مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: التأمين من مخاطر النقل الجوي في التشريع الإماراتي دراسة مقارنة
اسم الكاتب: محمد خميس النقبي، بشار طلال المومني
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8631
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 02:09 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 20، العدد 4
جمادى الثاني 1445هـ / ديسمبر 2023م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

ديسمبر 2023م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية** المجلد 20 العدد 4

https//:doi.org/10.36394/jls.v20.i4.15

التأمين من مخاطر النقل الجوي في التشريع الإماراتي دراسة مقارنة

محمد خميس النقبي[1]

بشار طلال المومني[2]

تاريخ الاستلام: 21-01-2022 **تاريخ القبول: 17-05-2022**

ملخص البحث:

يعد موضوع التأمين من مخاطر النقل الجوي من الموضوعات بالغة الأهمية نظراً لكثرة الحوادث التي شكلت أزمة حقيقية، نتج عنها الأضرار بأرواح وممتلكات الأشخاص في السنوات الأخيرة. فجاء اهتمام الاتفاقيات الدولية والتشريع الإماراتي للبحث في التأمين عن حوادث الطيران

وقد ركزت الدراسة على إشكالية جوهرية تمثلت بمدى كفاية النصوص القانونية في التشريع الإماراتي والاتفاقيات الدولية في معالجة التأمين من مخاطر هذا النقل.

وقد اعتمد الباحثان على المنهج الوصفي التحليلي في معالجة هذا الموضوع في التشريع الإماراتي والاتفاقيات الدولية، فتوصلت الدراسة إلى عدم كفاية النصوص القانونية في معالجة التامين من مخاطر النقل الجوي، رغم وجود الدور الحيوي والجوهري للتأمين في ضمان الحد الأدنى لتغطية الأضرار الناجمة عن الحوادث الجوية.

كما لوحظ بوجود العديد من العوائق والصعوبات المختلفة التي تواجه التأمين في كفايته لضمان الأضرار سواءً ما كان منها بشأن اتساع دائرة المخاطر أو ما تعلق بتخصيص حالات قابلة للتامين دون أخرى

وتوصلت الدراسة بأهمية وضع أسس سليمة لنظام التأمين من مخاطر النقل الجوي تضمن حق المسافر وغيره من المتضررين في تعويض عادل وشامل لا يقتصر على الضرر الجسدي أو الوفاة، بل يشمل الضرر المعنوي أيضًا الذي يختلف من حادث إلى آخر

الكلمات الدالة: التأمين الجوي، مخاطر النقل الجوي، التشريع الإماراتي، حدود التأمين.

---

(1) كلية القانون – جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)

c.r.x.11@hotmail.com

(2) كلية القانون – جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)

المقدمة:

كانت مسؤولية الناقل الجوي من أهم مشكلات الطيران التجاري التي أثارت اهتمام جميع الدول منذ زمن مبكر؛ لأن الأضرار التي تنجم عن حوادث الطيران عادة ما تكون بالغة الجسامة؛ إذ تتراوح بين فقدان الحياة والإصابات الجسدية الجسيمة والخسائر المالية الجمة

كما اختلفت القوانين الداخلية للدول اختلافاً كبيراً فيما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل الجوي، فالدول التي تأخذ بالنظام اللاتيني تقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض مما يعني أن الراكب أو الشاحن لا يلتزم بإقامة الدليل على خطا الناقل بل يلتزم فقط بإثبات إخلال الناقل بتنفيذ التزامه ولا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ يرجع إلى القوة القاهرة أو إلى السبب الأجنبي، وفي الدول التي ينتمي نظامها القانوني إلى العائلة الأنجلو-أمريكية يكون أساس مسؤولية الناقل الجوي هو الخطأ الذي يتعين على المضرور إثباته، وفي دول أخرى مثل سويسرا تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس فكرة الخطر فتنعقد مسؤوليته، ولو لم يثبت أي خطأ من جانبه [1].

وإذا كان النقل الجوي يعد دعامة أساسية من الدعائم التي يعول عليها في التنمية الاقتصادية، ونظراً للمخاطر التي تلحق هذا النشاط، فقد برز دور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي كإجراء من الإجراءات التي يتخذها الناقل لتفادي الآثار السلبية التي يمكن أن يتعرض لها النقل الجوي؛ إذ يظهر ذلك صراحة في القانون الاتحادي الإماراتي رقم 20 لسنة 1991 بإصدار قانون الطيران المدني، ونصت المادة السابعة على أنه " يجب توفر الشروط التالية بالنسبة إلى الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه .....6 - أن يكون مؤمنا لصالح طاقمها وركابها وللغير على سطح الأرض وفقا للقواعد المقررة في هذا الشأن"، وهو ما يفيد الزام مستثمر الطائرة بالتأمين عليها قبل أن يُسمح له بالعمل في الأجواء الإماراتية [2].

ولا شك أن بروز نظام التأمين وانتشاره كان له من الأثر ما جعل نظام المسؤولية غير مؤثر في ذاته، وبناءً على ذلك فإن التأمين من المسؤولية كان له انعكاسات واضحة وتبدو في التأثير المتبادل بين نظام التأمين ونظام المسؤولية، بل إن ما قطعه نظام التأمين على مسؤولية الناقل الجوي من أشواط إلى أن أضحى من التأمينات الإلزامية، يدل على تفوق

(1) وضحة فلاح المطيري، مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، (عمان، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط، 2011)، ص 66

(2) عدنان أحمد العزاوي، النظام القانوني للتأمين الإلزامي، ورقة عمل مقدمة في ندوة التأمين والقانون، الشارقة، كلية القانون جامعة الشارقة، 14 - 15 مايو 2003)، ص 210

نظـام التأميـن علـى نظـام المسـؤولية [1].

أهمية الدراسة:

تتجلـى أهميـة هـذه الدراسـة فـي الحـرص علـى توفيـر الاطمئنـان والاسـتمرارية والأمـان للمرفـق الحيـوي محـل البحـث، وهـو مـا يتحقـق عـن طريـق اطمئنـان كل مـن الناقـل الجـوي وجمهـور المنتفعيـن بهـذا المرفـق إلـى وجـود قواعـد ثابتـة مسـبقة العلـم مـن شـأنها ضمـان حـق كل منهـم فـي حالـة تحقـق أي مـن مخاطـر هـذا النـوع مـن النقـل

أهداف الدراسة:

1. بيان حدود التأمين الجوي في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.
2. إلقاء الضوء على التأمين من مخاطر النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية.
3. بيان التأمين في ضوء القوانين الوطنية.
4. بيان مدى رقابة الدولة على التأمين ضد مخاطر النقل الجوي.

إشكالية الدراسة:

نظـراً لمـا يمثلـه الطيـران الجـوي مـن أهميـة ونتيجـة لتعـرض ذلـك المجـال إلـى العديـد مـن الحـوادث وبخاصـة فـي السـنوات الأخيـرة، فأصبحـت أزمـة حقيقيـة لمـا لهـا مـن أثـر علـى الأضـرار بـأرواح وممتلـكات الأفـراد؛ لـذا فقـد اهتمـت الكثيـر مـن الاتفاقيـات الدوليـة وكذلـك التشـريع الإماراتـي بالتعويـض عـن حـوادث الطيـران، ولذلـك فقـد جـاءت هـذه الدراسـة محللـه وموضحـة للاتفاقيـات الدوليـة والنصـوص القانونيـة المتعلقـة بتلـك القضيـة؛ لـذا تتمثـل مشـكلة الدراسـة فـي التسـاؤل الجوهـري التالـي:

مـا مـدى كفايـة النصـوص القانونيـة فـي التشـريع الإماراتـي والاتفاقيـات الدوليـة فـي معالجـة التأميـن ضـد مخاطـر النقـل الجـوي؟ ويتفـرع مـن هـذا التسـاؤل الجوهـري، التسـاؤلات الفرعيـة التاليـة: مـا مـدى رقابـة الدولـة علـى التأميـن ضـد مخاطـر النقـل الجـوي؟ وكيـف يكـون التأميـن مـن هـذه المخاطـر فـي الاتفاقيـات الدوليـة والقانـون الوطنـي؟ وهـل هـو تأميـن إلزامـي أم اختيـاري؟ ومـا أثـر نظـام التأميـن علـى نظـام المسـؤولية؟

(1) حسـن يوسـف عليـوة، التأميـن مـن مسـؤولية الناقـل الجـوي الدولـي للأشـخاص، (القاهـرة ، دار الكتـب القانونية، 2010)، ص 33

منهجية الدراسة:

اعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي وذلك من خلال الوقوف على الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني المتعلق بالتأمين ضد المخاطر وتحليل تلك النصوص

خطة الدراسة:

قسمنا خطة الدراسة إلى مبحثين تناولنا في الأول: حدود التأمين الجوي في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، في حين خصصنا المبحث الثاني لدراسة: قواعد تحديد مركز المضرور في ضوء قواعد التأمين الجوي.

المبحث الأول: حدود التأمين الجوي في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية

يعد التأمين على مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص والبضائع نقطة الارتكاز في المجال القانوني، فهي بحق أدق المسائل وأهم المشكلات القانونية الناجمة عن مخاطر النقل الجوي، وأكثرها اهتماما من قِبل الفقه والقضاء على حد سواء لما لها من ارتباط بعديد الجوانب القانونية المتداخلة؛ ذلك أن حوادث النقل الجوي مرتبطة بأكثر من فرد من جنسيات مختلفة وأكثر من دولة، وأكثر من قانون، وأكثر من اتفاقية دولية، وهو الأمر الذي جعل قضايا المسؤولية وتحديد أحكامها أمراً غاية في الدقة والصعوبة، وأكثر إلحاحاً وحاجة إلى تظافر الجهود والبحث عن أنجح الحلول، وذلك بقصد تحقيق تعاون دولي من أجل توحيد وتطوير منظومة تشريعية شاملة وتحديث آليات قانونية كافية تهدف إلى ضبط قواعد المسؤولية وتسهم في تقليل حوادث الطيران وتحقيق أعلى درجات السلامة والأمان[1].

المطلب الأول: التأمين من مخاطر النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

رأى المجتمع الدولي ضرورة وضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي وخاصة مسؤولية الناقل الجوي وذلك لمنع التنازع بين القوانين والقضاء على ظاهرة تعدد الأنظمة القانونية في مجال النقل الجوي، وقد تم التوحيد بموجب اتفاقية وارسو 1929م بشأن القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، وخضعت الاتفاقية لتعديلات عديدة بدءًا ببرتوكول

(1) مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، بحث منشور في مجلة جامعة الشارقة، مجلد 15 عدد 1، يونية 2018، ص 352

لاهاي1955م ومن ثم اتفاق مونتريال1966 وبروتوكول جواتيمالا سيتي1971، وختاما ببروتوكولات مونتريال الأربعة 1975، وأخيرا اتفاقية مونتريال1999 والتي ألغي بموجبها كل من اتفاقية وارسو1929م والبروتوكولات المعدلة لها، والتي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر 1999[1].

وقد حرصت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال على وضع أحكام فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي والأساس القانوني الذي تقوم عليه، حيث جعلت اتفاقية وارسو مسؤوليته مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ، أما اتفاقية مونتريال فجعلتها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر لا الخطأ، وفي الوقت نفسه حددت الاتفاقيات للناقل الجوي الوسائل والطرق التي يستطيع بموجبها دفع المسؤولية عنه[2].

أولا- التدابير الواجب على الناقل الجوي اتخاذها لدفع المخاطر:

نصت المادة 20 / 1 من اتفاقية وارسو على أنه "لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها"، وقد تم استبدال التدابير الضرورية بالتدابير المعقولة [3].

والتدابير الضرورية في رأي جانب كبير من الفقه هي العناية الواجب على الناقل الجوي بذلها طبقا لمعيار الرجل الحريص إذا ما وضع في نفس ظروف الناقل المسؤول، إلا أن هناك من الفقه من يضيق من تفسير التدابير الضرورية ويرى هذا الفقه بضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الذي تولد عنه ضرر وبإقامة الدليل أن السبب لا يرجع إلى خطأ من جانبه[4]، وتتنوع التدابير الضرورية الواجب على الناقل أن يراعيها لدفع مخاطر النقل الجوي، فمنها تدابير يجب على الناقل أن يتخذها قبل بدأ الرحلة الجوية، وتدابير يتعين عليه اتخاذها أثناء الرحلة الجوية، وتدابير خاصة بالمطار[5].

(1) أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو1929م واتفاقية مونتريال1999م، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الجزء الأول، جامعة الإمارات العربية المتحدة في الفترة من 23 – 25 /4/ 2012، ص 71

(2) سليمة حسين، مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014، الجزائر 2014، ص 66

(3) محمد فريد العريني، القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، (الإسكندرية ، دار الكتب الجامعية، 1997)، ص 405

(4) محمد علي بكر، دفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، (القاهرة، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية 2011)، ص42

(5) احمد عبد المعطي النصار، التأمين على مسؤولية الناقل الجوي، (الإسكندرية ، دار الفكر، ا 2013)، ص

أ. **التدابير الواجبة قبل بدء الرحلة الجوية:** هي التدابير الخاصة بوضع نظم لتفتيش الركاب وحقائبهم، ومنع أي راكب من صعود الطائرة أو إدخال حقائبه فيها إذا ما تبين أن في ذلك ما يهدد سلامة الطائرة، كما يتضمن ذلك التأكد من الحمولة والأوزان وتوزيعها على الطائرة بأسلوب علمي يضمن توازنها في الجو [1].

ب. **التدابير الواجبة أثناء الرحلة الجوية:** يتعين على الناقل أن يبذل الاهتمام بالتدابير الواجب مراعاتها أثناء مرحلة الطيران على وجه الخصوص، وذلك بالنظر إلى انقطاع وسائل الاستغاثة والإنقاذ خلال هذه الفترة، ومن بين التدابير تزويد الركاب بالتعليمات الخاصة بحماية أنفسهم عند تعرض الرحلة إلى حادث [2].

ج. **التدابير الواجب على الناقل اتخاذها في المطار:** إذا كان الناقل الجوي لا يملك سلطة مباشرة على سلطات المطار التي يتعامل معها، إلا أن هذا لا يمنع من أن يطلب من سلطات المطار اتخاذ أي إجراء لمساعدته على تأمين سلامة الرحلة الجوية، كما تشمل هذه التدابير حسن اختيار الطاقم الملاحي، وأهليته وكفاءته [3].

حيث يعد أمن وسلامة العنصر المادي والبشري للنقل الجوي، من أهم العناصر. إذ تعرف إجراءات التأمين الحمائي، بأنها: جميع الإجراءات والتدابير الوقائية التي تهدف إلى حماية أي كيان ضد الأنشطة التي تستهدف الأضرار بأمنه وسلامته بشرط ألا تعيق هذه الإجراءات ولا تتعارض مع حرية الأفراد في التنقل، مما يؤكد ضرورة تحقيق المواءمة في تنفيذ هذه الإجراءات والتدابير، لتحقيق التأمين لعناصر النقل الجوي وكذلك تجنباً لتعارض حقوق الإنسان، طبقًا لنص المادة (13/1) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان(5)

وبالمقابل لا يسأل الناقل عن وقوع الضرر الذي قد يلحق بالركاب، متى اتخذ والقائمين على عملية النقل التدابير اللازمة لذلك، وعليه بذلك أن يثبت أحد ثلاثة أمور:

أ. **القوة القاهرة:** ألزم الفقه ضرورة وجود عنصرين أساسيين، حتى لا يتهم الناقل بالتقصير في عملية النقل من خلال ما يطرأ من قوة قاهرة، أولهما: التقصير في التوقع ومعنى ذلك أن القوة القاهرة إما أن تكون خارج نطاق أي توقع، وإما أن

10

(1) محمد علي بكر، مرجع سابق، ص 59

(2) سليمة حسين، مرجع سابق، ص 78

(3) احمد عبد المعطي النصار، مرجع سابق، ص 18

(5 محمد نصر محمد القطري، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دار النهضة، ص 207

تكون محل التوقع، ففي الأخير متى قصر الناقل في مسألة التوقع، فيعد مسؤولاً وغير معفي من المسؤولية [1].

ويتمثل العنصر الثاني بأنه: إذا لم يكن باستطاعة الناقل التعامل مع الحادثة ودفعها، فإنه يتهم بالتقصير ويعد غير معفى من المسؤولية، وهو عنصر موضوعي يقدر وفق ظروف غيره من الناقلين متى تعرضوا لنفس الحالة [2].

ب. **العيب الذاتي في الطائرة:** سواء كان قبل عملية النقل وتم النقل مع وجوده، أو طرأ أثناء عملية النقل، ففي الحالة الأولى لا يعفى الناقل الجوي من المسؤولية وهذا أمر لا يختلف الفقهاء عليه، أما الحالة الثانية فقد انقسم الفقهاء فيها على اتجاهين:

أولهما: يرى أن الناقل غير مسؤول ومعفى من المسؤولية وليس له علاقة بما طرأ على الطائرة من عيب. أما الاتجاه الثاني: فيرى تحمل الناقل للمسؤولية وللمؤسسة التابع لها، لأنه ليس بمعزل عنها [3].

ويرى الباحثان: إمكانية أن تتحمل المؤسسة المتعلقة بالنقل جوانب التقصير في صيانة الطائرة وفحصها والتأكد من سلامة أجزائها؛ إذ تعد أنها المسؤولة عن التعويضات التي تلحق بالركاب نتيجة ذلك التقصير

ج. **ت ـخطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة:** يستطيع الناقل الجوي التحلل من المسؤولية حال إثباته أن خطأ المضرور أو مساهمته هو من تسبب بإيقاع الضرر، سنداً للمادة 21 من اتفاقية وارسو [4]، حيث اعتاد النظام القانوني العام التعامل مع هذه الحالات بشيء من المرونة تتجه إلى مصلحة الناقل الجوي لاعتبارات استثمارية واقتصادية بحتة[5].

(1) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، (القاهرة ، دار الفكر العربي، 1998)، ص34

(2) هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل،(الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 1999)، ص 408

(3) محمد علي بكر، مرجع سابق، ص 99

(4) تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو على انه " في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة من الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"

(5) محمود فياض، ماهية التأخر في عقد النقل الجوي وفقا لوثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي الإماراتية، بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية - السنة الثامنة - العدد 3 - العدد التسلسلي 31 / محرم – صفر 1442 هـ/ ، ص 402

حيث نجد أن محكمة النقض المصرية قد طبقت ما ورد بالمادتين (18، 20) في اتفاقية وارسو، وتتلخص وقائع الحكم، قيام المدعي برفع دعواه والمطالبة بقيمة التعويض للبضاعة المتضررة ودفع الفوائد القانونية، وذلك نتيجة تقاعس المرسل اليه عن استلام البضاعة رغم علمه اليقيني بميعاد وصولها والتي أدى تأخير استلامها إلى تلف البضاعة، وهي عبارة عن شحنة خضروات مجمدة

ويتفق الباحثان مع حكم المحكمة حيث إن مسؤولية الناقل الجوي لا تنقضي ولا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أو المكان المتفق عليه ولا ترتفع مسؤوليته هذه إلا إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر [1].

ثانيًا- تأمين المسؤولية ومبدأ تحديد التعويض:

حرصت اتفاقية وارسو على الموازنة بين ما يتعلق بالناقل الجوي من مصلحة، وما يتعلق بمستخدمي المرافق الجوية من ناحية أخرى، ومن ثم قرّرت مبدأ التعويض الغير مبالغ فيه، والذي لا يتعدى حدد الضرر الواقع على المنقول مع الاستفادة من مبدأ التعويض المحدد وحسن النية للناقل، إلا أن المسؤولية المحددة لا يتمتع بها سوى الناقل حسن النية وهي ذاتها التي تكون محل التأمين عليها، مع الأخذ في الاعتبار وجود بعض الحالات التي لا تعتبر فيها حسن النية للناقل وتقع على عاتقه كامل المسؤولية وتكون مطلقة وليست محددة وغير خاضعة للتأمين [2] .

وقد كان لإبرام اتفاقية وارسو وإرسائها لقاعدة الحد الأقصى للتعويض دوراً كبيراً في سرعة انتشار هذا النوع من التأمين، ضماناً للحق المتعلق بالمنقول كالمسافرين، أو ورثة من وقع عليهم الضرر من الضحايا، ويكون الحصول على التعويض وحقوقهم، هو الحل الأمثل بدلاً من اللجوء إلى رفع القضايا والدعوى المدنية ضد شركة الطيران أو المؤسسة القائمة على النقل الجوي [3].

وقد عرف مقدار الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها زيادة مستمرة، وذلك لانخفاض قيمة مبالغ التعويض بانخفاض القيمة الشرائية للنقود؛ إذ حدد مبلغ التعويض في البداية وفقا للاتفاقيات الدولية بـ 125 ألف فرنك لكل راكب ليصبح بعدها 250 ألف فرنك في بروتوكول لاهاي، ليصل بعدها بموجب بروتوكول مونتريال 1975 إلى 1500000 فرنك [4].

(1) محكمة النقض المصرية، الطعن 301 لسنة 70 ق جلسة 9 / 2 / 2009 مكتب فني 60 ق 45 ص 280.

(2) دمنة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، (الجزائر، جامعة تلمسان، 2011)، ص 154

(3) ياسمينة بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب،(بيروت ، دار الكتب العلمية، 2012)، ص 44

(4) ثروت الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، (القاهرة ، دار النهضة، 1988(، ص 307

ومهما يعده بعض الفقه بأن مبلغ التعويض يعد مقبولاً، إلا أنه في واقع الأمر لا يتناسب مع كرامة الانسان وحياته، وبذلك تبين اتفاقية وارسو أنها ترجح كفة الناقل الجوي، بقاعدة جوهرية تم تكريسها بمبدأ أنه لا يقع على الناقل الجوي التزام بتعويض كافة الأضرار بل بعضها فقط، وهنا توضيح بأن الاتفاقية مساندة ومفضلة لمصالح الناقل الجوي [1].

وقد استحدثت اتفاقية مونتريال 1999 نظام التأمين الإلزامي عن مسؤولية الناقل الجوي، وذلك بموجب نص المادة 50، ورغم أهمية هذا النص من حيث قيمته، إلا أنه لم يكن بالضمان الكامل بالنسبة إلى المتضررين، ذلك أنه لا ينظم إلا العلاقات بين الدول الأعضاء في الاتفاقية، والناقلين الحاملين لجنسياتها وذلك دون تفصيل دقيق لتأمين مسؤولية الناقل تجاه الركاب، مما يجعل الباب مفتوحا أمام الدول لتطبيق قوانينها الداخلية المتعلقة بالتأمين، وهو الأمر الذي يؤدي إلى تداخل أنظمة التأمين المتعلقة بتعويض الضرر، كما يدفع للقول بأن اتفاقية مونتريال 1999 كان الأحرى بواضعيها تطوير وتحديث نظام التأمين الوارد باتفاقية روما 1952 الخاصة بالأضرار التي تتسبب فيها الطائرات على سطح الأرض، في خطوة نحو توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الدولي[2].

ثالثاً- الالتزام بالتامين من الأضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقا لاتفاقية وارسو:

كان لاتفاقية وارسو بما وضعته لحد أقصى في التعويض دوراً أساسياً في ظهور التأمين من مخاطر الطيران. من خلال اتفاقية شركات الطيران مع شركات التأمين لتغطية الأخطار التي قد تحدق برحلاتها الجوية، وحق المتضررين من الحادث الجوي بمطالبة المؤمن لديه بمبلغ التعويض بحده الأقصى [3].

ولا تعني الزامية التأمين إجبار المتضرر - إذ يحق له اللجوء إلى دعوى المسؤولية وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو والتعديلات الواردة عليها - بل من حق المتضرر أن يستفيد منه، وأن يحصل على التعويض إذا تنازل عن دعوى المسؤولية طبقا للقواعد العامة للقانون المدني دون إثارة أي دفوع بخصوص مسؤولية الناقل، حتى وإن كانت مسؤولية عن إهمال أو رعونة سواء من الناقل أو تابعيه، أو دفعها بقوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الغير. كما ويقصد بفردية هذا التأمين أنه شخصي يتم لصالح المتضرر وورثته [4].

(1) شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، 20 فبراير لسنة 2006م، ص292.

(2) مراد بن صغير، مرجع سابق، ص 366

(3) ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 48

(4) يسرية محمد عبد الجليل، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات،(الإسكندرية ،

ورغم سهولة هذا النوع من التأمين وجلاء قواعده، إلا أن الناقلين عادة ما يفضلون اللجوء إلى التأمين المتعلق بالشركة المالكة للنقل المتمثلة في المستثمر أو المؤسسة، والأخيرة لا تفضل هذا النوع من التأمين التلقائي، لأنه يلزم بدفع الأقساط المتعلقة به، ولذا يكون فيه زيادة عبء على عليها، حتى مع وجود التأمين الفردي، حيث جرت العادة من المضرور اللجوء إلى رفع الدعوى وفقاً للمادة 25 من اتفاقية وارسو، على أمل تقرير المسؤولية غير المحدودة لمستثمر الطائرة فيكون التأمين ضروري لمواجهة هذا الاحتمال[1].

يعد التزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب من الأضرار المادية أو المعنوية، من أصعب الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي، لا سيما مقارنته بالتزام الناقل بسلامة البضاعة، أضف إلى ذلك: أن التزام الناقل الجوي بسلامة الركاب، يحمله مسؤولية تحقيق نتيجة، فأي ضرر يلحق الراكب جراء عملية النقل، يوجب المسؤولية دون حاجة إلى إثبات خطأ الناقل. وفي المقابل، نرى أن اتفاقية وارسو 1929م، لم تتم على الضرر النفسي، الأمر الذي أدخل رجال الفقه والقضاء إلى الاختلاف في وجهات النظر، فالبعض يقر التعويض على الضرر المادي، وبعضهم أدخل معه الضرر النفسي [2].

وتطبيقاً لذلك نجد أن محكمة تمييز دبي، تقر بأن الناقل الجوي يعد المسؤول عن الأضرار التي تصيب الركاب والناجمة عن ضياع أو إتلاف البضاعة، حتى وإن كان هذا الضرر قد حدث في المطار أو على متن الطائرة أو في مكان آخر خارج المطار، لطالما كان هذا النقل يعد تنفيذًا لعقد النقل الجوي [3].

رابعاً- التأمين من الأضرار التي تصيب المسافرين وفقاً لاتفاقية روما 1952:

يستطيع الناقل الجوي عن طريق نظام التأمين طبقاً لاتفاقية روما أن يلقي بعبء التعويض عن الأضرار على شركات التأمين، وكنتيجة لتطور صناعة الطائرات زاد إبرام العقود التأمينية وقد نصّت الاتفاقية على أنه " لكل شخص أصابه ضرر على سطح الأرض الحق في التعويض طبقا لأحكام هذه الاتفاقية ويكفيه أن يثبت أن الضرر نتج عن

دار الفكر الجامعي، 2008)، ص 479

(1) المرجع السابق، ص 481

(2) سعود فيصل الرميثي، مدى التعويض عن الضرر النفسي في حوادث النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي "وارسو1929 ومونتريال 1999م" مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، ص 265.

(3) راجع تفاصيل الحكم، عيسى بن حيدر، محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 16 لسنة 2008 تجاري، جلسة 23 / 12 / 2008، قضاء تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري، (القاهرة، دار النهضة العربية، آخر زيارة بتاريخ 2022/5/16.

طائرة في حالة طيران أو عن شخص أو شيء ما". ويترتب على ذلك أن هذه المسؤولية ناتجة عن فعل ضار؛ إذ لا يربط عقد ما بين مستثمر الطائرة وبين المضرور في هذه الحالة، لذلك إذا كان المضرور راكباً، فلا تنعقد المسؤولية بناء على اتفاقية روما، وإنما بناء على اتفاقية وارسو، وهي مسؤولية قائمة على فكرة تحمل تبعة المخاطر لمستثمر الطائرة وتابعيه، إذ يكفي أن يصاب المضرور بالضرر نتيجة استخدام الطائرة واستغلالها دون أن يشترط ارتكاب المستثمر وتابعيه أي خطأ [1].

ويرى الباحثان: في الواقع إن الحد الأقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل الجوي مهما بلغ في الزيادة، فإنه يعد مبلغاً زهيداً مهما بلغ وذلك مقارنة بالحياة الإنسانية، وإذا كان للتأمين أهمية ودور في تغطية الأضرار، فلا بد لشركات التأمين والناقلين من أن يشرعوا في تطوير هذا الحد بما يتلاءم مع تغير الظروف الاقتصادية في العالم، وذلك برفع الحد الأقصى للتعويض، ومراعاة طبيعة وحجم الضرر الناتج وشخص المتسبب فيه عند تقدير قيمة التعويض

المطلب الثاني: التأمين في ضوء القوانين الوطنية

باستقراء قواعد القانون المقارن والقانون الاتحادي نجد أنها لا تخرج عن القواعد الدولية إلا في القواعد الإجرائية التي تتسع لتمنح المضرور أكبر قدر من الحماية والتغطية التأمينية، فعلى سبيل المثال نجد أن **المشرع الجزائري** نص في المادة 96 من القانون رقم 166 لسنة 1964 بشأن الطيران المدني على أنه " يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤولياتها عن الأضرار واللاحقة بالأشخاص المنقولين"، كما حددت المادة 197 من ذات القانون الجزاء عن مخالفة الامتثال لإلزامية التأمين، وذلك بدفع الناقل الجوي لغرامة مالية، وباتباعه يحل المؤمن محل الناقل الجوي في مواجهة الغير ودفع التعويضات[2].

والتأمين لا ينقل المسؤولية من المؤمن له للمؤمن، وإنما ينقل إليه الالتزام بالتعويض اللازم، كما حددت المادة 150 قيمة التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص، وهو نفس الشيء بالنسبة للبضائع، وإن كان هناك نقص في الأحكام الخاصة بالتأمين الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع إذ أحالته المادة 162 من الأمر 07 / 95 إلى الأحكام العامة للباب الخاص بالتأمينات البحرية، وأخيرا نصت المادة 172 على انه " لا يمكن في أية حالة أن يكون المبلغ المؤّمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحددة في

(1) حسام الأهواني، المبادئ العامة في التأمين،(القاهرة ، دار النهضة العربية، 1975)، ص 230

(2) جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري،(الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ، 1999)، ص 115

هذا القانون"، وذلك مراعاة منه للتوازن الاقتصادي بين مختلف القطاعات في الدولة وبين الجمهور[1].

بينما ألزم المشرّع المصري بموجب المادة 10 من القانون رقم 28 لسنة 1981 والمعدل بالقانون رقم 92 لسنة 2003 بشأن تنظيم الطيران المدني على الناقل الجوي أن يلتزم بالتأمين حيث نصت على أنه " يجب توافر الشروط الآتية بالنسبة للطائرات التي تعمل في إقليم الجمهورية: ..... 6 - أن يتم التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع التي تحملها وللغير على سطح الأرض، وفقا لأحكام هذا القانون. ويجوز لسلطات الطيران المدني إعفاء الطائرات التي تطير بقصد الاختبارات الفنية والتعليم أو التدريب أو الطائرات الخاصة من شرط أو أكثر من هذه الشروط"[2].

وحيث نجد أن الحكم الصادر من محكمة النقض المصرية والتي تتمحور تفاصيل القضية حول التأخير من قبل الشركة المتفق معها في نقل البضاعة، الا أن البضاعة لم تصل في التاريخ المتفق عليه أثناء التعاقد. مما حدا للشاكي بإقامة الدعوى، ووفقا لطلباته الختامية، بإلزام الشركة بأن تؤدي له مبلغ قدره (تسعمائة ألف وستمائة واثنان وأربعون جنيه) تعويضا عن الأضرار المادية والأدبية التي لحقت به فضلا عن التعويض عن الكسب، حيث حكمت بإلزام الطاعن بصفته بأن يؤدى له مبلغ (45000) جنيه تعويضية ماديا ومبلغ (70000) جنيه تعويضية أدبية ومبلغ (50000) جنيه تعويضا عن الكسب الفائت، وذلك إعمالاً باتفاقية مونتريال 1999 التي تعتبر الدولة طرفاً بها [3].

ويتفق الباحثان مع الحكم القضائي؛ لأن القوانين الوطنية لم تخرج عن القواعد الدولية إلا في حدود القواعد الإجرائية التي تتسع لتمنح المضرور أكبر قدر من الحماية والتغطية التأمينية.

وتعد وثائق تأمينات الطيران بوجه عام وثائق تأمين أجسام/هياكل الطائرات المعدنية من الأخطار التي تتعرض لها، ووثائق تأمين المسؤوليات المدنية في الطيران المدني وهي تنقسم إلى وثائق تأمين مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب والحقائب والأمتعة، ووثائق

(1) شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال نظام التعويض لضحايا حوادث الطيران المدني الدولي، (الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، 1999)، ص 939

(2) للاطلاع على النص الكامل للقانون راجع موقع شبكة قوانين الشرق

http://site.eastlaws.com/GeneralSearch/Home/ArticlesTDetails?MasterID=3845

(3) حكم قضائي، الطعن رقم 1208، بتاريخ 28 / 10 / 2021، الموقع الرسمي لمحكمة النقض المصرية:

cc. gov.eg.judgment – تاريخ آخر زيارة 2022/5/12، العاشرة صباحا.

تأميـن مسـؤولية الناقـل الجـوي تجـاه الطـرف الثالـث المضـرور جسـمانيًا أو ماديًـا، ووثائـق تأميـن المسـؤولية المدنيـة للناقـل الجـوي عـن الطـرود والبضائـع والجرائـد [1].

فالقانـون يلـزم مالـك الطائـرة ومسـتثمرها إجـراء التأميـن علـى الطائـرة لكـي يسـتطيع أن يحصـل علـى تعويـض مـن خلالـه يقـوم بالإجـراءات اللازمـة لتعويـض المتضرريـن أو إصلاح الطائـرة أو اسـتبدالها، وكذلـك لكـي يتخلـص مـن مسـؤوليته تجـاه الغيـر الـذي قـد يصـاب بأضـرار مـن جـراء تعـرض الطائـرة لحـادث معيـن، كمـا يسـمح التشـريع المصـري لشـركة التأميـن بالرجـوع علـى مـن سـبب الحـادث أو الضـرر باسـم المؤمـن لـه، ومطالبتـه بتعويـض الأضـرار قبـل قيـام الشـركة بالدفـع [2].

أمـا المشـرع الإماراتـي الاتحـادي فلا يجيـز وفقـاً للقواعـد العامـة للمضـرور بالرجـوع علـى المؤمـن إلا بالدعـوى غيـر المباشـرة اسـتعمالا لحـق مدينـه المؤمـن لـه قبلـه، ورغـم عـدم وجـود نـص فـي القانـون المدنـي الإماراتـي يخـول للمضـرور حقـا مباشـر فـي مطالبـة المؤمـن بالتعويـض إلا إذا نصـت وثيقـة التأميـن علـى ذلـك، ومـع ذلـك فـإن أحـكام القضـاء قـد خرجـت عـن هـذه القاعـدة بهـدف حمايـة المضـرور، وضمانـا لحصولـه علـى حقـه فـي التعويـض الجابـر للضـرر الـذي وقـع عليـه، مهمـا بلغـت قيمـة هـذا التعويـض، حيـث أجـاز للمضـرور الرجـوع علـي المؤمـن بدعـوي مباشـرة لاقتضـاء لتعويـض عـن الضـرر الـذي أصابـه مـن الحـادث، حيـث يظـل الناقـل الجـوي مسـؤول عـن الضـرر الـذي يقـع فـي حـال وفـاة أو إصابـة أي راكـب، إذا كانـت الحادثـة التـي تولـد عنهـا الضـرر قـد وقعـت علـى متـن الطائـرة، أو أثنـاء عمليـات الصعـود أو النـزول منهـا [3].

وأيضـاً اسـتقرت أحـكام القضـاء المصـري، علـى جـواز رجـوع المضـرور علـى المؤمـن بالدعـوى المباشـرة مطالبًـا إيـاه بالتعويـض عـن الأضـرار التـي لحقـت بـه بهـدف حمايـة المضـرور أو ورثتـه؛ إذ إنّ الناقـل الجـوي مسـؤول عـن الأضـرار التـي تقـع فـي حـال وفـاة أو إصابـة أي راكـب علـى متنهـا[4].

والواقـع أن هـذا الحكـم قـد قطـع الطريـق أمـام أي محاولـة لإعفـاء الناقـل الجـوي مـن المسـؤولية فـي حالـة حـدوث الضـرر، حيـث تتأسـس مسـئوليته علـى نظريـة الخطـأ المفتـرض فـي جانبـه والـذي لا يمكـن دفعـه إلا بإثبـات خطـأ المضـرور أو خطـأ الغيـر

(1) محمد علي بكر، مرجع سابق، ص 114

(2) توفيق حسن فرج، عقد التأمين، (الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 1996)، ص 188

(3) حكم المحكمة الاتحادية العليا بتاريخ 5 / 7 / 2010

https://www.emaratalyoum.com/local-section/accidents/2010 - 07 - 05 - 1.262893

(4) حكم نقض مدني مصري، جلسة 4 يونيه 1968، الطعن رقم 304 لسنة 34 ق

ويؤدي اقتضاء المضرور التعويض من المؤمن له المسؤول عن الضرر، إلى عدم جواز رجوعه على المؤمن بالدعوى المباشرة للحصول على مبلغ التأمين، إعمالا لقاعدة عدم جواز الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض، إلا انه يجوز للغير المضرور أن يرجع على المؤمن والمؤمن له معا، ومع ذلك لا يجوز له الحصول على التعويض من أحدهما، ثم مطالبة الأخر به مرة أخري، وإنما يقتصر حقه على اقتضاء التعويض مرة واحدة، لأن المؤمن والمؤمن له يكونان ملتزمين قبل المضرور بالتزام واحد على سبيل التضامن، فإذا أدى أحدهما قيمة التعويض برئت ذمة الأخر، وإذا كان الموفي هو المؤمن لم يكن له أن يرجع علي المؤمن له، ما لم يكن الالتزام الذي أوفي به يتجاوز التزامه قبل المؤمن له [1].

ويرى الباحثان: أن التشريعات الوطنية بما فيها التشريع الإماراتي، لم تخرج كثيرًا عن حدود قواعد التأمين الواردة في الاتفاقيات الدولية، وهو الأمر البديهي إذ انه بمجرد توقيع الدولة على المعاهدة فإنها تدرجها ضمن تشريعها الداخلي منعا لحدوث أي تعارض بين القانون الدولي والوطني، وعلى ذلك فإن القواعد الموضوعية تتوحد، وتبقى بعض نقاط الخلاف في القواعد الإجرائية التي تتحكم فيها كل دولة بحسب قواعدها القانونية الوطنية، كما أن الاتفاقيات الدولية قد صرحت بجواز تعديل بنودها وطنيا بما يتضمن مصلحة المضرور والحرص عليها

المبحث الثاني: قواعد تحديد مركز المضرور في ضوء قواعد التأمين الجوي

لما كان نظام التامين قد بدأ برفض شركات التأمين استبعاد مخاطر الطيران بنص صريح في عقودها، فإن هذا الأمر لفت النظر بانعقاد المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي والمنعقد في مدينة ليون بفرنسا في سبتمبر 1925 إلى إصدار توصية موجهة إلى شركات التأمين، فحواها أنه لا يحق لطرفي عقد التأمين على الحياة أو الحوادث استبعاد المخاطر التي قد يتعرض لها المؤمن له أثناء سفره على الخطوط الجوية المنتظمة، غير أن تلك التوصية لم تكن تتمتع بعنصر الإلزام، ثم في مؤتمر ريو دي جانيرو والذي انعقد في سبتمبر من عام 1953 تقدمت البرازيل، وأيدتها إيطاليا في ذلك، باقتراح لتعديل اتفاقية وارسو سنة 1929 بتضمينها فصلا خاصا بالتأمين، حيث يقع على الناقل الجوي التزام بإبرام تأمين لصالح مستعملي الطائرة، ويكون من حق خلفهم استعمال الدعوى المباشرة ضد المؤمن، للحصول على التعويضات المقررة، غير أن هذا الاقتراح قوبل بالرفض من

(1) مصطفى محمد الجمال، الوسيط في التأمين الخاص وفقا لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي، (أبو ظبي ، مطبوعات جامعة الإمارات العربية المتحدة، 1997)، ص 66

قبل غالبية الوفود المؤتمرة[1].

وتأكدت إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بموجب المؤتمر الدولي للقانون المقارن، الذي انعقد في هامبورغ الألمانية، وعلى هذا لجأت شركات النقل الجوي إلى ما يعرف بالتأمين التلقائي الفردي الذي يعد تأمينا اختياريا غير إلزامي والذي يعقده الناقل ليس لمصلحته وإنما لحساب الراكب فيخول له الحصول على التعويض في حده الأقصى أو بحسب نسبة العجز المحددة في الوثيقة من المؤمن مباشرة بغض النظر عن ثبوت المسؤولية أو ملابستها شرط أن يتنازل هذا الأخير عن دعوى المسؤولية ضد الناقل والمؤمن [2].

وعلى هذا نتناول في هذا الجزء من الدراسة الزامية التأمين من مخاطر النقل الجوي وأثرها على نظام المسؤولية، ودولية نظام التأمين من مخاطر النقل الجوي ومدى رقابة الدولة على هذا التأمين

المطلب الأول: أثر التأمين الإلزامي على نظام المسؤولية

لا يمكن النظر إلى رفض شركات التأمين القيام بعمليات التأمين من مخاطر النقل الجوي بمعزل عن قيمة الأضرار والتعويضات الضخمة التي تفرض نفسها على هذا المجال، فحتى وإن لم تحجم شركات التأمين عن إبرام عقد التأمين في حال إطلاق قيم التعويضات، فإنها في أحسن الأحوال، كانت سترفع من قيمة قسط التأمين بما يتناسب مع مسؤولية الناقل غير المحدودة إلى درجة قد تجعل تكاليف النقل الجوي باهظة ومرهقة للغاية بالنسبة لجمهور المسافرين، الأمر الذي يعوق من تقدم هذا المرفق الحيوي ويحد من نموه [3].

ولكن الوضع سيتغير حتمًا، إذا ما كان التعويض الواجب على الناقل دفعه معينًا ومحددًا مسبقاً، إذ يمكن لهذا الأخير أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه في حال تقرير مسؤوليته، وبذلك يكون من الميسور عليه حساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعه واكتتاب التأمين اللازم لمواجهتها، حيث لن يكون من العسير على

(1) مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي لنظام اتفاقية وارسو،(الإسكندرية ، منشأة المعارف، 1990)، ص 113

(2) وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، (القاهرة ، شركة رشدي للطباعة والنشر والتوزيع، 2003)، ص 34

(3) سعيد حسن مرعي، ضمان مخاطر النقل البحري والجوي– دراسة تأصيلية، (الإسكندرية ، منشأة المعارف، 2007)، ص 63

شركات التأمين عندئذ قبول تحملها قيم التعويضات المحدودة، بل أنها سترحب بإبرام عقد التأمين مع الناقل وستسعى لذلك، الأمر الذي يؤكد استمرارية مرفق النقل الجوي ويضمن تطوره وازدهاره [1].

الأمر الذي أدى إلى التأكيد على إلزامية التأمين التي لم تتقرر لمصلحة الناقل بقدر ما تقررت لمصلحة المضرورين، حتى يضمن هؤلاء الحق في التعويض في وجود ضامن هو المؤمن مهما كانت الوضعية المالية للمسؤول، فالتحول من الفردية إلى الجماعية في علاقة المسؤولية أدى إلى توجيه نظام التأمين نحو حماية المضرور قبل حماية المسؤول[2].

حيث منح المشرع الإماراتي للمؤمن الحق في أن يحل محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول بما يكون قد أداه عنه من تعويض، بينما لم ينظم المشرع المصري حق حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول في النصوص الخاصة بالتأمين من المسؤولية المدنية، أو في القواعد العامة لعقد التأمين، واقتصر على تناوله في النصوص الخاصة بالتأمين من الحريق [3].

وعلى الصعيد الدولي نصت المادة 50 من اتفاقية مونتريال1999 على انه "على الدول الأطراف أن تفرض على ناقليها الجويين أن يكتتبون تأمينا كافيا لكي يغطي المسؤولية التي تقع على عاتقهم في مفهوم هذه الاتفاقية، ويمكن للدولة الطرف التي ينظم الناقل الجوي رحلات إلى داخلها، أن تلزم الناقل بأن يثبت أنه يحتفظ بقدر كافي من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية"

ويتضح من هذا النص أن إلزامية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي الدولي، تكون من خلال تدخل الدول الأطراف في الاتفاقية لتفرض على ناقليها الجويين اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليتهم إزاء المسافرين، وتقدر كل دولة مدى ملاءمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه ألا وهو ضمان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم، وفضلا عن ذلك يكون من حق دولة جهة الوصول التثبت من أن الناقل يملك القدر الكافي من التأمين الذي يغطي مسؤوليته، وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على عولمة إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي[4].

(1) وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، (الإسكندرية ، دار الجامعة الجديدة، 2014)، ص 45

(2) ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 198

(3) الجمال، سمير حامد عبدالعزيز، التأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، مجلد 20 , ع 1، ص89.

(4) سعيد حسن مرعي، مرجع سابق، ص70

والواقع أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كان الدافع الحقيقي وراء اتجاه العديد من أحكام القضاء إلى التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي من جهة، والتشدد وعدم الاستجابة بسهولة إلى دفعها أو التخفيف منها من جهة أخرى، وبمعنى أوضح ببروز التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تضاءلت أهمية أساس هذه المسؤولية أهو الخطأ أم الضرر وانصب الاهتمام على الغاية من المسؤولية المحصلة النهائية لها، والمتمثلة في إصلاح الضرر وضمان الحق في التعويض، حيث يأخذ المؤمن مكان الناقل الجوي ويقع على كاهله تعويض الضحايا من مستعملي الطائرات، فالتأمين لا ينقل المسؤولية من المؤمن له إلى المؤمن وإنما ينقل إليه الالتزام بالتعويض[1].

حيث أن ضمان السلامة بالتشريع الإماراتي هو التزام الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول للمتفق عليها سليماً من كافة جوانب مخاطر النقل الجوي، وفي طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوي

فتكييف التزام الناقل الجوي في التشريع الإماراتي بضمان سلامة المسافر هو التزام عقدي بتحقيق نتيجة، فإنا لم تتحقق النتيجة انشغلت ذمة الناقل دون حاجة إلى إثبات المتضرر وقوع الخطأ من الناقل الجوي، ولا يستطيع الناقل التخلص من هذه المسؤولية، إلا إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي أصاب المسافر قد نتج عن قوة قاهرة لا دخل لإرادته بها، أو من المضرور نفسه، أو عن فعل غير[2].

ويعد التأمين الدعامة التي تستند عليها المسؤولية لأداء دورها الإصلاحي، حيث أثبتت جدواها وفاعليتها بالموازاة مع نظام المسؤولية، إذ به وحده يمكن إصلاح الأضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية الكبيرة بالنظر لفداحة الخسائر وجسامة الأضرار الناجمة عن ذلك، بل أن نظام التأمين يعالج ما يكتنف المسؤولية من صعاب، فهو يؤدي وظيفة تعويضية يعجز عن أدائها نظام المسؤولية بمفرده وإن كان نظام المسؤولية الموضوعية الذي تبناه المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال يقوم على مبدأ إصلاح الضرر، مما يؤدي بنا إلى القول بأن نظام التأمين في طريقه إلى احتلال مكان نظام المسؤولية و لكن في شقّها الإصلاحي أو العلاجي فقط ، ويبقى في مقابل ذلك الجانب الوقائي للمسؤولية نشطاً وفعالاً بالرغم مما لحقها من تعديلات مست بشكل أساسي طبيعتها ومداها[3].

(1) يوسف حجيم الطائي، إدارة الخطر والتامين، (عمان ، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، 2020)، ص 24

(2) د. ايمان نبوش، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقود نقل الركاب وفقاً للقانونيين الاماراتي والكويتي والاتفاقيات الدولية مجلة الحقوق والبحوث القانونية ولاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2017.، ص 328

(3) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 412

ويتفق الباحثان مع الرأي الفقهي السابق لما يشكله التأمين من إنصاف للمضرور، تجنباً لقصور نظام المسؤولية في الوظيفة التعويضية وما يشكله من وقايةً للكوارث الجوية وخسائره الفادحة.

وقد كان فرض التأمين من المسؤولية على شركات الطيران بشكل إلزامي وتقرير الدعوى المباشرة لصالح المضرور ضد هذه الشركات وإتباع نظام إعادة التأمين من قبل شركات التأمين نفسها وضرورة إثبات هذه الأخيرة لملاءتها وقدرتها المالية على الوفاء بالتزاماتها وخضوعها في الوقت نفسه لرقابة الدولة، فضلا عن استقرار نظامي المسؤولية والتأمين منها جنباً إلى جنب، كلها عوامل تتضافر على نحو يؤدي كل عامل منها وظيفة إيجابية بالنسبة للراكب المضرور أو ورثته من خلال تذليل الطريق أمامهم و تمكينهم من جبر الضرر اللاحق بهم، وهو ما من شأنه أن يعزز مركزهم في كنف نظام التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي، مما يمكن معه القول أن هذا النظام ليس ضمان لتلك الشركات فحسب بل هو كذلك بالنسبة للراكب أيضا[1].

ومن أجل توفير الحماية اللازمة لضحايا الحوادث الجوية ولإعادة التوازن بين مصالح الناقل والمسافر ذهب اتجاه في الفقه الأمريكي إلى أبعد من ذلك، فرأى منح تعويضات إضافية على ما تقرر من تعويض عن الأضرار وهو ما يسمى بالتعويضات التكميلية، حيث تجاوز بذلك ما تم إقراره بموجب بروتوكولي جواتيمالا سيتي ومونتريال، باعتبارها قد قلّلت من قيمة الكيان الإنساني، وذلك لاعتقاد القضاء الأمريكي بأن فكرة تسقيف التعويض لا تتوافق مع حق المواطن المقرر دستوريا في التعويض الشامل عن كل الأضرار اللاحقة به [2].

وهو نفس الاتجاه الفرنسي الذي استبعد بعض أحكام اتفاقية وارسو، والسبب في ذلك هو محاولة إبعاد ترجيح مصالح الناقل الجوي، إذ حتى مع ثبوت مسؤوليته عن الضرر اللاحق بالمسافر فإن ذمته لا تنشغل إلاّ بقدر محدد من الأضرار، يقابلها مبلغ محدد من المال، وكل هذه التعديلات هي محاولات سعت إلى تجاوز حلول وارسو البالية وتحديداتها للمسؤولية غير المقبولة، حيث أصبحت اتفاقية وارسو غير صالحة بأرقامها ومبالغ تعويضاتها للوقت للحاضر [3].

ويرى الباحثان: أن نظام الزامية التأمين كان نظاماً حتمياً، إلا انه لم يكتمل إلا بتحديد

(1) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 59

(2) فريد العريني، القانون الجوي،(الأردن ، دار الجامعية للنشر والتوزيع ، 1998)، ص 295

(3) نقلاً عن فريد العريني، نفس المرجع السابق، ص 310

مسؤولية الناقل الجوي، إذ أن قواعد العدالة كانت تقتضي في حالة عدم تحديد المسؤولية أن يرتفع الاكتتاب التأميني إلى ما لا طاقة لاحد به، حيث إن ملاءمته لقيمة التأمين كان لا بد وأن تقتضي ذلك، وهو ما كان بكل تأكيد سيتسبب بإحجام الجهات التأمينية عن الاستمرار في النشاط أو إحجام الجمهور عن استخدام هذا المرفق الحيوي

المطلب الثاني: الطابع الدولي للتأمين وخضوعه لرقابة الدولة

يلاحظ أن وثائق التأمين الجوي من المسؤولية تتشابه كثيرا في مختلف دول العالم، إلى حد تتطابق فيها جل الشروط العامة الواردة فيها وهو ما يمكن تفسيره بالنظر للطابع الدولي للتأمين الجوي، كما يرجع ذلك إلى التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي وتأثر العديد من التشريعات الوطنية به، أضف إلى ذلك انتشار عمليات إعادة التأمين التي تتطلب أحكامها وقواعدها تقاربا بين وثائق التأمين [1].

ولا شك أن التأمين يرتكز على مبدأ الكثرة في تهوين الخسارة من خلال توزيعها على أشخاص عدة ليتحملوا عبئها إلى جانب الشخص المسؤول، لهذا كان من الطبيعي أن يتم تنظيم سوق التأمين الجوي على أساس توزيع المخاطر عن طريق ما يعرف بإعادة التأمين Réassurance والذي يسير وفق نظام Consortium، أو عن طريق التأمين المشترك Assurance. Co الذي يعتمد على تدخل عدة مؤمنين لضمان تغطية الأخطار الجوية الجسيمة، وهو ما أدى إلى اتساع رقعة التأمين الجوي اتساعاً هائلاً على الصعيد الدولي فازدادت تبعاً لذلك أهميته بحسبانه من فروعه التأمين الأكثر حركية [2].

وإعادة التأمين هو نظام تلجأ له شركات التأمين حينما يتبين لها كبر حجم الخطر المراد تأمينه وهو عقد يلتزم من خلاله المؤمن بالتخلي عن نسبة من الأخطار للمكلف بإعادة التأمين نظير مقابل محدد سلفاً وعمولة يتلقاها المؤمن الأصلي، حيث يتقاسم معيد التأمين الخطر مع شركة التأمين ويشاطرها تحملها مما يقوي مركز المؤمنين ويؤدي إلى توزيع الأخطار الكبيرة على المستوى الدولي وهو ما يؤدي في نهاية المطاف إلى تعزيز مركز المضرور [3].

فالخطر الذي يقبله المؤمن ويزيد مبلغ تأمينه عن طاقته تجعله يلجأ إلى إعادة تأمين

(1) إيمان عبد الرزاق المكي، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، بحث منشور في مجلة القانون والاقتصاد، مجلد 13 عدد 2، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، ص 518

(2) طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، (عمان ، دار الثقافة للنشر، 1998)، ص 112

(3) احمد مصطفى حسين التركي، قواعد التأمين من مخاطر النقل الجوي، (الإسكندرية ، المكتب الحديث للنشر، 2014)، ص 66

جزء من هذا الخطر لدى معيد التأمين، فأمام انتشار الأخطار لاسيما الجوية وشدتها تبدو أهمية إعادة التأمين، حيث نجد أن مبلغ التأمين(التعويض) قد يبلغ عشرات الملايين من الدولارات الأمر الذي قد يتعذر معه على المؤمن أن يتحملها بمفرده كأحداث 11 سبتمبر 2001 إذ لولا شركات lloyds البريطانية لما تمكن الضحايا من نيل تعويضاتهم [1].

فضلاً عن أن إعادة التأمين تؤدي دوراً فعالاً في مساعدة المؤمنين على مواجهة المتطلبات التأمينية المتزايدة وبالتالي رفع القدرة الاستيعابية للمؤمن في قبول أخطار أكبر من الأخطار التي يقبلها من دون إعادة التأمين وهو ما يعزز مركز المضرور بضمان التعويض مهما كانت جسامة المخاطر والأضرار اللاحقة بهم ومهما فاقت قدرة المؤمن الأصلي على استيعابها والوفاء بها[2].

وما من شأنه تعزيز مركز المسافر أيضا هو التزام شركات التأمين بالتعويض مهما كانت الوضعية المالية للمسؤول، حيث تخضع هذه الشركات لرقابة دائمة من قبل الدولة للتأكد من مدى ملاءتها وقدرتها المالية حماية للمؤمن له والمستفيد على السواء، لذلك فإنه توجد دائما رقابة حكومية على شركات التأمين من شأنها إثبات يسارها وقدرتها المالية حماية للمؤمن له والمستفيد وإخضاعها لرقابة الدولة في هذا الشأن وهي رقابة تهدف إلى حماية مصالح المؤمن لهم والمستفيدين من عقد التأمين بالسهر على شرعية عمليات التأمين ويسار شركات التأمين أيضا[3].

كما ترمي هذه الرقابة إلى السهر على احترام شركات التأمين والوسطاء المعتمدين للأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالتأمين وإعادة التأمين والتأكد من أن هذه الشركات تفي ومازالت قادرة على الوفاء بالالتزامات التي تعاقدت عليها اتجاه المؤمن لهم، كما يجب على هذه الشركات أن تكون ذات يسار كاف، وأهم مفترضات هذه الرقابة أن يكون مبلغ التأمين بما يفوق الحدود القصوى للتعويض [4].

ويلتزم المؤمن بدفع كامل مبلغ التأمين في حالة الأضرار الكلية الناجمة عن حادث للطائرة، أو دفع قيمة الضرر أو إصلاحه في حالات الأضرار الجزئية، وذلك بالإضافة إلى المصروفات الطارئة والضرورية والمعقولة التي يتحملها المؤمن له، والتي تنجم عن أي

(1) إيمان عبد الرزاق المكي، مرجع سابق، ص 521

(2) المرجع السابق، ص 522

(3) عفاف محمد سليمان، دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، ديسمبر 1998، العدد الثاني، كلية التجارة، سوهاج - جامعة جنوب الوادي، مصر، ص 122

(4) محمود احمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999، بحث منشور في مجلة النشر العلمي الكويت 2000

ضـرر أو أي هبـوط اضطـراري، وبنسـبة معينـة يتـم تحديدهـا كحـد أقصـي مـن المبلـغ المحـدد للتأميـن الكلـي، ولا يجـوز للمؤمـن لـه – فـي حالـة الضـرر الكلـي – أن يتنـازل للمؤمـن علـى الطائـرة [1].

ويـرى الباحثـان: عقـب انتهـاء هـذا الجـزء مـن الدراسـة أن دوليـة قواعـد التأميـن مـن مخاطـر النقـل الجـوي هـي أمـر حتمـي، حيـث أن طبيعـة النقـل الجـوي فـي حـد ذاتهـا تفـرض دوليـة هـذا النـوع مـن التعاقـدات، فالنقـل الجـوي يشـتمل دومـا علـى أطـراف متعـددة الجنسـيات، ويتحكـم فيـه عـدد مـن التشـريعات الوطنيـة التـي لا يجـب أن تتنـازع فيمـا بينهـا تنـازع قـد يذهـب بحـق المضـرور، ولذلـك فـان توحيـد هـذه القواعـد وعالميتهـا هـي وسـيلة وغايـة فـي الوقـت ذاتـه، حيـث تضمـن أن يعلـم مسـتخدم مرفـق الطيـران حقوقـه مسـبقا، والقواعـد الموضوعيـة والإجرائيـة التـي تحكـم هـذه الحقـوق

كمـا أن خضـوع شـركات التأميـن وتعاقداتهـا لرقابـة الدولـة أيضـا امـر حتمـي؛ إذ إن احتـرام الدولـة لاتفاقياتهـا يجـب أن تضمـن تنفيـذ هـذه الاتفاقيـات عنـد الحاجـة، وهـذا التنفيـذ يوجـب التأكـد مـن القـدرة الماليـة لشـركات التأميـن، وإمكانيـة التزامهـا بمـا تتعاقـد عليـه مـع المؤمـن، بمـا يضمـن تحقـق مصلحـة المضـرور واسـتطاعته اقتضـاء مبلـغ التعويـض عنـد الحاجـة

الخاتمة:

فـي ضـوء دراسـتنا للتأميـن مـن مخاطـر النقـل الجـوي فـي التشـريع الإماراتـي دراسـة مقارنـة، تعـد قضايـا التأميـن والمسـؤولية المدنيـة للناقـل الجـوي مـن أهـم وأدق المسـائل القانونيـة فـي الوقـت الراهـن لعـدة اعتبـارات، بعضهـا يتعلـق بتزايـد نسـبة حـوادث الطائـرات وكـوارث الملاحـة الجويـة، وبعضهـا راجـع لطبيعـة الأضـرار وصورهـا، وقـد ازدادت أهميـة هـذا النشـاط الاقتصـادي فـي العصـر الحديـث فـي مجـال نقـل الـركاب والبضائـع

ورغـم ذلـك تبقـى معرضـة لمخاطـر كبيـرة، ممـا أثـار قلـق المجتمـع الدولـي، ودفـع بـه إلـى التدخـل بوضـع قواعـد خاصـة لتنظيمـه وتنظيـم اسـتغلال الطائـرات لضمـان سلامتهـا، وذلـك مـن خلال إصـدار العديـد مـن الاتفاقيـات الدوليـة والتـي كان هدفهـا تنظيـم الملاحـة الجويـة، وتوحيـد قواعـد المسـؤولية الجويـة عـن النقـل

(1) عبـد الكريـم ياقـوت، تامين مرفـق الطيـران المدنـي مـن أخطـار العمليـات الإرهابيـة، دار الجامعـة الجديـدة، الإسـكندرية 2010، ص 18

أولا- النتائج:

1. نتج عن الدراسة قصور التشريع الإماراتي والاتفاقيات الدولية وعدم كفايتها في التأمين من مخاطر النقل الجوي، كما بينا في متن البحث.

2. لم تخرج التشريعات الوطنية عن حدود قواعد التامين الواردة بالاتفاقيات الدولية منعاً لحدوث أي تعارض كما أن الاتفاقيات الدولية صرحت بجواز تعديل بنودها الوطنية بما يضمن مصلحة المضرور والحرص عليه.

3. يعد برأي الباحثين الحد الاقصى للتعويض عن الضرر الجسدي والمعنوي في مسؤولية الناقل الجوي مهما بلغ في الزيادة، مبلغاً زهيدًا مقارنة بحياة الإنسان.

4. اتفق الباحثان مع الرأي الفقهي القائل باعتبار التأمين دعامة تستند عليه المسؤولية لأداء دورها الإصلاحي للأضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية، نظراً لجسامة الأضرار الناتجة عنها.

5. هناك رغبة مستمرة لمختلف التشريعات والاتفاقات في توفير حماية أكبر للمسافر، من خلال إعادة النظر في نظام المسؤولية عبر مجموعة من الآليات والوسائل وكذا مختلف القوانين والاتفاقات بشكل مستمر، وهو ما يعنى بقاء نظام المسؤولية قائماً لا سيما في صورتها الموضوعية، وأن وجودها يضمن للمسافر سلامته التي يعجز التأمين عن كفالتها، في حين أن التأمين قد ضمن الحق في التعويض عن الضرر الذي عجز نظام المسؤولية منفرداً عن إصلاحه.

6. أخضع التشريع الإماراتي مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاتفاقات الدولية بصفة عامة متى كانت لا تتعارض مع أحكام القانون الوطني، في حين أخضع مسؤولية الناقل الجوي الداخلي لأحكام قانون المعاملات التجارية الاتحادي، والتي اعتبرها مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الضرر وتحمل تبعة المخاطر.

7. هناك دور حيوي وجوهري للتأمين في ضمان الحد الأدنى لتغطية الأضرار الناجمة عن الحوادث الجوية، وذلك رغم عدم كفايته، وهذا يعنى أن الحد الأدنى مع ضمانه ليس كافياً في مبدأ التعويض.

8. هناك العديد من العوائق والصعوبات المختلفة التي تواجه التأمين في كفايته لضمان الأضرار، سواء ما تعلق باتساع دائرة المخاطر والكوارث، أو ما تعلق بتخصيص حالات قابلة للتأمين دون أخرى، أو تداخل الأنظمة والقوانين الناظمة أحكام التأمين، أو تسقيف مبالغ التعويض.

9. لا زال التأميـن فـي حاجـة إلى تطويـر وضبـط لأحكامه بشـكل أكثـر فعاليـة، بمـا يسـهم فـي تحقيـق تعويـض عـادل وشـامل عـن كل الأضرار، وبمـا يُبقـي علـى تواجد نظـام المسـؤولية، بمـا يفيد أن المتضـرر يأخذ التعويـض الكامل والشـامل عـن كل مـا حـدث لـه مـن الأضـرار بغض النظـر عـن الحـادث نفسـه.

10. حظـي التأميـن الجـوي فـي الآونـة الأخيـرة بأهميـة خاصـة أوجبهـا الاسـتخدام المفـرط للتكنولوجيـا فـي تسـيير حركـة الطائـرات وتشـغيل المطـارات؛ إذ أحدثـت هـذه التكنولوجيـا بيـن طياتهـا العديـد مـن المخاطـر المسـتحدثة وأصبحـت وسـائل إيقـاع الضـرر متنوعـة.

ثانياً- التوصيات:

1. نوصـي بتعديـل الحـد الأقصـى للتعويـض عـن حـوادث النقـل الجـوي بمـا يتـلاءم مـع الظـروف الاقتصاديـة مـع العالـم بزيادتـه وفقـاً لطبيعـة وحجـم الضـرر الناتـج والشـخص المتسـبب فيـه عنـد تقديـر قيمـة التعويـض.

2. يوصـي الباحثـان بتوحيـد قواعـد التأميـن الدوليـة مـن مخاطـر النقـل الجـوي بمـا يضمـن علـم مسـتخدم مرفـق الطيـران بحقوقـه مسـبقاً وخضـوع شـركات التأميـن ورقابـة الدولـة تنفيـذاً لاتفاقياتهـا بمـا يحقـق مصلحـة المضـرور وتعويضـه المنصـف.

3. يوصـي الباحثـان فـرض التأميـن الإجبـاري علـى شركـــات التأميـن والمسـتثمرين، بحيـث تتحمـل مسـؤولية الأضـرار الواقعـة علـى الـركاب أو الامتعـة والبضائـع، ويتـم ذلـك بـأداء دفعـة مقدمـة قبـل الحكـم بالتعويـض النهائـي للمضروريـن أو أسـرهم.

4. نوصـى البحـث عـن بديـل طبيعـي لمسـؤولية الناقـل الجـوي، ويتميـز هـذا البديـل بالثبات ويختفـي فيـه التفـاوت بيـن قيمـة الإنسـان بسـبب الانتمـاء الجغرافـي أو السياسـي، ولـن يكـون هـذا سـوى تقريـر التأميـن الإجبـاري مـن تلـك المسـؤولية علـى المسـتوى العالمـي.

5. أهمية العمـل علـى وضـع أسـس سـليمة لنظـام التأميـن مسـؤولية الناقـل الجـوي بمـا يضمـن حـق المسـافر أو غيـره مـن المتضرريـن فـي تعويـض عـادل وشـامل، ومـن هـذه الأسـس فكـرة المخاطـر وتحمـل التبعيـة، لا يسـتطيع الناقـل الجـوي الفكاك أو التخفيـف منهـا إلا لخطـأ المضـرور نفسـه أو اسـتناداً إلـى حالتـه الصحيـة.

6. علـى التشـريعات التأمينيـة إيجـاد أسـس جديـدة تكـون قـادرة علـى مواجهـة مخاطـر النقـل الجـوي مـن جهـة، ومـن جهـة أخـرى إيجـاد وسـائل خاصـة بالتعويـض تكفـل العدالـة بيـن طرفـي النـزاع (الناقـل والمتضـرر)، ويكـون التأميـن فـي حـدود المسـؤولية

المحددة في القانون، ويوضع في الاعتبار التصاعد في مدى هذه المسؤولية، أي تصاعد مبالغ التعويض إلى أقصى حد في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأية إيذاءات جسمانية أخرى، فإن هذه المسؤولية تصبح بمثابة القدر المحتوم.

7. لا بد أن يشمل التأمين حق المسافر في التعويض عن كافة أشكال الأضرار المعنوية التي تصيبه بسبب عملية النقل الجوي، كما يشمل الأضرار المادية، متى ثبت تضرره بغض النظر عن المرحلة التي وصلت إليها هذه العملية، أو التي وقع فيها الضرر، ولا بد من تكريس هذا الحق تشريعيا بصورة صريحة، وذلك من خلال أن الضرر ليس بالضرورة أن يكون جسدياً فهناك من قد يقع عليهم الضرر المعنوي الذى قد يسبب لهم حالات من الإيذاء أشد من الإيذاء الجسدي، وهؤلاء يلزم أن يشملهم التأمين أيضاً، ولا يكون قاصراً على الإصابات الجسدية أو الوفاة فقط.

قائمة المصادر والمراجع:

اتفاقية وارسو 1929م بشأن القواعد المتعلقة بالنقل الجوي.

اتفاقية مونتريال 1966.

اتفاقية مونتريال1999.

الأسيوطي، ثروت (1988). مسؤولية الناقل الجوي. دار النهضة.

الأهواني، حسام (1975). المبادئ العامة في التأمين. دار النهضة العربية.

برتوكول لاهاي 1955م.

بروتوكول جواتيمالا سيتي1971.

بروتوكولات مونتريال الأربعة 1975.

بشار، ياسمينة (2012). مسؤولية الناقل الجوي للركاب. دار الكتب العلمية.

بكر، محمد علي (2011). دفع مسؤولية الناقل الجوي [رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية].

بن صغير، مراد (2018). إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها. مجلة جامعة الشارقة، 15(1). https://doi.org/10.36394/jls.v15.i1.12

بن ناصر، وهيبة (2014). المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري. دار الجامعة الجديدة.

التركي، احمد مصطفى حسين (2014). قواعد التأمين من مخاطر النقل الجوي. المكتب الحديث للنشر.

الجمال، سمير حامد عبد العزيز (د.ت.). التأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني. مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، 20(1).

الجمال، مصطفى محمد (1997). الوسيط في التأمين الخاص وفقا لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

مطبوعـات جامعـة الإمـارات العربيـة المتحدة.

حـسين، سـليمة (2014). مركـز الراكـب الـمضرور في ضـوء نظـام التـأمين مـن مسـؤولية شركات النقل الجـوي. مجلة الجزائريـة للقانـون البحـري والنقل، (2).

حكـم قضـائي، الطعـن رقـم 1208، بتاريـخ 28/10/2021، الموقـع الرسـمي لمحكمـة النقـض المصريـة – تاريخ آخـر زيـارة 12/5/2022، العـاشرة صباحا.

حكم المحكمة الاتحادية العليا، إمارة أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، بتاريخ 5/7/2010

https://www.emaratalyoum.com/local-section/accidents/2010-07-05-1.262893

دويدار، هاني (1999). النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل. دار الجامعة الجديدة.

رضوان، أبو زيد (1998). القانون الجوي، قانون الطيران التجاري. دار الفكر العربي.

الرمـيثي، سـعود فيصـل (د.ت.). مـدى التعويـض عـن الضرر النـفسي في حـوادث النقـل الجـوي وفقـاً لاتفاقـيتي «وارسـو1929 ومونتريـال 1999م». مجلـة الأمـن والقانـون، أكاديميـة شرطـة دبي، *9*.

سـليمان، عفـاف محمـد (1998). دراسـة تحليليـة مقارنـة لتأمين الطيـران المدني في مصـر. مجلة البحـوث التجارية المعاصـرة، (2)، جامعة جنوب الـوادي.

شـهيدة قـادة (د.ت.). فكـرة تـوازن مصالـح الناقـل والمسـافر مـن خلال النظـام التعـويضي لضحايا حـوادث النقل الجـوي الـدولي. المجلـة الجزائريـة للقانون البحـري والنقـل، (5)، ص292.

الطائي، يوسف حجيم (2020). إدارة الخطر والتامين. دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع.

عبـد الجليـل، يسريـة محمـد (2008). المسـؤولية عـن الأضرار الناشـئة عـن عيـوب تصنيـع الطائرات. دار الفكـر الجامعـي.

العريني، فريد (1998). القانون الجوي. دار الجامعية للنشر والتوزيع.

العريني، محمد فريد (1997). القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي. دار الكتب الجامعية.

العـزاوي، عدنـان احمـد (2003). النظـام القانـوني للتـأمين الإلزامي. [ورقـة عمـل]. نـدوة التـأمين والقانـون، كليـة القانـون جامعـة الشـارقة 2003. الشـارقة، الإمـارات العربيـة المتحـدة علي، وجـدي عبـد الواحـد (2003). التعويـض عـن الإخلال بـالتزام ضمـان سلامـة الراكـب والمسـافر. شركـة رشـدي للطباعـة والـنشر والتوزيـع.

عـيسى بـن حيـدر، محكمـة تمـييز دبي، الطعـن رقم 16 لسـنة 2008 تجاري، جلسـة 23 / 12 / 2008، قضاء تمييز دبي والمحكمـة الاتحاديـة العليـا في قضايـا النقـل الجوي والبري (القاهـرة. دار النهضة العربية، آخـر زيارة بتاريخ 16/5/2022، الخامسة مساءً.

فرج، توفيق حسن (1996). عقد التأمين. دار المعرفة الجامعية.

فهيم، مراد منير (1990). خضوع النقل الجوي لنظام اتفاقية وارسو. منشأة المعارف.

قـادة، شـهيدة (1999). فكـرة تـوازن مصالـح الناقـل والمسـافر مـن خلال نظـام التعويـض لضحايا حـوادث الطيران المـدني الـدولي. ديـوان المطبوعـات الجامعية.

القانون الاتحادي الإماراتي رقم 20 لسنة 1991بشأن قانون الطيران المدني.

القانون الجزائري رقم 166 لسنة 1964 بشأن تنظيم الطيران المدني.

القطري، محمد نصر محمد (د.ت.). أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي. دار النهضة. ص 207.

الكندري، محمود احمد (2000). النظام القانوني للنقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999. مجلة مجلس النشر العلمي الكويت.

مرعي، سعيد حسن (2007). ضمان مخاطر النقل البحري والجوي- دراسة تأصيلية. منشأة المعارف.

معراج، جديدي (1999). مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعية.

محكمة النقض المصرية، الطعن 301 لسنة 70 ق جلسة 9 / 2 / 2009 مكتب فني 60 ق 45 ص 280. الموقع الرسمي رواق الجمل، تاريخ آخر زيارة 15/5/2022، التاسعة مساءً.

محمد، دمنة (2011). دفع المسؤولية المدنية للناقل [أطروحة دكتوراه ، جامعة تلمسان].

المطيري، وضحة فلاح (2011). مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية [رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط].

المكي، إيمان عبد الرزاق (2013). التأمين من مسؤولية الناقل الجوي. مجلة القانون والاقتصاد، *13*(2)، جامعة الإسكندرية.

من القانون المصري رقم 28 لسنة 1981 والمعدل بالقانون رقم 92 لسنة 2003 بشأن تنظيم الطيران المدني.

موسى، أماني أحمد عبد الله (2012). تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو1929م واتفاقية مونتريال1999م. بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية الجزء الأول. جامعة الإمارات العربية المتحدة.

موسى، طالب حسن (1998). القانون الجوي الدولي. دار الثقافة للنشر.

نبوش، ايمان (2017). مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقود نقل الركاب وفقاً للقانونيين الإماراتي والكويتي والاتفاقيات الدولية. مجلة الحقوق والبحوث القانونية ولاقتصادية جامعة الإسكندرية، (2). .ttps://doi org/10.21608/lalexu.2017.200032

النصار، احمد عبد المعطي (2013). التأمين على مسؤولية الناقل الجوي. دار الفكر.

ياقوت، عبد الكريم (2010). تامين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية. دار الجامعة الجديدة.

الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية: Romanized Arabic References:

attifāqiyyatun wārsū 1929m bisha'ani al-qawā'idi al-muta'alliqati bi-l-naqli al-jawwiyyi

attifāqiyyatun mū'annitaryāl 1966.

attifāqiyyatun mū'annitaryāl

al-'āsyūṭiyyu thrwt (1988). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi dāru al-nahḍati

al-'āhwāniyyu ḥusāmin (1975). al-mabādi'iu al-'āmmatu fī al-ta'amīni dāru al-nahḍati al-'arabiyyati

brtwukwul luāhā'uy 1955m.

burwutwukwl jawātīmālā sītī

barawtiwwakwilāt mū'annitaryāl al-'ārba'ati 1975.

basshārin yāsimyana (2012). mas'ūliyyatu al-nāqili aljawwiyyi lil-rukkābi dāru alkutubi al'ilmiyyati

bakrin muḥammadu 'aliyyin (2011). daf'u mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi [risālatu dukatwarāh kulliyyati alḥuqūqi jāmi'ati al-'iskandariyya

bn ṣaghīrin murād (2018). 'ishkālāti al-ta'amīni 'an makhāṭiri al-naqli aljawwiyyi watiṭabyaquāathā mijallatu jāmi'ati al-shāriqati 15(1). https://doi.org/10.36394/jls.v15.i1.12

bn nāṣirin wahayba (2014). almas'ūliyyata almadaniyyati 'an ḥawādithi al-naqli aljawwiyyi fī alqānūni aljazā'iriyyi dāru aljāmi'ati aljadīdati

al-turkiyyu aḥmd muṣṭafā ḥusaynin (2014). qawā'idu al-ta'amīni min makhāṭiri al-naqli aljawwiyyi almaktabu alḥadīthu lil-nashri

aljammālu samīru ḥāmidi 'abdi al'azīzi (dt). al-ta'amīnu mina almas'ūliyyati almadaniyyati 'an makhāṭiri al-ṭayarāni almadaniyyi mijallatu al'amni wa-l-qānūni ukā'udyamiya shurṭati dubay 20(1).

aljammālu muṣṭafā muḥammadin (1997). alwasīṭu fī al-ta'amīni alkhāṣṣi wafqan li'aḥkāmi qānūni almu'āmalāti almadaniyyati al'imāarittī maṭbū'ātu jāmi'ati al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati

ḥusaynu salīmata (2014). markazu al-rākibi almaḍrūri fī ḍaw'i niẓāmi al-ta'amīni min mas'ūliyyati sharikāti al-naqli aljawwiyyi mijallatu aljazā'iriyyati lil-qānūni albaḥriyyi wa-l-naqli (2).

ḥukmu qaḍā'ī al-ṭa'ni rqm 1208 ،btārykh 28/10/2021 ،al-mwq' al-rsmy lmḥkma al-nqḍ al-mṣrya – tārykh ākhiri zyāra 12/5/2022 ،al-'āshra ṣabāḥan

ḥukmu al-mḥkma aliāttiḥādiyyati al-'lyā 'imāra 'abū ẓby al-'imārāt al-'rbya al-mtḥda btārykh 5/7/2010

https://www.emaratalyoum.com/local-section/accidents/2010-07-05-1.262893

dū'aydār hānī (1999). al-niẓāmu al-qianwinnuy lil-salāmati wa-l-ṣiḥḥati fī majāli al-naqli dāru al-jāmi'ati al-jadīdatu

riḍwānu 'abū zaydin (1998). alqānūnu aljūwwiyyū qānūnu al-ṭayarāni al-tijāriyyi dāru alfikri al'arabiyyi

al-rumaythiyyu su'ūdu fayṣalin (dt). madā al-ta'wīḍi 'ani al-ḍarari al-nafsiyyi fī ḥawādithi al-naqli aljawwiyyi wafqan liāttifāqiyyatay " wārsū 1929 wamūnatrīāl 1999m". mijallatu al'amni wa-l-qānūni ukā'udyamiya shurṭati dubay 9.

slymān 'fāf mḥmd (1998). drāsa tḥlylya mqārna lita'amīni al-ṭyrān al-mdny fy mṣr mjla al-bḥwth al-tjārya al-m'āṣra (2) ،jām'a jnwb al-wādy

shahīdatu qādata (dt). fikratu tawāzuni maṣāliḥi al-nāqili wa-l-musāfiri min khilāli al-niẓāmi al-ta'wīḍiyyi liḍaḥāyiā ḥawādithi al-naqli aljawwiyyi al-dawliyyi almajallatu aljazā'iriyyati lil-qānūni albaḥriyyi wa-l-naqli (5) ،ṣ

al-ṭā'iyyu yūsufu ḥujaymin (2020). 'idāratu al-khaṭari wa-l-tāmīni dāru al-yāzūriyyi al-'ilmiyyatu lil-nashri wa-l-tawzī'i

'abdu aljalīli yasriya muḥammadun (2008). al-mas'ūliyyatu 'an al-'āḍrāri al-nāshi'iati 'an 'uyūbi taṣnī'i al-ṭā'irāti dāru al-fikri al-jāmi'iyyi

al'urayniyyu farīdun (1998). alqānūni aljawwiyyi dāru aljāmi'iyyati lil-nashri wa-l-tawzī'i

al'urayniyyu muḥammadu farīdin (1997). alqānūnu aljawwiyyu al-naqlu aljawwiyyu al-dākhiliyyu wa-l-dawlayi dāru alkutubi aljāmi'iyyati

al'azāwiyyu 'adnānu aḥmd (2003). al-niẓāmu alqianwinnuy lil-ta'amīni al'ilzāmiyyi [waraqatu 'amalin nadwatu al-ta'amīni wa-l-qānūni kulliyyatu alqānūni jāmi'atu al-shāriqati 2003. al-shāriqatu al'imāarā'ut al'arabiyyatu almuttaḥidatu 'aliyyun wajdī 'abd alwāḥidi (2003). al-ta'wīḍu 'ani al'ikhlāli bi-l-tizāmi ḍamāni salāmati al-rākibi wa-l-musāfiri sharikatu rishdī lil-ṭibā'ati wa-l-nashri wa-l-tawzī'i

'īsā bnu ḥaydarin muḥkimatu tamyīzi dubay al-ṭa'nu raqmu 16 lsna 2008 tajirry jilsata 23 / 12 / 2008 ،qaḍā'u tamyīzi dubay wa-l-maḥkamatu aliāttiḥādiyyati al'ulyā fī qaḍāyā al-naqli aljawwiyyi wa-l-barriyyi (alqāhirati. dāru al-nahḍati al'arabiyyati ākhiru zīāratin bitārīkhi 16/5/2022 ،alkhāmisatu masā'an

farajun tawfīqi ḥasanin (1996). 'aqdu al-ta'amīni dāru alma'rifati aljāmi'iyyati

fuhaymun murādu munīrin (1990). khuḍū'u al-naqli aljawwiyyi liniẓāmi atifāiqayti wārsū mansha'atu alma'ārifi

qādatun shahīdatun (1999). fikratu tawāzuni maṣāliḥi al-nāqili wa-l-musāfiri min khilāli niẓāmi al-ta'wīḍi liḍaḥāyiā ḥawādithi al-ṭayarāni almadaniyyi al-dawliyyi dīūānu almaṭbū'āti aljāmi'iyyati

alqānūnu alitaḥidduy al'imāarittuy raqmu 20 lsna 1991 basha'ani qānūni al-ṭayarāni almadaniyyi

alqānūnu aljazā'iriyyu raqmu 166 lisanati 1964 bisha'ani tanẓīmi al-ṭayarāni almadaniyyi

alqaṭariyyu muḥammadu naṣri muḥammadin (dt). 'aḥkāmu alqānūni al-dawliyyi fī mūājahati khaṭari al-naqli aljawwiyyi dāru al-nahḍati ṣ 207.

al-kndry mḥmwd aḥmd (2000). al-nẓām al-qānwny llnql al-jī wfq attifāqiyyatun mwntryāl 1999. mjla majlisi al-nshr al'ilmiyyi al-kīt

mar'iyyun sa'īdi ḥasanin (2007). ḍamānu makhāṭiri al-naqli albaḥriyyi wa-l-jawwiyyi dirāsatun ta'aṣīliyyatun mansha'atu alma'ārifi

mi'rājun jadīdiyyun (1999). madkhalun lidirāsati qānūni al-ta'amīni al-jazā'iriyyi dīūānu almaṭbū'āti aljāmi'iyyati

maḥkamatu al-naqḍi almiṣriyyatu al-ṭa'ni 301 lsna 70 q jilsata 9 / 2 / 2009 maktabun faniyyun 60 q 45 ṣ 280. almawqi'u al-rasmiyyu riwāqu aljamali tārīkhu ākhiri zīāratin 15/5/2022، al-tāsi'atu masā'an

muḥammadun dmna (2011). daf'u al-mas'ūliyyati almadaniyyati lil-nāqili [uṭrūḥati dakatwirāah ،jāmi'atu tilmasāna

al-mmaṭyaryi waḍḥata fallāḥin (2011). mas'ūliyyatu al-nāqili aljawwiyyi fī 'aqdi naqli al-rikābi wafqā lil-qānūnīni alkiwaytiyyi wa-l-'urdunniyyi wa-l-ā'utafāaqayit al-dawliyyati [risālatu miājastyr kulliyyati alḥuqūqi jāmi'atu al-sharqi al-'āwsaṭi

almakkiyyu 'īmānu 'abdi al-razzāqi (2013). al-ta'amīnu min mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi mijallatu alqānūni wa-l-iāqtiṣādi 13(2) ،jāmi'atu al'iskandariyya

mina alqānūni almiṣriyyi rqmi 28 lasani 1981 wa-l-mu'addali bi-l-qānniwn rqmi 92 lasani 2003 bisha'ani tanẓīmi al-ṭayarāni almadaniyyi

mūsā 'amānīy 'aḥmad 'abd Allāh (2012). taṭawwuru ṭuruqi daf'i mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi mā bayna atifāiqayti wārsūm wā'utufāaqiya mū'annitaryālm buḥūthu mu'utamari al-ṭayarāni almadaniyyi fī ẓilli al-tashrī'āti alwaṭaniyyati wa-l-ā'utafāaqayit al-dawliyyati aljuz'u al'awwalu jāmi'atu al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati

mūsā ṭālibu ḥasan (1998). alqānūni aljawwiyyu al-dawliyyu dāru al-thaqāfati lil-nashri

nbwsh aymān (2017). mas'ūliyyatu al-nāqili aljawwiyyi al-dawliyyi fi 'uqūdi naqli al-rikābi wafqā lil-qānūniyyayni al'imāarittī wa-l-kkaīttī wa-l-ā'utafāaqayit al-dawliyyati mijallatu alḥuqūqi wa-l-buḥūthi alquanwinnayi waliāqtiṣādiyyati jām'a al-'iskndrya (2). ttps://doi.org/10.21608/lalexu.2017.200032

al-naṣṣāru aḥmd 'abdi al-mu'ṭī (2013). al-ta'amīnu 'alā mas'ūliyyati al-nāqili al-jawwiyyi dār al-fikri

yāqūtu 'abdi alkarīmi (2010). tāmmīnu marfiqi al-ṭayarāni almadaniyyi min 'akhṭāri al'amaliyyāti al'irhābiyyati dāru aljāmi'ati aljadīdati

Insurance Against the Risks of Air Transport in the UAE Legislation: A Comparative Study

Mohammed Khamis Al-Naqbi[1]
Bashar Talal Momani[2]

Abstract:

The issue of air transport risk insurance is a very important concern due to the large number of disastrous accidents that have caused damage to people's lives and property in recent years. Therefore, international conventions and the UAE legislation gave attention to insurance against these accidents. This study focused on the problem of the inadequacy of legal texts in the UAE legislation and international agreements in dealing with insurance against the risks of air transport. The researchers used the descriptive-analytical approach in addressing this issue in the UAE legislation and international conventions. It concluded that the studied legal texts are inadequate in dealing with insurance against the risks of air transport, despite the vital and essential role of insurance in ensuring the minimum coverage for damages caused by air accidents. It was also noted that there are various obstacles and difficulties facing insurance in handling damages, whether those related to the widening of the risk circle or the allocation of cases that are insurable without the others. The paper concluded by stressing the importance of establishing solid foundations for the insurance system against the risks of air transport. This system should guarantee the right of the traveler and other affected persons to a fair and comprehensive compensation that is not limited to physical damage or death, in addition to moral damage that varies from one case to another.

Keywords: Air insurance, Air transport risks, UAE legislation, Insurance limits.

(1) College of Law – University of Sharjah (Sharjah – U.A.E.)
c.r.x.11@hotmail.com

(2) College of Law – University of Sharjah (Sharjah – U.A.E.)