

عقد التأمين على الطائرة - دراسة مقارنة

Insurance contract on the plane (acomparative study)

Assist. Prof. Alaa A. H. Al-Jubouri^(١) أ.م.د. علاء عزيز حميد الجبوري
Hassanan M. Judi^(٢) حسنين مكي جودي

Summary

Represents aviation the most important form of exploitation of air space, the story of man with flying longer depiction Typically this conflict experienced with the forces of nature have enticed him dream of imitating birds in flight has his right at first that I think the aviation What Alaspahh in the air and help him wings to swim, buthe managed after a bitter struggle and great sacrifices that roam the air space using a high-speed vehicles capable of carrying large weights, but he exceeded the atmosphere to run the discovery of outer space.

With the discovery of aviation and its development proceeded human to be exploited economically and came with a wide range of international trade and the need for movement of people across the state or across the provinces of a single state showed the importance of aviation due to its plane of the ability to carry people and stuff and super speed that makes it more transportation speed and as a result of the evolution of trade Environment air by plane appeared insurance system on the aircraft as a tool to reduce the impact of financial dire consequences when a plane

١ - جامعة كربلاء - كلية القانون

٢ - جامعة كربلاء - كلية القانون

accident of aviation accidents, which in some cases may cause damage to third parties or passengers, or of whom were under the command of the air carrier. and make it worse that activity Air requires financial investments huge including eighths of aircraft and various hardware and wages of personnel and training which makes the financial burden borne by the investor plane grave when a plane disaster specific as well as meet the compensation to those caused their aircraft damage. Therefore this insurance did not flourish only with the evolution of technology (industry aircraft) and this is what can be seen in the wake of the Second World War as there was directed largely to insurance until he became necessities of good governance for transportation projects and became insurance prevail in securing the fuselage and insurance against damage to third parties on the surface of the earth, as well as damage caused to passengers and those affecting users of the carrier air. could be argued that one of the reasons that led us to choose this topic lack of depth searching Multi writings.

Insurance on the plane and how to compensate for damage caused by aircraft to third or passengers etc., As well as the absence of explanations of the Aviation Act Iraqi and found they are rare, which led us to discuss the issue and find out how to join Iraqi law.

المقدمة

يمثل الطيران اهم صورة من صور استغلال الفضاء الجوي فان قصة الانسان مع الطيران تعد تصويرا نموذجيا للصراع الذي يعيشه مع قوى الطبيعة فلقد راوده حلم تقليد الطيور في طيرانها، و بعد كفاح مرير وتضحيات جمة استطاع ان يجوب الفضاء الجوي مستخدما مركبات ذات سرعة فائقة وقادرة على حمل أثقال كبيرة، بل انه تجاوز الغلاف الجوي ليخوض مجال اكتشاف الفضاء الخارجي.

ومع اكتشاف الطيران وتطوره شرعت البشرية الى استغلاله اقتصاديا، وجاء ذلك مع اتساع نطاق المبادلات الدولية وضرورة انتقال الاشخاص عبر الدول او عبر اقاليم الدولة الواحدة ظهرت اهمية الطيران لما تتميز به الطائرة من القدرة على حمل الاشخاص والاشياء والسرعة الفائقة التي تجعلها اكثر وسائل الانتقال سرعة، ونتيجة للتطور التجاري للبيئة الجوية بواسطة الطائرة بهذا الشكل السريع، وحتى الان وضعت شركات التأمين واعادة التأمين امام تحديات كبيرة لظهور اخطار جديدة غير معروفة سابقا مما استدعى اجراء صياغات جديدة في وثائق التأمين.

من هنا فان تأمين الطيران مرتبط ارتباطا وثيقا بتطور الطيران المدني والعامل الذي ساعد على تطوره كان الطيران العسكري، حيث ان التأمين قبل الحرب العالمية الثانية لم يذكر الا بعض الأغطية التأمينية التي تغطي مسؤولية الشخص الثالث وتحطم الطائرة.

في البداية كان تأمين الطائرة يعتمد على المعرفة الفنية للمكتب عندما كانت الطائرات صغيرة لذلك كانت شركات التأمين تلجأ الى التعاون في سبيل تأسيس مجتمعات او وحدات متخصصة لأجراء التأمين، وكان أول هذه المجتمعات في لندن عام ١٩٣١ وتسمى (avshoin company insurance limited British) اذ ان تأمين الطيران يتم عن طريق هذه المجتمعات وتلاه بعد ذلك تأسيس الاتحاد العربي للتأمين، ولعل من أفضل الوثائق التي صدرت هي الوثيقة التي تصدرها شركة Lloyds للتأمين.

ولأهمية التأمين على الطائرة بدأ مستثمرو الطائرات بالتأمين كأداة للحد من الآثار المالية البالغة السوء التي تترتب عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران، والتي في بعض الأحيان قد تلحق اضراراً بالغير او ركاب الطائرة او من كان منهم تحت امرة الناقل الجوي.

ويزيد الأمر سوءاً ان النشاط الجوي يتطلب استثمارات مالية ضخمة منها اثمان الطائرات والأجهزة المختلفة و اجور العاملين وتدريبهم مما يجعل العبء المالي الذي يتحمله مستثمر الطائرة جسيماً عند تعرض الطائرة لكارثة معينة وكذلك الوفاء بالتعويضات الى من ألحقت بهم الطائرة إضراراً.

ولذلك فان هذا التأمين لم يزدهر الا مع تطور التكنولوجيا (صناعة الطائرات)، وهذا ما يمكن ملاحظته في إعقاب الحرب العالمية الثانية، اذ كان هناك توجه كبير الى التأمين حتى صار من ضرورات الإدارة الحسنة لمشروعات النقل، وأصبح التأمين يعم تأمين جسم الطائرة والتأمين ضد الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض، وكذلك الأضرار التي تصيب الركاب وتلك التي تصيب مستخدمي الناقل الجوي.

وهكذا يمكن القول ان من الأسباب التي دفعتنا الى اختيار هذا الموضوع عدم وجود كتابات معمقة تبحث موضوع التأمين على الطائرة وكيفية التعويض عن الإضرار التي تسببها الطائرة للغير او ركاها. وكذلك عدم وجود شروحات لقانون الطيران العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل، وان وجدت فهي نادرة مما دفعنا الى بحث الموضوع ومعرفة كيف نضم القانون العراقي عملية التأمين على الطائرة. لأجل تحقيق أهداف البحث، تم اعتماد أسلوب الدراسة المقارنة بين التقنيات المدنية وغيرها على ان يكون القانون العراقي هو الأصل الذي نطلق منه في أجراء المقارنة.

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

اضافة لذلك فأن النشاط الجوي يتطلب من الناقل الجوي استثمارات مالية ضخمة منها أثمان الطائرات والأجهزة المختلفة مما يجعل العبء المالي لمستثمر الطائرة جسيماً خاصة عند تعرضها لحادث معين وإضافة الى ما يتحمله من تعويضات تدفع الى من ألحقت بهم الطائرة ضرراً. وعلى الرغم من ذلك فأن عقد التأمين على الطائرة لم يظهر الى حيز الوجود القانوني الا بعد الحرب العالمية الثانية حيث

أصبحت الحاجة ملحة للتأمين على الطائرة نتيجة لظهور أنواع مختلفة من الطائرات مما يشير الكثير من الاشكالات والنزاعات على مستوى نشاط النقل الذي تؤديه الية تنفيذ الالتزامات المترتبة على ذلك. اذ أصبح التأمين يشمل جسم الطائرة والتأمين ضد الأضرار التي تصيب الغير على سطح الارض وكذلك تلك التي تصيب الركاب ومستخدمي الناقل الجوي. لذلك يتوجب علينا معرفة ماهية عقد التأمين على الطائرة، ومعرفة سمات هذا العقد ومن ثم معرفة من الملزم بالتأمين على الطائرة لذا سوف نقسم هذا البحث الى ثلاثة مطالب سنبحث في المطلب الأول تعريف عقد التأمين على الطائرة وسنبحث في المطلب الثاني سمات عقد التأمين على الطائرة ومن ثم سنتناول في المطلب الثالث النطاق الشخصي للالتزام بالتأمين على الطائرة.

المطلب الاول: تعريف عقد التأمين على الطائرة

يلاحظ وبحق، ان التشريعات ومنها التشريع العراقي لم تضع تعريفاً لعقد التأمين على الطائرة وانما اكتفى واضعوا النصوص القانونية في مجال النقل عموماً بإيراد نصوص ضمن نصوص القوانين المدنية تنظم عقود التأمين بصورة عامة.

وقد سار على هذا النهج المشرع العراقي حيث اكتفى بدوره بذكر بعض النصوص في القانون المدني العراقي من المادة (٩٨٣) الى المادة (٩٩١)، تنظم أحكام التأمين بصورة عامة بيد ان عدم ذكر المشرع لتعريف لعقد التأمين على الطائرة لا يعد قصوراً، بل انه اراد بذلك أحالة الأمر الى فقهاء القانون بعد ان ذكر بعض النصوص الخاصة بالتأمين على الطائرة في قانون الطيران المدني العراقي.

وحيث ان التعريف يحتاج الى بحث وإلمام كافٍ بالموضوع من اجل تحديد الأسس القانونية والفنية للتأمين، لذلك فان المشرع ترك أمر التعريف الى فقهاء القانون بعد ان وضع قاعدة عامة في المادة (٩٨٣) من القانون المدني العراقي المقابلة للمادة (٧٤٧) من القانون المدني المصري و المادة (٩٢٠) من القانون المدني الأردني حيث جاء فيها (١). التأمين عقد به يلتزم المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له اولى المستفيد مبلغاً او ايراد مالياً او اي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده، وذلك مقابل أقساط او أية دفعة مالية يؤديها المؤمن له).

بذلك يتضح ان المشرع العراقي لم يتعرض للعلاقة التي تربط المؤمن بالمؤمن له اي انه اخذ بالجانب القانوني وأهمل الجانب الآخر، اي الجانب الفني وحقيقته الرابطة بين الطرفين، الذي لا يقل أهمية عن الجانب القانوني فلكل منهما خصائص تميزه عن الآخر.

لغرض الوقوف على ماهية عقد التأمين على الطائرة لابد لنا من البحث في ماهية التأمين على الطائرة لغة واصطلاحاً ومن ثم التعرض لتعريف الطائرة لذلك سنقسم هذا المطلب على فرعين متعاقبين في فرع اول: ماهية عقد التأمين على الطائرة وفي الفرع الثاني تعريف الطائرة ذاتها للإحاطة بالوسيلة الملائمة في هكذا تعاقدات.

الفرع الاول/ ماهية عقد التأمين على الطائرة.

قبل الخوض في ماهية عقد التأمين علينا ان نعرف ماذا تعني كلمة التأمين في اللغة فالتأمين مصدر ل (أَمِنَ) يقال أَمِنَ يَأْمِنُ تأميناً، ومادة هذه الكلمة (وهي الهمزة والميم والنون)^(٣). و تأتي بمعنى الأمانة، والأمانة: ضدّ الخيانة، وقد أَمِنَهُ، (كسمعته)، وأَمِنَهُ تأميناً، وأَثَمَنَهُ واستأمنَهُ، وقد أَمِنَ (ككُرم)، فهو أَمِينٌ وَأَمَّانٌ، (كزُمان): مأمون به ثقةً ومنه ما جاء بمعنى استأمن إليه: دخل في أمانه، وقد أَمَّنَهُ وأَمَنَهُ... والأَمْنُ: المستجير ليأمن على نفسه. أَمِن... اطمأن ولم يخف.^(٥)

وعلى هذا فالتأمين في اللغة: هو استبعاد الخوف وزرع الثقة او الاطمئنان في القلب. اما في الاصطلاح فيعرف عقد التأمين على الطائرة بأنه (عقد يلزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به عند تعرض واسطة النقل الجوي لهلاك حقيقي وهذا مقابل الاقساط التي تدفع من قبل المؤمن له على ان لا يتجاوز التعويض قيمة الاشياء الهالكة).^(٦) او قد يعرف بأنه (عقد يلتزم به المؤمن بتعويض المؤمن له (المستثمر) عن الضرر الذي يلحق به من جراء حوادث الطيران مقابل دفع القسط المتفق عليه على ان لا يتجاوز التعويض قيمة الاضرار المتحققة من تحقق الخطر المؤمن منه).^(٧)

وقد يعرف بأنه (عقد يعقده مالك الطائرة او مشغلها ضد اخطار فقد وتلف الطائرة وبموجب هذا العقد يتعهد المؤمن حسب اختياره بتعويض او استبدال او اصلاح ما يحدث للطائرة من اضرار مادية بسبب اخطار الطيران اضافة الى تعويض كل من تضرر من الحادث الذي اصيبت به الطائرة).^(٨) على الرغم مما ورد من تعريفات لعقد التأمين على الطائرة، الا انها لم تبين ماهية هذا العقد وهذا يعود الى ان التشريعات المقارنة، ومنها قانون الطيران المدني العراقي لم تتطرق الى وضع تعريف لعقد التأمين على الطائرة حيث انصب اهتمامها بالمجالين البري والبحري متناسين بذلك المجال الجوي، على الرغم من انه لا يقل اهمية عنهما من حيث الصفة الدولية للنقل الجوي وجسامة الاخطار التي تتعرض لها الطائرة. ولكن اغلب شركات التأمين تأبى التأمين على الطائرة، وذلك لعدم امكانية تحديد الخطر الجوي لا من حيث احتمالية وقوعه و لا من حيث جسامته، وهذا يجعل من العسير على شركات التأمين حساب المخاطر

٣ - انظر محمد بن ابي بكر الرازي. مختار الصحاح، دار الرسالة، الكويت ١٩٨٣، ص ٢٦.

٤ - انظر محمد الدين محمد بن يعقوب، الفيروز ابادي، القاموس المحيط، دار الحديث القاهرة ص ٧٤.

٥ - انظر ابن منظور، لسان العرب، بيروت لبنان، دار احياء التراث العربي، ج ٢، ص ١٥.

٦ - انظر د. اكرم ياملكي، الاعمال القانونية الواردة على الطائرة، التأمين على الطائرة بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي ٢٠٠٦-٢٠٠٨ ص ١٩٩.

٧ - انظر د. هاني دويدار،، التأمين الجوي سلسلة بحوث قانونية الجديد في مجال التأمين والضممان في العالم العربي، ٢٠٠٦ ص ١١٥، ١١١.

٨ - انظر د. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد ٢٦ ص ٢٠١.

الجوية التي تتعرض لها الطائرة والمبالغ التي تلتزم بدفعها كتعويضات وهذا الى احجام اغلب شركات التأمين عن قبول تغطية المخاطر التي تتعرض لها الطائرة.^(٩)

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

وهذا و يعتقد البعض عموما ان تأمين الطائرة يختلف عن تأمين الاموال، السبب ان مبلغ تأمين الطائرة قد يتفق عليه مقدما كما ذكرنا، وهو ما يشكل التعويض عند وقوع الخطر المؤمن منه^(١٠)

لكن قد يوجه النقد الى هذا التوجه بحجة انه لو كان مبلغ التأمين متفقاً عليه منذ البداية فلا حاجة لابرام عقد التأمين لان هذا المبلغ قد حدد مهما كانت قيمة الاضرار، وهذا يتنافى مع عقد التأمين ذو الصفة الاحتمالية، لذلك يمكن القول بانه لا يختلف عن عقود التأمين العامة الا في بعض الخصائص التي يختص بها عن غيره من العقود لخصوصية محل التأمين، بيد ان هذا النقد لاينهض بل هنالك حاجة ملحة لرفع طابع الاحتمالية الغرر من هكذا تعاقدات تتعلق بالنشاط التجاري. ويشمل التأمين كافة الاخطار

٩ - انظر د. طالب حسن موسى، النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي وقانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠ بحث منشور في مجلة القضاء العدد الثاني ٢٦، ص ٩٤.
١٠ - انظر محمد زكي الدين، بحث بعنوان التأمين على الطيران مقدم الى مركز التدريب المالي والمحاسبي بغداد ١٩٨٤ ص ١٩.
٢٠.

التي تتعرض لها الطائرة، عدا بعض الاستثناءات التي سيرد ذكرها لاحقا والتأمين هنا يختلف باختلاف حالة الطائرة على المدرج او في وضعها في الجو لان الخسارة هنا تختلف من حالة الى اخرى.^(١١) وتماشيا على ما تقدم، يمكن ان يعرف عقد التأمين على الطائرة بأنه (عقد ما بين مؤمن ومؤمن له (مالك او مستثمر) للتأمين من الاضرار التي تصيب الطائرة وركابها والغير والبضائع ومستخدمي الناقل الجوي مقابل اقساط يلتزم بدفعها المؤمن له للمؤمن).

الفرع الثاني / التعريف بالطائرة.

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

وفي بداية القرن التاسع عشر ظهرت آلة ذات محركات كبيرة سميت بالطائرات حيث بنى الاخوان (ديلبرو ارفيل) طائرة ذات سطحين^(١٢).

وقد عرفها القانون الفرنسي الصادر سنة ١٩٢٢ بأنها (مجموعة اجهزة الارتفاع والتحليق في الجو). لكن يعاب على هذا التعريف بأنه سيشتمل على اجهزة اخرى الى جانب الطائرة كالصواريخ والمناطيد وكما انه لم يهتم بالغرض الاساسي من صناعة الطائرة الذي يتمثل بنقل البضائع والاشخاص.^(١٣) وقد عرفتھا معاهدة شيكاغو الصادرة سنة ١٩٤٤ بأنها (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء)^(١٤).

وهذا التعريف قد اقتبس من معاهدة باريس الصادرة سنة ١٩١٩ والذي اخذ بها قانون الطيران المدني العراقي في الفقرة الاولى من المادة الاولى، والمطابقة للمادة السابعة من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ والمطابقة للمادة الثالثة عشر من قانون الطيران المدني السعودي حيث جاء فيها بأنها (اي آلة في استطاعتها ان تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء الغير المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الاجنحة الثابتة والمتحركة).^(١٥)

لكن يعاب على هذه التعاريف بأنها ذات مفهوم واسع اذ انها تشتمل كل آلة تستطيع التحليق بغض النظر عن الغرض المخصصة له وان كانت لاتشترك مع الطائرة في غرضها الخاص بنقل البضائع والاشخاص، والتي في بعض الاحيان قد تتعرض لحوادث تؤدي الى اتلاف الطائرة بالكامل واصابة الغيراو

١١ - انظر د. اكرم ياملكي، المصدر السابق ص ٢٠٠.

١٢ - انظر د. خميس خضر، المصدر السابق ص ٢.

١٣ - انظر منتديات جامعة الاسكندرية www.lomazoma.com.

١٤ - انظر تعريف الطائرة، بحث منشور على منتديات ملتقى الشباب على الموقع الالكتروني www.4moltqa.com.

١٥ - انظر قانون الطيران العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.

الركاب اوالبضائع بضرر مما يستوجب على مستثمر الطائرة، كما راينا، ان يؤمن على طائرته لتغطية الاضرار التي تسببها الطائرة.

وتعرفها وثائق التأمين على الطائرة بأنها (تلك الطائرة المذكورة في الجدول مع مكانها والاجهزة القياسية الخاصة بها مع اية اجهزة او الات وادوات اضافية تذكر بشكل صريح في الجدول). هذا وتحدد الاشارة الى اهمية المصطلحات من حيث مايلي:.

١- يمكن فرض خسارة مهددة^(١٦) لتلافي التعويضات الصغيرة وهذه الخسارة تختلف من حالة الى اخرى بحسب ما اذا كنت الطائرة في حالة سكون او حركة.

٢- المساعدة في استعمال وثيقة التأمين على الطائرة لاغراض التأمين المحدودة على الطائرة اي انه يمكن التأمين على الطائرة من الاخطار الارضية فقط ويتم حذف بقية الاخطار وهنا لا تحسب الخسارة المهددة في حالة الخسارة الكلية للطائرة^(١٧).

الا انه ايضا لم يفرق ما بين الطائرة والاجهزة من المناطيد والصواريخ لذا من كل ماتقدم، يمكن القول بان الطائرة هي (الالة التي تستطيع الارتفاع عن سطح الارض بواسطة قوة محركه ويكون غرضها نقل الاشخاص والبضائع).

المطلب الثاني: سمات عقد التأمين على الطائرة

يتسم عقد التأمين على الطائرة بسمات قد تقربه من غيره من العقود الا انها تختلف في احكامها عن بقية العقود لذلك فأنا سنبحث هذه السمات طبقا للفروع الاتية وبالتعاقب: الفرع الاول: عقد التأمين على الطائرة عقد رضائي، الفرع الثاني: عقد التأمين على الطائرة ملزم للجانبين، الفرع الثالث: عقد التأمين على الطائرة عقد احتمالي، الفرع الرابع: عقد التأمين على الطائرة من العقود التعاوضيه، الفرع الخامس: عقد التأمين من عقود الحلول الشخصية.

الفرع الاول: عقد التأمين على الطائرة عقد رضائي.

لعل المقصود من الرضائية هنا هو ان العقد ينعقد بمجرد تطابق اليجاب والقبول الصادر من طرفي العقد اي ان العقد ينعقد بتطابق الارادتين لطرفي، وعدم وجود شائبة تشوبهما مثل الاكراه والغلط والتدليس، ما لذلك من اهمية في مثل هكذا عقود اذ انه يكفي لانعقاد العقد ان يحرر شفويا او تحريرا، فيكفي لطالب التأمين ان يتقدم بطلبه الى شركة التأمين بشكل تحريري يعبر عن رغبته بالتأمين وبمجرد صدور القبول من المؤمن ينعقد العقد سواء مكتوبا ام غير مكتوب.^(١٨)

١٦ - المقصود بالخسارة المهددة / هي خسارة توضع لغرض تلافي التعويضات الخطيرة او توعية وتحفيز المؤمن له للمحافظة على سلامة المسافرين والطائرة وهي تختلف من حالة الى حالة فاذا كانت الطائرة في حالة طيران تكون الخسارة ١٠% وفي حالة كونها جامئة تكون الخسارة ٥٢%، نقلا عن محمد زكي الدين، المصدر السابق ص ٢٩.

١٧ - انظر محمد زكي الدين ، المصدر السابق ص ٣٢.

١٨ - انظر د. عصام سليمان، مقدمة في التأمين البحري، الجزء الاول، بدون سنة طبع، ص ٧٧.

اذ ان القانون يلزم مستثمر الطائرة^(١٩) او مالكيها اجراء التأمين على الطائرة لكي يستطيع ان يحصل على تعويض من خلاله يقوم بالاجراءات اللازمة من اصلاح الطائرة او استبدالها.

وكذلك لكي يتخلص من مسؤوليته تجاه الغير الذي قد يصاب باضرار من جراء تعرض الطائرة لحادث معين. وهذا في الحقيقة مشابه للتأمين من مسؤولية حوادث السيارات، رغم ان البعض يراى ان اجبارية التأمين تكون قبل ابرام العقد، اما عند ابرامه تكون هناك الرضائية على اساس ان الرضائية هي القاعدة. لان العقد لا ينعقد مالم يتفق الطرفان ويتطابق ايجاب احدهما وقبول الاخر.^(٢٠) يضاف الى ذلك، ان عدم اشتراط الرضائية او عدم اشتراط شكلاً معيناً لانعقاد العقد الا انه يحق لاطراف عقد التأمين اشتراط الكتابة من اجل اثبات مضمون العقد عند الاختلاف وبالتالي يصبح العقد شكلياً بالاتفاق. من هنا فان التشريعات الفرنسية المقننة لعقد التأمين الصادرة ١٩٣٠، وكذا التشريع الصادر عام ١٩٧٦ تبنى الاتجاه القائل بان عقد التأمين عقد رضائي، وما الكتابة الا للاثبات وليس للانعقاد. وهذا ماتضمنه القانون الفرنسي الصادر في ١٣ يوليو ١٩٣٠ حيث ذكر ان عقد التأمين عقد رضائي ووثيقة التأمين هي لاثبات العقد، اذا قبل المؤمن الايجاب البات الموجه اليه من المؤمن، ووصل القبول الى علم المؤمن له انعقد العقد واصبح ملزماً لطرفيه. وهذا ايضا ما أكدته المادة ٩٨٣ من القانون المدني العراقي والمطابقة للمادة ٧٤٧ من القانون المدني المصري التي جاء فيها (ان عقد التأمين عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له او المستفيد، مبلغاً او ايراد مرتباً او اي عوض مالي اخر، في حالة وقوع الحادث المؤمن ضده، وذلك في مقابل اقساط او اية دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن له الى المؤمن).

يتضح من كل ذلك ان عقد التأمين عقد رضائي، حيث ان ماورد في المادة اعلاه لم يجدد شكلاً خاصاً لابرام عقد التأمين.^(٢١) وهذا يدل على ان الكتابة ماهي الا شكل خاص لاثبات عقد التأمين في حال الاختلاف في مضمونه بين طرفي العقد، و ان هذه الكتابة في بعض الاحيان قد تكون مطلوبة من المؤمن له للحصول على رخصة معينة، او للتخلص من المسؤولية تجاه الآخرين. وينطبق هذا الحكم في حالة التأمين على الطائرة، فمستثمر الطائرة او مالكيها يطالب بنسخة من عقد التأمين حتى يتمكن من الحصول على رخصة الطيران، لذلك فان عقود التأمين على الطائرة تكون مكتوبة دائماً. وعلى الرغم من رضائية عقود التأمين عموماً الا انها تندرج تحت عنوان عقود الاذعان حيث يمثل المؤمن له في العقد الطرف الضعيف الذي لا يستطيع المناقشة وليس له

١٩ - يلاحظ المقصود من مستثمر الطائرة هو / الشخص الطبيعي او المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لاوامره وسواء كان ذلك لحسابه او نيابة عن شخص اخر.

٢٠ - انظر د. احمد شرف الدين، احكام عقد التأمين، الطبعة الثالثة، سنة ١٩٩١ ص ٧١.

٢١ - انظر د. عبد الهادي السيد محمد تقي، عقد التأمين حقيقته ومشروعيته دراسة مقارنة، منشورات الحلبي، بيروت . لبنان ٢٠٠٣ ص ٢٣٤، ٢٣٣.

سوى ان يقبل بشروط المؤمن. دون ان يكون له الحق في مناقشتها.^(٢٢) وهذا مادفع المشرع للتدخل من اجل حماية الطرف الضعيف، والموازنة بين الطرفين، اذ انه اشار في حالة وجود شك فانه يفسر لمصلحة الدين اي الطرف المذعن. وهذا ما اكدته المادة ١٦٧/٢ من القانون المدني العراقي والمطابقة للمادة ١٤٩ من التقنين المدني المصري حيث جاء فيها (انه اذا تم العقد بطريقة الاذعان وكان قد تضمن شروطاً تعسفية جاز للمحكمة ان تعدل هذه الشروط او ان تعفي الطرف المذعن فيها وذلك وفقاً لما تقضي به العدالة ويقع باطلاً كل اتفاق خلاف ذلك)^(٢٣). ويمكن القول من كل ماتقدم ان عقد التأمين على الطائرة، عقد رضائي لا يحتاج في انعقاده الى شكلا خاص، وانما يكفي ارتباط الايجاب بالقبول لابرام العقد، و ما الكتابة الا للاثبات في حالة الاختلاف في المضمون، وان الاذعان لا يمس طابع الرضائية لان الاجبارية لا تتوفر الا قبل ابرام العقد اما بقبول الشروط من قبل المؤمن له فتنتفي صفة الاذعان.

الفرع الثاني /عقد التأمين على الطائرة ملزم لجانبين.

ان عقد التأمين على الطائرة من العقود التي ترتب التزامات متقابلة على ذمة طرفيه وهذا ما اكدته المادة ٩٨٣ من القانون المدني العراقي اذ جاء فيها (ان عقد التأمين عقد يلتزم به المؤمن بان يؤدي الى المؤمن له اولى المستفيد مبلغاً من المال....)، وعلى هذا فان عقد التأمين يحدد كل طرف فيه سبباً للالتزام الطرف الاخر، فيلتزم المؤمن بالضمان ويلتزم المؤمن له بالقسط وعلى هذا تكون العلاقة بين التزامات الاطراف هي علاقة تبادلية، اي ان التزام الطرف الاول يدور وجوداً وعدماً مع التزامات الطرف الاخر فكل منهما يعتمد على الاخر في الاداء. ولا ينال من هذا القول الادعاء بان التزام المؤمن بالضمان هو التزام معلق على شرط واقف، هو تحقق الخطر المؤمن منه لان تحقق الخطر شرط جوهري في التزام المؤمن، وليس شرط عارض بيد ان تحقق الخطر شرط لتنفيذ المؤمن لالتزامه وليس لقيام هذا الالتزام^(٢٤).

وهذا يعني ان التزام المؤمن التزام احتمالي، ويعني هذا ان وجود العقد في ذاته ليس احتمالياً وانما يرتب التزامات على ذمة طرفيه. وان تنفيذ احدهم لالتزامه، يتوقف على حدث مستقبل احتمالي غير محقق الوقوع، فالمؤمن له يلتزم بدفع الاقساط المتفق عليها مسبقاً في وثيقة التأمين، مقابل تعهد المؤمن بدفع مبلغ التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه ضده.^(٢٥) وبهذا يكون لكل من طرفي عقد التأمين التزامات متقابلة محددة او قابلة للتحديد مستقبلاً، وهكذا فان بعضاً من عقود التأمين على الطائرة، تمتاز بتعدد في المؤمنين لهم بموجب اشتراط في العقد يتفق عليه الطرفان وهذا يطلق عليه (شرط المؤمن له الاضائي)، وهذا الشرط يعطي طابعاً خاصاً بالنسبة للمؤمن. لانه يجب ان يطبق شروط الوثيقة لكل واحد منهم على حده اي انه اذا دفع المؤمن له الاصلي (١٠٠٠) دينار فالمؤمن الاضائي يدفع (١٠٠٠) دينار

٢٢ - انظر د. محمد حسام محمود، الاحكام العامة لعقد التأمين دراسة مقارنة بين القانونين الفرنسي والمصري، بدون سنة طبع، ص ٩١.٩٠.

٢٣ - انظر د عصام انور سليم، اصول عقد التأمين، المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٨، ص ١٨٦.

٢٤ - انظر د محمد حسام محمود، المصدر السابق ص ٥.

٢٥ - انظر د. فتحي عبد الرحيم عبد الله، التأمين، مكتبة الجلاء المنصورة، ١٩٩٧ ص ١٩٤.

فالمجموع هو (٢٠٠٠)دينار اذا كانا اثنين وهذا الشرط يدرج في الوثيقة. ولكن هناك اعتبار اخر الا وهوان الاضرار التي يسببها المؤمن له الاضافي او مستخدموه لاتدفع الى المؤمن الاصيلي، اي ان المؤمن الاضافي يبقى دون حماية ولغرض تلافي هذا الامر يدرج في وثيقة التأمين شرط يسمى (بشرط المسؤوليات المقاطعة)، ويعني هذا الشرط ان الوثيقة تحمي كل مؤمن له موجود اسمه في الوثيقة على حده وبذلك يستبعد الالتباس القائم بان المؤمن الاصيلي له فقط هو المحمي في الوثيقة. ولكن هناك من يقول بأستبعاد هذا الشرط المذكور باضافة عبارة (ولكل منهم حقوقه ومصالحه)^(٢٦).

ومن كل ماتقدم امكن القول ان عقد التأمين على الطائرة عقد ملزم لجانبين، وان تعدد المؤمن لهم، وان خاصية الالتزام هي الخاصية التي توفر الحماية للمؤمنين الاضافين على الرغم من الوثيقة في الاصل لالتحميمهم الا باضافة شرط المؤمن له الاضافي او شرط المسؤوليات المتقاطعة للمؤمنين لهم كما ذكرنا.

الفرع الثالث /عقد التأمين على الطائرة عقد احتمالي.

يلاحظ وبحق ان عقد التأمين على الطائرة،عقد احتمالي ذلك ان اي من المتعاقدين لا يستطيع معرفة ما سيعطي وما سياخذ حيث يصعب تحديد مقدار التزامات وحقوق الطرفين في العقد لان الامر يتوقف على حدوث امر معين في المستقبل قد يتحقق او لايتحقق.وتأسيسا على ذلك فان صفة الاحتمالية تبرز من خلال تحديد العقود الاحتمالية لان تحديد التزامات وحقوق الطرفين يتوقف على تحقق صفة الخطر المؤمن منه، ووقت وقوعه، وحجمه فهو الذي يحدد الرابع والخاسر

اي ان دفع العوض معلق على تحقق الخطر المؤمن منه ومن ثم لايعلم المؤمن له مقدار ما يعود عليه من كسب ولايعلم المؤمن لدى التزامه بدفع مبلغ التأمين وما سيحصل عليه من اقساط.^(٢٧)

اذا ان الاحتمال يعتبر من طبيعة عقد التأمين، بل من لهم خصائصه لذلك فان عدم وجود صفة الاحتمال عند ابرام العقد يبطل العقد حتى لو توهم الطرفان بوجوده، كما في حالة الخطر الظني من هنا فان المشرع العراقي قد ادرج عقد التأمين ضمن العقود الاحتمالية. وهذه الصفة من الناحية القانونية اي باعتبار عقد ذو علاقة تعاقدية احتمالية بين المؤمن والمؤمن له، لان التزامات كل من الطرفين تتوقف في النهاية على تحقق الخطر المؤمن منه فأحتمال الكسب قائم بالنسبة لكل من الطرفين عند ابرام العقد. اما من الناحية الفنية فان صفة الاحتمال تكاد تنتفي في عملية التأمين التي تجمع الكثير من عقود التامين لان المؤمن لايرى في الغالب الا اعم، عقدا مفردا وانما مجموعة كبيرة من المؤمن لهم يتعرضون لخطر معين فيتقاضى منهم اقساط محددة على اساس احتمالي، بل انه يعمل وثيق لايتعرض لاي مجازفة او احتمال بل انه يعمل على تغطية المخاطر التي تقع لاي منهم^(٢٨).

٢٦ - انظر دمحم زكي عبد الرحمن، المصدر السابق، ص٤٤٠-٤٤٣.

٢٧ - انظر د احمد ابو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٩، ص١٤١.

٢٨ - انظر دمحم حسين منصور، احكام قانون التأمين، دار المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص١٤٢.

يبد أن الاحتمالية قد تختفي في عقود التأمين على الطائرة، وخاصة تلك العقود المحددة القيمة حيث تكون شركة التأمين مسؤولة عن تعويض المؤمن له في حدود مثبته في وثيقة التأمين وهي تسمى وثيقة محددة القيمة. وفي حالة حددت خسارة جزيئة وقيام المؤمن بالاصلاحات المطلوبة لاتدفع المجموع المبالغ الآتية:

١. تكاليف المواد والاجزاء.
 ٢. الاجور المدفوعة.
 ٣. نسبة معينة من الاجور الفعلية للعمال
 ٤. تكلفة اخص طريقة لنقل الطائرة او الاجزاء المطلوبة للاصلاح وكذلك تكاليف اعادة الطائرة بعد اصلاحها الى مكان الحادث او الى مطار موطنها او ايهما اقرب.
- وبصفة عامة فهي تقوم بدفع المبالغ بشرط ان لايزيد التعويض عن القيمة المتفق عليها في حالة حدوث خسارة كلية للطائرة^(٢٩) وهذا كله من اجل استبعاد عنصر الاحتمال الذي يجعل العقد من الناحية الشرعية باطلا، لانه يستند الى المقامرة والرهان لذلك فان فقهاء المسلمين، قد اشكلوا على عقد التأمين من الناحية الشرعية بسبب احتوائه على عنصر الاحتمال، حيث تقوم شركات التأمين بالتأمين على التأمين على الشيء لمدة غير معينة مقابل الاقساط التي يدفعها المؤمن له.
- وهذا يجعل العقد قريبا من عقود الغرر والتدليس لذلك فان فقهاء المسلمين بينوا طرقا يتم من خلالها ازالة الاشكال من عقود التأمين. وذلك من خلال تحديد مبلغ القسط بداية ونهاية، مع تحديد الوقت في عقد التأمين اي عدم ترك الوقت مفتوح حتى يستبعد عنصر الاحتمال في تحقق الخطر المؤمن ضده. اذ جاء في كتاب منهاج الصالحين للسيد ابي القاسم الخوئي (رحمته الله) (انه يجب ان يعين في التأمين، قسط التأمين وتعين المدة بداية ونهاية)^(٣٠)
- وايضا مذكره الشهيد محمد صادق الصدر (رحمته الله) في كتاب منهاج الصالحين (غير ان المتعارف لدى شركات التأمين هو ان جبرائها للخسارة ايا كانت. غير ان هذه الجهالة مما يخل بصحة العقد فقهيًا، بل يجب ان يكون الامر محددًا من ناحية الخسران ومقدار الدفع في مقابله ما لم يرجع الى امر تقريبي يرقى العرف فيه، ولا يكون احد الطرفين مغررا به ومخدوعا واما الاقساط الشهرية فتكون محددة بتحديد مدتها وكميتها فلا اشكال في هذه الناحية)^(٣١)
- وايضا ماورد في منهاج الصالحين للسيد علي الحسيني السيستاني (دام ظله) (ان من اركان عقد التأمين تعيين مدة العقد بداية ونهاية وتحديد مقدار الاقساط المدفوعة)^(٣٢). ويذكر الشيخ سيد سابق في

٢٩ - انظر د عبد اللد توفيق الهلباوي، التأمين البحري والجوي، دار الحرية، ٢٠٠٩، ص ٢٧٠.

٣٠ - انظر السيد ابو القاسم الخوئي، منهاج الصالحين، المعاملات، دار المرتضى، ٢٠٠٦، ص ١٦.

٣١ - انظر السيد الشهيد محمد باقر الصدر (رحمته الله)، منهاج الصالحين، الجزء الثالث، هيئة تراث الشهيد الصدر، النجف الاشرف، ٢٠١١، ص ٣٩٩.

٣٢ - انظر السيد علي الحسيني السيستاني، منهاج الصالحين، الجزء الاول، ١٤٣١، ص ٣١٥.

كتابته فقه السنة (ان عقد التأمين لا ينطبق على عقد يصححه الشرع الاسلامي لانه يعتمد عنصر الاحتمالية فمجرد تحقق الخطر يدفع شركات التأمين الى دفع مبالغ ضخمة لاتتناسب مع الاقساط المستوفاة من المؤمن له، مما يسبب اثراء في جانب المؤمن له على حساب المؤمن وهذا يدخل ضمن موضوع اكل اموال الناس بالباطل وهو محرم شرعا، لذا يجب ان تحدد مدة العقد بداية ونهاية وتحدد الاقساط المدفوعة على ضوء المدة).^(٣٣)

من خلال ماتقدم من اراء الفقهاء، نجد ان عقد التأمين في الاسلام غير جائز لاحتوائه على عنصر الاحتمالية، التي تضفي على المعاملة طابع الغرر والمقامرة، حيث لا يعلم المؤمن متى يتحقق الخطر المؤمن منه، وماهي الخسارة التي سوف تحدث، وقد تحدث خسارة تدفع المؤمن الى دفع مبالغ ضخمة للمؤمن له مما يسبب خسارة له، واثراء للمؤمن له، وهذا يسيقود في نهاية المطاف الى اشكال مفاده اكل اموال الناس بالباطل، لذلك يذكر فقهاء المسلمين ضرورة تعيين المدة بداية ونهاية مع تحديد مقدار القسط المدفوع، ومن ثم تزال الاحتمالية وبذلك يفضي دافع الشرعية على العقد ولاوجود للكسب دون سبب او الاثراء على حساب الاخر.

الفرع الرابع / عقد التأمين على الطائرة من العقود التعاضدية.

عقد التأمين كغيره من العقود عقد تعاوض او معاوضة وهنا تنتفي نية التبرع فعقد التأمين من العقود التجارية التي تتنافى ونية التبرع، وهذا يعني ان كلا من الطرفين المتعاقدين يأخذ مقابلا لما اعطاه، بحيث ان المؤمن يستلم مقابلا للتأمين يتمثل في اقساط التأمين التي يدفعها المؤمن له. وكذلك فان المؤمن له يأخذ مقابلا لما اعطاه يتمثل هذا المقابل بمبلغ التعويض في حالة تحقق الخطر المؤمن ضده.

وقد لايتحقق الخطر المؤمن ضده مما يؤدي الى اثراء المؤمن له على حساب المؤمن، ولكن يرد على هذا الرأي بان المؤمن يتحمل تبعة المخاطر من سواء تحقق الخطر ام لا. وبهذا فهو يعطي الامان للمؤمن له وهذا الامان لا يكون الا بمقابل وليس مجانا^(٣٤).

وهذا يعني ان عقد التأمين لايمكن ان ينقلب الى عقد تبرع حتى في الحالة التي لا يحصل فيها المؤمن له على مبلغ التأمين لانعدام نية التبرع لدى الطرفين.^(٣٥)

هذا ويذهب البعض في الفقه الى القول بان التزام المؤمن لا يقتصر تحديدا على مبلغ التأمين ولكنه يمنح الامان الى المؤمن له بغض النظر عن التزامه باداء الاقساط وكذلك فان مبلغ التأمين قد يحصل عليه المؤمن له او لا يحصل عليه تبعا لوقوع الخطر وان عدم حصول المؤمن له على مبلغ التأمين لا يؤثر على طبيعة عقد التأمين فلا يتحول الى عقد تبرع لانتفاء نية التبرع لدى المؤمن له، فمقابل الاقساط قد

٣٣ - انظر الشيخ سيد سابق، فقه السنة، الجزء الثالث، دار الفكر للطباعة، بيروت لمبنان، الطبعة الاولى، ٢٠٠٣ ص ٢٧٠.

٣٤ - انظر د يوسف حجيم، دسنان الشبيبي، د حسين جميل، د هاشم فوزي ادارة التأمين والخطر، الطبعة الاولى، دار اليازوري للطباعة، ٢٠١١، ص ٧٣.

٣٥ - انظر د د غازي خالد، احكام التأمين، دراسة مقارنة، دار الواصل للطباعة، الطبعة الاولى، ٢٠١١ ص ٢٤٠.

ينحصر بالامان الذي يمنحه له المؤمن سواء تحقق الخطر ام لا. ولكن ان صح هذا الرأي، فان المؤمن لا يمنح الامان الا بمقابل له، وهذا المقابل يتمثل بالاقساط التي يدفعها مستثمر الطائرة او مالكيها (المؤمن له) لشركة التأمين فعندما يقبل المؤمن تغطية خطر معين فانه يبيع الامان للمؤمن له.^(٣٦) و مما تقدم يمكن القول ان عقد التأمين يتنافى ونية التبرع، ولا يؤثر في العقد ما يتم اجراؤه من اتفاقات لاحقة عليه كالاشرط لمصلحة الغير لان العبرة بذات العقد، وليس الى ما يعاصره من اتفاقات او ما يرد لاحقا عليه من شروط. فالعبرة بعقد التأمين لحظة ابرامه.

الفرع الخامس / عقد التأمين من عقود الحلول الشخصية.

اذا ما تحقق للمؤمن له حق في مواجهة شخص ثالث فمن حق شركة التأمين بعد دفعها التعويض الرجوع على هذا الشخص الثالث، ومطالبته بقيمة الاضرار التي سبق وان دفعتها. وهذا هو مبدا حق الحلول او الرجوع الذي يرتبط ارتباطا وثيقا ومباشرا بمبدا التعويض او العقود التعويضية ذلك ان العقود غير التعويضية لا يعمل فيها مبدا حق الحلول كوثائق الحياة والحوادث الشخصية مثلا. اما في مجال نشاط الطيران فيوجد شرط في الوثيقة يحق فيها لشركة التأمين الرجوع على من سبب الحادث او الضرر باسم المؤمن له، ومطالبته بتعويض الاضرار قبل قيام الشركة بالدفع والسبب الرئيس هو ضخامة مبالغ التأمين لهيكل الطائرة، و الاضرار اللاحقة وفي الحوادث التي تحدث خارج سيطرة طاقم الطائرة، وتحت الظروف الاعتيادية اصبح من الاجراءات المعتادة هذه الايام في امريكا مثالا ادخال منتجي او مصممي الطائرة او المسؤولين عنها (صيانتها او تصليحها) كمسؤولين عن الحادث على السواء في حالات حق الحلول في المشاركة في التعويض. هذا وقررت حالات كثيرة قام المؤمن له بالتنازل عن المسؤولية التي تحققت له على شخص ثالث تسبب في الحادث، وقد ادى ذلك الى حرمان شركة التأمين في حقها بالرجوع على المتسبب في الحادث ومطالبته بالاضرار^(٣٧).

المطلب الثالث: النطاق الشخصي للالتزام بالتأمين على الطائرة

لمعرفة النطاق الشخصي للالتزام بالتأمين على الطائرة لا بد لنا من معرفة موقف التشريعات التي تعالج موضوع التأمين وهل تميز بين جنسيتها ام بحسب الاقاليم التي تشغلها عند العمل لهذا سوف نستعرض الموقف المصري والعراقي.

اذ ان المشرع المصري لا يفرق في الالتزام بالتأمين ما بين الطائرات الوطنية والطائرات الاجنبية، اذ انه يوجب على مستثمر الطائرة التي تعمل في الاقليم المصري ان يؤمن على طائرته بغض النظر عن جنسيتها. ولكن تحديد شخص الملزم بالتأمين يثير صعوبة في بعض الاحيان حيث يتم القاء العبء على مستثمر الطائرة للتأمين عليها رغم ان هناك صور من المسؤوليات من المفروض الا يتحملها المؤمن له

٣٦ - انظر د باسم محمد صالح، التأمين واحكامه واسسسه دراسة تحليلية مقارنة، دار الكتب القانونية للنشر والتوزيع ٢٠١١ ص ٧٨، ٧٩، ٢.

٣٧ - انظر محمد زكي عبد الرحمن، المصدر السابق ص ١٨.

(المستثمر). حيث ان المادة الاولى من القانون الطيران المدني المصري الصادر سنة ١٩٨١ عرفت في فقرتها الثامنة مستثمر الطائرة (بانه كل شخص طبيعي او معنوي يقوم بتشغيل الطائرة بغرض الربح، اما بنفسه او بتاجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لاوامره).

ثم في الفقرة العاشرة من المادة نفسها عرفت الناقل الجوي بانه (كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستثمار خط او خطوط جوية لنقل الركاب والبضائع او اي منهما)^(٣٨). وهذا مطابق لما ورد في المادة الاولى من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بالفقتين (١٣، ٢٤)^(٣٩).

يتضح من تعريف القانون المصري للمستثمر بان عمله يتوقف على تشغيل الطائرة، لذلك فانه ياخذ بنظر الاعتبار فروض تاجير الطائرة.

وحيث ان تاجير الطائرة يكون على فرضين هما:

١- تاجيرها عارية فيكون طاقمها تابعا للمستاجر.

٢- تاجيرها بالطاقم فيكون طاقمها تابعا للمؤجر ويكتب بذلك صفة المستثمر دون المستاجر.

اما الناقل الجوي فلا علاقة له بتشغيل الطائرة حسب ماورد في التعريف، اذ يتوقف عمله على استثمار خط او خطوط جوية لنقل الركاب او البريد او البضائع او اي منهما. بعبارة اخرى هو ذلك (الشخص الطبيعي او المعنوي الذي يتولى مشروع النقل الجوي). ومن ثم يكتسب هذا الشخص صفة الناقل سواء كان مالكا للطائرة التي تقوم بالنقل او مستاجرا لها عارية او بالطاقم.

و هناك فرضان يجمع فيهما الناقل الجوي بين صفتي المستثمر والناقل الجوي هما:

١. الفرض الذي يكون الناقل الجوي هو مالك الطائرة.

٢. الفرض الذي يكون الناقل الجوي مستاجرا للطائرة عارية.

اذ نشهد انفصال لصفتي الناقل الجوي والمستثمر في الفرض، الذي يكون فيه الناقل الجوي مستاجرا للطائرة بالطاقم فبينما يعد مؤجر الطائرة مستثمرا للطائرة يكون المستاجر ناقلا جويا.

فاذا انتقلنا الى تطبيق هذه التعاريف لتحديد النطاق الشخصي للالتزام بالتأمين على الطائرة.

لوجدنا ان مستثمر الطائرة سيكون ملزما بالتأمين ضد الاضرار، التي تصيب متلقي خدمة النقل بالرغم من عدم مسؤوليته في الاحوال التي لا يعد فيها ناقلا جويا، في حين المسؤول عن هذه الاضرار لا يكون ملزما بالتأمين من تلك المسؤولية.

اما عن المسؤوليات الاخرى الموجبة للتأمين فلا يثير النص المصري اي اشكال في التطبيق.

٣٨ - قانون الطيران المدني المصري رقم ١٢٨ لسنة ١٩٨١.

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

ذلك ان مستثمر الطائرة مسؤول عن الاضرار التي تلحق بالغير على سطح الارض، فيبدو التزامه عن ذلك طبيعياً ومسؤوليته حقيقية.

اما بالنسبة للمستخدمين (طاقم الطائرة) الذين يتعرضون لمخاطر الطيران، فسواء أكانوا تابعين لمؤجر الطائرة ام لمستأجرها عارية، فأن المتبوع يكتسب في كل الاحوال صفة المستثمر مما يجعل التزامه بالتأمين عن هذه الاضرار طبيعياً.

وإزاء ذلك، فقد يراد ان يجعل التأمين على الطائرة لضمان المسؤوليات الناشئة عن المخاطر الجوية، فانه يجب ربط الالتزام بالتأمين بكل صور من صور المسؤوليات، ويتعين ان يجعل الناقل الجوي لا مستثمر الطائرة ملزماً بالتأمين ضد المسؤولية عن الاضرار التي تصيب الركاب والامتعة التي تكون على متن الطائرة وهذا ما فعله المشرع المصري.

واذ مافرض الالتزام على عاتق الناقل الجوي فانه سيقع على كل من يكتسب هذه الصفة، ومن ثم فان المشرع المصري جعل التأمين على الطائرة شرطاً للحصول على تصريح الطيران وخاصة لتلك الطائرات الوطنية التي تعمل في الاقليم.^(٤٠)

وهكذا ان النطاق الشخصي للالتزام بالتأمين على الطائرة لا يقف عند هذا الحد بل ايضا يشمل المودع لديهم الطائرات اي مالكي حظائر الطائرات حيث انهم يكونون مسؤولين عن الاضرار التي تصيب الطائرة المودعة لديهم اذا لم يبذلوا العناية اللازمة للحفاظ عليها.

وكذلك فانهم مسؤولون عن الاضرار التي تصيب الشخص الثالث مادامت الطائرة بحوزتهم اذا ثبت اهمالهم، لذلك فهم مجبرون على التأمين على الطائرة لكي يتخلصوا من المسؤولية المترتبة من اصابته بالاضرار. لكن المودع لديهم الطائرة يتخلصون من هذه المسؤولية عن طريق تضمين عقد التأمين شرط عدم المسؤولية عن الاضرار التي تسببها الطائرة، على ان يثبتوا في حال ظهور نزاع بشأن مضمون العقد بان مالكي الطائرات لديهم علم بهذا الشرط والعكس صحيح.

وكذلك فان المصارف ايضا قد تؤمن على الطائرات التي تم شراؤها بموجب قروض قدمت من قبلها الى شركات الخطوط الجوية وذلك من اجل المحافظة على مبلغ القرض.^(٤١)

ومن كل ماتقدم نجد صعوبة في تحديد شخص الملزم بالتأمين وفقاً للقانون المصري. بخلاف قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ فلا نجد صعوبة في تحديد شخص الملزم بالتأمين حيث ان شركة الخطوط الجوية هي المستثمرة الوحيدة لطائراتها وهي في نفس الوقت تعتبر ناقلاً جويًا لذلك فهي الملزمة بالتأمين على طائراتها.^(٤٢)

٤٠ - انظر. هاني دويدار التأمين الجوي بحث مقدم الى مؤتمر الجديد في مجال التأمين . منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان . ٢٠٠٦ . ص ١٢٠ . ١٢٤ .

٤١ - انظر محمد زكي عبد الرحمن . المصدر السابق . ص ١٦ . ٦٥ .

٤٢ - انظر شذى حسن زلزلة . وثائق تأمين الطيران والشروط العالمية المستعملة في تطبيقها في السوق العراقية . بحث مقدم الى كلية الادارة والاقتصاد . جامعة بغداد ١٩٧٨ ص ١٦٥ .

ويمكن القول ان المشرع المصري قد، وجد صعوبة في تحديد شخص الملزم بالتأمين على الطائرة وذلك لعدم وجود جهة متخصصة بادارة الخطوط الجوية المصرية وما يتعلق بها اذ انه تارة الزم المستثمر في فروض معين بالتأمين وتارة اخرى الزم الناقل الجوي بالتأمين.

بخلاف المشرع العراقي الذي لم يجد صعوبة في تحديد النطاق الشخصي للالتزام بالتأمين لوجود جهة متخصصة بادارة الخطوط الجوية العراقية التي، تعد هي المستثمر و الناقل الجوي في نفس الوقت لذلك فهي الملزمة بالتأمين على الطائرات التابعة لها الا وهي الخطوط الجوية العراقية وكما ذكرنا انفا.

الخاتمة

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

اولا: النتائج

١- يتضح لنا ان عقد التأمين على الطائرة ماهو الا اداة للحد من الاثار المالية البالغة السوء التي تلحق بمستثمر الطائرة نتيجة للاضرار التي تسببها للغير او لركابها او الاضرار التي تصيب هيكلها ومستخدمي المستثمر.

٢. نلاحظ ان هناك دورا كبيرا للاتفاقيات الدولية في تنظيم كيفية تعويض المضرورين الذين تعرضوا لحوادث الطيران ووضع الضوابط الخاصة بالتعويض وعدم اعمال القانون الوطني في حال تعارضه مع الاتفاقية ماعدا القواعد التي يضعها المشرع والتي لا توجد في الاتفاقية فهي تطبق مع الاتفاقية جنبا الى جنب.

٣. ان عقد التأمين عقد رضائي لا يحتاج الى اتخاذ شكل خاص وانما يكفي ارتباط الايجاب بالقبول وما الكتابة الا للاثبات في حالة الاختلاف بالمضمون وان الادعان لا يبعد طابع الرضائية لان صفة الاجبار تتوفر قبل ابرام العقد والقبول لشروط العقد لا يعد ادعانا.

٤. يتضح لنا ان القانون قد سمح للمؤمن في حالة عدم تمكنه من اتمام اجراءات التأمين ان يأتي ببدايل حددها القانون ومن ثم يستطيع ادخالها في مجال النشاط الجوي لحين اكمال الاجراءات التأمين لا برام العقد.

٥. ان المشرع قد اوكل تقدير مدى كفاية الضمانات للتأمين الى سطات الطيران المدني الا انه لم يعط سلطة واسعة لها وانما قيدها بقيود فهو، من جانب، الزم سلطات الطيران المدني بتطبيق احكام اتفاقية وارشو عند توفر شروطها، ومن جانب اخر، الزمها بتطبيق احكام اتفاقية روما عند توفر متطلباتها.

٦. لاحظنا سابقا ان مستثمر الطائرة يمكن ان يكون مالكا للطائرة ويمكن ان يكون مؤجرا لها او حائزا لها بموجب عقد معين يسمح له بالحيازة.

ثانياً: المقترحات

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

١- نقترح وضع تعليمات لقانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل مع وضع تعريف خاص بعقد التأمين على الطائرة لما لهذا العقد من اهمية خاصة ذلك ان الطائرة ترتب اضرارا مالية بالغة السوء تلحق بمستثمر الطائرة.

٢- نقترح بان يقوم المشرع العراقي بوضع قانون يسمح للشركات الخاصة بالدخول في مجال التأمين على الطائرات وان لا تختص فقط بشركة التأمين الوطنية العراقية خاصة ان المرحلة الراهنة قد ادت الى انتعاش الاقتصاد العراقي.

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

٤- نقترح على المشرع العراقي تعديل نص المادة ٩٢٠ من القانون المدني العراقي ببيان الجانب الفني وحقيقته الرابطة بين الطرفين (المؤمن والمؤمن له) وعدم الاقتصار على الجانب القانوني فقط.

٥- نقترح على المشرع تعديل نص المادة ٩٨٧ الفقرة الاولى بعدم المساواة بين حالة كتمان المؤمن له اية بيانات عن الخطر وحالة تعمدته تقديم بيانات كاذبة بان يدخل الحالة الثانية ضمن الفقرة الثانية للمادة اعلاه ومساواتها مع المؤمن له سبيء النية لانه في الحالة الثانية يكون سبيء النية لانه كان قاصدا تقديم بيانات كاذبة.

٦- ندعو المشرع الى تضمين قانون الطيران المدني العراقي نص يجبر المستثمر على التأمين وذلك من اجل حماية المستثمر من الاثار التي ترتب على تحطم الطائرة وفي نفس الوقت ضمان لمن تضرر من الطائرة.

٧- كما نقترح على المشرع العراقي بان يجعل للمضربين اولوية على الضمانات التي يقدمها المستثمر قبل ابرامه عقد التأمين على الطائرة وان يخصص هذه الاولوية للوطنيين وتعليق حق الاجانب على شرط المعاملة بالمثل، وذلك عن طريق وضع نص يعطي حق امتياز للمضرب على مبلغ التأمين، بحيث يتم تأخير كافة المستحقات الاخرى الى ان يتم تعويض كافة المضربين.

٨. كما نقترح على المشرع بوضع احكام خاصة بالكفالة التي يقدمها المصرف لكفالة مستثمر الطائرة في حال تسببها باضرار، وذلك لان هذا النوع من الكفالة يختلف بأحكامه عن الكفالة المقررة بنصوص القانون المدني، اذ انها تكفل المستثمر بتعويض المضربين بمبالغ ضخمة جدا وان تكون دولة المستثمر هي الضامنة على اعتبار انها محل ثقة.

٩- يمكن ان يكون عقد التأمين على الطائرة مبنيًا على اساس القيمة المتفق عليها أي ان يتم تحديد مبلغ التأمين والوقت وهذا ما يرفع طابع الغرر عن عقد التأمين.

المصادر

اولا/ كتب اللغة

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

ثانيا / كتب الفقه الاسلامي

١. السيد ابو القاسم الخوئي، منهاج الصالحين، المعاملات، دار المرتضى، ٢٠٠٦.
٢. السيد الشهيد محمد صادق الصدر (رحمته الله)، منهاج الصالحين، الجزء الثالث، هيئة تراث الشهيد الصدر، النجف الاشرف، ٢٠١١.
٣. السيد علي الحسيني السستاني، منهاج الصالحين. الجزء الاول، ١٤٣١هـ.
٤. الشيخ سيد سابق، فقه السنة، الجزء الثالث، دار الفكر للطباعة، بيروت . لبنان، الطبعة الاولى، ٢٠٠٣.

ثالثا /الكتب القانونية

١. د. احمد ابو السعود، عقد التأمين بين النظرية والتطبيق، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٩.
٢. د.احمد شرف الدين، احكام عقد التأمين، الطبعة الثالثة، ١٩٩١.
٣. البشير زهرة، التأمين البري، دراسة تحليلية وشرح عقود التأمين، تونس، بدون سنة طبع.
٤. د.باسم محمد صالح، التأمين واحكامه واسسه دراسة تحليلية مقارنة، دار الكتب القانونية للنشر والتوزيع، ٢٠١١.
٥. د.عبد الله توفيق الهلباوي، التأمين البحري والجوي، دار الحرية، ٢٠٠٩.
٦. د.عبد الهادي السيد محمد تقي، عقد التأمين حقيقته ومشروعيته، دراسة مقارنة، منشورات الحلبي. بيروت . لبنان، ٢٠٠٣.
٧. د.عصام انور سليم، اصول عقد التأمين، دار المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٨.
٨. د.عصام سليمان، مقدمة في التأمين البحري، الجزء الاول، بدون سنة طبع.
٩. د.غازي خالد ابو عرابي، احكام التأمين دراسة مقارنة، دار الوائل للطباعة، الطبعة الاولى، ٢٠١١.
١٠. د.فتححي عبد الرحيم عبد الله، التأمين، مكتبة الجلاء المنصورة، ١٩٩٧.
١١. د.محمد حسين منصور، احكام قانون التأمين، دار المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٥.

١٢. د. محمد فريد العريني، دهاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٩٥.
١٣. د. يوسف حجيم، د. سنان كاظم، د. حسين جميل، د. هاشم فوزي، ادارة التأمين والمخاطر، الطبعة الاولى، دار اليازوري، ٢٠١١.

رابعاً / البحوث والمجلات

- ١ - د. اكرم ياملكي، الاعمال القانونية الواردة على الطائرة، بحث في منشور مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي، ٢٠٠٨، ٢٠٠٦.
- ٣ - د. خميس خضر، تطور التشريع المصري، في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد ٢٦.
- ٤ - شذى حسن زلزلة، وثائق الطيران والشروط العالمية المستعملة في تطبيقاتها في السوق العالمية، بحث مقدم الى كلية الادارة والاقتصاد، جامعة بغداد، ١٩٧٨.
- ٥ - د. طالب حسن موسى، النظام الخاص لمسؤولية الناقل الجوي وقانون التجارة رقم ١٤٩ لسنة ١٩٧٠، بحث منشور في مجلة القضاء، العدد الثاني، ٢٦.
- ٦ - د. هاني دويدار، التأمين الجوي، سلسلة بحوث قانونية في مجال التأمين والضمان بالعالم العربي، منشورات الحلبي، الحقوقية، بيروت - لبنان، ٢٠٠٦.

خامساً / القوانين

١. قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.
٢. قانون الطيران المدني المصري رقم ١٢٨ لسنة ١٩٨١.

سادساً / مصادر الانترنت

١. منتديات جامعة الاسكندرية على الموقع الالكتروني. www.lomazoma.com
٢. منتديات ملتقى الشباب، تعريف الطائرة على الموقع الالكتروني www.4moltqa.com