مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب وامتعتهم
اسم الكاتب: د. رائد محمد خليل
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/824
تاريخ الاسترداد: 2026/11/22 19:28 +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 الانبار للعلوم القانونية والسياسية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب وامتعتهم

Insurance of the Air Carrier's Liability for Damage to Passengers and their Luggage

د. رائد احمد خليل

Dr. Raed Ahmed Khalil

جامعة كركوك/ كلية القانون والعلوم السياسية

Kirkuk University - College of Law and Political Science

ملخص

ان عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يُعد من العقود الكبرى الذي تتشعب العلاقات الناشئة عنه ويشتمل على بنود متعددة ويغطي أخطار واسعة النطاق وذات مبالغ ضخمة. كما أنه من العقود الالزامية لمستثمري الطائرات طبقاً لإحكام القانون العراقي. وعلى الرغم من أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الا انه لم يحظّ باهتمام المشرع العراقي الذي لم ينظمه ضمن أحكام قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل او ضمن تنظيمه لعقد التأمين في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل اذ لم يفرد له أحكام خاصة رغم تنوع المجالات التي يغطيها وتعدد العلاقات القانونية الناشئة عنه. وهذا ما تطلب بحث أحكام هذا الموضوع لبيان اهميته ودوره في ضمان حقوق ركاب الطائرات تجاه شركات الطيران بالاعتماد على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة في قانون الطيران المدني العراقي والقانون المدني العراقي التي نظمت احكام التأمين من المسؤولية بشكل عام. وتوصلت الدراسة الى ضرورة تنظيم عقد التأمين الجوي بتشريع خاص او على الاقل تخصيص فصل مستقل له ضمن قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل يتناول فيه كل ما يتعلق بهذا العقد من حيث أحكامه وانواعه لأهميته البالغة في ضمان حصول المتضررين من الحوادث الجوية على ما يستحقونه من تعويضات تجاه شركات الطيران.

الكلمات المفتاحية:- التأمين، الناقل الجوي، الراكب، الحادث الجوي، المسؤولية المدنية.

Abstract

The insurance contract of the of the air carrier's liability is one of the major contracts that have a various relationship. It includes multiple terms and covers large risks. It also is a mandatory contract for aircraft investors according to the provisions of Iraqi law. Although the importance of insurance contract of air carrier's liability, it did not receive the attention of the Iraqi legislator which did not regulate this contract under the provisions of the Iraqi Civil Aviation Law No. 148 of 1974 or the Iraqi Civil Code No. 40 of 1951. This requires addressing of the provisions of this type of insurance to explain its importance and role in guaranteeing the rights of passengers toward airlines. The study adopted the analytical method by analyzing the legal texts contained in the Iraqi Civil Aviation Law and the Iraqi Civil Code which regulated the provisions of liability insurance in general. This study concluded that the air insurance contract should be regulated by special legislation or at least adding a special part to the Civil Aviation Law No. 148 of 1974 to address all issues related to this contract in terms of its provisions and types in order to ensure the rights of passengers against airlines in case of air accidents.

Keywords: - Insurance, Air Carrier, Passenger, Air Accident, Civil Liability.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

المقدمة:

الحمدلله رب العالمين والصلاة والسلام على سيد المرسلين محمد (صلى الله عليه وسلم) وعلى آله وصحبه أجمعين وبعد:

أن التأمين الجوي يُعد أحدث انواع التأمين إذ ظهر خلال النصف الاول من القرن العشرين، وخلال النصف الثاني منه اذهر واتسع نشاطه وتنوعت صوره واشكاله، فهذا التأمين لم يعد مقتصراً على تأمين الراكب على نفسه من المخاطر الناجمة عن الحوادث الجوية التي تتمثل بالاصابة البدنية والوفاة، بل اصبح للناقل الجوي المسؤول عن الضرر أن يؤمن ايضاً على مسؤوليته الناشئة عن الاضرار اللاحقة بالركاب وامتعتهم بحيث تكون شركة التأمين (المؤمن) هي المسؤولة عن دفع التعويضات للمتضررين من الحوادث الجوية او ورثتهم.

أولاً: أهمية الموضوع.

أن أهمية هذه الدراسة تنبع من أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار اللاحقة بركابه، اذ يعتبر من أهم عقود التأمين الذي يكفل حصول المتضررين من الحوادث الجوية على التعويضات عن الاضرار التي تلحق بهم وامتعتهم. فهذا النوع من التأمين يوازن بين حرية نشاط مرفق النقل الجوي وضمان حصول المتضررين من المسافرين او ورثتهم لما يستحقونه من تعويضات في حالة وقوع الحادث الجوي، فمسؤولية الناقل الجوي والتأمين عليها اصبحت صنوان لنظام قانوني واحد يرتكز اساساً على الحفاظ على حياة البشر واحترامها. كما انه في الوقت ذاته يحمي شركات الطيران المدني من الخسائر الكبيرة والمفاجئة التي تنجم عن الحوادث الجوية ومايترتب عليها من مسؤولية مدنية قد تعجز هذه الشركات عن تغطية تكاليفها بامكانياته الذاتية.

ثانياً: مشكلة البحث.

ان عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يُعد من العقود الكبرى الذي تتشعب العلاقات الناشئة عنه ويشتمل على بنود متعددة ويغطي أخطار واسعة النطاق وذات مبالغ ضخمة. كما أن هذا العقد اصبح من العقود الالزامية لمستثمري الطائرات طبقاً لإحكام قانون

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل والذي يُلزم المستثمر بالتأمين من مسؤوليته. فضلاً عن أن من اثار هذا العقد هو التعويضات المالية الضخمة المستحقة للمتضررين من الحوادث الجوية وظهور العديد من المخاطر الجوية المستحدثة والتي لاتستطيع شركات الطيران مواجهتها بإمكانياتها الخاصة، وهذا يُثير العديد من المشكلات القانونية والتي تحتاج لمعالجة تفصيلية في سبيل إيجاد الوسائل الكفيلة بالحد من الاضرار الناجمة عن المخاطر الجوية وحماية حقوق المتضررين من الحوادث الجوية وضمان حصولهم على التعويضات المناسبة للتقليل من اثار هذه الحوادث ومساعدتهم في تجاوز اثارها المستقبلية.

وعلى الرغم من أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الا انه لم يحظّ بإهتمام المشرع العراقي الذي لم ينظمه ضمن أحكام قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل او ضمن تنظيمه لعقد التأمين في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل اذ لم يفرد له أحكام خاصة رغم تنوع المجالات التي يغطيها وتعدد العلاقات القانونية الناشئة عنه. كما أن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ والمطبقة احكامها على النقل الجوي الدولي والداخلي في العراق لم تُعالج التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب او أمتعتهم واكتفى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥ المُعدل لأحكام هذه الاتفاقية بالتوصية فقط للدول المتعاقدة بإقامة نظم تضمن الوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو. كل ذلك تطلب بحث أحكام هذا الموضوع لبيان اهميته ودوره في ضمان حقوق ركاب الطائرات تجاه شركات الطيران ومدى ضرورة تنظيمه ضمن احكام القانون العراقي.

ثالثاً: منهجية البحث.

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة في قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل والقانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل التي نظمت احكام عقد التأمين من المسؤولية بشكل عام، كذلك تم تحليل ومناقشة الاراء الفقهية المعالجة لمسائل هذا العقد في سبيل الوصول الى رؤية

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

واضحة لهذا الموضوع واقتراح التوصيات التي من المؤمل أن تساعد في تنظيم احكامه وبالتالي تكون هناك ضمانه فعالة لركاب الطائرات في الحصول على التعويضات الكفيلة بتغطية الاضرار الناجمة عن الحوادث الجوية.

رابعاً: خطة البحث.

من أجل تحقيق غاية هذا البحث ارتأينا تقسيمه الى قسمين وهي كالاتي:

I . ماهية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

II . أثار التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

I . ماهية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

هذا القسم من الدراسة سيتناول تحديد المقصود بالتأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي مع التركيز على الخصائص التي تُميز هذا العقد عن غيره من عقود التأمين من المسؤولية المدنية، وكذلك تحديد مفهوم الخطر في هذا النوع من التأمين. وهذا يتطلب اولاً تحديد مفهوم التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ثم بيان خصائص هذا التأمين و تحديد مفهوم الخطر فيه وكما يأتي:

I . أ. مفهوم التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وبيان أهميته

قبل ان نبين المقصود بالتأمين من مسؤولية الناقل الجوي لابد من اعطاء فكرة موجزة عن مفهوم التأمين بصورة عامة، فالمشرع العراقي قد نظم أحكام عقد التأمين في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل في المواد (٩٨٣-٩٩١)، فالفقرة (١) من المادة (٩٨٣) من هذا القانون عرفت عقد التأمين على انه "عقد به يلتزم المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له او الى المستفيد مبلغاً من المال او ايراداً مرتباً او أي عوض مالي آخر، في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده، وذلك في مقابل اقساط او اية دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

له للمؤمن."[١] وعليه فإن التعاقد على التأمين يتم بين طرفين هما (المؤمن له) الذي يواجه خطراً ما يتعلق بشخصه او ماله، و(المؤمن) وهو عادة ما يتخذ شكل شركة تأمين تتقاضى أقساطاً من المؤمن له وتلتزم في مواجهته عند وقوع الخطر بأداء مبلغ التأمين.[٢]

أن المشرع العراقي في تعريفه لعقد التأمين قد تناول بيان العلاقة القانونية التي تربط بين أطراف هذا العقد لكنه أغفل توضيح العلاقة الفنية لعملية التأمين والتي لاتقل أهمية عن العلاقة القانونية في هذا المجال. فعملية التأمين تستند الى جملة من الأسس والقواعد المتعلقة بعلم الإحصاء وقوانين الكثرة، التي لا يتصور دونها، وإلا تضمن هذا العقد رهاناً او مقامرة يتم الاعتماد فيه على الصدفة والحظ لتحديد الطرف الرابح او الخاسر، والتامين في حقيقته ليس كذلك لان المؤمن هو مشروع منظم قائم على أسس علمية دقيقة يحاول ان يجمع اكبر عدد ممكن من المخاطر المتجانسة ليتسنى له من بعد ذلك توزيعها على اكبر قدر ممكن من الأفراد الذين يتعرضون لنفس المخاطر.[٣] مع ذلك، فأن ذكر الجانب الفني في تعريف التأمين فيه خروج عن ماهية المعَرف ودخول في تفاصيل الأساليب المتبعة في التطبيق، وهو ما يتنافى مع اصول التعريف وأسسه وفنية قواعده.[٤] لذا يرى الباحث أن المشرع العراقي كان موفقاً في تعريفه لعقد التأمين عندما أبرز الجوانب القانونية فيه دون الفنية مع انه أشار الى العديد من المسائل التفصيلية والتي كان من الأولى تجاوزها في التعريف مثل صور مبلغ التأمين والأشخاص الآخرين الذين قد يتصل بهم تنفيذ عقد التأمين أي المستفيد.

اما التأمين الجوي فلم يتم تحديد مفهومه لا في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل ولا حتى في قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل، ويمكن تعريفه على انه عقد يتم من خلاله تغطية المخاطر المحتمل وقوعها للطائرات عموماً، وبالتالي فهو يغطي المخاطر التي تتعرض لها أجسام الطائرات او ماتحمله من

---

[١] هذه المادة تقابلها المادة (٧٤٧) من القانون المدني المصري رقم لسنة ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

[٢] د. هيثم حامد المصاورة، المنتقى في شرح عقد التأمين، طبعة اولى،(الاردن: إثراء للنشر والتوزيع، ٢٠١٠)، ص ١٥.

[٣] د.عبدالقادر العطير، التأمين البري في التشريع، الطبعة الأولى، الاصدار الرابع، (الاردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٤)، ص ٢٠.

[٤] د.عبدالهادي السيد محمد تقي الحكيم، عقد التأمين، حقيقته ومشروعيته (دراسة مقارنة)، الطبعة الاولى، (بيروت، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٣)، ص ٥٢.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

الاشخاص والامتعة والبضائع، فضلاً عن تغطية الاضرار التي تحدثها الطائرات للغير على سطح الارض اثناء الرحلات الجوية او عند توقفها في المطارت.

فضلاً عن أن تنظيم المشرع العراقي لعقد التأمين لم يتضمن تحديد مفهوم التأمين من المسؤولية المدنية عموماً والذي تم تعريفه على انه "عقد تأمين بموجبه يضمن المؤمن للمؤمن له الاضرار الناجمة عن رجوع الغير عليه بسبب نهوض مسؤوليته المدنية وما قد يترتب عليها، بمعنى اخر ان يأخذ المؤمن على عاتقه تعويض الضرر عما لحق المؤمن له من أذى مقابل اقساط يدفعها المؤمن له"[٥] فهذا التأمين هو تأمين من الأضرار يهدف الى تأمين المؤمن له من الرجوع عليه بالتعويض على إثر قيام مسؤوليته عن الفعل الضار.[٦]

وبما أن التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي هو صورة من صور التأمين من المسؤولية، لذا فهو لا يخرج عن نطاق أحكام هذا النوع من التأمين بشكل عام، وعلى ذلك يمكن تعريفه على انه عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن لديه (شركة التأمين) بضمان ما يتعرض له الناقل الجوي من اضرار ناجمة عن مطالبات الركاب او ورثتهم عن طريق دعوى المسؤولية في مقابل الاقساط التي تدفع من قبل الناقل. فهذا التأمين يبرمه الناقل الجوي لصالحه الخاص وليس لصالح ضحايا الحوادث الجوية من المسافرين او ورثتهم، فهو تأمين عما يلحق الناقل شخصياً من أضرار في ذمته المالية من جراء الوفاء بالتعويضات للمضرورين عند اثارة مسؤوليته او ثبوتها.[٧]

فالتزام الناقل الجوي لا يقتصر فقط على نقل الراكب وامتعته الى وجهته النهائية، وانما يلتزم فضلاً عن ذلك بضمان سلامة الراكب من خلال إيصاله سليماً معافى في جسده دون ان يلحقه اي أذى من جراء عملية النقل. واذا لم يتحقق هذا الالتزام وتعرض الراكب الى أصابة جسدية او توفى او تعرضت امتعته للفقدان او التلف، فيحق له او للمستحقين من

---

[٥] د.عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر (عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين)، الجزء السابع، المجلد الثاني، (مصر: دار النهضة العربية، ١٩٦٤)، ص ١٦٤١.

[٦] أ.ميسوم فضيلة، "الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)،" مجلة دراسات وابحاث - المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية / جامعة الجلفة - الجزائر، عدد ٢٧ (٢٠١٧): ص ١٥٠. متاح على الرابط http://search.mandumah.com/Record/821146 تاريخ الزيارة ٢٠١٨/٨/١٧.

[٧] د.هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، (الاسكندرية – مصر : دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٢)، ص ٥١٣.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

عائلته المطالبة بالتعويض عن هذه الاضرار والذي يكون المؤمن مسؤولاً عن ادائه بموجب عقد التأمين بشرط أن يقع الحادث الذي أدى الى الضرر اثناء وجود الراكب في حراسة الناقل او تابعيه على متن الطائرة او اثناء عملية صعود الركاب او نزولهم من الطائرة.[٨] والناقل الجوي يمكن ان يحصل على تغطية لمسؤوليته عن الحوادث التي تقع قبل عملية الصعود الى الطائرة اي اثناء تدقيق وثائق وامتعة المسافر او انتظاره في صالة الانتظار او انتقاله بين المحطات داخل مطار القيام، وكذلك قد يشمل التأمين الحوادث التي تقع بعد نزول الراكب من الطائرة او اثناء سيره في محطة المطار او صعوده على متن القطار او الحافلة بين المحطات.[٩] وأن مسؤولية الناقل الجوي يمكن ان تمتد لتشمل الحوادث التي تنجم عن استخدام الوسائل اللازمة لإنقاذ الطائرة في حالة الحوادث الجوية فضلاً عن شمولها للحوادث التي تقع اثناء نقل الركاب الى مكان إجراء الاسعافات الاولية. لكن لابد من الاشاره هنا الى أن المؤمن لايكون مسؤلاً عن دفع التعويض للاشخاص الذين يعملون في خدمة الناقل الجوي اثناء ادائهم واجباتهم الوظيفية الا في حالة كونهم مسافرين يحملون تذاكر سفر رسمية كبقية الركاب على الطائرة، فضلاً عن عدم مسؤوليته عن تعويض افراد طاقم الطائرة الذين يقومون بتشغيلها.[١٠]

أن الناقل الجوي يكون ايضاً مسؤولاً عن هلاك او فقدان او تلف الامتعة المسجلة وهي الامتعة التي تكون بصحبة الراكب ولكنه يتخلى عن حيازتها ويسلمها الى الناقل ويستلم عنها استمارة أمتعة ، اما حقائب اليد التي تكون بصحبة الراكب ويحتفظ بحيازتها وحراستها فلا يكون الناقل مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بها الا أذا ثبت الخطأ الجسيم

---

[٨] المادة ١٧ من اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو ، بولندا، ١٩٢٩ والتي انضم اليها العراق بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٧٣ المنشور في الوقائع العراقية بالعدد ٢٢٧٩ في ١٩٧٣/٩/٢٢.

[9] Marc Remy Halter, "Aviation Insurance in International Air Transport" (Master Thesis, Faculty of Law, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada, January 2006), p 62. Available at http://search.proquest.com/docview/304929098/fulltextPDF/B558FDB874314F06PQ/81?accountid=142908. (accessed 20/6/2018).

[١٠] د.طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، (عمان – الاردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2013)، ص ٢٢٨.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

منه او من تابعيه.[١١] وان التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يغطي فقط الاضرار الناجمة عن فقدان وتلف الامتعة المسجلة بشرط ان يكون هذا الفقدان او التلف قد نجم عن حادث وقع على متن الطائرة او اثناء اي فترة تكون فيها هذه الامتعة في حراسة الناقل، وأن لايكون هذا الضرر ناجم عن عيب ذاتي في الامتعة او خلل كامن فيها او عن نوعيتها.[١٢]

أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يؤكد المسؤولية ولا ينفيها، فهو تأمين من الاضرار التي تلحق هذا الناقل نتيجة نشوء دين التعويض في ذمته للضحايا من المسافرين او ورثتهم، لذا فأن الطبيعة التعويضية لهذا التأمين هي التي تسود العلاقة بين أطرافه وهذا يعني ان مبلغ التأمين لايقدر جزافياً بل يُستحق منه ما يتوازى مع الضرر الفعلي الذي اصاب الناقل الجوي او الضحايا من المسافرين او ورثتهم.[١٣] وهذا التأمين لايضمن فقط مبالغ التعويضات التي قد يلتزم بها الناقل الجوي في حال ثبوت مسؤوليته، بل أن ضمان المؤمن يشمل كافة النفقات والمصاريف التي تحملها الناقل للتخلص من المسؤولية لان الاضرار التي يضمنها هذا التأمين تتمثل بإثارة مسؤولية الناقل الجوي سواء بحق او بدونه، فملاحقة هذا الناقل من قبل المتضررين من المسافرين او ورثتهم بسبب مسؤوليته تمثل مصدر الضرر الذي يُحرك هذا التأمين، لذا فهو تأمين ضد دعوى المسؤولية.[١٤]

أن هذا النوع من التأمين يقوم بدور الضمان المزدوج لكل من المسؤول والمضرور، فمن جانب يقوم بضمان الاثار السلبية التي قد تلحق بذمة الناقل الجوي نتيجة تحريك دعوى المسؤولية في مواجهته من قبل الركاب او ورثتهم ويُلقي بهذا العبء والذي عادة مايكون ثقيلاً على على عاتق شركة التأمين وهذا مايمنح الناقل الجوي إمكانية الحفاظ على رؤوس

---

[11] David Grant and Stephen Mason, *Holiday Law: The Law Relating to Travel and Tourism*, Fourth Edition, (London: Sweet & Maxwell Limited, 2007), 410.

[12] Anne Carew-Reid, "Liability in Air Travel for Real Estate Agents," *Real Estate Industry* 2, (2000): 83. http://ceebi.curtin.edu.au/local/docs/10.Volume2_Air_Travel.pdf. ; M. R. Franks, "Airline Liability for Loss, Damage, or Delay of Passenger Baggage," *Fordham Journal of Corporate & Financial Law* 12, 4 (2007): 745. http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1236&context=jcfl.

[١٣] ابو زيد رضوان، "تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التأمين عليها،" مجلة العلوم القانونية والاقتصادية (كلية الحقوق -جامعة عين شمس) مصر، مجلد ١٦، عدد ١ (١٩٧٤): ص ٣٩. متاح على الرابط http://search.mandumah.com/Record/285620 . تاريخ الزيارة ٢٠١٨/٧/٢٦.

[١٤] د.عبد الرزاق احمد السنهوري، المصدر السابق، ص ١٦٤٤.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

أمواله من دون أن يتحمل الخسائر التي وقعت بسبب مسؤوليته.[١٥] ومن جانب اخر، فان هذا التأمين يضمن لضحايا الحوادث الجوية حصولهم على التعويضات المقررة من المؤمن والذي يكون اكثر يساراً من الناقل الجوي، حيث يضمن لهؤلاء الضحايا جبر الاضرار الناجمة عن الحوادث الجوية ومساعدتهم في تجاوزالصعوبات والمخاطر الناجمة عن اعسار الناقل الجوي.[١٦]

مما تقدم يتبين أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، مع ذلك فأن المشرع العراقي لم ينظم احكامه، وهذا مايجعل من القواعد المتعلقة بالتأمين البري الواردة في القانون المدني، واحكام اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة لها بالإضافة الى شروط وثيقة التأمين هي الأساس القانوني الذي يخضع له هذا التأمين مع أن ضمان حقوق ضحايا الحوادث الجوية يتطلب أن يكون هناك تنظيم تشريعي لكل المسائل المتعلقة بهذا النوع من التأمين لكونه الضمانة الاساسية لهؤلاء الضحايا لحصولهم على التعويضات اللازمة.

I. ب. خصائص التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يتميز بخصائص تمنحهُ طبيعته الخاصة والتي تتمثل بما يأتي:-

١- أن المحل في هذا النوع من التأمين هو ما على الناقل الجوي (المؤمن له) من دين لذلك يسمى بتأمين الدين[١٧] لان هذا التأمين هدفه تغطية الديون التي تشغل ذمة الناقل الجوي بسبب تحقق مسؤوليته تجاه المسافرين المتضررين من الحوادث الجوية.

٢- أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بخلاف التأمين على الاشياء لايقتصر على المؤمن والمؤمن له، وانما يتضمن وجود شخص ثالث غير طرفيه وهو المتضرر من الحادث الجوي الذي ينتفع من هذا التأمين من خلال ضمان حصوله على ما يستحق من تعويضات والتي يلتزم بها الناقل الجوي نتيجة ثبوت مسؤوليته، وبالتالي فأن هذا المضرور

---

[15] Marc Remy Halter, fn.6, p 61-62.

[١٦] ابو زيد رضوان، المصدر السابق، ص ٣٩-٤٠.

[١٧] د.عبد الرزاق احمد السنهوري، المصدر السابق، ص ٢٠٦٧.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

يكون له مصلحة جوهرية من تنفيذ عقد التأمين على الرغم من كونه ليس من اطراف هذا العقد حيث يظهر في هذا التأمين ثلاثة اشخاص وهم المؤمن، المسؤول (المؤمن له) والغير المضرور.[١٨]

٣- أن هذا النوع من التأمين يغطي أضراراً من نوع خاص والسبب الذي يؤدي اليها، فهذه الاضرار هي من طبيعة خاصة نظراً لوجود الطائرة معلقة في الهواء لا يوجد تحتها ما يلامسها من أرض وماء، فضلاً عن أن خطراً واحداً قد يؤدي الى خسائر كبيرة تصيب عدد كبير من الركاب الذين على متنها وما ينتج عن ذلك من مبالغ تعويضات ضخمة تشكل عبئاً مالياً جسيماً على شركة التأمين نتيجة ثبوت مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الاضرار.[١٩]

٤- أن هذا التأمين يتميز بصفته الدولية اذ لاينحصر في الحدود الجغرافية لبلد المؤمن بل يمتد ليشمل جميع انحاء العالم، لذا يحتاج الى إعادة تأمين متخصص حيث أن الدول التي تمر ضمن مجالها الطائرات عرضة لكثير من المخاطر التي يجب تغطيتها من قبل الشركات العالمية المتخصصة في إعادة التأمين.[٢٠]

٥- أن التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي اصبح إجبارياً، حيث يُلزم المشرع مستثمري الطائرات المدنية بتوفير غطاء تأميني كافٍ من اجل تغطية مسؤوليتهم عن الاضرار التي تلحق بالركاب وامتعتهم،[٢١] اذ يعتبر هذا التأمين من الشروط الواجب

---

[١٨] د.محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين، (مصر: منشأة المعارف بالاسكندرية، ٢٠٠٥)، ص ٣٩. و د.عبدالهادي السيد محمد تقي الحكيم، المصدر السابق، ص ١٨٤.

[١٩] د.طالب حسن موسى، المصدر السابق، ص٢١٨.

[٢٠] المصدر نفسه.

[٢١] إذ تنص المادة (١٨٥) من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل على انه "مع مراعاة الاحكام المقررة في هذا الباب يجب على كل مستثمر لطائرة تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه ان يؤمن لتغطية مسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الارض والاضرار التي تصيب ركاب الطائرات واذا طلبت سلطات الطيران المدني التامين على نقل البضائع وجب ذلك على المستثمر، كما يجب على كل مستثمر لطائرة مسجلة في الدولة التامين على تابعيه المعرضين لحوادث الطيران لتغطية الاضرار التي قد تنشا عنها." فمبوجب هذه المادة فأن مستثمر الطائرة مُلزم بالتأمين من مسؤوليته لضمان تغطية التعويضات الناشئة عنها. وقد تم تعريف المستثمر في الفقرة (٧) من المادة (١) من هذا القانون على أنه "الشخص الطبيعي او المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لاوامره وسواء كان ذلك لحسابه او نيابة عن شخص اخر" في حين عرفت الفقرة (٢٤) من نفس المادة الناقل الجوي على أنه "الشخص الطبيعي او المعنوي الذي يعرض او يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب او البريد او البضائع." فتحديد صفة المستثمر تتوقف على تشغيل الطائرة لذلك يدخل ضمنه فرض تأجير الطائرة ولا يتطلب الأمر ضرورة امتلاكها، اما تعريف الناقل الجوي حسب القانون فلا شأن له بتشغيل الطائرة وانما يتعلق اكتسابه هذه الصفة على استثمار خط او خطوط جوية لنقل الركاب او البضائع او البريد، فهو من يتولى مشروع النقل الجوي، لذا يكتسب الشخص صفة الناقل

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

توافرها في الطائرات لكي تعمل في اقليم الدولة.[٢٢] ويجوز للسلطة المختصة في الدولة إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التدريب او التعليم او التجربة الفنية من شرط او أكثر من الشروط الواجب توافرها في الطائرات عدا الشرط المتعلق بالتأمين فلا يجوز الإعفاء منه نظراً لإهميته البالغة وهذا مانص عليه قانون الطيران المدني المصري والسعودي[٢٣] في حين أن قانون الطيران المدني العراقي لم ينص على ذلك. ويرى الباحث ان من الضروري تعديل المادة ١٠ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل من خلال النص على عدم جواز الإعفاء من شرط التأمين حتى بالنسبة للطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية او التعليم او التدريب لضرورة هذا الشرط لكونه ضمانة اساسية للمتضررين للحصول على التعويضات في حالة حصول اي حادث جوي تثبت مسؤولية الناقل الجوي عنه.

أن الحكمة من إلزام الناقل الجوي بهذا التأمين هو لضمان توافر الموارد المالية اللازمة لدفع التعويضات للمتضررين من الحوادث الجوية لان هذه الحوادث يترتب عليها إلزام الناقل الجوي بتعويضات ضخمة قد يعجز عن الوفاء بها لمصلحة المتضررين من الركاب

الجوي سواء كان مالكاً للطائرة التي تنفذ النقل او مستأجراً لها. وهذا يعني أن في حالة استئجار الناقل الجوي لطائرة بطاقمها ستنفصل صفة الناقل الجوي عن المستثمر، فينما يكون المستأجر ناقلاً جوياً يُعد مؤجر الطائرة مستثمراً لها. وبالنتيجة يكون مستثمر الطائرة ملزماً بالتأمين ضد الأضرار اللاحقة بالركاب بالرغم من عدم مسؤوليته عنها في الأحوال التي لا يُعد فيها ناقل جوي، في حين أن المسؤول عن هذه الأضرار اي الناقل الجوي لا يكون ملزماً بالتأمين من تلك المسؤولية. وهذا يدعو الباحث الى الإيصاء بضرورة تعديل المادة (١٨٥) من قانون الطيران المدني العراقي بحيث يكون الناقل الجوي لا مستثمر الطائرة هو المُلزم بالتأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالركاب وأمتعتهم.

[٢٢] المادة (١٠) من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل تنص على انه "يجب ان تتوفر بالنسبة للطائرات التي تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه الشروط الاتية:- ٦- ان تكون مؤمنة لصالح طاقمها وركابها وللغير على سطح الارض وفقا للقواعد المقررة في هذا الشان." وكذلك تنص المادة (١٨٨) من هذا القانون على انه "يجوز للدولة ان تفرض على اية طائرة تعمل في اقليمها والفضاء الذي يعلوه حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت اجراء التامين وفقا للاحكام المقررة في هذا الفصل وكذلك شهادة تثبت قدرة هذا المؤمن على الوفاء بالتزاماته صادرة عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة او في الدولة التي يكون فيها محل اقامة المؤمن والمركز الرئيس لاعماله ويمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار اليها على متن الطائرة بايداع صور معتمدة منها لدى السلطة المختصة في الدولة."

[٢٣] المادة (١٠) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ والمادة (٢/١٠) من قانون الطيران المدني السعودي رقم ٤٤ لسنة ٢٠٠٥.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

او ورثتهم، حيث أن هذا التأمين يوفر تغطية شاملة لكافة الاضرار الناجمة عن الحوادث الجوية.

أن اجبارية التأمين في هذه الحالة تكون ضمانة لحقوق الركاب او ورثتهم في الحصول على التعويضات المستحقة، اذ سيكون من حقهم الحصول تلقائياً من المؤمن على هذه التعويضات دون الحاجة لتدخل القضاء وارهاق المتضرر بإجراءات طويلة ومكلفة قد تجعل من مبلغ التعويض مجرد رقم بحيث يرى البعض أن نظام التأمين الإجباري يفوق من هذه الزاوية نظام المسؤولية ذاته.[٢٤]

فالمشرع قد تدخل لفرض هذا التأمين بموجب نصوص أمرة من خلال إعتباره من الشروط الالزامية الواجب توافرها في الطائرات التي تعمل في اقليم الدولة وألزم الناقل الجوي بإبرام هذا العقد حفاظاً على حقوق المضرورين وحمايتهم ولضمان استمرار نشاط شركات الطيران التي تتعرض طائراتها لحوادث جوية تكون نتائجها كارثية في حالة عدم التأمين من المسؤولية وتحمل عواقب هذه الحوادث بمفردها.

I. ج. الخطر في التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

كما هو معلوم أن منظومة التأمين بشكل عام تقوم على ثلاثة عناصر رئيسية هي الخطر المؤمن منه وقيمة التأمين ومقابله. فالتأمين يهدف الى تغطية خطر معين من خلال دفع قيمة التأمين الى المؤمن له في مقابل التزام الأخير بدفع مقابل معين يتم تحديده بالنسبة لكل حالة على حدة في عقد التأمين. ومن بين هذه العناصر يُعد الخطر هو أهم ما يميز التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من حيث حجمه واصابته لعدد كبير من المضرورين وهول الآثار المترتبة على الحوادث الجوية، وهذا مايبرر إقتصار بحثنا في هذه الجزئية على خصوصية

[٢٤] ابو زيد رضوان، المصدر السابق، ص ٤٨.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

الخطر في هذا النوع من التأمين وإحالة بقية العناصر لما فصلته كتب الفقه القانوني في هذا المجال.[٢٥]

أن التعرف على خصوصية الخطر في التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يتطلب بداية تحديد مفهوم الخطر الذي يعتبر أهم عنصر في عقد التأمين لأنه يُشكل محل هذا العقد ومبرر وجوده، بل انه يحدد محل التزامات اطرافه والتي تتمثل في دفع القسط ومبلغ التأمين.[٢٦] فالمؤمن له يلتزم بدفع أقساط التأمين ليؤمّن نفسه من الخطر، والمؤمن يلتزم بدفع مبلغ التأمين لتأمين المؤمن له من هذا الخطر، فالخطر اذاً هو المقياس الذي يُقاس به كل من قسط ومبلغ التأمين،[٢٧] وهو الفكرة الأساسية التي يقوم عليها التأمين الذي ما هو الا تأمين ضد الأخطار على اختلافها والقابلية للتأمين منها او ضدها.[٢٨] وبصفة عامة يُعرف الخطر على أنه "حادث مستقبلي محتمل الوقوع عادة ما تستدعي مواجهة آثاره في حال تحققه التحمل ببعض الأعباء المالية."[٢٩] وقد عرف البعض[٣٠] الخطر في مجال عقد التأمين تعريفاً واسعاً على أنه " واقعة مستقبلية غير محققة الوقوع، او غير معروف تأريخ وقوعها، يترتب على وقوعها التزام المؤمن بالأداء المتفق عليه في العقد للمؤمن له او المستفيد من التأمين، بشرط أن لايكون للمؤمن له أو المستفيد يد في وقوعها." والملاحظ على هذه التعاريف انها تحصر معنى التأمين في حادث غير ارادي متوقع الحصول، فهي تعاريف مجازية لبعض حالات التأمين، فضلاً عن افتقارها للدقة في توصيف المحل الحقيقي لعقد التامين والذي يضفي عليه الصفة الإحتمالية، وهي الصفة التي تجعل التزامات طرفي عقد

---

[٢٥] د.عبدالهادي السيد محمد تقي الحكيم، المصدر السابق، ص٩٩ ومابعدها؛ د.حربي محمد عريقات و د. سعيد جمعة عقل، التأمين وإدارة الخطر (النظرية والتطبيق)، الطبعة الثانية، (عمان-الاردن: دار وائل للنشر والتوزيع، ٢٠١٠)، ص ٧٦-٧٧؛ أ.د. علي تقي القزويني و د.سوسن احمد ضياء، أساسيات التأمين مع دراسة تطبيقية على قطاع التأمين في ليبيا (١٩٦٤-٢٠٠٣)، الطبعة الاولى، (طرابلس: منشورات الدار الاكاديمية للطباعة، أكاديمية الدراسات العليا ، ٢٠٠٨)، ص ١١٥-١١٦؛ د. هيثم حامد المصاورة، المصدر السابق، ص ١٧٥ ومابعدها.

[٢٦] د.محمد حسين منصور، المصدر السابق، ص ٦٦.

[٢٧] د.عبدالهادي السيد محمد تقي الحكيم، المصدر السابق، ص ١٠٠.

[٢٨] أ.د.علي تقي القزويني و د.سوسن احمد ضياء، المصدر السابق، ص ٤١.

[٢٩] د.هيثم حامد المصاروة، المصدر السابق، ص ١٥٧.

[٣٠] د.عبدالحي حجازي، التأمين، القاهرة ١٩٨٥، ص ٩٩ نقلاً عن د. عبدالقادر العطير، المصدر السابق، ص ١٤٢.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

التأمين غير محددة المعالم مسبقاً. فمحل عقد التأمين في الحقيقة هو تحقق الحادث المؤمن ضده بالفعل، والذي هو غالباً ضرراً يلحق بالمؤمن له او بالمستفيد، وبالتالي يكون تعريف الخطر في مجال التأمين هو تعريف مجرد لحالة تمثل واقعة او حادث تتحقق بتحققه والتي يتحدد على ضوئها التزامات الطرفين وحقوقهما.[٣١] ويشترط أن يكون الخطر احتمالياً اي غير محقق الوقوع، وان يكون مستقلاً عن مشيئة المتعاقدين أي غير متعلق وقوعه بمحض إرادة أحد طرفي العقد، وان يكون قابل للتأمين قانوناً اي غير مخالف للنظام العام والاداب العامة.[٣٢]

أما الخطر الجوي فأن له مفهوم خاص لان المسؤولية الناجمة عنه هي مسؤولية من نوع خاص، فهذا الخطر يتصل بنوع معين من النقل الجوي وهو نقل الاشخاص ولا يشمل نقل الاشياء فهو ما يتمثل بما يُصيب ركاب الطائرة من خوف وقلق نتيجة حالة غير طبيعية في حركة او مسار الطائرة، او تعرضها لاي حادث جوي يُهدد ركابها ومن فيها ولهذا فأن الخطر الجوي لا يشمل التهديدات والاخطار التي تحدثها الطائرة للافراد على سطح الارض وان كانت هذه الحوادث تدخل ضمن المسؤولية الجوية،[٣٣] لذلك فأن الخطر الجوي تم تعريفه على انه " تهديد يمس سلامة الراكب في النقل الجوي، في وقت يغلب عليه الظن في ان ضرراً ما في طريق التحقق بشكل حتمي حسب السير العادي للأمور، مهما كانت أسبابه، مع عدم قدرته ذاتياً على الخروج من دائرة الخطر."[٣٤]

فوفقاً للتعريف اعلاه تبدأ الفترة التي يكون فيها الراكب فيها في حالة خطر جوي من وقت إقلاع الطائرة وتنتهي بتوقفها التام واستعداد ركابها للهبوط، فخلال هذه الفترة يُعد الراكب في حالة خطر جوي في حالة تعرضه لاي تهديد ناجم عن حادث الطيران والذي عرفه

---

[٣١] د.محمد سليمان الأحمد و د.هادي مسلم يونس، "الخطر الجوي أساساً لمسؤولية ناقل الاشخاص جواً،" مجلة المفكر، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد ١٥ – جوان (2017): ص ١٥. متاح على الرابط http://revues.univ-biskra.dz/index.php/mf-fdsp/article/view/3250/2902. تاريخ الزيارة ٢٠١٨/٨/١٥.

[٣٢] د.عبدالهادي السيد محمد تقي الحكيم، المصدر السابق، ص ١٠٥-١١٠.

[٣٣] د.محمد سليمان الأحمد و د.هادي مسلم يونس، المصدر السابق، ص ١٧.

[٣٤] المصدر نفسه، ص ١٨.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

المشرع العراقي على انه "كل واقعة مرتبطة بتشغيل الطائرة تقع منذ الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي يتم فيه مغادرة جميع هؤلاء الأشخاص للطائرة ويحدث خلالها : أ- إصابة أي شخص بإصابة بالغة أو وفاته نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها؛ ب - إصابة الطائرة بعطب جسيم؛ جـ - فقد الطائرة أو استحالة الوصول إليها."[٣٥] فحوادث الطيران تشمل وفاة الراكب او إصابته باصابات بدنية بالغة اثناء وجوده على متن الطائرة او احتكاكه بإي شيء مثبت فيها او جزء منفصل عنها او تعرضه المباشر لعوادم محركاتها. كما يشمل الحادث إصابة الطائرة بعطب جسيم يؤثر سلبياً على ادائها او قوة هيكلها او خصائص طيرانها ويتطلب اجراء إصلاحات رئيسية او استبدال الجزء المتضرر. واخيراً يدخل ضمن مفهوم الحادث فقدان الطائرة وتعذر الوصول اليها تماماً وعدم العثور على حطامها.

وطبقاً لذلك فان المشرع العراقي قد ضيق من مفهوم الحادث وربطه بتشغيل او استخدام الطائرة وحدد على سبيل الحصر حالات حدوثه. وهذا يتناقض مع اعتبارات حماية الركاب في قطاع النقل الجوي التي تتطلب التوسع في مفهوم الحادث. ويرى الباحث ان هذا الاتجاه منتقد لانه يقيد من الحالات التي يكون فيها الناقل الجوي مسؤولاً الى أضيق نطاق، ولهذا فانه يجب التوسع في مفهوم الحادث بحيث يشمل كل الاسباب الممكنة للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النقل او لا وسواء كانت مرتبطة باستخدام الطائرة ام غير مرتبطة بها طالما ان الراكب كان تحت رعاية ورقابة الناقل الجوي اثناء وقوع هذا الحادث. ولاشك في ان هذا التوسع في مفهوم الحادث يصب في مصلحة ركاب الطائرات وهي مصلحة جديرة بالإعتبار اكثر من اية اعتبارات اقتصادية اخرى خاصة بعد انتشار الحروب وحوادث الارهاب الجوي التي تتطلب مثل هذا التوسع في مفهوم الحادث. فضلاً عن ذلك فان المشرع العراقي لم يحدد صراحة الحالات التي لا تدخل ضمن مفهوم الحادث. لذلك فمن الضروري تعديل الفقرة (٣١) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨

[٣٥] المادة (١) اولاً من قانون التعديل الرابع لقانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

لسنة ١٩٧٤ المعدل من خلال النص صراحة على الحالات التي لا تدخل ضمن مفهوم الحادث الجوي كالاصابات والوفاة الناتجة عن الاسباب الطبيعية، الاصابات الناجمة عن فعل الراكب نفسه والاصابات الناجمة من فعل راكب اخر فضلاً عن الاصابات التي تلحق بالركاب المتسللين الذين لايحملون تذاكر سفر اصولية. هذا من شأنه ان يُسهل من عمل القضاء عند النظر في القضايا المتعلقة بالحوادث الجوية ويؤدي الى أتساق القرارات وعدم تضاربها بين المحاكم العراقية. لذلك، نقترح ان يكون التعديل باضافة عبارة الى هذه الفقرة تنص على انه "ويستثنى من ذلك الإصابات الناجمة عن أسباب طبيعية أو التي يلحقها الشخص بنفسه أو يتسبب فيها أشخاص آخرون أو التي تصيب الأشخاص المتسللين الذين يختبئون خارج المناطق المتاحة عادة للركاب والطاقم."

اما بخصوص مفهوم الخطر في التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، فأن القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل لم يتضمن اي نص يحدد بموجبه الخطر المؤمن منه في التأمين من المسؤولية المدنية.[٣٦] فكما ذكرنا سابقاً، فأن هذا التأمين يغطي الأضرار التي تصيب المال بصفة غير مباشرة لان شركة التأمين تلتزم بدفع التعويض الذي يثبت في ذمة الناقل الجوي للمتضررين من الحوادث الجوية او ورثتهم فهو تأمين خاص بمسؤولية هذا الناقل عن حوادث طائراته. فالخطر المؤمن منه في هذا التأمين هو الضرر الذي يُصيب الناقل الجوي نتيجة التزامه بتعويض الضرر، فالخطر هنا هو مطالبة المضرور للناقل الجوي بالتعويض بسبب مسؤوليته، فشركة التأمين تلتزم بتغطية الخسارة التي تلحق الذمة المالية لهذا الناقل نتيجة التزامه بدفع التعويض للمضرور.[٣٧] وبالتالي فإن مجرد إصابة الراكب بالضرر لاتؤدي الى تحقق الخطر المؤمن منه، بل أن هذا الخطر يتحقق برجوع المضرور على المؤمن له، اي أن مطالبة الراكب المتضرر للناقل الجوي بالتعويض هي التي تخول هذا الأخير الرجوع على المؤمن بالضمان، فالضمان ينصب على رجوع الغير

[٣٦] ينظر المواد ١٠٠٤-١٠٠٦ من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.
[٣٧] د.محمد حسين منصور، المصدر السابق، ص ٣٩.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

بالمسؤولية.[٣٨] فمتى ماتحقق الخطر المؤمن منه وهو مطالبة المضرور للناقل الجوي بالتعويض عن الحادث الذي ثبتت مسؤولية الاخير عنه، تحقق إلتزام المؤمن بإداء التعويض للمتضرر وهذا يعني ان رفض دعوى الراكب المتضرر بالتعويض تؤدي الى زوال سبب مخاصمة المؤمن.

II. آثار التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي

أن آثار التأمين يُقصد بها الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين على عاتق كل من طرفيه او لصالحه والتي تستمر الى حين إنقضاء هذا العقد الذي يتميز بخصوصية معينة تتمثل في ان العلاقة بين البدلين فيه يتحكم في تشكيلها أمر آخر متميز عنهما هو الخطر المؤمن منه. وفي هذه الدراسة سوف يقتصر بحثنا على بيان الاثار الخاصة بتأمين مسؤولية الناقل الجوي ونُحيل لإلتزامات وحقوق المؤمن والمؤمن له لكتب الفقه القانوني المتخصصة في هذا المجال.[٣٩]

فهذا النوع من التأمين يهدف الى حماية الناقل الجوي (المؤمن له) من الاضرار الناجمة عن تحقق مسؤوليته تجاه الراكب المتضرر ورجوع الأخير عليه بالتعويض. فهذا التأمين تنشئ عنه علاقات متعددة نظراً لان الحق في مبلغ التأمين يثبت لشخص آخر غير المؤمن له. وبناء على ذلك، فان هذا القسم من الدراسة سيتناول اثر التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي على العلاقة بين هذا الناقل والمؤمن، وحق الراكب المتضرر في رجوعه المباشر على المؤمن، واخيراً رجوع المؤمن على الغير الذي تسبب في الضرر وثبتت مسؤوليته عنه بدعوى الحلول وعلى التفصيل الأتي:-

[٣٨] د.محمد حسين منصور، المصدر السابق، ص ٣٩.
[٣٩] ينظر د.هيثم حامد المصاروة، المصدر السابق، ص ٢٢٥ مابعدها؛ د.محمد حسين منصور، المصدر السابق، ص ١٧٩ ومابعدها.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

II. أ. أثر التأمين من مسؤولية الناقل الجوي على العلاقة بين المؤمن والمؤمن له

أن التزام المؤمن تجاه المؤمن له يتحدد تبعاً لحدود التزام الأخير تجاه الراكب المتضرر او ورثته بحيث لايتجاوز ضمان المؤمن بأي حال من الاحوال التزام المؤمن له. فهذا النوع من التأمين يتميز بصفة تعويضية بحتة تهدف أساساً الى ضمان الا يحصل الناقل الجوي الا على تعويض يغطي ما اصاب ذمته المالية من ضرر فعلي بسبب قيام مسؤولية المدنية تجاه الغير بصرف النظر عن مبلغ التأمين المتفق عليه الا اذا كان هذا المبلغ اقل من الضرر الحاصل، فالتزام المؤمن يتحدد في نطاق هذا المبلغ فقط حتى لايكون هذا التأمين مصدراً لإثراء المؤمن له عندما يجاوز التعويض قيمة الأثار المالية للخطر المؤمن منه، وبهذا اذا لم يترتب على وقوع هذا الخطر أية آثار مالية، فلا يستحق المؤمن له شيئاً من مبلغ التأمين المتفق عليه.[٤٠]

فالناقل الجوي لايجوز له أن يطالب المؤمن بما يتجاوز ما اصاب ذمته المالية من ضرر حتى لو لم تتجاوز قيمة هذه المطالبة مبلغ التعويض، حيث أن التعويض يتم تقديره على أساس مالحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار.[٤١] ودعوى المسؤولية لا تقتصر فقط على المبالغ التي يغطيها التأمين بل انها شاملة لكافة النفقات والمصاريف التي يتكبدها الناقل الجوي في سبيل دفع مسؤوليته تجاه الراكب المتضرر او ورثته.[٤٢]

II. ب. حق الراكب المتضرر في الرجوع المباشر على المؤمن

أن آثار العقد تنصرف الى المتعاقدين وحدهما طبقاً للقواعد العامة في القانون المدني،[٤٣] ولا ينشئ العقد التزاماً في ذمة الغير ولكن يجوز ان يُكسبه حقاً،[٤٤] ففي عقد التأمين من مسؤولية

[٤٠] ابو زيد رضوان، المصدر السابق، ص ٣٩.
[٤١] المادة ١٦٩ من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.
[٤٢] ابو زيد رضوان، المصدر السابق، ص ٣٨.
[٤٣] فقرة (١) من المادة (١٤٢) من القانون المدني العراقي رقم رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١المعدل.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

الناقل الجوي لاتوجد علاقة بين المؤمن والراكب المتضرر لان الأخير ليس طرفاً في هذا العقد بل انه غير معروف للمتعاقدين عند التعاقد.[٤٥] ولا يتضمن القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل نصاً خاصاً يُعطي للمتضرر الحق في مطالبة شركة التأمين بالتعويض الذي يستحقه المؤمن له بشكل مباشر الا اذا تضمنت وثيقة التأمين اشتراطاً لمصلحة الغير.[٤٦] ولهذا فأن عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يقتصر على طرفيه من ناحية الحقوق والالتزامات الناشئة عنه ولكن يتم إبرامه لمصلحة الغير المتضرر.

ووفقاً للقواعد العامة، لايجوز للمتضرر ان يرجع على المؤمن الا إستعمالاً لحق مدينه المؤمن له من خلال الدعوى غير المباشرة.[٤٧] ورغم عدم وجود نص في القانون المدني العراقي او المصري يُعطي للمتضرر الحق المباشر في أن يطالب المؤمن بالتعويض الا اذا نصت وثيقة التأمين على ذلك، الا أن أحكام القضاء لإعتبارات حماية مصلحة المضرور وضمان حصوله على التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه، أجازت له أن يرجع على المؤمن بدعوى مباشرة للحصول على التعويض عن الضرر الذي لحقه جراء الحادث. ويكفي أن يُختصم المؤمن له في الدعوى ليحكم عليه فيها وليكون الحكم حجة عليه في تقرير مبدأ المسؤولية، وفي ذات الوقت منحه فرصة دفع مسؤوليته إن كان لذلك وجه.[٤٨] وهذا يدعونا الى مطالبة المشرع العراقي بتنظيم أحكام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بإحكام تفصيلية والنص صراحة على حق المتضرر في مطالبة المؤمن بالتعويض من خلال دعوى مباشرة لضمان حقوقه وعدم ترك هذه المسألة لتقدير قاضي الموضوع والذي

[٤٤] المادة (١٥٢) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

[٤٥] مكربش سمية، "الدعوى المباشرة في التأمين من المسؤولية،" مجلة العلوم الانسانية – جامعة الإخوة منتوري قسنطينة/الجزائر، المجلد أ، عدد ٤٦ (ديسمبر ٢٠١٦): ص ٤٩٩. متاح على الرابط http://revue.umc.edu.dz/index.php/h/article/download/2386/2528 . تاريخ الزيارة ٢٠١٨/١٢/١٠.

[٤٦] المادة (٩٨٣) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.

[٤٧] مكربش سمية، المصدر السابق، ص ٥٠٠.

[٤٨] د.عدنان احمد ولي العزاوي، "النظام القانوني للتأمين الالزامي،" نشر في ندوة التأمين والقانون، (جامعة الشارقة ١٤-١٥ مايو ٢٠٠٣)، ص ٢٠٨.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

يؤدي حتماً الى عدم اتساق الاحكام القضائية في هذا الشأن لعدم وجود نص قانوني واضح يستند عليه القاضي في منحه المتضرر هذا الحق.

أن حق الراكب المتضرر في رجوعه على المؤمن ينشأ بمجرد وقوع الحادث الذي أصابه بالضرر ولا يُلزم بمطالبة المؤمن له او الرجوع عليه قبل رجوعه على المؤمن. واعمالاً لقاعدة عدم جواز الجمع بين مبلغ التعويض ومبلغ التأمين، فأن حصول المتضرر على التعويض من المؤمن له المسؤول عن الضرر يؤدي الى عدم جواز رجوعه على المؤمن بدعوى مباشرة للحصول على مبلغ التأمين. ويجوز للمتضرر أن يرجع على المؤمن له والمؤمن في الوقت ذاته ولكن في هذه الحالة لايجوز له أن يحصل على التعويض من احدهما ثم يطلب إقتضائه مرة اخرى من الآخر لان المؤمن والمؤمن له ملتزمين تجاهه بالتزام واحد على وجه التضامن، فوفاء أحدهم للتعويض يؤدي الى إبراء ذمة الآخر، فأن كان من قام بالوفاء هو المؤمن فلا يحق له الرجوع على المؤمن له مالم يكن وفائه يتجاوز التزامه تجاه المؤمن له، اما اذا قام الآخير بالوفاء كان له أن يرجع على المؤمن بما دفعه في حدود مايستحق له من قيمة التأمين.[٤٩]

ويكون للمتضرر أن يرجع على المؤمن في حدود مبلغ التأمين فقط، وبالتالي أن كان مايستحقه من مبلغ التعويض تجاه المؤمن له يتجاوز هذا المبلغ، فلا يستطيع أن يرجع على المؤمن بهذه الزيادة.[٥٠]

II. ت. الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر من قبل المؤمن

أن الخطر المؤمن منه قد يرجع سبب تحققه الى فعل الغير، ويكون للمؤمن له أن يرجع على هذا الغير المسؤول لإقتضاء التعويض وفقاً لإحكام المسؤولية المدنية، كما يكون له الرجوع على المؤمن للحصول على مبلغ التأمين استناداً الى عقد التأمين. وللطبيعة الخاصة

[٤٩] مكربش سمية، المصدر السابق، ص ٥٠٧-٥٠٨ .
[٥٠] المصدر نفسه.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، فأن المؤمن يمكن أن يّحل محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر بعد قيامه بدفع مبلغ التعويض على أن يكون حلوله في حدود المبلغ الذي تم سداده للمؤمن له.[٥١] ومايحصل عليه المؤمن نتيجة لهذا الحلول يُقلل من صافي التعويض الذي التزم بدفعه للمؤمن له الى الحد الذي لايستفيد المؤمن معه اكثر مما دفعه، وهذا يعني أن في حالة زيادة المبلغ المحصل عن المبلغ المدفوع كتعويض، يُلزم المؤمن بدفع الفرق الى المؤمن له الذي حدث له الضرر.

ويكون للمؤمن أن يُقاضي الغير المسؤول بأسم المؤمن له على أن يلتزم الاخير بإتخاذ كافة الاجراءات التي من شأنها المحافظة على حقوق المؤمن وتقديم المستندات اللازمة التي يحتاجها للرجوع على الغير سواء كان مُصنعاً او قائماً بالصيانة والاصلاح او مسؤولاً عن التصادم الجوي.

ولم يُنظم المشرع العراقي حق المؤمن في حلوله محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول في القواعد العامة لعقد التأمين او في النصوص الخاصة بالتأمين من المسؤولية المدنية، واقتصر على تناوله في النصوص الخاصة بالتأمين من الحريق.[٥٢] وهذا يدعو الباحث الى توصية المشرع العراقي بضرورة تعديل أحكام التأمين من المسؤولية والنص صراحة على حق المؤمن في حلوله محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر بما يكون قد أداه عنه من تعويض لان ذلك من شأنه منع المؤمن له من الحصول على أكثر من تعويض كامل لما لحقه من ضرر، كما لو احترقت الطائرة المؤمن عليها بفعل متعمد من الغير او بسبب إهماله ففي هذه الحالة يحق للمؤمن له الرجوع على الغير المسؤول عن وقوع الضرر بموجب أحكام المسؤولية المدنية فضلاً عن حقه في الحصول على مبلغ التأمين. وبالتالي فأن المؤمن له يحصل على ما يزيد على قيمة ما اصابه من ضرر لأنه حصل عليه مرتين إحداهما من الغير المسؤول عن الفعل الضار والثانية من

---

[٥١] د.هيثم حامد المصاورة، المصدر السابق، ص ٢٧٢-٢٧٣.

[٥٢] تنص المادة (١٠٠١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل على انه " يحل المؤمن قانوناً محل المستفيد بما يدفعه من تعويض عن الحريق قبل من تسبب بفعله في الضرر الذي نجمت عنه مسؤولية المؤمن، وتبرأ ذمة المؤمن قبل المستفيد من كل التعويض او بعضه، اذا اصبح هذا الحلول متعذراً لسبب راجع الى المستفيد."

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

المؤمن فيكون الخطر بذلك مصدر إثراء للمؤمن له وهو ما يتنافى مع العدالة وغاية عقد التأمين. فضلاً عن أن عدم الرجوع على الغير يؤدي بالنتيجة الى إعفاء المسؤول عن فعله الضار، لذا يكون من المنطقي السماح للمؤمن بالرجوع على المسؤول عن الفعل الضرر للحصول على ما قام بدفعه للمؤمن له.

أن إستفادة المؤمن من دعوى الحلول تقتضي الا يكون المؤمن له قد تصالح مع الغير المسؤول او تنازل له عن الحق او أبراه منه او مرور المدة اللازمة لسماع الدعوى، ويتحمل المؤمن له تبعة اي صلح او إبراء يتم دون موافقة وعلم المؤمن. ولهذا فأن المؤمن يحرص على أن تتضمن وثيقة التأمين شرط يُقييد حق المؤمن له في التنازل للغير المتسبب في وقوع الضرر عن حقوقه الناشئة على تحقق الخطر المؤمن منه او التصالح دون موافقة المؤمن لأن ذلك يترتب عليه حرمان المؤمن من حقه في الرجوع على الغير المسؤول، بحيث إذا أخل المؤمن له بهذا الشرط، فأن للمؤمن الحق في أن يرجع عليه شخصياً بالضرر الذي أصابه نتيجة هذا الإخلال. كما أن ذمة المؤمن في مواجهة المؤمن له تبرأ من قيمة التأمين بعضه أو كله اذا إستحال عليه الحلول محل المؤمن له بسبب يرجع الى هذا الأخير.[٥٣]

ويُشترط ايضاً لإكتساب المؤمن حق الحلول القانوني محل المؤمن له في مواجهة المسؤول عن الضرر قيام المؤمن بدفع التعويض للمؤمن له عن الأضرار المتحققة لأن حق الحلول هو حق معلق على شرط الوفاء ولاينتج التزام المؤمن في التأمين من المسؤولية المدنية أثره إلا في حالة قيام المتضرر بمطالبة المستفيد بعد وقوع الحادث الذي نجمت عنه هذه المسؤولية.[٥٤] وعلى المؤمن يقع عبء إثبات دفع التعويض للمؤمن له عند رجوعه على الغير وذلك وفقاً لقواعد الإثبات، فإذا لم يقم بالوفاء فلا يحق له الرجوع على الغير المتسبب بالضرر، ويبقى للمؤمن له الرجوع بالتعويض الكامل على هذا الغير.

[٥٣] المادة (١٠٠١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.
[٥٤] المادة (١٠٠٤) منم القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

II. ث. حق المؤمن في إدارة الدعوى

الأصل أن دعوى المسؤولية تقتصر على المؤمن له والغير المضرور حيث يصدر الحكم على المؤمن له بوصفه الخصم في هذه الدعوى، وعندئذ يتحقق الخطر المؤمن منه في التأمين من المسؤولية المدنية، وبالتالي فأن المؤمن لا يكون خصماً للغير المتضرر الذي أقام دعوى التعويض مادام أنه لم يتم اختصامهُ في الدعوى بوصفه ضامناً للمؤمن له. لكن في حالة ثبوت تواطؤ او غش من المؤمن له أدى الى صدور الحكم بالتعويض فيجوز للمؤمن الاعتراض الخارج عن الخصومة، كما يجوز له التدخل في الدعوى بوصفه صاحب مصلحة.[٥٥]

وفوق ذلك فأن المؤمن قد يشترط لنفسه في عقد التأمين من المسؤولية الحق في إدارة دعوى المسؤولية لكي يستطيع درء عبء التعويض الذي سيتحمله أو التخفيف منه وكذلك تجنب تواطؤ المؤمن له مع الغير المتضرر او عدم حرصه في الدفاع ومجابهة دعوى الغير المضرور بكافة أوجه الدفاع التي يمكنه اتخاذها. ويكون بند إدارة دعوى المسؤولية ملزماً للمؤمن له فلا يجوز له مخالفته من خلال المثول في الدعوى بلا علم المؤمن، وفي حالة القيام بذلك فإنه يكون مخلاً بالتزاماته.[٥٦]

[٥٥] د.محمد حسين منصور، المصدر السابق، ص ٢٧٠.
[٥٦] د.عبدالرزاق احمد السنهوري، المصدر السابق، ص ٢٠٩٧.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

الخاتمة

بعد دراسة موضوع التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الاضرار اللاحقة بالركاب وامتعتهم نبين أهم النتائج والتوصيات وكما يأتي:

أولاً: النتائج:

١- أن انتشار التأمين ضد حوادث الطيران أدى الى زرع الطمأنينة في نفوس المسافرين لإستخدام خدمة النقل الجوي في قضاء العديد من مصالحهم لكن الأمر يبقى بحاجة الى تعزيز وتدعيم تلك الثقة الناشئة في قطاع الطيران المدني من خلال التنظيم المتكامل لهذا النوع من التأمين بما يضمن توفير الضمانات الضرورية لمستخدمي هذه الخدمة في حصولهم على التعويضات الكافية عما يُصيبهم من اضرار ناجمة عن تعرضهم للحوادث الجوية.

٢- أن قطاع التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يواجه تحديات جسيمة ناتجة عن التطور الدائم في المخاطر المستحدثة التي تواجهه والمبالغ الضخمة لأخطاره وتعدد العلاقات المتولدة عنه. وبرغم أهمية هذا النوع من التأمين الإ أنه لا يوجد تنظيم تشريعي خاص به في العراق و الدول العربية، وهو الأمر الذي يتطلب وجود إطار قانوني فعال للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي يواكب المستجدات في هذا الشأن ويتماشى مع المعايير الدولية.

٣- أن الطبيعة التعويضية هي التي تسود العلاقة بين أطراف عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وهذا يعني ان مبلغ التأمين فيه لا يقدر جزافياً بل يُستحق منه ما يتوازى مع الضرر الفعلي الذي اصاب الناقل الجوي او الضحايا من المسافرين او ورثتهم. وهذا التأمين لايضمن فقط مبالغ التعويضات التي قد يلتزم بها الناقل الجوي في حال ثبوت مسؤوليته، بل هو شامل لكافة النفقات والمصاريف التي يتحملها هذا الناقل للتخلص من المسؤولية.

٤- أن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يتضمن وجود شخص ثالث غير طرفيه وهو المتضرر من الحادث الجوي الذي ينتفع من هذا التأمين من خلال ضمان حصوله على مايستحق من تعويضات من الناقل الجوي نتيجة ثبوت مسؤولية هذ الأخير، وبالتالي فأن

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

هذا المضرور يكون له مصلحة جوهرية من تنفيذ عقد التأمين على الرغم من كونه ليس من اطرافه.

٥- الخطر الجوي يتصل بنوع معين من النقل الجوي وهو نقل الاشخاص فقط، فهو ما يتمثل بما يُصيب ركاب الطائرة من خوف وقلق نتيجة حالة غير طبيعية في حركة او مسار الطائرة، او تعرضها لاي حادث جوي يُهدد ركابها ومن فيها ولهذا فأن هذا الخطر لايشمل التهديدات والاخطار التي تحدثها الطائرة للافراد على سطح الارض وان كانت هذه الحوادث تدخل ضمن المسؤولية الجوية.

٦- أن الخطر المؤمن منه في التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يتمثل بالضرر الذي يُصيب هذا الناقل نتيجة التزامه بتعويض الراكب المتضرر، فالخطر هنا هو مطالبة هذا الراكب للناقل الجوي بالتعويض بسبب مسؤولية هذا الآخير. وبالتالي فإن مجرد إصابة الراكب بالضرر لاتؤدي الى تحقق الخطر المؤمن منه، بل أن هذا الخطر يتحقق برجوع المضرور على الناقل الجوي نتيجة ثبوت مسؤوليته عن الحادث الجوي الذي تسبب في الضرر.

٧- في هذا النوع من التأمين يتحدد التزام المؤمن في نطاق تغطية ما اصاب الذمة المالية للناقل الجوي من ضرر فعلي بسبب قيام مسؤولية المدنية تجاه الغير بصرف النظر عن مبلغ التأمين المتفق عليه حتى لايكون هذا التأمين مصدراً لإثراء المؤمن له عندما يجاوز التعويض قيمة الأثار المالية للخطر المؤمن منه، لهذا لا يستحق المؤمن له شيئاً من مبلغ التأمين المتفق عليه اذا لم يترتب على وقوع هذا الخطر أية آثار مالية.

٨- أن عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي يقتصر على طرفيه من ناحية الحقوق والالتزامات الناشئة عنه ولكن يتم إبرامه لمصلحة الغير المتضرر، فالقانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل لم يتضمن نصاً خاصاً يُعطي لهذا المتضرر الحق في مطالبة شركة التأمين بالتعويض الذي يستحقه المؤمن له بشكل مباشر الا اذا تضمنت وثيقة التأمين اشتراطاً لمصلحة الغير.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

٩- أن المشرع العراقي لم يُنظم حق المؤمن في حلوله محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر في القواعد العامة لعقد التأمين او في النصوص الخاصة بالتأمين من المسؤولية المدنية، واقتصر على تناوله في النصوص الخاصة بالتأمين من الحريق، مع ان الطبيعة الخاصة للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي تقتضي أن يتم منح المؤمن إمكانية حلوله محل المؤمن له في الرجوع على هذا الغير بعد قيامه بدفع مبلغ التعويض على أن يكون هذا الحلول في حدود المبلغ الذي تم سداده للمؤمن له.

ثانياً: التوصيات:-

١- نأمل من المشرع العراقي القيام بتنظيم عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بتشريع خاص او على الاقل تخصيص فصل مستقل له ضمن قانون الطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل يتناول فيه كل مايتعلق بهذا العقد من حيث أحكامه وانواعه لما يحققه ذلك التنظيم من فوائد لقطاع الطيران المدني بشكل عام، وضمان حقوق مستهلكي هذا القطاع في حالة الحوادث الجوية بضمان حصولهم على مايستحقونه من تعويضات تجاه شركات الطيران بشكل خاص.

٢- نُوصي المشرع العراقي بضرورة توحيد أحكام النقل الجوي من خلال إصدار تشريع خاص يُنظم جميع المسائل المتعلقة بالنقل الجوي بدلاً من توزيعها بين قانون النقل وقانون الطيران المدني والاتفاقيات الدولية التي انضم اليها العراق.

٣- دعم شركة التأمين الوطنية ضمن خطة ذات أبعاد متطورة وواقعية تُشجع إعادة التأمين لديها ضد مخاطر الطيران المدني من أجل جذب مزيد من الإستثمارات في قطاع التأمين من المخاطر الجوية والقدرة على مواجهة المنافسة الشرسة من شركات التأمين العالمية العاملة ضمن هذا القطاع.

٤- أن الدول العربية يجب أن تسعى مجتمعة الى وضع قانون نموذجي عربي خاص بالتأمين من المسؤولية المدنية من المخاطر الجوية يتضمن قواعد تفصيلية في هذا الشأن بإعتباره الوسيلة الأكثر فاعلية في ضمان حقوق المتضررين من الحوادث الجوية.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

٥- نُوصي بضرورة تعديل المادة (١٨٥) من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل بحيث يكون الناقل الجوي لا مستثمر الطائرة هو المُلزم بالتأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالركاب وأمتعتهم لأن هذه المادة بصيغتها الحالية تُلزم مستثمر الطائرة بالتأمين ضد الأضرار اللاحقة بالركاب بالرغم من عدم مسؤوليته عنها في الأحوال التي لا يُعد فيها ناقل جوي عندما يؤجر طائراته بطاقمها لناقل آخر.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

المصادر

المصادر باللغة العربية

1- ابو زيد رضوان. "تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاشخاص ونظم التأمين عليها." مجلة العلوم القانونية والاقتصادية (كلية الحقوق -جامعة عين شمس) مصر. مجلد ١٦. عدد ١ (١٩٧٤): 1-٥٢.

٢- د.حربي محمد عريقات و د. سعيد جمعة عقل. التأمين وإدارة الخطر (النظرية والتطبيق). الطبعة الثانية. عمان-الاردن: دار وائل للنشر والتوزيع، ٢٠١٠.

٣- د. طالب حسن موسى. القانون الجوي الدولي. الطبعة الرابعة. عمان – الاردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١٣.

٤- د.عبد الرزاق احمد السنهوري. الوسيط في شرح القانون المدني. عقود الغرر (عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين). الجزء السابع. المجلد الثاني. مصر: دار النهضة العربية، ١٩٦٤.

٥- د.عبدالهادي السيد محمد تقي الحكيم. عقد التأمين، حقيقته ومشروعيته (دراسة مقارنة). الطبعة الاولى. بيروت، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٣.

٦- د.عبدالقادر العطير. التأمين البري في التشريع. الطبعة الأولى. الاصدار الرابع. الاردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٤.

٧- أ.د.علي تقي القزويني و د.سوسن احمد ضياء. أساسيات التأمين مع دراسة تطبيقية على قطاع التأمين في ليبيا (١٩٦٤-٢٠٠٣). الطبعة الاولى. طرابلس-الجماهيرية العظمى: منشورات الدار الاكاديمية للطباعة، أكاديمية الدراسات العليا ، ٢٠٠٨.

٨- د.عدنان احمد ولي العزاوي."النظام القانوني للتأمين الالزامي." نشر في ندوة التأمين والقانون. جامعة الشارقة ١٤-١٥ مايو ٢٠٠٣.

٩- أ.ميسوم فضيلة، "الطبيعة القانونية لتأمين المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة)." مجلة دراسات وابحاث - المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية / جامعة الجلفة – الجزائر. عدد ٢٧ (٢٠١٧): ص ١٤٣-١٦٠.

١٠- د.محمد حسين منصور. أحكام قانون التأمين. مصر: منشأة المعارف بالاسكندرية، ٢٠٠٥.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804

١١- د.محمد سليمان الأحمد و د.هادي مسلم يونس. "الخطر الجوي أساساً لمسؤولية ناقل الاشخاص جواً." مجلة المفكر، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد ١٥ (٢٠١٧): ص ١٢-٣٤.

١٢- مكربش سمية. "الدعوى المباشرة في التأمين من المسؤولية." مجلة العلوم الانسانية – جامعة الإخوة منتوري قسنطينة/الجزائر. المجلد أ عدد ٤٦. (ديسمبر ٢٠١٦): ص449-512.

١٣- د.هاني دويدار. قانون الطيران التجاري. الاسكندرية – مصر : دار الجامعة الجديدة للنشر ،٢٠٠٢.

١٤- د. هيثم حامد المصاورة. المنتقى في شرح عقد التأمين. طبعة اولى. الاردن: إثراء للنشر والتوزيع، ٢٠١٠.

ثانياً: المصادر باللغة الانكليزية

1- Anne Carew-Reid. “Liability in Air Travel for Real Estate Agents.” Real Estate Industry 2. (2000): 79-84.

2- David Grant and Stephen Mason. Holiday Law: The Law Relating to Travel and Tourism. Fourth Edition. London: Sweet & Maxwell Limited, 2007.

3- M. R. Franks. “Airline Liability for Loss, Damage, or Delay of Passenger Baggage.” Fordham Journal of Corporate & Financial Law 12, 4 (2007): 735-752.

4- Marc Remy Halter, “Aviation Insurance in International Air Transport.” Master Thesis, Faculty of Law, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada, January 2006.

القوانين والاتفاقيات الدولية:

١- القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.

٢- قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.

٣- القانون المدني المصري رقم لسنة ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

٤- قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ .

٥- قانون الطيران المدني السعودي رقم ٤٤ لسنة ٢٠٠٥.

٦- اتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو ، بولندا، ١٩٢٩.

P- ISSN: 2075-2024 E-ISSN: 2706-5804