق ، ص ٤١٦ - ٦١٩ .
- (٥) جاءت اتفاقية وارشو المعقودة في ١٢-١٠-١٩٢٩ لتوحيد قواعد النقل الجوي التي مثلت وسيلة مهمة لتوحيد الاحكام للنقل الجوي الدولي وساعدت على تجنب النزاعات القانونية والقضائية والتي لولاها لتسببت تلك الاخيرة بأعاقبة تطور النقل الجوي الدولي أو اوقفت تطوره .
- (٦) المادة (٢٦) من اتفاقية مونتريال .
- (٧) رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي ، مصدر سابق ، ص ٢٢٧ .
- (٨) عدلي امير خالد ، مصدر سابق ، ص ١١٦ وما بعدها .
- (٩) ذكرى عبدالرزاق محمد ، مصدر سابق ، ص ٥٤ .
- (١٠) محمد فريد العريني ، مرجع سابق ص ٢٩٤ .
- (١١) عملت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ على توحيد وتنسيق بعض القواعد المهمة لنقل الركاب والشحن الجوي ودخلت حيز التنفيذ في ٤-١١-٢٠٠٣ .
- (١٢) ينظر الفقرة (اولا) من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل .
- (١٣) عبدالمجيد الحكيم ، مصدر سابق ، ص ٤١٧ - ٤١٨ .
- (١٤) ينظر الفقرة اولاً من المادة (١٠) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل .
- (١٥) اكرم ياملكي ، باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، المكتب القانوني ، بغداد ، ٢٠٠٥ ، ص ١٩٨ - ١٩٩ .
- (١٦) عبدالقهار مقبل طه ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، رسالة ماجستير ، جامعة صنعاء ، اليمن ، ٢٠٠٢ ، ص ١٤٣ .
- (١٧) المصدر نفسه ، ص ١٤٤ .

- (١٨) شامي محمد حسين ، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٠ ، ص ١٩٧ .
- (١٩) المرجع نفسه ، ص ١٩٩ .
- (٢٠) شامي محمد حسين ، مرجع سابق ، ص ١٩٩ .
- (٢١) عبدالرزاق احمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، مصدر سابق ، ص ١٦٤١ .
- (٢٢) البشير زهره ، التأمين البري ، دراسة تحليلية وشرح عقود التأمين ، دار بوسلامة للطباعة ، تونس ، ١٩٧٥ ، ص ٢٢٨ .
- (٢٣) البشير زهره ، مصدر سابق ، ص ٣٢١ .
- (٢٤) توفيق حسن فرج ، احكام الضمان (التأمين) في القانون اللبناني، دار الجامعة للطباعة والنشر، بيروت ، لبنان ، ١٩٨٥ ، ص ٣٦٠ .
- (٢٥) محمود الهجرسي ، القانون التجاري ، المكتبة العصرية ، بدون سنة نشر ، القاهرة ، ص ١١٢ .
- (٢٦) كمال قاسم ثروت ، عقد التأمين ، الوجيز في شرح احكام عقد التأمين ، ج ، مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧٩ ، ص ٥٣١ .
- (٢٧) عبدالرزاق احمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، مصدر سابق ، ص ١١٧٦ .
- (٢٨) باسم محمد صالح ، مصدر سابق ، ص ٢٥٤ ، ص ٢٥٥ .
- (٢٩) احمد ابراهيم الشيخ ، مصدر سابق ، ص ٤١٧ .
- (٣٠) عبدالرزاق احمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، مصدر سابق ، ص ١٢١٩ .
- (٣١) محمود حسام محمود لطفي ، الاحكام العامة لعقد التأمين ، دراسة مقارنة بين القانونين المصري والفرنسي ، دار الثقافة للطباعة والنشر ، القاهرة ، ١٩٨٨ ، ص ١٨٤ .
- (٣٢) توفيق حسن فرج ، مصدر سابق ، ص ١٣٨ .
- (٣٣) هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية ، ١٩٩٤ ، ص ٢٧٦ .
- (٣٤) بنظر المادة (٥٠) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ .
- (٣٥) عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٢١١ .
- (٣٦) محمد عمران ، مصدر سابق ، ص ٢٦٧ .
- (٣٧) هشام فضلي ، مصدر سابق ، ص ٨٩ .
- (٣٨) احمد ابراهيم الشيخ ، مصدر سابق ، ص ٤١٨ وما بعدها .

(39) Solon la convention annexe Bau contrat d assurance , cite : Claude J.BERR , Assurances aeriennes Rep .com , Dalloz , paris ,2006 , p : 46
voir aussi : c. CHERRIEK , Assurance aeriene , op. cit , p: 36

- (٤٠) دلال يزيد ، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي ، ص ٣٧٩ .
- (٤١) السباعي الفقي . انعكاس أحداث ١١ سبتمبر على سوق التأمين وإعادة التأمين العربي والعالمي، اثرها وكيفية مواجهتها <http://www.2directcenter.net> : alzanki – net
- (٤٢) التوجيه هو نظام خاص للتأمين ضد حوادث الطيران اصدره الاتحاد الاوربي خاص بمواطني دول الاتحاد والشركات المسجلة في دول الاتحاد شركات الطيران .
- (٤٣) كمال قاسم ثروت ، مصدر سابق ، ص ٥٣٢ .
- (٤٤) برهام محمد عطا الله ، من الوجهة القانونية والتشريعية ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، بيروت ، ١٩٨٤ ، ص ٩١ .
- (٤٥) عبدالرزاق احمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، مصدر سابق ، ص ١٥٢٣ .
- (٤٦) توفيق حسن فرج ، مصدر سابق ، ص ١٣٨ .
- (٤٧) المادة (١٨٥) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل .
- (٤٨) المادة (١٨٦) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل .
- (٤٩) المادة (١٨٧) من القانون ذاته .
- (٥٠) المادة (١٨٨) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل .
- (٥١) هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديد ، الاسكندرية ، طبعه ٢٠٠٠ ، ص ٣٦٦ .
- (٥٢) محمد مختار يريري ، عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي مقدمة عامة اغراض الملاحة الجوية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٣ ، ص ٢٠٦ .
- (٥٣) ابو زيد رضوان ، مرجع سابق ، ص ٣٧١ .
- (٥٤) المادة (١٧٣) من قانون الطيران المدني الجزائري .
- (٥٥) محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي حوادث الطيران ، مرجع سابق ، ص ٣٨٧ .
- (٥٦) محمود ختار يريري وعمر فؤاد عمر ، مرجع سابق ، ص ٢٥٨ .

- (٥٧) المادة ٤/١٥ من اتفاقية روما ١٩٥٢ .
- (٥٨) المادة ٤/١٥ من نفس الاتفاقية .
- (٥٩) هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، طبعه ٢٠٠٠ ، ص ٤٩٠ .
- (٦٠) غالبا ما ترتبط عقود النقل الجوي للبضائع بالبيع ، حيث يتولى المشتري ابرام عقد التأمين على بضاعته .
- (٦١) ابو زيد رضوان ، المرجع سابق ، ص ٣٧٦ .
- (٦٢) هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، ص ٥١٣ .
- (٦٣) ابو زيد رضوان ، مرجع سابق ، ص ٣٧٧ .
- (٦٤) ابو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، ص ٥١٣ .
- (٦٥) في الواقع هذا التأمين لا يبرمه الناقل الجوي لصالح المسافر او ورثته ، انما لصالحه الخاص فهو تأمين من الاضرار التي تلحق الناقل شخصيا نتيجة لتعديل دعوى المسؤولية عليه وما قد يترتب عليها من دفع تعويض .
- (٦٦) غالبا ما لا يعلم المسافر بالتأمين المبرم لصالحه لان تذاكر سفر النقل الجوي لا تتضمن الاشارة الى ذلك .
- (٦٧) هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، ص ٥١٤ .
- (٦٨) ابو زيد رضوان ، مرجع سابق ، ص ٣٧٨ .
- (٦٩) هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، ص ٥١٥ .
- (٧٠) ابو زيد رضوان ، مرجع سابق ، ص ٣٦٦ .
- (٧١) هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، ص ٥١٦ .
- (٧٢) المادة (١٧٢) ، قانون الطيران المدني الجزائري .
- (٧٣) المادة (١٥٠) ، من قانون الطيران المدني الجزائري .