

## احكام الاتفاقات الدولية للتأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة

### (دراسة مقارنة)

### *The Provisions of International conventions of Insurance from Airplane accidents*

م.م حسنين مكي جودي ابودكه<sup>(1)</sup> Asst. L. Hasaneen M. J. Abu Dagha

### الملخص

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

## Abstract

Aviation represents the most important image of the exploitation of airspace, the story of man with aviation is a typical portrayal of the conflict with the forces of nature has been imbued with the dream of the tradition of birds in flight, and after a bitter struggle and sacrifices could navigate the airspace using high-speed vehicles and able to carry Heavy weights, he even exceeded the atmosphere to go into space exploration. As the aircraft, cause serious damage to others on the surface of the earth, such as if the plane to a fatal accident on the surface of the earth, which destroys some lives or money. The long-term efforts to develop international agreements governing the liability for accidents caused by the aircraft have been put forward by the Legal Committee of the General Assembly of the Civil Aviation Organization (CAOA) to draft new agreements on these responsibilities, as the Agreement on Damages Caused by the aircraft to others on the surface of the Earth, the Rome Convention as well as signed the Warsaw Convention on responsibility for damage to passengers on the plane.

## المقدمة

### اولاً: موضوع البحث.

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

### ثانياً: اهمية البحث.

شغل موضوع التأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة المختصين من القانونيين في لاهاي وروما. ولأهمية التأمين على الطائرة بدأ مستثمرو الطائرات بالتأمين كأداة للحد من الآثار المالية البالغة السوء التي تترتب عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران، والتي في بعض الأحيان قد تلحق اضراراً بالغير او ركاب الطائرة او من كان منهم تحت امرة الناقل الجوي. ويزيد الأمر سوءاً ان النشاط الجوي يتطلب استثمارات مالية ضخمة منها اثمان الطائرات والأجهزة المختلفة واجور العاملين وتدريبهم مما يجعل العبء المالي الذي يتحمله مستثمر الطائرة جسيماً عند تعرض الطائرة لكارثة معينة وكذلك الوفاء بالتعويضات الى من لحقت بهم الطائرة إضراراً.

### ثالثاً: مشكلة البحث.

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

### رابعاً: نطاق البحث.

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

### خامساً: خطة البحث.

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

## المبحث الأول: التعريف بعقد التأمين على الطائرة

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

إضافة لذلك فإن النشاط الجوي يتطلب من الناقل الجوي استثمارات مالية ضخمة منها تأمين الطائرات والأجهزة المختلفة مما يجعل العبء المالي لمستثمر الطائرة جسيماً خاصة عند تعرضها لحادث معين وإضافة إلى ما يتحمله من تعويضات تدفع إلى من ألحقت بهم الطائرة ضرراً. وعلى الرغم من ذلك فإن عقد التأمين على الطائرة لم يظهر إلى حيز الوجود القانوني إلا بعد الحرب العالمية الثانية حيث أصبحت الحاجة ملحة للتأمين على الطائرة نتيجة لظهور أنواع مختلفة من الطائرات مما يشير الكثير من الإشكالات والنزاعات على مستوى نشاط النقل الذي تؤديه آلية تنفيذ الالتزامات المترتبة على ذلك. إذ أصبح التأمين يشمل جسم الطائرة والتأمين ضد الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض وكذلك تلك التي تصيب الركاب ومستخدمي الناقل الجوي. لذلك يتوجب علينا معرفة ماهية عقد التأمين على الطائرة، ومعرفة سمات هذا العقد ومن ثم معرفة من الملزم بالتأمين على الطائرة لذا سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين سنبحث في المطلب الأول تعريف عقد التأمين على الطائرة ثم في المطلب الثاني سنبحث التعريف بالطائرة.

### المطلب الأول: ماهية عقد التأمين على الطائرة.

قبل الخوض في ماهية عقد التأمين علينا أن نعرف ماذا تعني كلمة التأمين في اللغة فالتأمين مصدر ل (أَمِنَ) يقال أَمِنَ يَأْمِنُ تأميناً، ومادة هذه الكلمة (وهي الهزمة والميم والنون)<sup>(١)</sup>. و تأتي بمعنى الأمانة، والأمانة: ضدّ الخيانة، وقد أَمِنَهُ، (كسمعته)، وأَمَنَهُ تأميناً، وأَثَمَنَهُ واستأَمَنَهُ، وقد أَمِنَ (ككُرم)، فهو أمينٌ وأَمَانٌ، (كُرْمَان): مأمون به ثقةً.<sup>(٢)</sup> ومنه ما جاء بمعنى استأمن إليه: دخل في أمانه، وقد أَمَنَهُ وآمَنَهُ... والأمن: المستجير ليامن على نفسه. أمن... اطمان ولم يخف.<sup>(٤)</sup>

وعلى هذا فالتأمين في اللغة: هو استبعاد الخوف وزرع الثقة أو الاطمئنان في القلب. أما في الاصطلاح يمكن تعريف عقد التأمين على الطائرة بأنه (عقد يلزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه عند تعرض واسطة النقل الجوي لهلاك حقيقي وهذا مقابل الاقساط التي تدفع من قبل المؤمن له على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة).<sup>(٥)</sup> أو يمكن تعريفه بأنه (عقد يلتزم به المؤمن بتعويض المؤمن له (المستثمر) عن الضرر الذي يلحقه من جراء حوادث الطيران مقابل دفع القسط المتفق عليه على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأضرار المتحققة من تحقق الخطر المؤمن منه).<sup>(٦)</sup>

٢- انظر محمد بن ابي بكر الرازي. مختار الصحاح، دار الرسالة، الكويت ١٩٨٣، ص ٢٦.  
٣- انظر محمد الدين محمد بن يعقوب، الفيروز ابادي، القاموس المحيط، دار الحديث القاهرة ص ٧٤.  
٤- انظر ابن منظور، لسان العرب، بيروت لبنان، دار احياء التراث العربي، ج ٢، ص ١٥.  
٥- انظر. أكرم ياملكي، الاعمال القانونية الواردة على الطائرة، التأمين على الطائرة بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي ٢٠٠٦، ص ١٩٩.  
٦- انظر د.هاثي دويدار، التأمين الجوي سلسلة بحوث قانونية الجديد في مجال التأمين والضمان في العالم العربي، ٢٠٠٦، ص ١١٥، ١١١.

ويمكن ان نعرفه بأنه (عقد يعقده مالك الطائرة او مشغلها ضد اخطار فقد وتلف الطائرة وبموجب هذا العقد يتعهد المؤمن حسب اختياره بتعويض او استبدال او اصلاح ما يحدث للطائرة من اضرار مادية بسبب اخطار الطيران اضافة الى تعويض كل من تضرر من الحادث الذي اصيبت به الطائرة).<sup>(٦)</sup> على الرغم مما ورد من تعريفات لعقد التأمين على الطائرة الا انها لم تبين اهمية هذا العقد وهذا يعود الى ان التشريعات المقارنة ومنها قانون الطيران المدني العراقي لم تتطرق الى وضع تعريف لعقد التأمين على الطائرة حيث انصب اهتمامها بالمجالين البري والبحري متناسين بذلك المجال الجوي على الرغم من انه لا يقل اهمية عنهما من حيث الصفة الدولية للنقل الجوي وجسامة الاخطار التي تتعرض لها الطائرة. ولكن اغلب شركات التأمين تأتي التأمين على الطائرة وذلك لعدم امكانية تحديد الخطر الجوي لا من حيث احتمالية وقوعه و لا من حيث جسامةه وهذا يجعل من العسير على شركات التأمين حساب المخاطر الجوية التي تتعرض لها الطائرة والمبالغ التي تلتزم بدفعها كتعويضات وهذا الى احجام اغلب شركات التأمين عن قبول تغطية المخاطر التي تتعرض لها الطائرة.<sup>(٧)</sup>

ولكن هذا الواقع لم يبق على ما هو عليه اذ كان للاتفاقيات والمعاهدات دور في معالجة القصور، ومنها معاهدة وارشو لعام ١٩٢٩ وكذا صناعة الطائرات بعد الحرب العالمية الثانية وظهور طائرات عملاقة تفوق سرعتها الصوت واصبح الناس اكثر استعمالا لهذه الوساطة مما دفع شركات التأمين الى قبول تغطية الاخطار التي تتعرض لها الطائرة وهذا بدوره دفع الناقل الجوي لا برام عقد التأمين على الطائرة للتخلص من المسؤولية التي تترتب عليهم عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران. وذلك لان الطائرة بتعرضها لحادث ما، فانه قد يسبب اضراراً لا حصر لها فهذه الاضرار لا تقتصر على الطائرة فحسب بل تشمل لإكواب والغير والبضائع المحمولة عليها. ومع ذلك فأن التأمين على الطائرة يشمل تأمين جسم الطائرة بما فيه من الاجهزة الاضافية والادوات الاحتياطية ودعامتها الامامية والخلفية والذيل وكافة الاجهزة الاخرى اضافة الى ذلك فانه يشمل تأمين المسؤوليات المدنية المترتبة من اصابة الطائرة بضرر الذي قد يؤدي الى اصابة لإكواب او البضائع او مستخدمي الناقل الجوي. وهكذا يأتي التأمين على الطائرة على اساس من القيمة المتفق عليها (Agreed value) اي قيمة التعويض من بداية التأمين وليس من وقت وقوع الحادث اي ان هناك انحرافاً عن مبادئ التأمين العام الا اذا كانت القيمة المتفق عليها مساوية للقيمة السوقية للطائرة وقت وقوع الحادث. وهذا ما يرفع طابع الغرر في عقود التأمين. عموماً مما يثير الاشكال الشرعي حول الاحتمالية الواضحة و هكذا عقود قد تقترب من عقود المقامرة والرهان لعدم معرفة حقيقة ونطاق ومقدار الالتزامات المتقابلة بين الطرفين الى حين وقت وقوع الخطر ولكن بتحديد قيام التعويض مقدماً، وهكذا نجد الاقساط، منها ما يدفع مقدماً فضلاً عن تحديد زمان نفاذ عقد التأمين على الطائرة، فان ذلك وبالضرورة سيجعل من العقد عقداً محدد الالتزامات لا يشوبه الاحتمال والمقامرة.

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

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

### المطلب الثاني: التعريف بالطائرة

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

وفي بداية القرن التاسع عشر ظهرت الة ذات محركات كبيرة سميت بالطائرات حيث بنى الاخوان (ديلبرو ارفيل) طائرة ذات سطحين<sup>(١٠)</sup>.

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

وقد عرفتها معاهدة شيكاغو الصادرة سنة ١٩٤٤ بأنها (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء)<sup>(١٢)</sup>.

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

٩- انظر محمد ركزي الدين، بحث بعنوان التأمين على الطيران مقدم الى وكر التدريب المالي والمحاسبي بغداد ١٩٨٤ ص ١٩.

١٠- انظر د. أكرم ياملكي، المرجع السابق ص ٢٠٠.

١١- انظر د. خميس خضر، المرجع السابق ص ٢.

١٢- انظر منتديات جامعة الاسكندرية [www.lomazoma.com](http://www.lomazoma.com)

وهذا التعريف قد اقتبس من معاهدة باريس الصادرة سنة ١٩١٩ والذي اخذ بها قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ في المادة السابعة منه والمطابقة للمادة الثالث عشرة من قانون الطيران المدني السعودي والتي تطابق المادة الاولى من قانون الطيران المدني العراقي حيث جاء بالفقرة الاولى منها بأنها (اي الة في استطاعتها ان تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء الغير المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة لمكبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة).<sup>(١٣)</sup> لكن يعاب على هذه التعاريف بأنها ذات مفهوم واسع اذا انها تشتمل كل الة تستطيع التحليق بغض النظر عن الغرض المخصصة له وان كانت لا تشترك مع الطائرة في غرضها الخاص بنقل البضائع والاشخاص، والتي في بعض الاحيان قد تتعرض لحوادث تؤدي الى اتلاف الطائرة بالكامل واصابة الغير او لإكاب او البضائع بضرر مما يستوجب على مستثمر الطائرة، كما راينا، ان يؤمن على طائرته لتغطية الاضرار التي تسببها الطائرة.

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

١. يمكن فرض خسارة مهددة<sup>(١٤)</sup> لتلافي التعويضات الصغيرة وهذه الخسارة تختلف من حالة الى اخرى بحسب ما اذا كنت الطائرة في حالة سكون او حوكة.
٢. المساعدة في استعمال وثيقة التأمين على الطائرة لأغراض التأمين المحدودة على الطائرة اي انه يمكن التأمين على الطائرة من الاخطار الارضية فقط ويتم حذف بقية الاخطار وهنا لا تحسب الخسارة المبذرة في حالة الخسارة الكلية للطائرة<sup>(١٥)</sup>. الا انه ايضا لم يفرق ما بين الطائرة والاجهزة الاخرى لذا من كل ما تقدم، يمكن القول بان الطائرة هي (الالة التي تستطيع الارتفاع عن سطح الارض بواسطة قوة محوكة ويكون غرضها نقل الاشخاص والبضائع) او يمكن القول انها (جسم ذو حوكة ديناميكية اثقل من طبقات الهواء ويمكن له الارتفاع عن سطح الارض وغرضه نقل الاشخاص والبضائع).

## المبحث الثاني: احكام الاتفاقيات الدولية للتأمين على الطائرة

تسبب الطائرات اثناء طيرانها اضراراً جسيمة للغير على سطح الارض، كأن تتعرض الطائرة الى حادث فتهوى على سطح الارض تقضي على بعض الارواح او الاموال. او انها قد تسبب اضراراً لراكبها او لمستخدمي مستثمر الطائرة المعرضين لحوادث الطيران. لذلك ظهرت جهود طويلة لوضع اتفاقيات

١٣- انظر تعريف الطائرة، بحث منشور على منتديات ملتقى الشباب على الموقع الالكتروني .www.moltqa.com

١٤- انظر قانون الطيران العراقي رقم ٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.

١٥- المقصود بالخسارة المهددة / هي خسارة توضع لغرض تلافي التعويضات الخطيرة او توعية وتحفيز المؤمن له للمحافظة على سلامة المسافرين والطائرة وهي تختلف من حالة الى حالة فاذا كانت الطائرة في حالة طيران تكون الخسارة ١٪ وفي حالة كوثها جائئة تكون الخسارة ٢٪.

دولية تحكم المسؤولية الناجمة عن حوادث الطائرة اذ قامت اللجنة القانونية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني بوضع مشروع لاتفاقيات جديدة حول هذه المسؤوليات اذ انه تم توقيع الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وهي اتفاقية روما وكذلك تم توقيع اتفاقية وارسو الخاصة بالمسؤولية عن الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة لذلك سنقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب نبحث في المطلب الاول الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وفقا لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ ثم نبحث في المطلب الثاني الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ المعدلة فاذا تسنى لنا ذلك فأنا سنعرض لببحث الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تصيب مستخدمي الطائرة المعرضين لحوادث الطيران مطلب ثالث وبالتعاقب.

### المطلب الاول: الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض

#### وفقا لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢.

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

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

١٦- انظر محمد زكي الدين، المرجع السابق ص٣٢.



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

ليبان المقصود من هذا الشرط يجب ان نحدد ماهية سطح الارض ثم ما هو الضرر الموجب للمسؤولية أ. المقصود بسطح الارض

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

## ب. ماهية الضرر الموجب للمسؤولية

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

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

## ثانيا. ان يكون مصدر الضرر طائرة اجنبية

تنص المادة ١/٣٣ من اتفاقية روما على (تطبيق الاتفاقية على الاضرار المنصوص عليها في المادة الاولى منها التي تحدث في اقليم احدى الدول المتعاقدة والتي يكون مصدرها طائرة مسجلة لدى دولة متعاقدة اخرى)<sup>(١٩)</sup>. ومؤدى هذا النص الاتنطبق احكام الاتفاقية الدولية الا بالنسبة للطائرات الاجنبية

١٧- تنص المادة ٢٥ على (انه لا تنطبق احكام الاتفاقية اذا كان الضرر الواقع على سطح الارض قد اصاب شخصا يرتبط بمسئول الطائرة بموجب علاقة تعاقدية او كان من تابعه. ذلك انه في مثل هذه الحالات تقرر المسؤولية التعاقدية لمستغل الطائرة اما بموجب احكام العقد الذي يربط بينه وبين المضرور واما بموجب احكام قانون العمل).

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

١٩- انظر د. يسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، دار المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٩٩.

فلم تشأ الاتفاقية سلب اختصاص التشريعات الوطنية في حالة احداث طائرة وطنية اضرار على سطح الدولة التي تم تسجيلها لديها ولذلك فإذا تسببت طائرة عراقية بإضرار في اقليم الدولة العراقية فلا تنطبق احكام الاتفاقية.

### ثالثاً ان يكون مصدر الضرر طائرة خاصة

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

بعد ان بينا الشروط الواجب توافرها لقيام مسؤولية مستثمر الطائرة جاءت الفقرة الاولى من المادة الثانية من اتفاقية روما لتبين (بان الالتزام بالتأمين عن الاضرار التي تسببها الطائرة لغير على سطح الارض يقع على عاتق مستثمر الطائرة). من هنا فان السؤال الذي يطرح من هو المستثمر طبقاً للاتفاقية المذكورة؟ للإجابة نقول بان المستثمر طبقاً لهذه الاتفاقية هو كل من يقوم باستعمالها وقت تحقق الضرر وهكذا يعد مستثمراً للطائرة كذلك كل من خول الغير بطريقة مباشرة او غير مباشرة حق استعمال الطائرة ولكنه استبقى السيطرة على ملاحقتها ويعد مستثمراً لها كل من استخدم بنفسه او بواسطة تابعيه حال ممارستهم لوظائفهم حتى وان تجاوزوا نطاق اختصاصا تهم وتفترض الاتفاقية ان مالك الطائرة الذي قام بتسجيلها هو مستغل هذه الطائرة كما هو مذكور انفاً. وبالتالي يكون مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض ولكنه افتراض قابل لأثبات العكس اذ يستطيع المالك اثبات ان هناك شخصاً اخر هو الذي يقوم باستغلال الطائرة وبهذا فانه يكون تحديد المسؤول عن تعويض الاضرار التي بالغير على سطح الارض قائما على عناصر ثلاثة هي: استعمال الطائرة والاشراف والرقابة عليها وقرينة استغلال المالك للطائرة.<sup>(٢١)</sup> وضعت اتفاقية روما فرضين يقوم فيهما التضامن في المسؤولية بين أكثر من شخص اذ ان الفرض الاول يتمثل باستعمال الطائرة استعمالاً مؤقتاً حيث تنص المادة الثالثة منها، على انه اذا لم يكن مستغل الطائرة وقت حدوث الضرر يتمتع بحق استثنائي في استخدام الطائرة لمدة تزيد عن اربعة عشر يوماً تبدأ من تاريخ نشأة حق الاستعمال يكون محول هذا الحق متضامناً في المسؤولية مع المستفيد من هذا الحق وذلك وفقاً لشرط المسؤولية وطبقاً لحدودها المنصوص عليها في الاتفاقية. وبهذا يشترط لقيام التضامن بين الشخص الذي خول غيره حق استعمال الطائرة وبين الشخص الذي يتمتع بهذا الحق ان يتوافر شرطان هما: أ. ان تكون مدة الاستعمال تقل عن اربعة عشر يوماً. ب. وان يكون مستغل الطائرة حق استثنائي بالاستعمال وان زادت مدته عن اربعة عشر يوماً ذلك ان في هاتين الحالتين

١. اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

٢٠- انظر د. محمد فريد العربي ود. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٩٥ ص ٥٦. ٥٧.

٢١- انظر د. محمد فريد العربي، د. هاني محمد دويدار. المرجع السابق ص ٥٨.

لا يتخلى محول حق الاستعمال عن حقه في استعمال الطائرة فكأننا بصدد استعمال مشترك يبرر قيام التضامن في المسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وحماية لمصلحه<sup>(٢٢)</sup>.  
اما الفرض الثاني فيتمثل بالاستخدام غير المشروع للطائرة اذ تنص المادة الرابعة من الاتفاقية على انه (اذا استعمل شخص طائرة بغير رضا مستغلها فان هذا المستغل مالم يثبت انه قد اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال يكون مسؤولا بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الاضرار المبررة للتعويض ويكون كل منهما ملتزما بالتعويض وفقا للشروط المذكورة في هذه الاتفاقية وحدود المسؤولية المقررة بها)، وبهذا يمكننا القول بان هذا النص يواجه كل فرض يستعمل فيه شخص الطائرة دون سند قانوني فيمتد من السارق الى العامل المتجاوز لنطاق عمله وصلاحياته مرور بالدائن والمودع لديه والمستأجر الذي يستمر في استعمال الطائرة بالرغم من انتهاء مدة الاجبار. وتقرر مسؤولية مستغل الطائرة الشرعي رغم ان استعمال الطائرة تم بدون رضائه على اساس (الاهمال المفترض) من جانبه في اتخاذ الاجراءات كافة اللازمة لمنع الاستعمال غير المشروع. وبما انها مسؤولية قائمة على اساس الخطأ المفترض ينتقل الى مستغل الطائرة عبئ اثبات انه اتخذ الاجراءات كافة اللازمة لمنع الاستعمال غير المشروع للطائرة، ويكون متضامنا في المسؤولية ازاء المضرور مع من استعمل الطائرة استعمالا غير مشروع وتخضع مسؤوليته للشروط والحدود المقررة في الاتفاقية<sup>(٢٣)</sup>.

هذا وتقوم مسؤولية مستثمر الطائرة عن الاضرار التي تلحق بالغير على اساس تحمل التبعة وبالتالي لا يحق لمستغل الطائرة ان يدفع هذه المسؤولية عن طريق اثبات انه لم يرتكب اي خطأ او اهمال كذلك لا يستطيع الاستناد الى السبب الاجنبي وبخاصة القوة القاهرة لدفع هذه المسؤولية فطالما كان الضرر مرتبطا بنشاط الطائرة تقرر المسؤولية على عاتق مستغلها. لذلك نصت اتفاقية روما على اسباب محددة يمكن لمستغل الطائرة الاستناد اليها لدفع مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض، لعل من هذه الاسباب هي: أ. النزاع منه منها النزاع المسلح او الاضطرابات الداخلية لكي يستطيع مستغل الطائرة دفع مسؤوليته يجب ان يكون الضرر الذي اصاب الغير نتيجة مباشرة للنزاع المسلح او للاضطرابات الداخلية وليس نتيجة لنشاط المستغل او تابعيه، ويلزم ان يكون هذا النزاع او تلك الاضطرابات غير متوقع ولا يمكن تلافيه اما اذا كان النزاع قائما او كان مفاجئا ولكن في مقدور قائد الطائرة تلافيه تقرر مسؤولية مستغل الطائرة. ب. خطأ المضرور او تابعيه اذا كان خطأ المضرور او اهماله او احد تابعيه او وكلائه السبب المباشر للضرر الذي حاق به، لا تنور مسؤولية مستغل الطائرة ويتعين على هذا الاخير اثبات خطأ المضرور او احد تابعيه او اهماله لكن اذا كان خطأ المضرور او اهماله قد اثر في جسامه الضرر الذي حاق به بمعنى انه في كل الاحول كان سيصاب بضرر من فعل الطائرة الا ان خطاه او اهماله ادى الى تفاقم هذا الضرر يتعين النزول بالتعويض نزولا مطردا يتماشى مع درجة هذا الاشتراك في احداث الضرر وتمتد هذه الاحكام ليس فقط الى دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور على مستغل الطائرة وانما

٢٢- انظر د. يسرية عبد الجليل المرجع السابق، ص ٢٨٥.

٢٣- انظر د. محمد فريد العربي، د. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ٦٠٥٩.

الى كل دعوى يرفعها اي شخص غير المضرور تأذى من الضرر كورثة المضرور المتوفى او اقارب المضرور الذي صار عاجزا عن الكسب مثالا. ج . منع استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة فاذا استولت السلطات على الطائرة لم يعد في مقدور مستغل الطائرة استعمالها وبالتالي لا تثور مسؤوليته اذا تسببت الطائرة في الاضرار بالغير على سطح الارض بعد هذا الاستيلاء وتصبح السلطات العامة مسؤولة عن تعويض هذه الاضرار مالم تخصص الطائرة للأغراض العسكرية او لأغراض الكمارك.

فقد يتعدد المسؤولون عن الاضرار التي لحقت بالغير على سطح الارض فلا يجوز للمضرور او للمضرورين ان يطالبوا بتعويض اجمالي يزيد عن الحد الاعلى للتعويض الذي يحكم به على مسؤول واحد اما اذا كانت الاضرار ناجمة عن حادث تصادم طائرتين وكانت احدهما قد اعاقت الاخرى في طيرانها فنجم الضرر عن ذلك يجوز للمضرور ان يتقاضى تعويضا لا يتجاوز الحدود القصوى المقررة للطائرتين المساهمتين في وقوع الضرر، على ان كل مستغل طائرة لا يلتزم الا بدفع تعويض لا يتجاوز الحد الاقصى المقرر لطائرته<sup>(٢٤)</sup>.

### المطلب الثاني: الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية

وارسو لسنة ١٩٢٩ المعدلة.

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

#### اولا- التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافر

يرجع هذا التأمين من حيث اصل نشأته الى ماجرى عليه العمل في شركة لوفتهانزا الالمانية سنة ١٩٢٥ حيث كانت اول من ابرم وثيقة التأمين لصالح المسافر وكان لظهور اتفاقية وارسو ووضعها الحد الاقصى للتعويض الدور الاكبر في سرعة انتشار هذا التأمين وبمقتضى هذا التأمين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع احدى شركات التأمين لمدة محدودة ولتغطية رحلات اسطولها الجوي او جزء منه يكون من حق المسافرين او ورثتهم ضحايا الحادث مطالبة المؤمن لديه اذ ما رغبوا بالحصول على مبلغ التعويض بحده الاقصى شريطة التنازل عن دعوى المسؤولية ضد مستمر الطائرة وتابعيه وشركة التأمين. ولا تعني تلقائية هذا التأمين انه يفرض بصورة تلقائية ذلك لأنه من حق المسافر او ورثته رفضه واللجوء الى دعوى المسؤولية وفقا لأحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها وانما هي تعني انه من حق المسافر

الاستفادة من هذا التأمين المجاني الاختياري والحصول على التعويض بمجرد اعلان رغبته في ذلك وتنازله صراحة عن دعوى المسؤولية دون الدخول في اية مناقشات حول ملاسبات مسؤولية الناقل حتى لو كانت مشوبة بإهمال او رعونة الناقل وتابعيه او كانت تلك المسؤولية يمكن دفعها بقوة القاهرة او حادث فجائي او فعل الخير و تعني فردية هذا التأمين انه تأمين شخصي يتم اساسا لصالح المسافرين وورثتهم ولا يجري تطبيق احكامه الأعلى الركاب او ورثته الذين يعلنون الرغبة في الاستفادة من التأمين. وبالتالي فان من يرفض هذا التأمين ويقيم دعوى المسؤولية لا يستطيع المطالبة بالتعويض وفق هذا التأمين اذ فشلت دعواه لسبب او لأخر<sup>(٢٥)</sup>.

وهو يختلف عن التأمين التكميلي الذي يرمه المسافر في مطار القيام او اي مطار يحدده وبالشروط المحددة في الوثيقة مع شركات الطيران الناقلة باعتبارها وكيلا لشركة التأمين، وذلك بمهدف تغطية وضمنا مخاطر السفر في رحلة محددة او لزمان محدد اما التأمين التلقائي كما ذكرنا فان شركة الطيران تبرمه على نفقتها مع شركة التأمين لصالح المسافر او ورثته، ويتحدد نطاق هذا التأمين من خلال مجال سريانه في الزمان والمكان من حيث الاخطار التي يقوم بتغطيتها ومبالغ التعويض التي تضمنها الوثيقة، فمن ناحية ان هذا التأمين تبدأ تغطيته من زمان ومكان بدء تنفيذ الخطوات الاولى لعملية النقل الجوي الدولي وحتى نهايتها ومن ثم لا يرتبط سريانه بمدة النقل الجوي بمعناها الضيق او حتى ببدء ونهاية الالتزام بالسلامة في نقل الركاب بل يمتد اثره ليبدأ منذ عمليات النقل الجوي من مكان تواجد المسافر الى مطار القيام وحتى المرحلة العكسية. ومن ناحية اخرى فان هذا النوع من التأمين يتسع ليشمل كل من يشغل مقعدا في الطائرة وكل مسافر لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية ويغطي هذا التأمين كافة الاضرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة بالمفهوم السابق تحديده لكنه يشترط ان تكون هذه الاضرار جسدية ومترتبة عن حادث طائرة ولا يغطي هذا التأمين الاضرار الناجمة عن الحرب والاضطرابات المسلحة واستيلاء السلطات الحكومية على الطائرة سواء بصفة شرعية او غصبا كذلك الاضرار الناجمة عن انتحار المسافر. ويضمن هذا التأمين الحصول على مبالغ التعويض المقررة بحدها الاقصى في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ المعدلة. واعمالا لذلك فان التأمين في ظل سريان احكام بروتوكول لاهاي سنة ١٩٥٥ المعدل لوثيقة وارسو يضمن للمسافر الحصول على مبلغ ٢٥٠٠٠٠٠ فرنك، اما اذا كانت الرحلة خاضعة لأحكام اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٦٦ المعدلة لأحكام اتفاقية وارسو يضمن للمسافر الحصول على مبلغ ٥٨٠٠٠٠ دولار امريكي غير ان مبالغ التعويض هذه لا تستحق في حدودها القصوى الا في حالة وفاة الركاب او اصابته بعجز تام وفي حالة العجز الجزئي لا يستحق المسافر من هذا التعويض الا المبلغ الذي يتوازي مع نسبة العجز الجزئي الدائم.

٢٥- د. زيد ابوزوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التأمين عليها، بحث منشور في مجلة الحقوق، ص ٣٢٠-٣١.

### ثانياً- التامين من مسؤولية مستثمر الطائرة بالنسبة للركاب

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

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

ويقوم التامين بدور الضمان المزدوج، فمن ناحية، يضمن للمستثمر الاثار السلبية التي تلحق بدمته تبعاً لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهة المسافرين او ورثتهم ويلقى التامين العبء وقد يكون ثقيلاً على كاهل المؤمن، ومن ناحية اخرى فان التامين من المسؤولية يكفل للضحايا الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن وهو في الغالب اكثر يساراً عن طريق التوجه اليه مباشرة. لا يضمن هذا التامين الاخطار التي تترتب على الحرب او الغزو الخارجي او الاضطرابات الاهلية وحالات التأميم والمصادرة واستعمال الطائرة في رحلات تجريبية او خطرة او في غير الاغراض المخصصة لها فضلاً عن استعمالها خارج الحدود الجغرافية التي يغطيها التامين وغير ذلك من الحالات التي تختلف بشأنها الوثائق. ولنا ان ننصير العلاقة الواضحة بين مستثمر الطائرة وبين التامين لان هدف المسؤولية المدنية عموماً هو ضمان لمن يلحق به الضرر نتيجة لفعل ونشاط الغير والتامين هو ضمان وأمان في الوقت ذاته هو ضمان للمتسبب في الضرر اذ يوفر الحماية من الاثار السلبية التي تلحق بدمته نتيجة لملاحقة المضرور له بدعوى المسؤولية و امان لهذا

المضروب اذ يقيه من احتمال عدم ملاءة المتسبب في الضرر للحصول على التعويض وهكذا يؤثر التأمين في فعالية المسؤولية المدنية بما يرتبط وايها بعلاقة عضوية يتبادل فيها التأثير كلاهما على الاخر. (٢٧)

### المطلب الثالث: الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تصيب مستخدميه المعرضين لحوادث

#### الطيران

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

#### اولا. وقوع الحادث

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

#### ثانيا. ضمن النطاق الزمني للالتزام بالتأمين

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

من هنا تقضي المادة السابع عشرة من اتفاقية وارسو (ان الناقل يكون مسؤولا متى وقع الحادث على متن الطائرة او اثناء عملية الصعود او النزول) (٢٨).

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

٢٧- انظر د. يسرية عبد الجليل، المرجع السابق، ص ٤٧٩ . ٤٨٢.

٢٨- اتفاقية وارسو لعام ١٩٩٢ المعدلة.

٢٩- انظر د. محمد فريد العريني، د هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص ١٦٨ . ١٦٩.

### ثالثا. الضرر

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

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

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

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

بيد ان هذا النص كما هو واضح، مقصور على الاتفاقات الخاصة بتعيين قانون واجب التطبيق او بتعديل احكام الاختصاص التي يقصد من ورائها الاطراف استبعاد تطبيق احكام اتفاقية وارسو سواء كانت احكاما موضوعية ام احكاما اجرائية وهذه الاتفاقات تكون باطلة اذ سبقت وقوع الضرر وتصح

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

٣١- انظر د. يسرية عبد الجليل، المرجع السابق، ص ٢٨٨. ٢٩٠.



اذا كانت لاحقة لوقوعه اما الاتفاقات التي تقضي باعفاء الناقل او بتخفيف مسؤوليته تكون باطله سواء كانت سابقة او لاحقة لوقوع الضرر وذلك لأطلاق نص المادة ٢٣ من اتفاقية وارسوا<sup>(٣٢)</sup>.

## الخاتمة:-

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

### اولا: النتائج

١. يتضح لنا ان عقد التأمين على الطائرة ما هو الا اداة للحد من الاثار المالية البالغة السوء التي تلحق بمستثمر الطائرة نتيجة للأضرار التي تسببها للغير اوراكابها او الاضرار التي تصيب هيكلها ومستخدمي المستثمر.
٢. نلاحظ ان هناك دورا كبيرا للاتفاقيات الدولية في تنظيم كيفية تعويض المضرورين الذين تعرضوا لحوادث الطيران ووضع الضوابط الخاصة بالتعويض وعدم اعمال القانون الوطني في حال تعارضه مع الاتفاقية ماعدا القواعد التي يضعها المشرع والتي لا توجد في الاتفاقية فهي تطبق مع الاتفاقية جنباً الى جنب.
٣. تشترط اتفاقية روما للتعويض عن الضرر ان يكون مباشرا فهي لا تعوض عن الاضرار غير المباشرة كما تشترط ان تكون الطائرة المسببة للضرر اجنبية وليست محلية حتى يمكن التعويض وفق لأحكامها.
٤. لاحظنا سابقا ان مستثمر الطائرة يمكن ان يكون مالكا للطائرة او يمكن ان يكون مؤجرا لها او حائزا لها بموجب عقد معين يسمح له بالحيازة.
٥. يلاحظ ان التأمين من الاضرار التي تسببها الطائرة يقوم بدور مزدوج، فمن ناحية، يضمن للمستثمر الاثار السلبية التي تلحق بذمته تبعا لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهة المسافرين او وراثتهم ويلقى التأمين العبء وقد يكون ثقيلاً على كاهل المؤمن، ومن ناحية اخرى فان التأمين من المسؤولية يكفل للضحايا الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن وهو في الغالب أكثر يسارا عن طريق التوجه اليه مباشرة.

### ثانيا: المقترحات

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

١. نقترح وضع شروحات لقانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل مع وضع تعريف خاص بعقد التامين على الطائرة لما لهذا العقد من اهمية خاصة ذلك ان الطائرة ترتب اضراراً مالية بالغة السوء تلحق بمستثمر الطائرة.
٢. ندعو المشرع الى تضمين قانون الطيران المدني العراقي نصاً يجبر المستثمر على التامين وذلك من اجل حماية المستثمر من الاثار التي ترتب على تحطم الطائرة وفي الوقت نفسه ضمان لمن تضرر من الطائرة.

## المصادر: -

### اولاً: كتب اللغة:-

١. انظر محمد بن ابي بكر الرازي. مختار الصحاح، دار الرسالة، الكويت ١٩٨٣.
٢. انظر محمد الدين محمد بن يعقوب، الفيروز ابادي، القاموس المحيط، دار الحديث القاهرة.
٣. انظر ابن منظور، لسان العرب، بيروت لبنان، دار احياء التراث العربي، ج ٢.

### ثانياً: الكتب القانونية:-

١. انظر د. طالب حسن موسى، النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي وقانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ بحث منشور في مجلة القضاء العدد الثاني ٢٦.
٢. د. زيد ابورضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التامين عليها، بحث منشور في مجلة الحقوق.
٣. انظر د. محمد فريد العريني ود. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٩٥.
٤. انظر د. يسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، دار المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٧.

### ثالثاً: البحوث:-

١. انظر د. أكرم ياملكي، الاعمال القانونية الواردة على الطائرة، التامين على الطائرة بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي ٢٠٠٦. ٢٠٠٨.
٢. انظر د. هاني دويدار، التامين الجوي سلسلة بحوث قانونية الجديد في مجال التامين والضمان في العالم العربي، ٢٠٠٦.
٣. انظر د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد ٢٦.
٤. انظر محمد زكي الدين، بحث بعنوان التامين على الطيران مقدم الى مركز التدريب المالي والمحاسبي بغداد ١٩٨٤.

#### **رابعاً: القوانين:-**

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

#### **خامساً: الاتفاقيات الدولية:-**

١. اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

٢. اتفاقية وارسوا لعام ١٢٩٢ المعدلة.

#### **سادساً: مصادر الانترنت:-**

١. انظر منتديات جامعة الاسكندرية [www.lomazoma.com](http://www.lomazoma.com).

٢. انظر تعريف الطائرة، بحث منشور على منتديات ملتقى الشباب على الموقع الالكتروني

[www.moltqa.com](http://www.moltqa.com) و [www.moltqa.com](http://www.moltqa.com).