

أثر التأمين في النقل الجوي

م.د. إبراهيم هزاع سليم

جامعة أوروك/كلية القانون

Dr.ibrahimhazza@uouk.edu.iq

THE IMPACT OF INSURANCE ON AIR TRANSPORT

Inst. Ibrahim Hazaa Selim (Ph.D.)
Uruk University/ College of Law

المقدمة

أولاً-أهمية الموضوع: نتيجة للمستجدات الطارئة في النقل الجوي أدت بمؤسساته إلى التوسع بنشاطها وتنامي أساطيلها وتطويرها بشكل مستمر، لغرض استقطاب الراغبين والمستهلكين الجويين بالحصول على الخدمات الجوية من شاحنين ومسافرين جويين، وإزاء هذا الازدياد المتسارع كان لابد من وجود نظام تأمين جوي يُشعر ويبعث في نفوس المتعاملين الجويين من شاحنين وركاب الطمأنينة والأمان، إذ ان التأمين الجوي هو الحل الأمثل، مما أدى إلى أقبال شركات التأمين على ضمان مختلف المخاطر الجوية وما ينجم عنها من أضرار مادية ومعنوية وتحديد مسؤولية الناقل الجوي بشكل واضح وصريح.

ثانياً-إشكالية الموضوع: تكمن إشكالية البحث في الإجابة عن التساؤلات الآتية:

- ١- ما مدى قدرة شركات التأمين بتغطية جسامه حوادث النقل الجوي المؤمن ضدها؟
 - ٢- ما هي آلية أثبات الأضرار الناتجة عن حوادث النقل الجوي المؤمن ضدها؟
 - ٣- هل ان نصوص الاتفاقيات الدولية موحدة بخصوص التأمين الجوي؟
- ثالثاً-أهداف البحث:** يهدف البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:
- ١- بيان مفهوم وخصائص وصور التأمين الجوي.

٢- تسليط الضوء حول المخاطر التي يغطيها التأمين الجوي.

٣- تحديد اثر التأمين في النقل الجوي.

رابعاً-منهجية البحث: اعتمدنا في هذا البحث على المنهج التحليلي من خلال تحليل نصوص القوانين العراقية التي تناولت التأمين، كما تطرقنا إلى موقف الاتفاقيات الدولية من التأمين كاتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال .

خامساً-خطة البحث: اعتمدنا في هذه الدراسة على خطة بحثية تتكون من مبحثين تناولت في المبحث الأول مفهوم وخصائص وصور التأمين الجوي في ثلاثة مطالب، أما المبحث الثاني فتناولت فيه الأخطار التأمينية الجوية في ثلاثة مطالب من حيث ماهيتها وأنواعها وشروطها وأنهيت الدراسة بخاتمة تتضمن أهم النتائج والتوصيات.

المبحث الأول

مفهوم وخصائص وصور التأمين الجوي

يُعد التأمين الجوي وسيلة مهمة وخطيرة تتمثل في الآثار المالية التي تصيب الطائرة في حالة تعرضها لحادث من حوادث الطيران والتي قد تعرض ركابها إلى الوفاة أو الإصابة أو تلف وهلاك البضائع مما تلحق أضرار مادية ومعنوية بالغة، كما ان النشاط الجوي يتطلب من الناقل الجوي استثمارات مالية ضخمة كائتمان الطائرات والأجهزة التابعة لها المختلفة مما يجعل العبء المالي لمستثمر الطائرة كبيراً تتمثل في تعرض الطائرة لحادث معين وما يتحمله من مبالغ تُدفع على شكل تعويضات إلى من لحق بهم الضرر، ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالمطالب الآتية:

المطلب الأول: مفهوم التأمين في النقل الجوي

يُعد التأمين الجوي من احدث التأمينات ويمتاز بصفته الدولية، إذ يستمد مصدره من العديد من الاتفاقيات الدولية، وعند ظهور الطائرة واستخدامها كواسطة نقل في الطيران التجاري لم يكن هناك تأمين جوي، بل كان هناك تأمين بري وبحري فقط، إذ يُعد التأمين الجوي صورة حديثة لأنواع التأمينات، وبدأ بالظهور في بريطانيا عام ١٩١٤ عندما بدأت شركات التأمين الإنكليزية قبول تغطية بعض مخاطر الطيران وخاصة التأمين على

المخاطر التي تلحق أضراراً مادية في أجسام الطائرات، وفي عام ١٩٣١ تم تأسيس الشركة البريطانية لتأمين الطائرات، وازدهر هذا الفرع من التأمين بعد الحرب العالمية الثانية وتم إنشاء الاتحاد الدولي لتأمين الطائرات (IUAL) وأصبح يشمل المسؤوليات المختلفة، وتزداد أهمية التأمين الجوي نظراً لزيادة قيمة الخطر المعروضة، كما ان الخسائر الجوية تكون كلية عكس أنواع التأمينات الأخرى والتي من الممكن ان تكون الخسائر فيها جزئية، وأصبح يضمن أخطار أخرى أعلى جسامة تتمثل في الاختطاف والاستيلاء والحجز. ولغرض الإحاطة بمفهوم التأمين في النقل الجوي سوف نتناوله بالفرعين الآتيين:

الفرع الأول: مفهوم التأمين الجوي

يُعد التأمين الجوي من أهم ضمانات الناقل الجوي وحماية الركاب ومن يتعرض للضرر بشكل عام، كونه يركز على الوظيفة التعويضية التي تُقدم للمضرور، وبما ان النقل الجوي يُعد من اسرع وسائل النقل للإنسان لنقله ونقل أمتعته، مما جعلته لا يستغني عنها في التنقل بين الدولة الواحدة أو الدول الأخرى عابراً الصحاري والمحيطات والجبال والسهول بسرعة كبيرة لما تتمتع به الطائرة من القدرة لهذه السرعة، ونتيجة للتطور المستمر للبيئة الجوية وتطور الطيران المدني فقد اضطرت شركات التأمين وإعادة التأمين إلى إجراء صيغة جديدة في وثائق التأمين تكون أكثر ملائمة لهذه التطورات المصاحبة لأخطار جديدة غير معروفة سابقاً.

ويُعد التأمين الجوي من أخطر أنواع التأمين الأخرى نظراً للأثار الكارثية المترتبة على وقوع الخطر، أذ ان حادث سقوط الطائرة وتحطمها يترتب عليه وفاة الركاب وفقدانهم فضلاً عن الخسائر المادية العالية بخسران الطائرة ذاتها ودفع التعويضات المناسبة لضحايا الطائرة أو الغير ممن لحقهم الضرر، واهتزاز ثقة السوق التجارية الجوية بهذه الشركات من خلال تأثر سمعة الناقل الجوي مما يلحق به الضرر الكبير وعزوف المستهلكين عنها (صغير، بن مراد، ٢٠١٨، ص ٣٦٤).

ويستمد التأمين الجوي مصادره من العديد من الاتفاقيات الدولية ويمتاز بحدة مخاطره، وفي بداية الأمر كانت شركات التأمين تستبعد وتتجنب ضمان المخاطر

الجوية (حورية، قرشي، ٢٠١٧، ص ١٩)، ألا أنه في الفترة القليلة الماضية لجأت شركات الطيران إلى التأمين الجوي كونه أصبح من ضروريات الإدارة الناجحة لهذه الشركات، وكأداة للحد من الآثار السلبية المالية التي تترتب عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران المختلفة التي تلحق ضرراً بالطائرة أو الركاب أو الأمتعة أو الغير أو من هم في أمرة الناقل الجوي، واتسع سوق التأمين الجوي بعد التطورات التقنية المتسارعة التي شهدتها قطاع النقل الجوي المتمثلة بنقل الأشخاص والأشياء بواسطة مركبة جوية حديثة وانخفاض مخاطر الطيران التي ساعدت على أنتشار وازدهار قطاع التأمين الجوي وتشعبه حتى امتد ليشمل أنواع أخرى من المخاطر مثل الضجيج والضوضاء والتلوث البيئي التي تسببه الطائرة أثناء رحلتها (طبيب عزالين، طبيب، ٢٠٠٣، ص ١٥٠).

واستبعدت شركات التأمين مخاطر الطيران بنص صريح في عقود التأمين على الحياة التي تبرمها، الأمر الذي دعى المؤتمر الجوي الدولي السابع المُعقد في مدينة ليون الفرنسية عام ١٩٢٥ بإصدار توصية إلى شركات التأمين طلب فيها عدم استبعاد المخاطر التي يتعرض لها المؤمن له في عقد التأمين الجوي عند سفره بالطائرة عبر الخطوط الجوية المنتظمة، وكان هذا الاتجاه هو السائد عند أبرام اتفاقية وارسو ١٩٢٩، إذ لم تتضمن هذه الاتفاقية أحكام تلزم بالتأمين من مسؤولية الناقل الجوي (د. جاسم، فاروق إبراهيم، ٢٠١٧، ص ٢٨٣).

أما اتفاقية مونتريال فقد أخذت موقف مغاير لاتفاقية وارسو والتي نصت على " على الدول الأطراف ان يطلبوا من ناقليها ان يحتفظ بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها ان تطلب منه تقديم دليل على انه يحتفظ بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية" (اتفاقية مونتريال ١٩٩٩)، ألا ان اتفاقية مونتريال قررت مبدأين بشأن التأمين الجوي وكما يأتي:

١-الزام الدول الأطراف ان تطلب من الناقلين التابعين لها أجراء تأمين كافٍ لتغطية مسؤوليتهم، ويترك للدولة تقدير مدى ملائمة هذا التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه،

ولغرض التحقق من وجود التأمين وكفايته تطلب الدولة من الناقل تقديم دليل بان التأمين قد تم بالفعل من خلال طلب وثيقة التأمين.

٢- تطلب الدول الأطراف من الناقل الذي يسير رحلات إلى داخل إقليمها تقديم دليل على انه أجرى تأمين كافٍ يغطي مسؤوليته المقررة بموجب أحكام هذه الاتفاقية (د. جاسم، فاروق إبراهيم، ٢٠١٧، ص ٢٨٤).

الفرع الثاني: تعريف عقد التأمين الجوي

يُعد عقد التأمين الأساس في عملية التأمين، ألا ان هذا العقد لا يظهر إلى حيز الوجود إلا بعد إجراء عمليات متلاحقة يتم الأعداد لها بآليات وأساليب مختلفة، كون التأمين الجوي يحتاج إلى أسس فنية وأخرى قانونية، ولم يتناول المشرع العراقي تعريف التأمين الجوي ولم يتم تحديد مفهومه سواء في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل أو قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٨ المعدل، ألا ان المشرع العراقي قد نظم أحكام عقد التأمين بشكل عام في المواد (٩٨٣-٩٩١) في القانون المدني، أذ عرف عقد التأمين على انه " عقد يلتزم المؤمن ان يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد مبلغاً أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر، في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده، وذلك في مقابل أقساط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن" (م ٩٨٣/١ القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١).

ويعرف التأمين بشكل عام على انه عملية اجتماعية تركز أساساً على فكرة المسؤولية والتضامن في اقتسام الأعباء والخسائر وتوزيعها بين المؤمن والمؤمن له، والتأمين الجوي في مجال المسؤولية تميز في فترة معينة بالأحجام والتردد والتأخير بالمقارنة مع أنواع التأمين الأخرى، كون السفر عن طريق الجو يُعد نوع من المغامرة المحفوفة بالمخاطر كما ان شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقود التأمين على الحياة (د. رضوان، أبو زيدان، د س ن، ص ٣٦٩).

وعرف سوميان "Soumien" التأمين على أنه "عقد يلتزم بمقتضاه شخص يسمى المؤمن بالتبادل مع شخص آخر يسمى المؤمن له بأن يقدم لهذا الأخير تعويض الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطر معين مقابل مبلغ معين من المال يدفعه المؤمن له إلى

المؤمن ليضيفه إلى رصيد الاشتراك المخصص لتعويض الأخطار (د. شرف الدين، أحمد، ١٩٩١، ص ١٥).

ويُعرف التأمين على الطائرة على أنه "عقد يلتزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به عند تعرض واسطة النقل الجوي لهلاك حقيقي مقابل الأقساط التي تُدفع من قبل المؤمن له على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة" (د. ياملكي، اكرم، ٢٠٠٨، ص ١٩٩).

ولم يضع المشرع العراقي تعريفاً محدداً لعقد التأمين الجوي واكتفى بوضع نصوص في القانون المدني الذي نظم عقد التأمين بشكل عام، والتي تم بموجبها تنظيم أحكام التأمين، وهدف المشرع هو إحالة تعريف التأمين الجوي إلى فقهاء القانون على الرغم من ذكر النصوص الخاصة بالتأمين على الطائرة في الفصل الثالث من قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ في ١٩٧٤ المعدل (قانون الطيران المدني العراقي ١٤٨ لسنة ١٩٧٤).

وبهذا فإن المشرع العراقي لم يتطرق للعلاقة العقدية بين المؤمن والمؤمن له، واتخذ الجانب القانوني واهمل الجانب الفني، وانصب اهتمام المشرع العراقي بالتأمين البري والبحري واهمل التأمين الجوي الذي لا يقل أهمية عنهما من حيث اكتساب الصفة الدولية للنقل الجوي وجسامة الأخطار التي يغطيها التأمين الجوي والتي تتعرض لها الطائرة.

ونرى بأن اغلب شركات التأمين لا تقدم على التأمين على الطائرات وذلك لعدم إمكانية تحديد الأخطار الجوية لا من حيث احتمالية وقوعه ولا من حيث جسامته، وهذا يجعل من الصعب على شركات التأمين أن تحسب جسامة الأخطار الجوية التي تتعرض لها الطائرات أثناء الرحلة الجوية والمبالغ التي تلزم بدفعها كتعويض وهذا إلى أحجام اغلب شركات التأمين عن قبول تغطية الأخطار التي تتعرض لها الطائرات .

وبناءً على ما تقدم يمكن أن يعرف عقد التأمين الجوي بأنه عقد ما بين مؤمن ومؤمن له "مستثمر أو مالك" للتأمين من الأضرار التي قد تصيب الطائرات والركاب والغير والبضائع وتابعي الناقل الجوي مقابل أقساط يلتزم بدفعها المؤمن له للمؤمن.

المطلب الثاني : خصائص عقد التأمين الجوي

يتسم عقد التأمين الجوي بخصائص مشتركة مع باقي عقود التأمين، ألا أن فقهاء

القانون اختلفوا حول خصائص هذا العقد، كونه يتميز بخصائص تقربه من غيره من العقود ألا انه يختلف في أحكامه عن بقية العقود، ولغرض الإحاطة بهذه الخصائص سوف نتناولها بالنقاط الآتية :

١- **عقد التأمين الجوي رضائي:** تتجسد رضائية عقد التأمين الجوي من خلال الإيجاب والقبول الصادر من طرفي العقد، وعدم وجود شائبة تشوبهما مثل "الإكراه، الغلط، الاستغلال، الغبن مع التغيرير"، إذا قبل المؤمن له الإيجاب البات الموجه إليه من المؤمن ووصول القبول إلى علم المؤمن له انعقد العقد واصبح ملزماً لطرفيه (حورية، قرشي، ٢٠١٧، ص ١٥).

ويبرم عقد التأمين الجوي من حيث المبدأ والأصل بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين شركة التأمين وطالب التأمين وتطابقهما، سواء ورد عقد التأمين على الأشخاص أو على الأشياء، ولكن إثبات هذا العقد يتم عادة بوثيقة مكتوبة بين الطرفين تتضمن بيان أطراف العقد وشروطه وكل شيء يشتمل عليه العقد (عزالين، طبيب، ٢٠٠٣، ص ١٩).

فعقد التأمين الجوي عقد رضائي ولم يحدد شكلاً خاصاً لإبرامه وهذا يدل على ان الكتابة ماهي ألا شكل خاص لإثباته في حال الاختلاف في مضمونه بين طرفي العقد، وقد تكون مطلوبة من المؤمن له للحصول على رخصة معينة، أو للتخلص من المسؤولية تجاه الآخرين، فمستثمر الطائرة أو مالكها يطالب بنسخة من عقد التأمين لكي يتمكن من الحصول على رخصة الطيران. (الحكيم، عبدالهادي محمد السيد تقي، ٢٠٠٣، ص ٢٢٣).

٢- **عقد التأمين الجوي ملزم لجانبين:** عقد التأمين الجوي من العقود الملزمة لجانبين، إذ يرتب التزامات متقابلة على كل من طرفيه، فيلتزم المؤمن له بدفع أقساط التأمين والإعلان عن الخطر، وفي المقابل تلتزم شركة التأمين بدفع التعويض المتفق عليه بالعقد في حال تحقق الخطر المؤمن ضده (arab-ency.com.sy3).

وهذا ما نصت المادة ١/٩٨٣ من القانون المدني العراقي اذ جاء فيها "ان عقد التأمين عقد يلتزم به المؤمن بان يؤدي إلى المؤمن له أو المستفيد مبلغاً من المال...." (م ١/٩٨٣ القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١).

وعقد التأمين يجد كل طرف فيه سبباً لكي يلتزم الطرف الآخر، فيلتزم المؤمن بالضمان ويلتزم المؤمن له بالقسط وعلى هذا تكون العلاقة بين التزامات كل من الأطراف هي علاقة ملزمة لجانبين، أي ان التزام الطرف الأول يدور وجوداً وعدماً مع التزامات الطرف الآخر فكل منهما يعتمد على الآخر في الأداء، ولا ينال من هذا القول الادعاء بان التزام المؤمن بالضمان هو التزام معلق على شرط واقف، هو تحقق الخطر المؤمن منه لان تحقق الخطر شرط جوهري في التزام المؤمن، وليس شرط عارض بيد ان تحقق الخطر شرط لتنفيذ المؤمن لالتزامه وليس لقيام هذا الالتزام، وبناءً على ذلك يمكن القول ان عقد التأمين الجوي عقد ملزم لجانبين ([/arab-ency.com.sy3](http://arab-ency.com.sy3)).

٣- عقد التأمين الجوي احتمالي: ان الاحتمال يُعد من طبيعة عقد التأمين وعدم وجود صفة الاحتمال عند أبرام العقد يُبطل العقد، وان التزامات الطرفين تتوقف على تحقق الخطر المؤمن منه ووقت وقوعه ومقدار حجمه، وعقد التأمين على الطائرة عقد احتمالي، واي من المتعاقدين لا يستطيع معرفة ما سيعطي وما سيأخذ، أذ يصعب تحديد مقدار التزامات وحقوق الطرفين في العقد لان الأمر يتوقف على حدوث أمر معين في المستقبل قد يتحقق أو لا يتحقق، وان دفع العوض معلق على تحقق الخطر المؤمن منه ومن ثم لا يعلم المؤمن له مقدار ما يعود عليه من كسب ولا يعلم المؤمن لدى التزامه بدفع مبلغ التأمين وما سيحصل عليه من أقساط.

أما من الناحية الفنية فان صفة الاحتمال تكاد تنتفي في عملية التأمين التي تجمع الكثير من عقود التأمين لان المؤمن لا يبرم في الغالب عقداً مفرداً وإنما مجموعة كبيرة من المؤمن لهم يتعرضون لخطر معين فيتقاضى منهم أقساط محددة على أساس احتمالي، بل انه يعمل على ان لا يتعرض لأي مجازفة أو احتمال بل انه يعمل على تغطية المخاطر التي تقع لأي منهم (د. الهلباوي، عبدالله توفيق، ٢٠٠٩، ص ٢٧٠).

٤- عقد التأمين الجوي عقد إذعان: على الرغم من رضائية عقود التأمين ألا أنها تندرج تحت عقود الإذعان، أذ يمثل المؤمن له الطرف الضعيف في العقد، كونه لا يستطيع المناقشة وليس له سوى ان يقبل بشروط المؤمن أو رفضها، أذ يتم إبرام العقد وفقاً لنماذج مطبوعة مسبقاً تعرضها شركات التأمين على طالبي التأمين الجوي، وهو ما يجعل

تلك الشركات الجانب الأقدر على فرض شروطه بموجب ذلك العقد من دون مناقشة جدية من قبل المؤمن.

٥- عقد التأمين الجوي زمني: لأن الزمن عنصر جوهري فيه، إذ يلتزم المؤمن لمدة معينة، فيتحمل تبعه الخطر المؤمن منه ابتداء من تاريخ معين إلى تاريخ معين، كما أن المؤمن له يلتزم للمدة التي يلتزم المؤمن لها ويوفي أقساطه على مداها، ومن نتائج ذلك أن العقد لا يفسخ بأثر رجعي، وإن عقد التأمين الجوي عقد زمني، إذ تتولى شركات التأمين ضمان الأخطار المؤمن منها لمدة محددة تبدأ وتنتهي بتاريخ محدد، وهو عادة ما يرتبط هذا الزمن بتاريخ بدء الرحلات الجوية وتاريخ انتهائها، ويلتزم المؤمن بأداء بدل التأمين عن تلك الفترة الزمنية. (طوزان، أحمد محمد، arab-ency.com.sy/law/detail3، ٢٠٢٠).

٦- عقد التأمين الجوي من العقود المعاوضة: عقد التأمين الجوي كغيره من العقود عقد معاوضة وتتقضي نية التبرع، وهذا يعني أن كلاً من الطرفين المتعاقدين يأخذ مقابلاً لما أعطاه، إذ أن المؤمن يستلم مقابلاً للتأمين والذي يتمثل في أقساط التأمين التي يتم دفعها من قبل المؤمن له، والمؤمن له يأخذ مقابلاً لما أعطاه ويتمثل ذلك المقابل بمبالغ التعويضات في حالة تحقق الأخطار المؤمن ضدها، ولا يؤثر في العقد ما يتم أجرأؤه من اتفاقات لاحقة عليه لأن العبرة بذات العقد، وليس إلى ما يعاصره من اتفاقات أو ما يرد لاحقاً عليه من شروط وذلك لأن العبرة بعقد التأمين الجوي من لحظة أبرامه. (الحكيم، عبدالهادي محمد السيد تقي، ٢٠٠٣، ص ٢٤٤).

وذهب بعض الفقه إلى القول بأن التزام المؤمن لا يقتصر تحديداً على مبلغ التأمين، إذ أنه يمنح الأمان إلى المؤمن له بغض النظر عن التزامه بأداء الأقساط، فضلاً عن أن مبلغ التأمين قد يحصل عليه المؤمن له تبعاً لوقوع الخطر، وإن عدم حصول المؤمن له على مبلغ التأمين لا يؤثر على طبيعة عقد التأمين فلا يتحول إلى عقد تبرع لانقضاء نية التبرع لدى المؤمن له، فمقابل الأقساط ينحصر بالأمان الذي يمنحه له المؤمن سواء تحقق الخطر أم لم يتحقق، ألا أن المؤمن لا يمنح الأمان ألا بمقابل له وهذا المقابل يتمثل بالأقساط التي يدفعها مستثمر الطائرة أو مالكيها المؤمن له لشركة التأمين فعند قبول

المؤمن تغطية خطر معين فانه يبيع الأمان للمؤمن له.(د. صالح، باسم محمد، ٢٠١١، ص٧٨).

٧- عقد التأمين الجوي من عقود حسن النية: يستلزم على المؤمن والمؤمن له بموجب هذا المبدأ تقديم جميع المعلومات والبيانات والحقائق التي يتطلبها عقد التأمين الجوي، ولا يجوز لأي من الأطراف المتعاقدة إخفاء أي معلومة عن الطرف الآخر لأهمية هذه المعلومات لكلا الطرفين، إذ يستند إلى هذه المعلومات المؤمن له من خلال حصوله عن معلومات دقيقة عن قيمة التعويض والالتزامات الواقعة على عاتقه، وان لا يضيف إلى وثيقة التأمين الجوي أي بيانات جديدة بدون علم الطرف الآخر، كما يجب على المؤمن له إعطاء بيانات واضحة ودقيقة عن الشيء محل التأمين، وتعتمد شركات التأمين في تقييمها للخطر المؤمن منه على البيانات التي يزودها بها المؤمن له عن ذلك الخطر.(طوزان، أحمد محمد، arab-ency.com.sy/law/detail3، ٢٠٢٠).

٨- عقد التأمين الجوي من عقود الحلول الشخصية: يُعد عقد التأمين الجوي من عقود الحلول الشخصية، فاذا ما تحقق للمؤمن له حق في مواجهة شخص ثالث فمن حق شركة التأمين بعد دفعها التعويض الرجوع على هذا الشخص الثالث، ومطالبته بقيمة الأضرار التي سبق وان دفعتها، وهذا هو مبدأ حق الحلول أو الرجوع الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً ومباشراً بمبدأ التعويض أو العقود التعويضية ذلك ان العقود غير التعويضية لا يعمل فيها مبدأ حق الحلول كوثائق الحياة والحوادث الشخصية، وفي مجال نشاط الطيران فيوجد شرط في الوثيقة يحق فيها لشركة التأمين الرجوع على من سبب الحادث أو الضرر باسم المؤمن له، ومطالبته بتعويض الأضرار قبل قيام الشركة بالدفع والسبب الرئيس هو ضخامة مبالغ التأمين الجوي، والأضرار اللاحقة وفي الحوادث التي تحدث خارج سيطرة طاقم الطائرة.

تاسعاً - عقد دولي: يغلب على عقد التأمين الجوي الطابع الدولي، إذ أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي والتي تتضمن الأضرار التي تلحقها المركبات الجوية بالغير على سطح الأرض والتي تم تنظيمها بشكل مفصل للتأمين بالنسبة لمستغلي الطائرة وبيان مسؤولية الناقل الجوي المتمثلة بتحديد المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي

عن حوادث الطائرات، وتحديد مدة المسؤولية من حيث الزمان والمكان ومدى توسيع نطاق مسؤولية الناقل الجوي، والتزام شركات الطيران بالتأمين عن مسؤوليتها العقدية عن حوادث الطائرات. (د. شرف الدين، أحمد، ١٩٩١، ص ٢٣٣).

المطلب الثالث: صور التأمين الجوي

تسبب الطائرات أثناء تحليقها في الجو أضرار جسيمة للغير، مثل تعرض الطائرة إلى حادث فتهوى على سطح الأرض أو في البحار والمحيطات فنقضي على الأرواح والأموال وتلحق أضرار جسيمة لركابها أو للشاحنين أو للطائرة ذاتها، لذا ظهرت الحاجة إلى التأمين الجوي الذي يهدف إلى تغطية المخاطر الناجمة عن الحوادث الجوية، لذلك فإن للتأمين الجوي عدة صور تتمثل بالفروع الآتية:

الفرع الأول: التأمين الجوي على جسم الطائرة

تمثل هذه الصورة خطوة الزامية (صغير، بن مراد، ٢٠١٨، ص ٣٦٧) ويشمل الأضرار التي تلحق بهيكل الطائرة المعدني وتجهيزاتها الضرورية الخاصة بالاتصال والدعم الجوي الملاحي أثناء الاستعمال كأجهزة الاتصالات أثناء الطيران أو أثناء تجوالها أو وقفها داخل المطار عند هلاكها باحتراقها أو تصادمها أو عطبها أو انفجارها، (د. موسى، طالب حسن، ٢٠١٣، ص ٢٢٥) ويغطي هذا التأمين الأضرار الناشئة عن فقدان الطائرة أو تلف هيكلها أو جزء منه سواء أكانت طائرة عادية ذات أجنحة ثابتة أو طائرة عمودية أو طائرة نقل ركاب أو طائرة نقل بضائع أو أي نوع من أنواع الطائرات الأخرى، إذ تتحمل شركات التأمين دفع تعويض محدد مسبقاً في بنود عقد التأمين يُطلق عليه بـ "القيمة المتفق عليها Hull policy" (حورية، قرشي، ٢٠١٧، ص ٣٩). ويستثنى من التغطية بهذا التأمين بعض الأخطار التي تصيب الطائرات. (طوزان، أحمد محمد، arab-ency.com.sy/law/detail3 ٢٠٢١).

وتأخذ شركات التأمين عند أبرام هذا العقد بنظر الاعتبار طراز الطائرة وقيمتها وعمرها التشغيلي وخصائصها والاستعمال المخصص لها والذي صُنعت من أجله، وبموجب هذه المعايير المشتركة تحدد قسط التأمين على الناقل الجوي أو مستثمر الطائرة، وفي ضوء البيانات والإحصائيات المسجلة عن الطائرة لدى المكاتب المتخصصة، كما لا

يكفي للطائرة الجديدة نجاحها في طيرانها التجريبي، بل يبقى مهماً لشركة التأمين ان تدرس وبغاية مدى مقاومة ومتانة المواد الأولية التي دخلت في صناعة الطائرة.(د. موسى، طالب حسن، ٢٠١٣، ص٢٢٦) .

ويُعد هذا التأمين أول خطوه الزامية للتأمين على جسم الطائرة، أذ يشمل التأمين على الأضرار التي قد تلحق بهيكل الطائرة أثناء الطيران أو توقفها داخل المطار أو حتى خارجة(صغير، بن مراد، ٢٠١٨، ص٣٦٧)، ويبرم هذا العقد لتغطية الأضرار الناجمة عن فقدان أو تلف الطائرة، ألا انه يرد على هذا النوع من التأمين استثناءات تتعلق باستبعاد المخاطر الناشئة عن الحروب أو المواد المشعة والأخطار المماثلة كالعطل الناشئ عن سلوك متعمد(د. عليوة، حسن يوسف محمود، ٢٠١٨، ص٥٣)، ويقع على عاتق شركة التأمين "المؤمن" التعويض وفق شروط العقد وعلى شكل احتمالين هما:

١- إمكانية إصلاح الطائرة: وهذه الحالة تحدث عند هبوط الطائرة اضطرارياً، اذ يقدر الخبراء وسائل إصلاحها وإمكانية نقلها لإجراء الإصلاح وتلعب المنطقة الجغرافية الموجودة فيها الطائرة المتضررة أثراً مهماً في التقدير.

٢- عدم إمكانية إصلاح الطائرة: يكون التقدير في هذه الحالة لحطام الطائرة وفي جميع الأحوال لا يتجاوز التعويض المبلغ المحدد في العقد(د. موسى، طالب حسن، ٢٠١٣، ص٢٢٧).

الفرع الثاني: التأمين الجوي على الأشخاص

يُعد هذا التأمين صورة من صور التأمين الإجباري الملقى على عاتق الناقل الجوي، اذ يتحمل الناقل الجوي المسؤولية عن كافة الأضرار التي تقع على المسافرين بموجب الاتفاقيات الدولية سواء كان هذا الناقل ناقلاً فعلياً ام ناقل متعاقد(عزالين، طبيب، ٢٠٠٣، ص١٦٨)، ويُقسم التأمين الجوي للأشخاص إلى نوعين وكما يأتي:

١- التأمين الشخصي التلقائي: يوجه هذا التأمين إلى الركاب وخلفهم العام، وينفذ هذا التأمين لصالح الركاب منذ لحظة ركوبهم العربة لإيصالهم المطار ومن ثم الصعود إلى الطائرة ويتوقف بإيصالهم إلى مطار الوصول، وبإمكان الراكب رفضه، وسُمي

بالتلقائي لان الراكب يتلقاه من الناقل وغير ملزم بقبوله، اذ ان عرض الناقل بهذا النوع من التأمين لا يُعد اعترافاً بمسؤوليته ويُنفذ وفق بوليصة التأمين ليس ألاً.

٢- **التأمين الشخصي الإضافي** " التكميلي": وهو عبارة عن عقد بسيط الإجراءات يُمكن الركاب قبل صعودهم إلى الطائرة بمدة قليلة جداً بتسجيل اسم الراكب وعنوانه وتحديد المستفيد من التأمين في حالة وفاته وتحديد ساعة وتاريخ سريان التأمين، ويتم تسديد قسط التأمين فوراً، ويعتمد تحديد قسط التأمين على مبلغ التأمين الذي يريده الراكب المذكور، وتبقى هذه الوثيقة نافذة وصحيحة حتى لو لم تتم الرحلة الجوية، ولا تقتصر تغطيتها على المخاطر الجوية بل تمتد إلى أنواع النقل كافة وحتى الإقامة أثناء النقل، وتبقى نافذة حتى لو عدل الراكب عن رايه وغير واسطة النقل كالقطار أو السفينة، ويمكن ان يكون هذا التأمين معقوداً بزمان محدد سقفه أو يكون معقوداً سقفه لتغطية كافة المخاطر الناجمة عن رحلة معينة. (د. موسى، طالب حسن، ٢٠١٣، ص٢٢٧).

ويشكل هذا التأمين الوجه البارز للتأمين والذي تدور حولة مسؤولية الناقل الجوي ويشمل كافة الأضرار التي قد تلحق بالمؤمن له في ماله نتيجة التزامه قانوناً بدفع تعويضات نتيجة الضرر الجسماني في حالة وفاة احد المسافرين أو أصابته بإضرار، أو الضرر المالي الناتج عن هلاك الأمتعة أو تلفها خارج اطار المدة الزمنية المحددة على متن الطائرة أو أثناء الرحلة، وعموماً ما بين عمليات الصعود إلى الطائرة والهبوط من الطائرة (صغير، بن مراد، ٢٠١٨، ص٣٦٧).

الفرع الثالث: التأمين الجوي على البضائع

ويغطي هذا النوع من التأمين الأضرار الناجمة عن تلف وهلاك البضائع سواء أكان كلياً أو جزئياً أو الانقاص من كميتها، ويُعد من اكثر صور التأمين الجوي انتشاراً ويغطي هذا التأمين الأضرار الناشئة عن الأخطار المؤمنة ضدها أثناء عملية النقل الجوي أو الشحن كالسرقة والحريق والاصطدام والانقلاب والنقص وفقدان وتلف البضاعة أو التأخير عن الوصول في الموعد المقرر أو أي حوادث مشابهه تحدث أثناء فترة الطيران ووجودها في حيازة الناقل الجوي، والمؤمن يختار ما بين التأمين الشامل الذي يحصل من خلاله على التعويض عن كل الأضرار والخسائر المادية الناجمة عن الحادث خلال الرحلة

الجوية مهما كان سببها أو التأمين عن الخسائر المادية المترتبة عن الحادث الجوي ببيان الأسباب المضمنة دون سواها (حورية، قرشي، ٢٠١٧، ص ٤٨).

والزم المشرع العراقي مستثمري الطائرات على التأمين من خلال النص "..... إذا طلبت سلطات الطيران المدني التأمين على نقل البضائع وجب ذلك على المستثمر" م/١٨٥ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل).

الفرع الرابع: التأمين الجوي عن الأضرار التي تصيب الغير

يُعد هذا النوع من التأمين من أهم أنواع تأمين المسؤوليات المدنية نظراً للمخاطر الجسيمة والتي يمكن ان تسبب و تلحق بالغير على سطح الأرض وتسبب له الأضرار، ويقصد بالغير "أو الطرف الثالث" أي شخص اخر خلاف المسافرين المنقول على متن الطائرة سواء تعلقت الأضرار الحاصلة لهذا الطرف بوفاة أو إصابة أو أي خسائر مادية (حورية، قرشي، ٢٠١٧، ص ٤٥).

وعادة ما تبعد هذه الوثيقة تغطية الخسائر الحاصلة لتابعي المؤمن له كأفراد الطاقم ومن في حكمهم كالموظفين والعاملين في خدمة الطائرة وكذلك الأشخاص والممتلكات التي تخص المؤمن، كما تستبعد هذه الوثيقة الأضرار الناشئة عن التلوث والضيوض والاهتزازات والظواهر ذات العلاقة والتي عادة ما يعقد لها غطاء خاص بها للتأمين وخاصة في سوق التأمين الجوي، ويشترط ان تكون ناتجة عن حادث سببته الطائرة أو الأشياء التي تسقط منها، ويتم تحديد مسؤولية المؤمن على أساس مبلغ معين عن كل حادث لكل طائرة، كما تحدد مسؤولية إجمالية خلال مدة التأمين. (د . عليوة ، حسن يوسف محمود، ٢٠١٨، ص ٥٤).

وعند ملاحظة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ فإنها نصت على انه " ان لكل شخص أصابه ضرراً على السطح الحق في التعويض وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ويكفيه في ذلك ان يثبت ان الضرر نتج عن الطائرة وهي في حالة طيران أو عن شخص أو شيء سقط منها"، (م/١ اتفاقية روما ١٩٥٢).

والزم المشرع العراقي مستثمري الطائرات على التأمين من خلال النص " يجب على كل مستثمر لطائرة تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه ان يؤمن لتغطية مسؤوليته

عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض،...." (م/١٨٥ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل).

الفرع الخامس: التأمين الجوي من الحوادث الشخصية للطاغم وتابعيهم

هذا الغطاء قد يتم توفيره عن طريق وثيقة التأمين على الحياة أو وثيقة الحوادث الشخصية وقد يتم توفيره بموجب وثيقة مستقلة، وعادة ما يستثنى من هذا الغطاء المخاطر الناشئة عن أعمال الطيران الاستعراضية والطيران التجريبي وما إليها، فضلاً عن الاستثناء الشائع في جل هذه الوثائق والمتعلق بمخاطر الحروب والثورات والحركات الشعبية. (د. عليوة، حسن يوسف محمود، ٢٠١٨، ص ٥٩).

والزم المشرع العراقي مستثمري الطائرات على التأمين من خلال النص " على كل مستثمر لطائرة مسجلة في الدولة التأمين على تابعيه المعرضين لحوادث الطيران لتغطية الأضرار التي تنشأ عنها" (م/١٨٥ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل).

وأجاز المشرع العراقي الاستعاضة عن التأمين المشار اليه في المادة (١٨٥) من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بإحدى الضمانات الآتية:

١- "إيداع تأمين نقدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في أي مصرف مرخص منها له بذلك" (م/١٨٧/١ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل).

٢- " تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المُسجلة فيها الطائرة، بشرط ان تتحقق هذه الدولة من قدرته عن الوفاء بالتزاماته" (م/١٨٧/٢ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل).

٣- " تقديم كفالة من الدولة المُسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة، وفي هذه الحالة يجب ان تكون الضمانات السابقة في الحدود التي تقرها سلطات الطيران المدني على ضوء الاتفاقيات الدولية" (م/١٨٧/٣ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل).

وأجاز المشرع العراقي للدولة التي تعمل الطائرة في إقليمها حمل شهادة صادرة من المؤمن من خلال النص على " يجوز للدولة ان تفرض على أي طائرة تعمل في إقليمها والفضاء الذي يعلوه حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت أجراء التأمين، وكذلك شهادة تثبت قدرة هذا المؤمن على الوفاء بالتزاماته صادرة من السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة، أو في الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن والمركز الرئيسي لأعماله، ويمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة بإيداع صور معتمدة منها لدى السلطة المختصة في الدولة" (م ٣/١٨٧ قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل).

المبحث الثاني

الأخطار التأمينية الجوية

الخطر هو العنصر الأساسي والاهم في عقد التأمين الجوي اذا هدف المؤمن له من أبرام عقد التأمين مع المؤمن هو تغطية الأخطار , ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالمطلبين الآتيين:

المطلب الأول: ماهية الخطر الجوي

عرف الخطر بأنه حادث يحتمل وقوعه بأنه اهم عنصر في عقد التأمين الجوي فهو محل التزام كل من المؤمن والمؤمن له, فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمن ضد الخطر والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من الخطر فالخطر هو من وراء القسط ومبلغ التأمين وهو القياس الذي يقاس به كل منهما. كما عرف أيضاً بأنه حادث احتمالي يحمل تهديداً للمؤمن له ولا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين.

وفي تعريف اخر عرف الخطر كل حادثة محتملة الوقوع لا يتوقف تحققها على محض إرادة احد المتعاقدين وحدها وخاصة إرادة المؤمن له(حورية، قرشي، ٢٠١٧، ص٣٢).

وعرف أيضاً على انه فرصة حدوث خسارة أو احتمال خسارة أو انه حدوث نتائج غير متوقعة أو انه تتنوع النتائج أو احتمال حدوثها خلافاً لما هو متوقع، وذهب جانب في تعريفه بأنه حادث مشروع ومحتمل الوقوع في المستقبل يصيب المؤمن في ماله أو جسمه ولا يتوقف تحققه على محض إرادة احد المتعاقدين (محمد، آية سامي، ٢٠١٩، ص ١٣).

ويذهب بعض الفقهاء إلى ان الخطر حالة معنوية تتولد لدى المؤمن له. (د. شرف الدين، أحمد، ١٩٩١، ص ١٠٠)، اذ ان مستثمر الطائرة لا يعرف ما سيحدث لطائرته أثناء استثمارها سواء كانت في رحلة جوية ام جاثمة على الأرض اذ تتولد لديه شعور أخطار تدفعه للتأمين على طائرته، لذا فان الخطر يُعد عنصر رئيسي في أركان عقد التأمين وبالأخص ركن المحل، اذ يرى البعض ان الخطر هو الاحتمال والشك والعجز في توقع حدوث حادث ما ويطلق الخطر على الحدث المراد تجاوز آثاره لتغطية نتائج وقوعه وتحقق مصلحة المؤمن في عدم تحقق الخطر عندما يتحقق فعلاً، فان عبء تحققه يقع على عاتق المؤمن لأنه سيقوم بدفع مبالغ التعويض للمؤمن له، وبذلك فان فقهاء القانون قد حاولوا تعريف الخطر من خلال تحديد أوصافه وأنواعه اذ ان البعض عرفه على انه حادث محتمل الوقوع، لا يتوقف تحققه على محض إرادة الطرفين وخاصة إرادة المؤمن له، وبهذا نجد ان الخطر يحتاج إلى بيانات محددة وهي كونه غير مؤكد ومستقبلياً.... الخ.

ونرى بان الخطر في التأمين الجوي يتمثل في الأضرار التي تلحق بالراكب والأشياء محل النقل أو الغير الواقعة من جراء نشاط الناقل الجوي، لذا يجب ان يكون الخطر الجوي مستقلاً واحتمالياً ومعيناً ومشروعاً، وان الخطر هو أهم عناصر التأمين وهو المقياس الذي يقاس به كل منهما، فيُعد القسط محل التزام المؤمن له، ومبلغ التأمين هو محل التزام المؤمن، أما الخطر فهو محل التزام كل منهما، فالمؤمن له يلتزم بدفع الأقساط ليؤمن نفسه من الخطر، والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من الخطر.

المطلب الثاني: أنواع الخطر الجوي

تتعرض الطائرة للعديد من الأخطار، ولغرض الإحاطة بالأخطار الجوية سنتناولها

بالأفرع الآتية:

الفرع الأول: الأخطار الجوية محل التأمين

وتمثل مجموعة الأخطار التي تتعرض لها الطائرة في الجو نتيجة لآحد المسببات

الآتية:

أولاً-أخطار الظواهر الطبيعية: وتتشأ هذه المخاطر عن تقلبات جوية وما تلحقه من خسائر كلية جسيمة تتمثل بـ" الأعاصير-الصواعق، المطبات الهوائية، الزوابع، حالات الرؤية السيئة، اصطدام الطائرات بقمم الجبال العالية، تراكم الثلوج على الطائرة نظراً للانخفاض التدريجي في درجات الحرارة كلما ارتفعت الطائرة، الاصطدام بالطيور السابحة خاصة اصطدام الطير في محرك الطائرة وأتلافه" (سليمان، نرمين، ٢٠٢١،

akhbarelyom.com/news/newdetails1).

ثانياً-الأخطار الفنية المتعلقة بالطائرة: يُعد تصميم الطائرة ونوعها وطرازها ونوع الوقود المستخدم ومدى قابليته للاشتعال وأوضاع المحركات وتعدد وتعقيد وكثرة الأجهزة الفنية في الطائرة من الأوضاع المؤثرة في حدوث الخطر ونسبة وقوعه نتيجة عطل هذه الأجهزة، أو الطيران بأقل من الحد الأدنى للسرعة المطلوبة في مراحل الطيران المختلفة سواء أثناء السير على الممر أو الإقلاع أو الهبوط .

ثالثاً-أخطار الأفراد: وهي الأخطار التي يرتكبها العنصر البشري المتمثل بطاقم الطائرة والمهندسين والفنيين وأخطائهم في الاتصال عند الإقلاع أو الهبوط أو الأخطاء المتعلقة بحمولة الطائرة بأكثر من حمولتها المقررة، أو أخطار الطيار مثل السهو بأنزال العجلات بعد تعدي موقع الهبوط، أو إصابة احد أفراد الطاقم بمرض مفاجئ.

رابعاً-الأخطار الأرضية: وهي الأخطار التي تتعرض لها الطائرة أثناء انتظارها في المطار قبل الرحلة أو بعدها أو أثناء إجراء الصيانة عليها أو الاختبار ومن أمثلتها أخطار الممرات من حيث مطابقتها للمواصفات الفنية العالمية من حيث الطول والعرض والاتساع والإضاءة وخلوها من المطبات وصيانتها بشكل مستمر، فضلاً عن أخطار تصادم الطائرات أثناء الانتظار نتيجة ازدحام المطار وزيادة أعداد الطائرات، وكذلك أخطار الوحدات الميكانيكية المتحركة التي تقدم الخدمات المختلفة للطائرات، وأخطار

الحريق والانفجار والسطو التي تحدث للطائرات أو عدم تنفيذ العناية الكافية بإرشاد الطائرات (سليمان، نرمين، ٢٠٢١، akhbarelyom.com/news/newdetails1).

خامساً-الأخطار حسب نوع المسؤولية: وتُقسم هذه الأخطار إلى نوعين وكما يأتي:
١-أخطار المسؤولية التقصيرية ويُشار إليها بالحرف (R) وهذا يعني ان الناقل الجوي يغطي الأضرار الناتجة بموجب المسؤولية التقصيرية تجاه غير الركاب، أي الأشخاص الموجودين على سطح الأرض والناجمة من جراء سقوط الطائرة ذاتها أو سقوط أي شيء منها.

٢-أخطار المسؤولية العقدية ويُشار إليها بالحرف (P) وهذا يعني ان الناقل الجوي يغطي الأضرار بموجب المسؤولية العقدية تجاه الركاب، حتى ان وقع الضرر خارج فترة الطيران، ولكن كان الركاب بوصاية الناقل الجوي أو احد تابعيه، وان مبالغ التعويض محددة بموجب الحد الأقصى والمقررة في اتفاقية وارسو وتعديلاتها، اذ ان التأمين لا يشمل حالات المسؤولية غير المحدودة. (د. موسى، طالب حسن، ٢٠١٣، ص ٢٢٩).

الفرع الثاني: الخطر الثابت والخطر المتغير

أساس هذا التقسيم هو زيادة أو نقصان فرص تحقق الخطر خلال فترة التأمين (د. شرف الدين، أحمد، ١٩٩١، ص ١٠٣)، أذ يكون الخطر ثابتاً اذا كانت احتمالات حدوثه خلال مده العقد ثابتة ولو نسبياً على مدار الفترات الزمنية المتعاقبة ويكون متغيراً اذا كانت احتمالات حدوثه تزداد أو تنقص بشكل ملحوظ في فتره عن فتره أخرى، ويطلق "Alexander" على المخاطر الثابتة تعبير المخاطر الساكنة، في حين سمي المخاطر المتغيرة بالمخاطر الديناميكية، وللتمييز بين الخطر الثابت والخطر المتغير أهمية تنحصر في تحديد المؤمن للقسط الواجب دفعه من المؤمن له بحيث يتغير القسط زيادة أو نقصاناً مع تغير احتمالات حدوث الخطر بالزيادة أو النقص، وعلى الرغم من ذلك فلا نجد في وثائق التأمين الجوي ما يدل على ان شركات التأمين الجوي تعول كثيراً في تحديد لها لقسط التأمين على كون الخطر ثابتاً أو متغيراً كما هو الحال في أنواع التأمين الأخرى. (د. عليوة، حسن يوسف محمود، ٢٠١٨، ص ١٥٤).

وكل هذه الأخطار تختلف من حيث استقرارها، فهي إما ثابتة أو متغيرة، فالأخطار الثابتة هي التي تكون درجة احتمال وقوعها ثابتة، ويكون احتمال تحققها خلال مدة التأمين لا يتغير من وقت لآخر، فهذه أخطار ثابتة ولا يغير ثبوتها زيادتها أو نقصانها في فترة أو أخرى، أما الأخطار غير الثابتة فهي التي يكون احتمال وقوعها خلال مدة التأمين متغيراً من فترة لآخرى، ففي التأمين على الوفاة مثلاً يكون المؤمن له معرضاً دائماً لخطر الموت، لكن احتمال وقوع الوفاة يزيد كلما تقدم الشخص في السن، ويحدث العكس في التأمين على الحياة لحالة البقاء حيث يقل احتمال بقاء المؤمن له حياً كلما تقدم في السن.

ونرى بأن مقدار القسط الذي يدفعه المؤمن له يجب أن يتغير في الأخطار المتزايدة فيزيد أو ينقص من فترة إلى أخرى كلما زادت درجة احتمال تحقق الخطر أو نقصت، لكن جرى العمل على جعل القسط ثابتاً، لتسهيل التعامل بين شركات التأمين والمؤمن لهم.

الفرع الثالث: الخطر المعين والخطر غير المعين

تقوم هذه التفرقة على أساس ما إذا كان محل الخطر معيناً لحظة أبرام العقد أو لم يكن كذلك، فالخطر المعين هو الذي يكون محله معيناً لحظة أبرام العقد ويكون ذلك في حالة التأمين على حياة شخص معين أو التأمين على شيء معين وقت العقد، أما الخطر غير المعين فهو الذي يكون محله غير معين وقت أبرام عقد التأمين وإنما يتم تعيينه بعد ذلك عند تحقق الخطر. (حسين، ليتيم، ٢٠١٤، ص ٣٧).

وذلك كما في التأمين الذي يعقده الناقل الجوي من خطر وفاه أحد الملاحين أو أفراد طاقم الضيافة، كما يمكن التمثيل للخطر غير المعين بالتأمين الذي يعقده الناقل لتغطية مسؤوليته عن الأضرار الحاصلة للركاب، (د. عليوة، حسن يوسف محمود، ٢٠١٨، ص ١٥٥)، وتظهر أهميته التفرقة بين الخطر المعين والخطر غير المعين من حيث إمكان تحديد مبلغ التأمين الذي يجب على المؤمن دفعه عند تحقق الخطر ففي الخطر المعين يمكن معرفة هذا المبلغ المعين سلفاً وفي حالة الخطر غير المعين تبدوا الصورة مختلفة إذ لا يوجد شيء يمكن الارتكاز عليه وقت التأمين لتعيين مقدار مبلغ التأمين. (حسين، ليتيم، ٢٠١٤، ص ٣٧).

المطلب الثالث: شروط تأمين الخطر الجوي

يعد الخطر الجوي محلاً لعقد التأمين وبعد ان تم تعريف الخطر على انه حادث غير محقق الوقوع لا يتوقف على إرادة الطرفين ولذلك فانه يتطلب مجموعة من الشروط حتى يتمكن المؤمن من تغطية الأضرار التي يسببها ذلك الخطر وهذه الشروط تتمثل بكونه حادثاً مستقبلياً واحتمالياً غير محقق الوقوع وان لا يتوقف تحققه على محض إرادة احد الأطراف وان يكون الخطر قابلاً للتأمين عليه ولغرض الإحاطة بالموضوع سوف نتناوله بالفروع الآتية:

الفرع الأول: مستقبلية الخطر

يشترط في الخطر المؤمن ضده ان يكون محتمل الوقوع في المستقبل وإذا كان الخطر عند أبرام العقد قد وقع فعلاً فلا يصلح ان يكون محلاً لعقد التأمين، وإذا كان وقوعه دون خسائر فهو كذلك لا يصلح محلاً لعقد التأمين ولا يتم العقد حتى لو كان الطرفان لا يعلمان بوقوعه، ولا يكفي بان يعتقد المتعاقدان بانهما ابرما العقد على خطر مستقبلي وانه لم يقع بعد وان احتمالية وقوعه لازالت قائمة وبذلك فهما يستبعدان الخطر الظني، أذ ان الخطر الظني مستبعد في ان يكون محلاً , لأنه لو ابرم العقد على أساس الظن وكان الخطر قد وقع فعلاً فان العقد يكون باطلاً وتطبيقاً للقواعد العامة التي أقرت بان العقد باطل لانعدام موضوعه ويترتب على ذلك تطبيق آثار البطلان بين المؤمن والمؤمن له وبناءً على ذلك فان الخطر اذا انعدم فانه يكون باطلاً سواء كان ذلك على علم أو جهل طرفي العقد وهذا يعني ان عقد التأمين لا يصح بناءه على الخطر الظني لان العبرة بالحقيقة وبذلك يشترط في الخطر لكي يكون محلاً لعقد التأمين يجب ان يكون أمراً مستقبلياً.

الفرع الثاني: احتمالية الخطر

إن العنصر الجوهري في الخطر هو الاحتمال فيجب أن يكون الخطر المؤمن منه ناتجاً عن عامل الصدفة، ولا يجوز للمؤمن له إحداثه عمداً بفعله، فإذا كان الخطر يعتمد كلياً على إرادة أحد المتعاقدين انعدم الاحتمال بالنسبة له ووقع العقد باطلاً بطلانا مطلقاً لتخلف شرط أساسي في محله، ويجب أن يحتوي الخطر على صفة الاحتمال، ولهذه

الصفة وجهان: فقد يكون الخطر محتمل الوقوع مستقبلاً، أي قد يقع أو لا يقع أبداً، وقد يكون خطراً محقق الوقوع لكن تاريخ وقوعه غير معروف ولا محدد، فيحتمل أن يحدث في أي وقت، ومثال ذلك الوفاة، يجب ان يكون الخطر احتمالياً أي غير محقق الوقوع حتى يمكن ان يشمل بالتغطية التأمين به فاذا كانت الحادثة محققة الوقوع فأنها لا تصلح ان تكون للتأمين، اذ يؤدي ذلك إلى بطلان العقد وقد يكون الخطر مؤكداً، ولكن ليس من المعروف وقت تحققه فالاحتمال قد ينصب على وقوع الحادث في ذاته وقد ينصب على تاريخ وقوعه وتطبيقاً لذلك يكون الخطر غير قابل للتأمين منه اذا كان امر محقق الوقوع، وإضافة لذلك يشترط في الخطر ان يكون غير مستحيل الوقوع اذ لا يجوز التأمين من الخطر المستحيل، لان الاستحالة تتنافى مع الاحتمال لانعدام المحل، واستحالة الخطر أما ان تكون نسبية أو مطلقة(د. شرف الدين، أحمد، ١٩٩١، ص ١١٧)، فتكون مطلقة اذا كان غير ممكن الوقوع في جميع الأحوال وقد تكون استحالة نسبية اذا كان يمكن وقوع الخطر، ألا انه يستحيل وقوعه في حالات معينة كان يوجد عائق مادي يحول دون وقوع الخطر فالحدث غير مستحيل الوقوع في ذاته ولكن تحققه يصطدم بظروف خاصة تجعل تحقق الخطر مستحيلاً ويتحقق ذلك في انه اذا تحقق الخطر المؤمن ضده فعلا قبل أبرام العقد ويكون المحل باطلا لانعدام المحل كالتأمين على الطائرة ثم تبين أنها تحطمت سابقاً، وكذلك اذا زال الخطر المؤمن منه نهائياً، بحيث يثبت استحالة وقوعه مستقبلاً كان يتم التأمين على الطائرة في رحلة معينة ثم تصل سالمة قبل انعقاد العقد بالإضافة إلى ذلك فان هلاك الشيء المؤمن عليه بخطر اخر غير الخطر المؤمن منه كتطم الطائرة بسبب عدم الصيانة الدورية عليها وهي مؤمن عليها ضد خطر الاحتراق التصادم وهنا يفسخ العقد بقوة القانون .

الفرع الثالث: خارج عن إرادة الطرفين

يجب ان لا يتوقف تحقق الخطر على إرادة احد اطراف عقد النقل الجوي باعتبار ان تعلق الخطر على محض إرادة احد الأطراف العقد ينفي عنه وصف الاحتمال ولا يعد ذلك شرطاً جديداً مطلباً في الخطر وإنما هو نتيجة منطقية عن الشروط السابقة بيانها , ويستوي الحكم ان يكون تحقق الخطر متعلقاً بأرادته بمحض أرواده المؤمن أو المؤمن له اذا

ينتهي وصف الاحتمال في الحالتين لتأكد عدم وقوعه في الحالة الأولى وتأكد وقوعه في الحالة الثانية ويبطل العقد في الحالتين لانعدام ركن الخطأ بانتفاء عنصر الاحتمال .

ويتضح مما تقدم عدم جواز التأمين من الفعل العمدي أي الإرادي للمؤمن له خلافاً للخطأ غير العمدي، وإن المؤمن يضمن الأضرار الناشئة من القوة القاهرة أو الحادث الفجائي كما يضمن الأضرار الناشئة عن المؤمن له غير العمدي ولو كان جسمىاً و يكون المؤمن ملزماً بضمان أفعال الأشخاص التابعين للمؤمن له والخاضعين لرقابته وهو ضمان وإن كان مقررراً بنص القانون ألا أنه بوالص التأمين الجوي غالباً ما تنص صراحة على ماهية هذا الضمان ومداه. (د . عليوة ، حسن يوسف محمود، ٢٠١٨، ص١٤٨).

الفرع الرابع: مشروعية الخطر

من المقرر عدم جواز التأمين من حادث يقع بسبب أو بمناسبة نشاط غير مشروع، ويقصد بمشروعية المحل في عقد التأمين أن يكون النشاط الذي ينشأ بسببه الخطر غير مخالف للنظام العام والآداب العامة والصحة العامة، لذلك يُعد الخطر غير مشروع إذا كان ناتجاً عن المتاجرة في المخدرات، أو أعمال التهريب أو المتاجرة في الرقيق، كما يكون التأمين باطلاً إذا كان محله تأمين منزل قمار أو دعاة من الأخطار أو أي عمل آخر منافي للنظام العام والآداب العامة، ويُعد غير مشروع كذلك التأمين من الغرامات المالية أو المصادرة التي يمكن الحكم بها جنائياً لأن كلا منهما عقوبة والعقوبة يجب أن تبقى شخصية مراعاة للنظام العام(د. شرف الدين، أحمد، ١٩٩١، ص ١٣٦).

وإذا كان هذا الشرط مقررراً في القواعد العامة كأحد الشروط الواجبة في محل العقد أيضاً كان هذا العقد فإن المشرع العراقي أعاد التأكيد عليه في القواعد الخاصة بعقد التأمين من خلال النص على أنه "يجوز أن يكون محلاً للتأمين كل شيء مشروع يعود على الشخص بنفع من عدم وقوع خطر معين" (م/٩٨٤ القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل). والاعتبارات القانونية التي تجعل الخطر غير قابل للتأمين لعدم مشروعيته تستند إلى فكرة النظام العام والآداب، وهي فكرة تختلف من زمن إلى آخر والأخطار غير القابلة للتأمين استناداً إلى هذه الفكرة قد ينص عليها المشرع صراحة وقد يكون القضاء هو الذي اعتبرها كذلك ومن أمثلة الأخطار غير القابلة للتأمين في الجرائم

العمدية، فلا يجوز التأمين ضد الأعمال التي يأتيها الشخص عن قصد، ومع ذلك فإنه لا يجوز التأمين كذلك في كل الجرائم الأخرى حتى المخالفات فمن المبادئ المقررة في القانون الجنائي مبدأ شخصية العقوبة بمعنى أن العقوبة يجب أن تنزل بشخص الجاني حتى تتحقق الغاية الاجتماعية التي تهدف إليها، وهذا المبدأ يتعلق بالنظام العام ولن يتحقق ذلك إذا استطاع الشخص باتفاق مع شركة التأمين أن يتخلص من نتائج ما يرتكبه من المخالفات. (شاكر، رشا كيلان، ٢٠٠٥، ص ٦٤).

الفرع الخامس: تعيين الخطر

يجب أن يتفق المتعاقدان على الخطر أو الأخطار التي يغطيها التأمين، ويتم تعيين الخطر بتعيين طبيعته، كما يجب تعيين الشيء أو تعيين الشخص إذا كان التأمين تأميناً على الأشخاص وقد يتعين الخطر بتعين سببه إذا كان هذا السبب محدداً، كما قد يكون الخطر معيناً بصفة عامة ويستثني الطرفان منه حالة أو عدة حالات خاصة وعندها يجب أن تعين هذه الحالات تعييناً دقيقاً و واضحاً مانعاً لأي لبس، مثل أن يستثني الطرفان في التأمين الذي يكون سببه الحرب فلا يلتزم المؤمن بتغطية ما يكون سببه الحرب مثلاً (د. شرف الدين، أحمد، ١٩٩١، ص ١١٨).

الخاتمة

ولاً-النتائج

١. يواجه التأمين الجوي في النقل الجوي صعوبات بالغة ومعقدة، تتمثل في التعويض التي تصيب الأطراف المتعاقدة من شركات وطاقم طائرة ومستهلكين جويين ومدى كفاية قيمة التعويض مع كبر حجم المخاطر الجوية .
٢. انعكاس تكاليف التأمين على المسافرين أو صاحب البضاعة من خلال زيادة أسعار تذاكر السفر أو زيادة أجور نقل البضائع محل النقل التي تنعكس على إرهاب للنقل الجوي .
٣. تُعد الطائرة من الاختراعات العلمية الحديثة ووسيلة نقل تتعرض لمختلف المخاطر الجوية ومعرضة للهلاك والسقوط أو تلف جزء منها بسبب الإعطاب الفنية، كما أنها محكمة بالظروف الجوية والمناخية والتي تساهم في بعض الأحيان إلى تأخر في الوصول المسافرين أو البضائع مما يؤدي إلى نهوض المسؤولية.
٤. ظهور جرائم جوية على الطائرات تتمثل في القرصنة الجوية والتهديدات المختلفة التي تستهدف النقل الجوي، مع وجود مخاطر إرهابية وزيادة معدلاته وتنوع صوره في اطار النقل الجوي، حتى باتت ظاهرة مؤرقة ذات أبعاد خطيرة.
٥. تداخل الأنظمة الدولية المختلفة بشأن مقدار التعويض على المستوى المحلي أو الدولي، وكيفية اللجوء إلى احد الأنظمة دون غيره لتحديد التعويض، والقانون الذي يجب ان يتم تطبيقه كون الطائرة تحمل أشخاص ذو جنسيات مختلفة وتمر عبر أجواء دولية مختلفة.

ثانياً-التوصيات

١. تفعيل قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بما ينسجم مع التطورات الجوية في عالم الطيران والنقل الجوي، كونه قانون قديم ويحتاج إلى تعديلات في نصوصه.

٢. نظراً لدولية القانون الجوي نقترح أبرام اتفاقية دولية تخص تحديد نسب التعويض والمسؤوليات الناشئة عن مخاطر الطيران واعتمادها دولياً بدلاً من الاتفاقيات المتناثرة والتي تعتمد في دولة ولا تعتمد في دولة أخرى .
٣. وضع نظام تأميني يضمن حقوق الأطراف المتعاقدة تشمل كل من شركات الطيران والمستهلكين الجويين من ركاب أو شاحنين بما يتلاءم وحجم المخاطر الجوية المتزايدة، وتعويضهم عن كافة أشكال الأضرار المادية والمعنوية التي تصيبه بسبب النقل الجوي.
٤. نقترح على المشرع العراقي إلى تضمين قانون الطيران المدني العراقي ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ نص يجبر المستثمرين على التأمين الجوي، من اجل حماية الأطراف العقدية ومن لحقه ضرر، والسماح للقطاع الخاص بالسماح في الدخول في مجال التأمين الجوي.

المصادر

أولاً-الكتب

- ١- أبو زيد رضوان، القانون الجوي-قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، د س ن.
- ٢- د. احمد شرف الدين، أحكام عقد التأمين، ط٣، توزيع دار الكتاب الحديث، ١٩٩١.
- ٣- د. اكرم ياملكي، الأعمال القانونية الواردة على الطائرة -التأمين على الطائرة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٨.
- ٤- آية سامي محمد، تغير الخطر في عقد التأمين والآثار المترتبة عليها دراسة مقارنة، الأردن، ٢٠١٩.
- ٥- د. باسم محمد صالح، التأمين وأحكامه وأسسه -دراسة تحليلية مقارنة، دار الكتب القانونية للنشر والتوزيع، ٢٠١١.
- ٦- د. حسن يوسف محمود عليوة ، التأمين من مسئولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص - دراسة قانونية مقارنة، ط ، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٨.
- ٧- د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ط٤، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٣.
- ٨- عبدالهادي محمد السيد نقي الحكيم، عقد التأمين حقيقته ومشروعيته-دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٣.
- ٩- د. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٧.
- ١٠- ليتيم حسين ، النظام القانوني لعقد التأمين بجامعة قاصدي مرباح ورقلة ، الجزائر ، ٢٠١٤.

ثانياً-الرسائل الجامعية

- ١- رشا كيلان شاكر، الخطر في التأمين، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة النهريين، ٢٠٠٥.
- ٢- طبيب عزالين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران الجزائري وفي التشريعات المقارنة ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العقود و المسؤولية ، الجزائر ، ٢٠٠٣ .
- ٣- قرشي حورية، الاطار القانوني لعقد تأمين الطيران، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، ٢٠١٧.

ثالثاً-البحوث والدوريات

- ١- مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة العدد ١، المجلد ١٥، ٢٠١٨.

رابعاً-القوانين

- ١- القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.
- ٢- قانون الطيران المدني العراقي ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.

خامساً-الاتفاقيات

- ١- اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢.
- ٢- اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩.

سادساً-المواقع الإلكترونية

1-<http://arab-ency.com>.

2-<https://akhbarelyom.com/>

الملخص:

للتأمين اثر بالغ الأهمية في النقل الجوي الذي تعتريه مختلف المخاطر، أذ قد يخفق الناقل الجوي في الالتزامات الملقاة على عاتقه مما يؤدي إلى الحاق ضرر بالمتعاقدين معه سواء الركاب أو الشاحن، لذا اهتمت اغلب القوانين بالتأمين الجوي والزمّت شركات الطيران بالتأمين ضد المخاطر المتنوعة التي تقع على الطائرة، وما تخلفه من أضرار فادحة سواء أكانت أضرار مادية أو معنوية، لذا يتم اللجوء إلى التأمين الجوي كوسيلة للتعويض عنها وتخفيف وطئتها.

الكلمات المفتاحية: أثر-التأمين الجوي-النقل-المخاطر-التعويض .

Abstract:

Insurance has a very important impact on air transport, which is subject to various risks. The air carrier may fail in maintaining its obligations which harms the contracted parties, whether they are the passengers or the shipper. Therefore, most of the laws focus on air insurance by setting obligations on airlines with regard to insurances against risks and the damages that might be caused, both the material and moral detriments. Air insurance is therefore established as a means of compensation for risks and damages.

key words: Impact-air; insurance-transportation; risk; compensation.