



**ضمانات التامين على الطائرة وتطبيقاتها الدولية
(دراسة مقارنة)
بحث مقدم من قبل
الباحث حسنين مكي جودي
جامعة كربلاء / كلية القانون**

الخلاصة.

ان تشريعات الطيران المدني ومنها قانون الطيران المدني العراقي اجازت لمستثمر الطائرة الاستعاضة بضمانات التامين على الطائرة في حال عدم تمكنه من التامين عليها لدى شركات التامين . وهذه الضمانات تتمثل بإيداع تامين نقدي لدى خزينة الدولة المسجلة فيها الطائرة او مصرف مرخص له بذلك او تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك او ان تقدم دولة تسجيل الطائرة كفالة و بشرط عدم النزاع حول الكفالة. وهذه الضمانات هي تطبيقا لما جاءت به اتفاقية روما لعام 1952 والتي يجب على الدول المنضمة اليها الالتزام بهذه الضمانات وبالتالي يستطيع المستثمر متى ما توفرت لديه الضمانات وقبل ابرام عقد التامين ، بان يجعل طائرته تشارك في النشاط الجوي ولا تستطيع دولة مطار الوصول الاحتجاج بعدم وجود عقد التامين على الطائرة لان هذه الضمانات قد قررت بنص القانون . ويجوز للدولة ان تحدد مدى كفاية هذه الضمانات للتامين من حيث التعويضات التي تترتب نتيجة لحوادث الطيران.

الكلمات المفتاحية: القانون، مستثمر الطائرة، التامين، الضمانات، اتفاقية.

Abstract.

The civil aviation legislation, including the law of the Iraqi Civil Aviation approved for the aircraft to replace investor insurance guarantees on the plane in the event of not being able to insure the insurance companies. These safeguards are depositing cash deposit with the state treasury where the aircraft is registered or licensed bank to do so or to provide guarantee of a bank authorized to do so or to provide state registration of the aircraft to ensure the condition of the dispute over sponsorship. These safeguards are applied what brought him the Rome Convention of 1952, which states must acceding commitment to these guarantees and therefore the investor can once available has guarantees and before conclusion of the insurance contract, that makes the plane involved in the aerial activity can not state airport arrival to protest the lack of an insurance contract on the plane because of these guarantees have decided by law. The State may determine the adequacy of these guarantees in terms of insurance compensation that ensue as a result of aviation accidents.

Key words: Law, Investor plane, Safeguards, Agreement.



المقدمة.

لعل من الاهمية ان نقف عند الضمانات اللازمة للتأمين على الطائرة و مدى كفايتها وكيف تناولتها التطبيقات الدولية وهل يمكن لمستثمر الطائرة ان يقوم باشغال طائرته الغير مؤمن عليها في مجال النشاط الجوي ؟ للإجابة عن كل ذلك نقول:- ان تشريعات الطيران المدني ومنها قانون الطيران المدني العراقي اجازت لمستثمر الطائرة الاستعاضة بضمانات التأمين والتي تتمثل بإيداع تأمين نقدي لدى خزينة الدولة المسجلة فيها الطائرة او مصرف مرخص له بذلك او تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك او ان تقدم دولة تسجيل الطائرة كفالة و بشرط عدم النزاع حول الكفالة وهذا ما اكدته المادة 1/140 من قانون الطيران المدني المصري والمطابقة للمادة 1/187 من قانون الطيران المدني العراقي وهذه الضمانات هي تطبيقا لما جاءت به اتفاقية روما لعام 1952 والتي يجب على الدول المنضمة اليها الالتزام بهذه الضمانات وبالتالي يستطيع المستثمر متى ما توفرت لديه الضمانات وقبل ابرام عقد التأمين ، بان يجعل طائرته تشارك في النشاط الجوي ولا تستطيع دولة مطار الوصول الاحتجاج بعدم وجود عقد التأمين على الطائرة لان هذه الضمانات قد قررت بنص القانون . ويجوز للدولة ان تحدد مدى كفاية هذه الضمانات للتأمين من حيث التعويضات التي تترتب نتيجة لحوادث الطيران. ومن ناحية اخرى فان التطبيقات الدولية اوجبت على مستثمر الطائرة التأمين من المسؤوليات المتعلقة باستثمار الطائرة كالتزامه بالتأمين من الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض وكذلك الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تلحق بالركاب وتلك التي تصيب مستخدميه. وهكذا يمكن القول ان من الاسباب التي دفعتنا الى اختيار هذا الموضوع عدم وجود كتابات معمقة تبحث موضوع ضمانات التأمين على الطائرة ومدى كفايتها للتأمين . وكذلك عدم وجود شروحات لقانون الطيران المدني العراقي وان وجدت فهي نادرة مما دفعنا الى بحث الموضوع ومعرفة كيف نضم القانون العراقي ضمانات التأمين على الطائرة . لأجل تحقيق أهداف البحث ، تم اعتماد أسلوب الدراسة المقارنة بين التقنيات المدنية وغيرها على ان يكون القانون العراقي هو الاصل الذي ننطلق منه في اجراء المقارنة. لذلك سنقسم هذه البحث الى مبحثين الاول نبحث فيه الضمانات ومدى كفايتها للتأمين والمبحث الثاني سنبحث فيه احكام الاتفاقيات والمواثيق المتعلقة بالتأمين على الطائرة .

المبحث الاول/الضمانات ومدى كفايتها للتأمين.

تقضي التشريعات بانه يمكن الاستعانة عن التأمين على الطائرة ببعض صور الضمانات وهذه الضمانات نظاما استحدثته اتفاقية روما الاولى لعام 1933 الخاصة بالمسؤولية عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض والتي حلت محلها اتفاقية روما لعام 1952 وكانت الاتفاقية الاولى تجعل التأمين اجباريا وتقرر جزاء صارما لمخالفة الالتزام بالتأمين يتمثل باطلاق مسؤولية (مستثمر) الطائرة عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض وعدم تمتعه



بالحدود القصوى للتعويضات التي تضمنتها الاتفاقية. ولكن نظر لاختلاف الدول حول الاخذ بنظام التأمين الاجباري فلم يكن فعالا بما فيه الكفاية من جانب اخر اخذت اتفاقية روما لعام 1933 بصورتين من الضمانات هما الوديعة والكفالة المصرفية وقد خففت اتفاقية روما الثانية من غلواء الاحكام التي تضمنتها الاتفاقية الاولى والذي كان السبب في فشلها بان جعلت اشتراط التأمين الجوي جوازيا للدول المتعاقدة وبالتالي لم ترتب على عدم اجراء التأمين جزاء المسؤولية الغير المحدودة لمستغل الطائرة وقد ابقت الاتفاقية على صورتها التي تضمنتها الاتفاقية الاولى وأضافت اليهما صورة ثالثة تتمثل في كفالة دولة تسجيل الطائرة كذلك فان التشريعات تشترط ان تكون هذه الضمانات كافية كبديلة للتأمين على الطائرة من حيث احكام التعويض. اذ ان التأمين يشمل التعويض عن حوادث الطائرة وكذلك التعويضات الناشئة من تحقق مسؤولية مستغل الطائرة لذا سنقسم هذا المبحث الى مطلبين الاول نبحث فيه ضمانات التأمين على الطائرة والمطلب الثاني مدى كفاية الضمانات للتأمين .

المطلب الاول/ضمانات التأمين على الطائرة.

تقضي التشريعات الوطنية لقوانين الطيران المدني بانه يجوز لمستغل الطائرة الاستعاضة عن التأمين الجوي ببعض صور الضمانات فقد نصت المادة 140 /1 من قانون الطيران المدني المصري والمطابقة للمادة 1/187 من قانون الطيران المدني العراقي (يجوز الاستعاضة عن التأمين المشار اليه في المادة 185 من هذا القانون باحد الضمانات الآتية:-

1- ايداع تأمين نقدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة او مصرف مرخص له بذلك .
2- تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتحقق الدولة من قدرته على الوفاء بالتزاماته .

3- تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة).

يتضح من ذلك ان هناك ثلاث صور للضمانات يجب على المستثمر الاستعاضة بها في حال عدم اجراء التأمين على الطائرة لذلك سنبحث في هذا المطلب اولا ايداع تأمين نقدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة او في مصرف مخول من قبل دولة الطائرة . ثم نبحث ثانيا تقديم كفالة من مصرف مرخص له ذلك من قبل الدولة المسجلة فيها الطائرة . وسوف نبحث ثالثا تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط تعهد الدولة بعدم المطالبة بالحصانة القضائية عند النزاع حول الكفالة .

الفرع الاول /ايداع تأمين نقدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة او في مصرف مخول من قبل دولة الطائرة.

يقع الالتزام بالايداع على عاتق مستثمر الطائرة ذلك انه ملتزم اساسا بإجراء التأمين الجوي الذي اشارت اليه المادة 138 من قانون الطيران المدني المصري والمطابقة للمادة 185 من قانون الطيران المدني العراقي والإيداع النقدي يعد بديلا للتأمين المشار اليه في المادة اعلاه. وهذا ويكون مستثمر الطائرة بالخيار بين ايداع التأمين النقدي في خزانة دولة تسجيل الطائرة



المستثمرة وإيداعه في احد المصارف المرخص لها بذلك من جانب هذه الدولة ويأخذ المشرع العراقي والمصري اسوة بالنص الدولي لاتفاقية روما لعام 1952 في اعتبار فرض تملك الدولة لأسطول جوي هام وتوليها بنفسها او من خلال شركات مملوكة لها او بالتعاون مع راس المال الخاص عمليات النقل الجوي فتقوم بإيداع التامين الجوي لدى خزيتها بدلا من تحمل اعباء التامين الجوي المالية وقد يتم الايداع لدى احد المصارف المرخص لها بذلك من جانب دولة تسجيل الطائرة ويظل الايداع قائما لمواجهة احتمالات الوفاء بالتعويضات ويصنف ضمن الودائع المخصصة لغرض محدد ويأتي الارتباط بين ايداع التامين النقدي ودولة تسجيل الطائرة من اجراء التامين الجوي او الاستعاضة عنه بأحد الضمانات وهو من شروط الحصول على كل من الترخيص و التصريح بالطيران في اقليم الدولة وهما يتوقفان على تسجيل الطائرة في الدولة التابعة لها¹.

الفرع الثاني/تقديم كفالة من مصرف مرخص له من قبل الدولة المسجلة فيها الطائرة.

يجوز لمستثمر الطائرة الاستعاضة عن التامين الجوي بالحصول على كفالة احد المصارف من قبل الدولة المسجلة فيها الطائرة بحيث يتعهد البنك بإعطاء مبالغ التعويضات الى المضرورين عند وقوع الحادث وثبوت مسؤولية مستثمر الطائرة اذ تنص المادة 1008 من القانون المدني العراقي بان الكفالة (هي ضم ذمة الى ذمة اخرى في تنفيذ الالتزام)². فالكفالة وفقا للقواعد العامة عقد يبرم بين الكفيل والدائن بمقتضاه يتعهد الكفيل للدائن بان يفي بالالتزام المدين اذا لم يف به المدين نفسه به. ولكن يثار تساؤل عما اذا كانت الكفالة المصرفية في مجال النشاط الجوي تتسق والتعريف المشار اليه لعقد الكفالة ذلك ان الدائن هو المضرور من كارثة الطيران ولا يبرم في الواقع عقدا مع المصرف الذي تعهد بكفالة دين التعويض ، الا انه يراعى انه يكفي في مجال الكفالة الشخصية رضاء الدائن الضمني بالكفالة وهذا مايمكن الاستدلال عليه من واقع ابرام عقد النقل الجوي او عقد العمل الجوي لكن فيما يتعلق بالتعويض عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض فلا مجال للدلالة على رضاء المضرور بالكفالة ولو بطريق ضمني والفرض انه ليست ثمة علاقة تعاقدية تربط بين المضرور ومستثمر الطائرة واقع الامر ان مستثمر الطائرة ملتزم قانونا بالحصول على كفالة المصرف المرخص له بذلك ، ويمكن تكييف العلاقة التي تربطه - المستثمر - بالمصرف بانها وعد بكفالة البنك لدين مستقبل يحتمل ان يشغل ذمة المستثمر وهو وعد قبله الاخير ويجوز للمضرور ان يستخلص من ذلك الاشتراط لمصلحته فيتولد له حق مباشر من هذا الاشتراط بل ان اهمية هذه الصورة في العمل تكمن في ان المدين يستطيع ان يحصل على وعد بالكفالة حتى قبل ان يعرف الدائن وقبل ان ينشا الدين³. ان التزام الكفيل هنا يتقرر بحكم القانون وكضمانة خاصة تاتي بدلا من اجراء التامين الجوي ووفقا لهذا الحكم القانوني يجب ان يكون المصرف الكفيل مرخصا له بالكفالة من قبل دولة تسجيل الطائرة وهو حكم عام يشمل الطائرات الوطنية والاجنبية على السواء مما لا يتصور معه اشتراط ان يكون مركز ادارة المصرف الرئيسي الذي يكفل مستثمر الطائرة الاجنبية في اقليم الدولة. اما عن ضمان يسار الكفيل فلقد جاء نص المادة 140 من قانون الطيران المدني المصري في فقرته



الاولى مغايرا لما جاء باتفاقية روما لعام 1952 في هذا الخصوص فبينما تشترط الاتفاقية ان تتحقق دولة التسجيل من يسار الكفيل يشترط المشرع المصري ان تتحقق الدولة من قدرة المستثمر على الوفاء بالتزاماته ، ولا يتسق الشرط المتقدم والهيكل العام لنظام ضمانات المسؤولية كما شيده قانون الطيران المدني ذلك ان اشتراط تقديم الضمانات يأتي لمواجهة اعسار مستثمر الطائرة المحتمل فيفترض عليه تقديمها مع شهادة دولة التسجيل بملاءة مستثمر الطائرة ذاته وهو ما ينص عليه المشرع في الحكم الخاص بالكفالة المصرفية فلا حاجة بعد ذلك الى ضمانات اخرى ولكن يلاحظ ان المشرع العراقي في المادة 187 في فقرتها الثانية قد اخذ بما جاءت به اتفاقية روما لعام 1952 من حيث تحقق دولة التسجيل من يسار الكفيل وهو مخالف لما اخذ به المشرع المصري .ان الاتجاه الغالب في اتفاقية روما لعام 1952 يرفض اعتبار دولة التسجيل كفيلة للضامن بمجرد شهادتها بملائته كما ان الاتفاقية تنص على امكانية ان تقوم دولة التسجيل بكفالة مستغل الطائرة كما سنرى لاحقا⁴.

الفرع الثالث/تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط تعهد الدولة بعدم المطالبة بالحصانة القضائية عند النزاع حول الكفالة .

يمكن الاستعاضة عن التامين الجوي بكفالة تتقدم بها دولة تسجيل الطائرة تتعهد بمقتضاها بالوفاء بالتعويضات التي تشغل ذمة مستثمر الطائرة اذا لم يرقم بالوفاء بها وتمثل كفالة دولة التسجيل وسيلة لتشجيع الاسطول الجوي الوطني خاصة اذا كان في طور التكوين او التطوير فقد تشكل اعباء التامين الجوي عائقا في سبيل الاستثمارات في مجال النقل الجوي وكذلك ايداع التامين النقدي الذي يؤدي الى تجميد مبالغ كبيرة دون عائد مجزي وقد يصعب على شركات الطيران محدودة الاصول (رؤوس الاموال) الحصول على كفالة احد المصارف لذلك تأتي كفالة دولة التسجيل لتحقيق التوازن بين متطلبات الاستثمار في مجال النشاط الجوي ومقتضيات توفير ضمانات فعالة للمضمرين الذي تعرضوا للكوارث الجوي ولكي تضمن اتفاقية روما لعام 1952 فعالية هذه الضمانة المقدمة من دولة تسجيل الطائرة اشترطت عليها ان تتعهد بعدم الاحتجاج باية حصانة قضائية اذا ما اثار النزاع حول وفاء الدولة بالتزامها ككفيل فمثل هذا الاحتجاج من شأنه ان يهدر كل فعالية للكفالة المقدمة لذلك حرصت الاتفاقية الدولية على فرض هذا الشرط وتبعها بذلك المشرع العراقي والمصري ويلاحظ في هذا الصدد ان القوانين التي تنتمي الى النظام اللاتيني تميز بين ظهور الدولة على مسرح العمل القانوني بوصفها سلطة عامة وسلوكها مسلك الاشخاص الخاصة ولا مجال لتمسكها بالحصانات القضائية الا في الفرض الاول دون الثاني ولاشك في ان دولة تسجيل الطائرة حينما تكفل مستثمري الطائرة انما هي تسلك مسلك الشخص الخاص ولا تظهر بوصفها سلطة عامة مما كان يغني عن اشتراط عدم الاحتجاج باي حصانة قضائية الا ان العديد من القوانين الداخلية التي لا تنتمي الى النظام اللاتيني وخاصة تلك التي تنتمي الى النظام الانكلو امريكي لا تعرف مثل هذه التفرقة بين الدولة كسلطة عامة



والدولة كشخص من اشخاص القانون الخاص. وبالتالي لايتأتى التأكد من عدم احتجاج دولة التسجيل بالحصانات القضائية الا بالنص على ذلك صراحة.⁵

المطلب الثاني/مدى كفاية الضمانات للتأمين.

بعد ان استعرضت المادة 1/140 من قانون الطيران المدني المصري و المطابقة لما جاء بالمادة 1/187 من قانون الطيران العراقي ضمانات التأمين نصت في فقرتها الثانية (يجب ان تكون هذه الضمانات السابقة في الحدود التي تقرها سلطات الطيران المدني على ضوء الاتفاقيات الدولية)⁶ وبذلك لم يشأ المشرع المقارن ان يأخذ بالإحكام الخاصة بكفاية ضمانات التأمين الجوي التي تضمنتها اتفاقية روما لعام 1952 ذلك انها تتسق وإحكام التعويض وحدها المنصوص عليها في الاتفاقية والتي تقتصر على ضمان المسؤولية من الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض في حين ان نظام قوانين الطيران المدني الخاص بالضمان يشمل كلا من المسؤولية الناشئة عن الاضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل وتلك التي تلحق بالمستخدمين الجويين فضلا عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض ، ووفقا لذلك يكون تقدير مدى كفاية الضمانات البديلة للتأمين موكولا الى سلطات الطيران المدني الا ان ذلك لايعني ان السلطة المسؤولة عن ذلك غير مقيدة بقيود. فمن جانب اول يلزم ان تكون الحدود التي تقرها سلطات الطيران على ضوء الاتفاقيات الدولية واذا كانت اتفاقية وارسلعام 1929 لم تتضمن تنظيما للتأمين الجوي او ضمانات التأمين لضمان المسؤولية التي تنشأ عن الاضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل الا ان الامر على عكس ذلك في اتفاقية روما لعام 1952 فمتى توافرت شروط تطبيق هذه الاتفاقية الاخيرة وجب اعمال ما تضمنته من احكام تتعلق بكفاية ضمانات التأمين والا ثارت المسؤولية الدولية للدولة عن الاخلال بتطبيق اتفاقية دولية ابرمتها ودخلت حيز النفاذ فيها وفقا للمادة 17 فقرة اولى من الاتفاقية المذكورة . لا بد ان يكون الضمان مخصصا للوفاء بالتعويضات كما يتقرر للمضمرين اولوية على المبالغ المكونة لهذا الضمان بينما تقضي الفقرة الثانية من المادة ذاتها بانه يجب اعتبار الضمان كافيا اذا كان مساويا للمبالغ الاتية:

- 1- في الفرض الذي يتم استغلال طائرة واحدة يكون الضمان كافيا اذا كان مساويا للحد الاقصى للتعويض الواجب التطبيق وفقا 11 من اتفاقية روما.
 - 2- في الفرض الذي يتم استغلال اكثر من طائرة يكون الضمان كافيا اذا كان مساويا لاجمالي المبالغ المستحقة عن الطائرتين اللتين يطبق بشأنهما اعلى الحدين .
- وتاتي الفقرة الثالثة من المادة 17 بحكم خاص بزيادة الضمان في حالة رفع دعوى للمطالبة بالتعويض وإعلانها الى مستغل الطائرة حينئذ يجب زيادة الضمان حتى يصل مقداره الى مجموع المبلغين الاتيين:

- 1- قيمة الضمان المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 17 مع التمييز بين استغلال طائرة واحدة واستغلال اكثر من طائرة .
- 2- قيمة المطالبة بشرط الا تتجاوز الحد الاقصى للتعويض الواجب للتطبيق ويجب الابقاء على زيادة الضمان الى اقرب الاجلين اما الوفاء بالتعويض المطلوب واما رفض الدعوى نهائيا .



ولكن تجدر الإشارة الى ان تقدير الدول المتعاقدة لكفاية الضمانات يظل محكوما بالاحكام المتقدمة مادام الامر متعلقا بضمانات التامين المنصوص عليها في المادة 15/ 4 من الاتفاقية أما اذا تعلق الامر بضمانات اخرى تشترطها الدولة ويقبلها مستثمرو الطائرات تستعيد الدولة سلطتها الكاملة في تحديد الشروط الواجب توافرها في هذه الضمانات ويكون الامر موكولا الى سلطات الطيران المدني⁷. وحيث ان الضمانات المنصوص عليها تأتي بديلا عن اجراء التامين الجوي فانها تكون كافية اذا كانت تساوي هي الاخرى للحدود القصوى للمسؤولية ، و النتيجة المترتبة على ذلك انه لا يجوز لسلطات الطيران المدني قبول ضمانات تقل قيمتها عن الحدود القصوى للمسؤولية وفي وهكذا يلاحظ وبحق ان في ذلك حماية اكيدة لمصالح المضرورين من الكوارث الجوية وانما تستطيع سلطة الطيران قيما تفوق الحدود القصوى للمسؤولية او ان تضع الضوابط الكفيلة لزيادة الضمان في حالة رفع دعوى المسؤولية بوجه عام او في حالة اثاره مسؤولية مستثمر الطائرة غير المحدودة لم تقرر التشريعات اية اولوية للمضرورين على تلك الضمانات وذلك على خلاف ما ذهب اليه المجتمع الدولي في اتفاقية روما لعام 1952 واذا كانت هذه الميزة بفرض تقريرها محدودة الفعالية في الحالة التي تكون فيها دولة تسجيل الطائرة دولة اجنبية وذلك لاقليمية اثار التامينات العينية الا انه كان يمكن تقريرها كضمان هام للمضرورين الوطنيين في مواجهة مستثمري الطائرات الوطنية مع تعليق تمتع الاجانب بها على شرط المعاملة بالمثل⁸.

المبحث الثاني/ احكام الاتفاقيات الدولية للتأمين على الطائرة.

تسبب الطائرات اثناء طيرانها اضرار جسيمة للغير على سطح الارض ، كأن تتعرض الطائرة الى حادث فتهوى على سطح الارض تقضي على بعض الارواح او الاموال . او انها قد تسبب اضرار لركابها 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 بالاضرار 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 نبحت في المطلب الاول الالتزام بالتامين من الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وفقا لاتفاقية روما لسنة 1952 ثم نبحت في المطلب الثاني الالتزام بالتامين من الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة فاذا تسنى لنا ذلك فأنا سنعرض لبحث الالتزام بالتامين 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 1952.

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 اقبال 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 على سطح الارض اذ تنص المادة الاولى من اتفاقية روما لسنة 1952(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 ضرر فلا يرجع الى احكام اتفاقية روما وإنما يرجع الى اتفاقية وارسو وهذا ما اكدته المادة 25 من اتفاقية روما⁹ ، 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 . ولكن لكي تنعقد المسؤولية يشترط توافر عدة شروط يمكن ايضاحها بمايلي من المحاور:-

الفرع الاول/ان يكون هناك ضرر يصيب الغير على سطح الارض .

لبيان المقصود من هذا الشرط يجب ان نحدد ماهية سطح الارض ثم ماهو الضرر الموجب للمسؤولية.

أ. المقصود بسطح الارض.

ليس هناك ادنى صعوبة فيما يتعلق بالاضرار التي تلحق بالغير وهو على سطح الارض لكن الخلاف اثير حول تطبيق احكام اتفاقية روما في حال وجود الطائرة في اعالي البحار لان المادة 23 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 تجد 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 الطائرات¹⁰ .



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 يعلو السطح فأحدث بعض الضوضاء والازعاج والضرر الموجب للمسؤولية وفقا لاتفاقية روما هو الضرر المباشر وحده¹¹.

الفرع الثاني/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 حركة ، كذلك يستبعد حالة سحب الطائرة لانها لا تستخدم قوتها المحركة.

الفرع الثالث /ان يكون مصدر الضرر طائرة اجنبية.

تنص المادة 1/33 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)¹². ومؤدى هذا النص الا تنطبق احكام الاتفاقية الدولية الا بالنسبة للطائرات الاجنبية فلم تنشأ الاتفاقية سلب اختصاص التشريعات الوطنية في حالة احداث طائرة وطنية اضرار على سطح الدولة التي تم تسجيلها لديها ولذلك فإذا تسببت طائرة عراقية باضرار في اقليم الدولة العراقية فلا تنطبق احكام الاتفاقية .

رابعا/ان يكون مصدر الضرر طائرة خاصة.

تستبعد المادة 26 من اتفاقية روما الطائرات العسكرية وطائرات الكمارك والشرطة من تحمل المسؤولية ويترتب على ذلك ان طائرات الدولة المخصصة لإغراض عسكرية او لإغراض الكمارك او الشرطة لا تخضع لأحكام هذه الاتفاقية¹³. 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 للغير على سطح الارض يقع على عاتق مستثمر الطائرة) . من هنا فان السؤال الذي يطرح من هو المستثمر طبقا للاتفاقية المذكورة ؟ للإجابة نقول بان المستثمر طبقا لهذه الاتفاقية هو كل من يقوم باستعمالها وقت تحقق الضرر وهكذا يعد مستثمرا للطائرة كذلك كل من خول الغير بطريقة مباشرة او غير مباشرة حق استعمال الطائرة ولكنه استبقى السيطرة على ملاحتها ويعد مستثمر 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 انفا . وبالتالي يكون مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض ولكنه افتراض قابل لاثبات العكس اذ يستطيع المالك اثبات ان هناك شخص 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 للطائرة¹⁴. وضعت اتفاقية روما فرضين يقوم فيهما التضامن في المسؤولية بين اكثر من شخص اذ ان الفرض الاول يتمثل باستعمال الطائرة استعمالا مؤقتا 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 يوما تبدأ من تاريخ نشأة حق الاستعمال يكون مخول هذا الحق متضامنا في المسؤولية مع المستفيد من هذا الحق وذلك وفقا لشروط المسؤولية وطبقا 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 يوما . ب - وان يكون لمستغل الطائرة حق استثنائي بالاستعمال وان زادت مدته عن اربعة عشر يوما ذلك ان في هاتين الحالتين لا يتخلى مخول حق الاستعمال عن حقه في استعمال الطائرة فكاننا بصدد استعمال مشترك يبرر قيام التضامن في المسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الارض وحماية لمصالحه¹⁵. اما الفرض الثاني فيتمثل بالاستخدام غير المشروع للطائرة اذ تنص المادة الرابعة من الاتفاقية على انه (اذا استعمل شخص طائرة بغير رضا مستغلا 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 المسوغة 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 والمستاجر الذي يستمر في استعمال الطائرة بالرغم من انتهاء مدة الايجار. وتتقرر مسؤولية مستغل الطائرة الشرعي رغم ان استعمال الطائرة تم بدون رضائه على اساس (الاهمال المفترض) من جانبه في اتخاذ كافة الاجراءات اللازمة لمنع الاستعمال غير المشروع. وبما انها مسؤولية قائمة على اساس الخطأ المفترض ينتقل الى مستغل الطائرة عبئ اثبات انه اتخذ كافة الاجراءات 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 الاتفاقية¹⁶. 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 فكثيرا ما كان الضرر مرتبطا بنشاط الطائرة تقررت المسؤولية على عاتق مستغلا. 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 ت 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، لانتور 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 جسامته 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 يتمشى مع درجة هذا الاشتراك في احداث الضرر وتمتد هذه الاحكام ليس فقط الى دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور على مستغل الطائرة وانما الى كل دعوى يرفعها اي شخص غير المضرور تاذي من الضرر كورثة المضرور المتوفى او اقارب المضرور الذي صار عاجزا عن الكسب مثلا ج - منع استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة فاذا استولت السلطات على الطائرة لم يعد في مقدور مستغل الطائرة استعمالها وبالتالي لانتور مسؤوليته اذا تسببت الطائرة في الاضرار بالغير على سطح الارض بعد هذا الاستيلاء وتصيح السلطات العامة مسؤولة عن تعويض هذه الاضرار مالم تخصص الطائرة للأغراض العسكرية او لإغراض الكمارك .

د- فقد يتعدد المسؤولون عن الاضرار التي لحقت بالغير على سطح الارض فلا يجوز للمضرور او للمضرورين ان يطالبوا بتعويض اجمالي يزيد عن الاحد 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 لطائرته¹⁷.

المطلب الثاني/الالتزام بالتامين من الاضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية وارسو لسنة 1929 المعدلة.

يجري العمل في معظم الدول على اقامة نظم للتامين من مسؤولية الناقل الجوي اما لصالح الركاب (المسافر) وهذا التامين تبرمه شركات ومؤسسات الطيران اختيارا او جبورا وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا من المسافرين او ورتتهم على التعويضات المقررة دون حاجة الى اجراءات التقاضي المعقدة وهذا مايعرف بنظام التامين التلقائي الفردي او ان يكون التامين الذي تبرمه مؤسسة وشركات الطيران لصالحها بهدف ضمان وتغطية المطالبات الناشئة عن مسؤوليتها المدنية تجاه الركاب او ورتتهم وسنبحث هذين النظامين على التوالي:-

اولا //التامين التلقائي الفردي لصالح المسافر.

يرجع هذا التامين من حيث اصل نشأته الى ماجرى عليه العمل في شركة لوفتهانزا الالمانية سنة 1925 حيث كانت اول من ابرم وثيقة التامين لصالح المسافر وكان لظهور اتفاقية وارسو ووضعها الحد الاقصى للتعويض الدور الاكبرفي سرعة انتشار هذا التامين وبمقتضى هذا التامين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع احدى شركات التامين لمدة محدودة ولتغطية



رحلات اسطولها الجوي او جزء منه يكون من حق المسافرين او وورثتهم ضحايا الحادث مطالبة المؤمن لديه اذ ما رغبوا بالحصول على مبلغ التعويض بحده الاقصى شريطة التنازل عن دعوى المسؤولية ضد مستثمر الطائرة وتابعيه وشركة التامين .ولاتعني تلقائية هذا التامين انه يفرض بصورة تلقائية ذلك لانه من حق المسافر او وورثته رفضه واللجوء الى دعوى المسؤولية وفقا لاحكام اتفاقية وارسوا وتعديلاتها وانما هي تعني انه من حق المسافر الاستفادة من هذا التامين 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 باهمال او رعونة الناقل وتابعيه او كانت تلك المسؤولية يمكن دفعها بقوة قاهرة او حادث فجائي او فعل الخير و تعني فردية هذا التامين انه تامين شخصي يتم اساسا لصالح المسافرين وورثتهم ولايجري تطبيق احكامه الاعلى الراكب او وورثته الذين يعلنون الرغبة في الاستفادة من التامين . وبالتالي فان من يرفض هذا التامين ويقيم دعوى المسؤولية لايسطيع المطالبة بالتعويض وفق هذا التامين اذ فشلت دعواه لسبب او لآخر¹⁸. وهو يختلف عن التامين التكميلي الذي يبرمه المسافر في مطار القيام او اي مطار يحدده وبالشروط المحددة في الوثيقة مع شركات الطيران الناقلة بوصفها وكيلًا لشركة التامين ، وذلك بهدف تغطية وضمن مخاطر السفر في رحلة محددة او لزمان محدد اما التامين التلقائي كما ذكرنا فان شركة الطيران تبرمه على نفقتها مع شركة التامين لصالح المسافرين او وورثته ، ويتحدد نطاق هذا التامين من خلال مجال سريانه في الزمان والمكان من حيث الاخطار التي يقوم بتغطيتها ومبالغ التعويض التي تضمنها الوثيقة ، فمن ناحية ان هذا التامين تبدأ تغطيته من زمان ومكان بدء تنفيذ الخطوات الاولى لعملية النقل الجوي الدولي وحتى نهايتها ومن ثم لايرتبط سريانه بمدّة 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 التامين يتسع ليشمل كل من يشغل مقعدا في الطائرة وكل مسافر لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية ويغطي هذا التامين كافة الاضرار التي يتعرض لها المسافر خلال الرحلة بالمفهوم السابق تحديده لكنه يشترط ان تكون هذه الاضرار جسدية ومترتبة عن حادث طائرة ولايغطي هذا التامين الاضرار الناجمة عن الحرب والاضطرابات المسلحة واستيلاء السلطات الحكومية على الطائرة سواء بصفة شرعية او غصبا كذلك الاضرار الناجمة عن انتحار المسافر .ويضمن هذا التامين الحصول على مبالغ التعويض المقررة بحدها الاقصى في اتفاقية وارسوا لسنة 1929 المعدلة .واعمالا لذلك فان التامين في ظل سريان احكام بروتوكول لاهاي سنة 1955 المعدل لوثيقة وارسوا يضمن للمسافر الحصول على مبلغ 250000 فرنك اما اذا كانت الرحلة خاضعة لاحكام اتفاقية مونتريال لسنة 1966 المعدلة لاحكام اتفاقية وارسوا يضمن للمسافر الحصول على مبلغ 58000 دولار امريكي غير ان مبالغ التعويض هذه لاتستحق في حدودها القصوى الا في حالة وفاة الراكب او اصابته بعجز تام وفي حالة العجز الجزئي لايستحق المسافر من هذا التعويض الا المبلغ الذي يتوازي مع نسبة العجز الجزئي الدائم .



ثانيا // 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 عبئ 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 وفقا للمادة 25 من اتفاقية وارسوا المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 بأمل تقرير المسؤولية الغير المحدودة لمستثمر الطائرة لذلك فان هذا التامين ضروري لمواجهة هذا الاحتمال . ان التامين من المسؤولية المدنية، عموما 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 شخصيا نتيجة لتحريك دعوى المسؤولية عليه وما قد يترتب عليه من دفع تعويضات .¹⁹ 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 يعد جعلا جزافيا وانا لا يستحق منه الا ما يتناسب مع الضرر الفعلي . ويقوم التامين بدور الضمان المزدوج، فمن ناحية، يضمن للمستثمر الاثار السلبية التي تلحق بذمته تبعا لتحريك دعوى المسؤولية في مواجهة المسافرين او ورثتهم ويلقى التامين العبء وقد يكون ثقيلًا على كاهل المؤمن، ومن ناحية اخرى فان التامين من المسؤولية يكفل للضحايا الحصول على التعويضات المقررة من المؤمن وهو في الغالب اكثر يسارا 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 فضلا عن استعمالها خارج الحدود الجغرافية التي يغطيها التامين وغير ذلك من الحالات التي تختلف بشأنها الوثائق . ولنا ان نتصور العلاقة الواضحة بين مستثمر الطائرة وبين التامين لان هدف المسؤولية المدنية عموما هو ضمان لمن يلحق به الضرر نتيجة لفعل ونشاط الغير والتامين هو ضمان وأمان في ذات الوقت هو ضمان للمتسبب في الضرر اذ يوفر الحماية من الاثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة لملاحقة المضرور له بدعوى المسؤولية و امان لهذا المضرور اذ يقيه من احتمال عدم ملاءة المتسبب في الضرر للحصول على التعويض وهكذا يؤثر التامين في فعالية المسؤولية المدنية بما يرتبط وايها بعلاقة عضوية يتبادل فيها التأثير كلاهما على الاخر.²⁰



المطلب الثالث/الالتزام بالتأمين من الاضرار التي تصيب مستخدميه المعرضين لحوادث الطيران.

يقع على عاتق مستثمر الطائرة التزاما بضمان سلامة مستخدميه وهو التزام ببذل 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 وارسوا لعام 1929 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 وارسوا المقصود بالحادث لكن يمكن تعريفه بانه الحادثة او الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى انها ترتبط بالاستغلال الطائرة وتنشأ عنه ووفقا لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة او ارتطامها بالارض او بسفينة او بطائرة اخرى في الجو سواء كان الضرر ناشئا عن عطل بالطائرة او خطأ بقيادتها اما اذا كان الضرر ناشئا عن شجار بين اثنين من مستخدميه فلا يمثل الشجار حادثا يرتب المسؤولية على عاتق المستثمر .

ثانيا //ضمن النطاق الزمني للالتزام بالتأمين.

ان الناقل يكون مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بمستخدميه لانه ملتزم بضمان سلامتهم ولكي يتمكن المضرور من اثاره مسؤولية المستثمر لابد ان يكون الضرر الذي لحقه خلال المدة التي يكون الناقل ملتزما بضمان السلامة لذلك من الضرور تحديد النطاق الزمني لهذا الالتزام. من هنا تقضي المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسوا (ان الناقل يكون مسؤولا متى وقع الحادث على متن الطائرة او اثناء عملية الصعود او النزول)²¹. وبتفسير هذه العبارات لابد من الاسترشاد بالغاية التي تقرر من اجلها التزم الناقل بضمان السلامة وتتمثل 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 وارسوا مثل عمليات الاجراءات البوليسية او الكمركية بل تخضع لإحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.²²

ثالثا //الضرر.

تتحدث المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسوا لعام 1929 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 بالاضافة الى الوفاة او الجرح او الاصابات الجسدية و الاضطرابات 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.²³ تقرر اتفاقية وارسوا بطلان شروط الاعفاء او التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي اذ تنص المادة الفقرة الاولى من المادة الثالثة والعشرين من اتفاقية وارسوا 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 لاحكام الاتفاقية) ويتضح من هذا النص انه يقضي ببطلان الشروط الخاصة باعفاء الناقل الجوي او التخفيف من مسؤوليته التعاقدية ومن ثم تصح بوجه عام الشروط المنظمة لمسائل لم تتول اتفاقية وارسوا تنظيمها كما تصح بوجه خاص الشروط المنظمة لمسائل تولت اتفاقية وارسوا 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 عبئ الاثبات من الناقل الى المستخدم مما يعد تحايلا على احكام اتفاقية وارسوا المراد منه استحالة اثبات خطأ الناقل الجوي²⁴. وهناك من يرى ان الاتفاقات اللاحقة عليه والتي من شأنها اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية او تخفيفها فتكون صحيحة وذلك استنادا الى نص المادة 23 من اتفاقية وارسوا التي تقضي بأنه (يبطل كل شرط في عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر يخالف بمقتضاه الطرفين 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 وارسوا سواء كانت احكاما موضوعية ام احكاما اجرائية وهذه الاتفاقات تكون باطلة اذ سبقت وقوع الضرر وتصح اذا كانت لاحقة لوقوعه اما الاتفاقات التي تقضي باعفاء الناقل او بتخفيف مسؤوليته تكون باطلة سواء كانت سابقة او لاحقة لوقوع الضرر وذلك لاطلاق نص المادة 23 من اتفاقية وارسوا²⁵.

الخاتمة.

النتائج.

بعد ان انتهينا والله الحمد من بحثنا (عقد التامين 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 بالمشروع العراقي الاخذ بها وهي كالآتي:-

- 1- يتضح لنا ان القانون قدسمح للمؤمن في حالة عدم تمكنه من اتمام اجراءات التامين ان يأتي ببديل حددها القانون ومن ثم يستطيع ادخالها في مجال النشاط الجوي لحين اكمال الاجراءات التامينية لابرام العقد .
- 2- ان المشروع قد اوكل تقدير مدى كفاية الضمانات للتامين الى سطات الطيران المدني الا انه لم يعطي سلطة واسعة لها وانما قيدها بقيود فهو، من جانب، الزم سلطات الطيران المدني بتطبيق احكام اتفاقية وارسوا عند توفر شروطها، ومن جانب اخر، الزمها بتطبيق احكام اتفاقية روما عند توفر متطلباتها .



3- 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 .

التوصيات.

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

1- كذلك نقترح على المشرع العراقي بوضع تشريع خاص يمكن من خلاله شركات الطيران بالدخول في مجال استثمار الطائرات خاصة ان العراق على ابواب انتعاش اقتصادي واسوة بدول الجوار التي لم تجعل شركات الخطوط الجوية حصرا بيد الدولة وانما فتحت المجال للشركات الخاصة للاستثمار .

2- كما نقترح على المشرع بوضع احكام خاصة بالكفالة التي يقدمها المصرف لكفالة مستثمر الطائرة في حال تسببها باضرار وذلك لان هذا النوع من الكفالة يختلف بأحكامه عن الكفالة المقررة بنصوص القانون المدني اذ انها تكفل المستثمر بتعويض المضرورين بمبالغ ضخمة جدا .

الهوامش.

- 1- د. هاني دويدار ،التامين الجوي بحث منشور في كتاب الجديد في مجال التامين والضمان في العالم العربي ،بيروت لبنان ،2006 ص138.
- 2- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951/ الباب الخامس الكفالة .
- 3- د. عبد الرزاق السنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني ،الجزء العاشر،التأمينات الشخصية والعينية ،دار احياء التراث العربي ،بيروت ص 93.
- 4- د. هاني دويدار ،المرجع السابق ، ص 139.
- 5- د. هاني دويدار ،المرجع السابق ، ص 140- 141.
- 6- انظر د. هاني دويدار ،المرجع السابق ،ص142-143.
- 7- انظر قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .
- 8- انظر د. هاني دويدار ،المرجع السابق ،ص144 ومابعدها.
- 9- تنص المادة 25 على (انه لا تطبق احكام الاتفاقية اذا كان الضرر الواقع على سطح الارض قد اصاب شخصا يرتبط بمستغل الطائرة بموجب علاقة تعاقدية او كان من تابعيه .ذلك انه في مثل هذه الحالات تنقرر المسؤولية التعاقدية لمستغل الطائرة اما بموجب احكام العقد الذي يربط بينه وبين المضرور واما بموجب احكام قانون العمل).
- 10- تنص المادة 24 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 تجد الاتفاقية مجالها للتطبيق).
- 11- انظر ديسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، دار المعارف الاسكندرية، 2007، ص 199 .
 - 12- اتفاقية روما لعام 1952 .
 - 13- انظر د. محمد فريد العريني و د. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، 1995، ص 56 - 57.
 - 14- انظر د. محمد فريد العريني، د. هاني محمد دويدار. المرجع السابق ص 58.
 - 15- انظر د. يسرية عبد الجليل المرجع السابق، ص 285.
 - 16- انظر د. محمد فريد العريني، د. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 59-60.
 - 17- ديسرية عبد الجليل، المرجع السابق، ص 286-287.
 - 18- د. زيد ابورضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، بحث منشور في مجلة الحقوق، ص 31-32 .
 - 19- انظر د. ابوزيد رضوان، المرجع السابق، ص 39-40.
 - 20- انظر ديسرية عبد الجليل، المرجع السابق، ص 479 - 482.
 - 21- اتفاقية وارسوا لعام 1292 المعدلة .
 - 22- انظر د. د. محمد فريد العريني، د. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 168-169.
 - 23- تنص المادة 169 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).
 - 24- انظر ديسرية عبد الجليل، المرجع السابق، ص 288-290.
 - 25- انظر د. محمد فريد العريني، د. هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 181.

المراجع.

اولا // القوانين.

- 1- القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951.
- 2- انظر قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

ثانيا // الكتب القانونية.

- 1- د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء العاشر، التأمينات الشخصية والعينية، دار احياء التراث العربي، بيروت، 1962.
- 2- انظر ديسرية عبد الجليل، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات، دار المعارف الاسكندرية، 2007 .
- 3- انظر د. محمد فريد العريني و د. هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، 1995 .



ثالثاً // البحوث.

- 1- د. هاني دويدار، التامين الجوي بحث منشور في كتاب الجديد في مجال التامين والضمان في العالم العربي، 2006.
 - 2 د. زيد ابورضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التامين عليها، بحث منشور في مجلة الحقوق .
- رابعاً // الاتفاقيات.
- 1- اتفاقية وارسوا لعام 1292 المعدلة .
 - 2- اتفاقية روما لعام 1952