



جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم
القانونية



المجلد 20، العدد 4

جمادى الثاني 1445 هـ / ديسمبر 2023 م

التقييم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

التأمين من مخاطر النقل الجوي في التشريع الإماراتي دراسة مقارنة

محمد خميس النقبى⁽¹⁾

بشار طلال المومني⁽²⁾

تاريخ القبول: 17-05-2022

تاريخ الاستلام: 21-01-2022

ملخص البحث:

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

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

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

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

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

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

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

c.r.x.11@hotmail.com

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

المقدمة:

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

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

وإذا كان النقل الجوي يعد دعامة أساسية من الدعائم التي يعول عليها في التنمية الاقتصادية، ونظراً للمخاطر التي تلحق هذا النشاط، فقد برز دور تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي كإجراء من الإجراءات التي يتخذها الناقل لتفادي الآثار السلبية التي يمكن أن يتعرض لها النقل الجوي؛ إذ يظهر ذلك صراحة في القانون الاتحادي الإماراتي رقم 20 لسنة 1991 بإصدار قانون الطيران المدني، ونصت المادة السابعة على أنه " يجب توفر الشروط التالية بالنسبة إلى الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه6 - أن يكون مؤمناً لصالح طاقمها وركابها وللغير على سطح الأرض وفقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن"، وهو ما يفيد الزام مستثمر الطائرة بالتأمين عليها قبل أن يُسمح له بالعمل في الأجواء الإماراتية (2).

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

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

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

نظام التأمين على نظام المسؤولية⁽¹⁾.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية هذه الدراسة في الحرص على توفير الاطمئنان والاستمرارية والأمان للمرفق الحيوي محل البحث، وهو ما يتحقق عن طريق اطمئنان كل من الناقل الجوي وجمهور المنتفعين بهذا المرفق إلى وجود قواعد ثابتة مسبقة العلم من شأنها ضمان حق كل منهم في حالة تحقق أي من مخاطر هذا النوع من النقل

أهداف الدراسة:

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

إشكالية الدراسة:

نظراً لما يمثله الطيران الجوي من أهمية ونتيجة لتعرض ذلك المجال إلى العديد من الحوادث وبخاصة في السنوات الأخيرة، فأصبحت أزمة حقيقية لما لها من أثر على الأضرار بأرواح وممتلكات الأفراد؛ لذا فقد اهتمت الكثير من الاتفاقيات الدولية وكذلك التشريع الإماراتي بالتعويض عن حوادث الطيران، ولذلك فقد جاءت هذه الدراسة محلله وموضحة للاتفاقيات الدولية والنصوص القانونية المتعلقة بتلك القضية؛ لذا تتمثل مشكلة الدراسة في التساؤل الجوهري التالي:

ما مدى كفاية النصوص القانونية في التشريع الإماراتي والاتفاقيات الدولية في معالجة التأمين ضد مخاطر النقل الجوي؟ ويتفرع من هذا التساؤل الجوهري، التساؤلات الفرعية التالية: ما مدى رقابة الدولة على التأمين ضد مخاطر النقل الجوي؟ وكيف يكون التأمين من هذه المخاطر في الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني؟ وهل هو تأمين إلزامي أم اختياري؟ وما أثر نظام التأمين على نظام المسؤولية؟

(1) حسن يوسف عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، (القاهرة، دار الكتب القانونية، 2010)، ص 33

منهجية الدراسة:

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

خطة الدراسة:

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

المبحث الأول: حدود التأمين الجوي في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية

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

المطلب الأول: التأمين من مخاطر النقل الجوي في الاتفاقيات الدولية

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

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

لاهاي 1955م ومن ثم اتفاق مونتريال 1966م وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971م، وختامها ببروتوكولات مونتريال الأربعة 1975م، وأخيرا اتفاقية مونتريال 1999م والتي ألغى بموجبها كل من اتفاقية وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة لها، والتي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر⁽¹⁾ 1999.

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

أولا- التدابير الواجب على الناقل الجوي اتخاذها لدفع المخاطر:

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

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

(1) أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م، بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، الجزء الأول، جامعة الإمارات العربية المتحدة في الفترة من 23 - 25 / 4 / 2012، ص 71

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

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

(4) محمد علي بكر، دفع مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه، (القاهرة، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية 2011)، ص 42

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

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

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

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

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

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

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

(1) محمد علي بكر، مرجع سابق، ص 59

(2) سليمة حسين، مرجع سابق، ص 78

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

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

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

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

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

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

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

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

- (1) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، (القاهرة، دار الفكر العربي، 1998)، ص 34
- (2) هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل، (الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، 1999)، ص 408
- (3) محمد علي بكر، مرجع سابق، ص 99
- (4) تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو على أنه " في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة من الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة"
- (5) محمود فياض، ماهية التأخر في عقد النقل الجوي وفقاً لوثيقة عقد النقل الصادرة عن شركات النقل الجوي الإماراتية، بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية - السنة الثامنة - العدد 3 - العدد التسلسلي 31 / محرم - صفر 1442 هـ /، ص 402

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

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

ثانياً- تأمين المسؤولية ومبدأ تحديد التعويض:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ثالثاً- الالتزام بالتأمين من الأضرار التي تصيب ركاب الطائرة وفقاً لاتفاقية وارسو:

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

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

(1) شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 5، 20 فبراير لسنة 2006م، ص 292.

(2) مراد بن صغير، مرجع سابق، ص 366

(3) ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 48

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

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

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

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

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

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

دار الفكر الجامعي، 2008)، ص 479

(1) المرجع السابق، ص 481

(2) سعود فيصل الرميثي، مدى التعويض عن الضرر النفسي في حوادث النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي "وارسو 1929 ومونتريال 1999م" مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، ص 265.

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

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

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

المطلب الثاني: التأمين في ضوء القوانين الوطنية

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<http://site.eastlaws.com/GeneralSearch/Home/ArticlesTDDetails?MasterID=3845>

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

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

تأمين مسؤولية الناقل الجوي تجاه الطرف الثالث المضرور جسمائياً أو مادياً، ووثائق تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الطرود والبضائع والجراند⁽¹⁾.

فالقانون يلزم مالك الطائرة ومستثمرها إجراء التأمين على الطائرة لكي يستطيع أن يحصل على تعويض من خلاله يقوم بالإجراءات اللازمة لتعويض المتضررين أو إصلاح الطائرة أو استبدالها، وكذلك لكي يتخلص من مسؤوليته تجاه الغير الذي قد يصاب بأضرار من جراء تعرض الطائرة لحادث معين، كما يسمح التشريع المصري لشركة التأمين بالرجوع على من سبب الحادث أو الضرر باسم المؤمن له، ومطالبته بتعويض الأضرار قبل قيام الشركة بالدفع⁽²⁾.

أما المشرع الإماراتي الاتحادي فلا يجيز وفقاً للقواعد العامة للمضرور بالرجوع على المؤمن إلا بالدعوى غير المباشرة استعمالاً لحق مدينه المؤمن له قبله، ورغم عدم وجود نص في القانون المدني الإماراتي يخول للمضرور حقاً مباشراً في مطالبة المؤمن بالتعويض إلا إذا نصت وثيقة التأمين على ذلك، ومع ذلك فإن أحكام القضاء قد خرجت عن هذه القاعدة بهدف حماية المضرور، وضماناً لحصوله على حقه في التعويض الجابر للضرر الذي وقع عليه، مهما بلغت قيمة هذا التعويض، حيث أجاز للمضرور الرجوع على المؤمن بدعوى مباشرة لاقتضاء تعويض عن الضرر الذي أصابه من الحادث، حيث يظل الناقل الجوي مسؤول عن الضرر الذي يقع في حال وفاة أو إصابة أي راكب، إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة، أو أثناء عمليات الصعود أو النزول منها⁽³⁾.

وأيضاً استقرت أحكام القضاء المصري، على جواز رجوع المضرور على المؤمن بالدعوى المباشرة مطالباً إياه بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به بهدف حماية المضرور أو ورثته؛ إذ إن الناقل الجوي مسؤول عن الأضرار التي تقع في حال وفاة أو إصابة أي راكب على متنها⁽⁴⁾.

والواقع أن هذا الحكم قد قطع الطريق أمام أي محاولة لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية في حالة حدوث الضرر، حيث تتأسس مسؤوليته على نظرية الخطأ المفترض في جانبه والذي لا يمكن دفعه إلا بإثبات خطأ المضرور أو خطأ الغير

(1) محمد علي بكر، مرجع سابق، ص 114

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

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

<https://www.emaratalyom.com/local-section/accidents/2010-07-05-1.262893>

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

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

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

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

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

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

قبل غالبية الوفود المؤتمرة⁽¹⁾.

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

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

المطلب الأول: أثر التأمين الإلزامي على نظام المسؤولية

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

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

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

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

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

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

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

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

وعلى الصعيد الدولي نصت المادة 50 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه "على الدول الأطراف أن تفرض على ناقلها الجويين أن يكتتبون تأميناً كافياً لكي يغطي المسؤولية التي تقع على عاتقهم في مفهوم هذه الاتفاقية، ويمكن للدولة الطرف التي ينظم الناقل الجوي رحلات إلى داخلها، أن تلزم الناقل بأن يثبت أنه يحتفظ بقدر كافي من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية"

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

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

(2) ياسمينه بشار، مرجع سابق، ص 198

(3) الجمال، سمير حامد عبدالعزيز، التأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني، مجلة الأيمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، مجلد 20، ع 1، ص 89.

(4) سعيد حسن مرعي، مرجع سابق، ص 70

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

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

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

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

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

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

(3) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص 412

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

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

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

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

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

(1) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 59

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

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

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

المطلب الثاني: الطابع الدولي للتأمين وخضوعه لرقابة الدولة

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) المرجع السابق، ص 522

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

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

ضرر أو أي هبوط اضطراري، وبنسبة معينة يتم تحديدها كحد أقصى من المبلغ المحدد للتأمين الكلي، ولا يجوز للمؤمن له - في حالة الضرر الكلي - أن يتنازل للمؤمن على الطائرة⁽¹⁾.

ويرى الباحثان: عقب انتهاء هذا الجزء من الدراسة أن دولية قواعد التأمين من مخاطر النقل الجوي هي أمر حتمي، حيث أن طبيعة النقل الجوي في حد ذاتها تفرض دولية هذا النوع من التعاقدات، فالنقل الجوي يشتمل دوماً على أطراف متعددة الجنسيات، ويتحكم فيه عدد من التشريعات الوطنية التي لا يجب أن تتنازع فيما بينها تنازع قد يذهب بحق المضرور، ولذلك فإن توحيد هذه القواعد وعالميتها هي وسيلة وغاية في الوقت ذاته، حيث تضمن أن يعلم مستخدم مرفق الطيران حقوقه مسبقاً، والقواعد الموضوعية والإجرائية التي تحكم هذه الحقوق

كما أن خضوع شركات التأمين وتعاقداتها لرقابة الدولة أيضاً امر حتمي؛ إذ إن احترام الدولة لاتفاقياتها يجب أن تضمن تنفيذ هذه الاتفاقيات عند الحاجة، وهذا التنفيذ يوجب التأكد من القدرة المالية لشركات التأمين، وإمكانية التزامها بما تتعاقد عليه مع المؤمن، بما يضمن تحقق مصلحة المضرور واستطاعته اقتضاء مبلغ التعويض عند الحاجة

الخاتمة:

في ضوء دراستنا للتأمين من مخاطر النقل الجوي في التشريع الإماراتي دراسة مقارنة، تعد قضايا التأمين والمسؤولية المدنية للناقل الجوي من أهم وأدق المسائل القانونية في الوقت الراهن لعدة اعتبارات، بعضها يتعلق بتزايد نسبة حوادث الطائرات وكوارث الملاحة الجوية، وبعضها راجع لطبيعة الأضرار وصورها، وقد ازدادت أهمية هذا النشاط الاقتصادي في العصر الحديث في مجال نقل الركاب والبضائع

ورغم ذلك تبقى معرضة لمخاطر كبيرة، مما أثار قلق المجتمع الدولي، ودفع به إلى التدخل بوضع قواعد خاصة لتنظيمه وتنظيم استغلال الطائرات لضمان سلامتها، وذلك من خلال إصدار العديد من الاتفاقيات الدولية والتي كان هدفها تنظيم الملاحة الجوية، وتوحيد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل

(1) عبد الكريم ياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2010، ص 18

أولاً- النتائج:

1. نتج عن الدراسة قصور التشريع الإماراتي والاتفاقيات الدولية وعدم كفايتها في التأمين من مخاطر النقل الجوي، كما بينا في متن البحث.
2. لم تخرج التشريعات الوطنية عن حدود قواعد التأمين الواردة بالاتفاقيات الدولية منعاً لحدوث أي تعارض كما أن الاتفاقيات الدولية صرحت بجواز تعديل بنودها الوطنية بما يضمن مصلحة المضرور والحرص عليه.
3. يعد برأي الباحثين الحد الأقصى للتعويض عن الضرر الجسدي والمعنوي في مسؤولية الناقل الجوي مهما بلغ في الزيادة، مبلغاً زهيداً مقارنة بحياة الإنسان.
4. اتفق الباحثان مع الرأي الفقهي القائل باعتبار التأمين دعامة تستند عليه المسؤولية لأداء دورها الإصلاحي للأضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية، نظراً لجسامة الأضرار الناتجة عنها.
5. هناك رغبة مستمرة لمختلف التشريعات والاتفاقات في توفير حماية أكبر للمسافر، من خلال إعادة النظر في نظام المسؤولية عبر مجموعة من الآليات والوسائل وكذا مختلف القوانين والاتفاقات بشكل مستمر، وهو ما يعنى بقاء نظام المسؤولية قائماً لا سيما في صورتها الموضوعية، وأن وجودها يضمن للمسافر سلامته التي يعجز التأمين عن كفالته، في حين أن التأمين قد ضمن الحق في التعويض عن الضرر الذي عجز نظام المسؤولية منفرداً عن إصلاحه.
6. أخضع التشريع الإماراتي مسؤولية الناقل الجوي الدولي للاتفاقات الدولية بصفة عامة متى كانت لا تتعارض مع أحكام القانون الوطني، في حين أخضع مسؤولية الناقل الجوي الداخلي لأحكام قانون المعاملات التجارية الاتحادي، والتي اعتبرها مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الضرر وتحمل تبعه المخاطر.
7. هناك دور حيوي وجوهري للتأمين في ضمان الحد الأدنى لتغطية الأضرار الناجمة عن الحوادث الجوية، وذلك رغم عدم كفايته، وهذا يعنى أن الحد الأدنى مع ضمانه ليس كافياً في مبدأ التعويض.
8. هناك العديد من العوائق والصعوبات المختلفة التي تواجه التأمين في كفايته لضمان الأضرار، سواء ما تعلق باتساع دائرة المخاطر والكوارث، أو ما تعلق بتخصيص حالات قابلة للتأمين دون أخرى، أو تداخل الأنظمة والقوانين الناظمة أحكام التأمين، أو تسقيف مبالغ التعويض.

9. لا زال التأمين في حاجة إلى تطوير وضبط لأحكامه بشكل أكثر فعالية، بما يسهم في تحقيق تعويض عادل وشامل عن كل الأضرار، وبما يُبقي على تواجد نظام المسؤولية، بما يفيد أن المتضرر يأخذ التعويض الكامل والشامل عن كل ما حدث له من الأضرار بغض النظر عن الحادث نفسه.
10. حظي التأمين الجوي في الآونة الأخيرة بأهمية خاصة أوجبها الاستخدام المفرط للتكنولوجيا في تسيير حركة الطائرات وتشغيل المطارات؛ إذ أحدثت هذه التكنولوجيا بين طياتها العديد من المخاطر المستحدثة وأصبحت وسائل إيقاع الضرر متنوعة.

ثانياً. التوصيات:

1. نوصي بتعديل الحد الأقصى للتعويض عن حوادث النقل الجوي بما يتلاءم مع الظروف الاقتصادية مع العالم بزيادته وفقاً لطبيعة وحجم الضرر الناتج والشخص المتسبب فيه عند تقدير قيمة التعويض.
2. يوصي الباحثان بتوحيد قواعد التأمين الدولية من مخاطر النقل الجوي بما يضمن علم مستخدم مرفق الطيران بحقوقه مسبقاً وخضوع شركات التأمين ورقابة الدولة تنفيذاً لاتفاقياتها بما يحقق مصلحة المضرور وتعويضه المنصف.
3. يوصي الباحثان فرض التأمين الإجمالي على شركات التأمين والمستثمرين، بحيث تتحمل مسؤولية الأضرار الواقعة على الركاب أو الامتعة والبضائع، ويتم ذلك بأداء دفعة مقدمة قبل الحكم بالتعويض النهائي للمضرورين أو أسرهم.
4. نوصي الباحث عن بديل طبيعي لمسؤولية الناقل الجوي، ويتميز هذا البديل بالثبات ويختلف فيه التفاوت بين قيمة الإنسان بسبب الانتماء الجغرافي أو السياسي، ولن يكون هذا سوى تقرير التأمين الإجمالي من تلك المسؤولية على المستوى العالمي.
5. أهمية العمل على وضع أسس سليمة لنظام التأمين مسؤولية الناقل الجوي بما يضمن حق المسافر أو غيره من المتضررين في تعويض عادل وشامل، ومن هذه الأسس فكرة المخاطر وتحمل التبعية، لا يستطیع الناقل الجوي الفكك أو التخفيف منها إلا لخطأ المضرور نفسه أو استناداً إلى حالته الصحية.
6. على التشريعات التأمينية إيجاد أسس جديدة تكون قادرة على مواجهة مخاطر النقل الجوي من جهة، ومن جهة أخرى إيجاد وسائل خاصة بالتعويض تكفل العدالة بين طرفي النزاع (الناقل والمتضرر)، ويكون التأمين في حدود المسؤولية

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

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

قائمة المصادر والمراجع:

- اتفاقية وارسو 1929م بشأن القواعد المتعلقة بالنقل الجوي.
اتفاقية مونتريال 1966.
اتفاقية مونتريال 1999.
الأسيوطي، ثروت (1988). مسؤولية الناقل الجوي. دار النهضة.
الأهواني، حسام (1975). المبادئ العامة في التأمين. دار النهضة العربية.
برتوكول لاهاي 1955م.
بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.
بروتوكولات مونتريال الأربعة 1975.
بشار، ياسمين (2012). مسؤولية الناقل الجوي للركاب. دار الكتب العلمية.
بكر، محمد علي (2011). دفع مسؤولية الناقل الجوي [رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية].
بن صغير، مراد (2018). إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها. مجلة جامعة الشارقة، 15(1).
<https://doi.org/10.36394/jls.v15.i1.12>
بن ناصر، وهيب (2014). المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري. دار الجامعة الجديدة.
التركي، احمد مصطفى حسين (2014). قواعد التأمين من مخاطر النقل الجوي. المكتب الحديث للنشر.
الجمال، سمير حامد عبد العزيز (د.ت.). التأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني. مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، 20(1).
الجمال، مصطفى محمد (1997). الوسيط في التأمين الخاص وفقاً لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

- مطبوعات جامعة الإمارات العربية المتحدة.
- حسين، سليمة (2014)، مركز الراكب المضروب في ضوء نظام التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي. مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، (2).
- حكم قضائي، الطعن رقم 1208، بتاريخ 28/10/2021، الموقع الرسمي لمحكمة النقض المصرية - تاريخ آخر زيارة 12/5/2022، العاشرة صباحاً.
- حكم المحكمة الاتحادية العليا، إمارة أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، بتاريخ 5/7/2010 <https://www.emaratalyom.com/local-section/accidents/2010-07-05-1.262893>
- دويدار، هاني (1999). النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل. دار الجامعة الجديدة.
- رضوان، أبو زيد (1998). القانون الجوي، قانون الطيران التجاري. دار الفكر العربي.
- الرميثي، سعود فيصل (د.ت.). مدى التعويض عن الضرر النفسي في حوادث النقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي «وارسو 1929 ومونتريال 1999م». مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، 9.
- سليمان، عفاف محمد (1998). دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر. مجلة البحوث التجارية المعاصرة، (2)، جامعة جنوب الوادي.
- شهيدة قادة (د.ت.). فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال النظام التعويضي لضحايا حوادث النقل الجوي الدولي. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، (5)، ص 292.
- الطائي، يوسف حجييم (2020). إدارة الخطر والتأمين. دار البيزوري العلمية للنشر والتوزيع.
- عبد الجليل، يسرية محمد (2008). المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عيوب تصنيع الطائرات. دار الفكر الجامعي.
- العريبي، فريد (1998). القانون الجوي. دار الجامعية للنشر والتوزيع.
- العريبي، محمد فريد (1997). القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي. دار الكتب الجامعية.
- العزاوي، عدنان احمد (2003). النظام القانوني للتأمين الإلزامي. [ورقة عمل]. ندوة التأمين والقانون، كلية القانون جامعة الشارقة 2003. الشارقة، الإمارات العربية المتحدة علي، وجدي عبد الواحد (2003). التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر. شركة رشدي للطباعة والنشر والتوزيع.
- عيسى بن حيدر، محكمة تمييز دبي، الطعن رقم 16 لسنة 2008 تجاري، جلسة 23 / 12 / 2008، قضاء تمييز دبي والمحكمة الاتحادية العليا في قضايا النقل الجوي والبري (القاهرة). دار النهضة العربية، آخر زيارة بتاريخ 16/5/2022، الخامسة مساءً.
- فرج، توفيق حسن (1996). عقد التأمين. دار المعرفة الجامعية.
- فهيم، مراد منير (1990). خضوع النقل الجوي لنظام اتفاقية وارسو. منشأة المعارف.
- قادة، شهيدة (1999). فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال نظام التعويض لضحايا حوادث الطيران المدني الدولي. ديوان المطبوعات الجامعية.
- القانون الاتحادي الإماراتي رقم 20 لسنة 1991 بشأن قانون الطيران المدني.
- القانون الجزائري رقم 166 لسنة 1964 بشأن تنظيم الطيران المدني.

القطري، محمد نصر محمد (د.ت.). أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي. دار النهضة. ص 207.
الكندي، محمود احمد (2000). النظام القانوني للنقل الجوي وفق اتفاقية مونتريال 1999. مجلة مجلس
النشر العلمي الكويت.

مرعي، سعيد حسن (2007). ضمان مخاطر النقل البحري والجوي- دراسة تأصيلية. منشأة المعارف.
معراج، جديدي (1999). مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري. ديوان المطبوعات الجامعية.
محكمة النقض المصرية، الطعن 301 لسنة 70 ق جلسة 9 / 2 / 2009 مكتب فني 60 ق 45 ص 280. الموقع
الرسمي رواق الجمل، تاريخ آخر زيارة 15/5/2022، التاسعة مساءً.

محمد، دمنة (2011). دفع المسؤولية المدنية للناقل [أطروحة دكتوراه، جامعة تلمسان].
المطيري، وضحة فلاح (2011). مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني
والاتفاقيات الدولية [رسالة ماجستير، كلية الحقوق جامعة الشرق الأوسط].
المكي، إيمان عبد الرزاق (2013). التأمين من مسؤولية الناقل الجوي. مجلة القانون والاقتصاد، 13(2)، جامعة
الإسكندرية.

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

موسى، أماني أحمد عبد الله (2012). تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو 1929م
واتفاقية مونتريال 1999م. بحوث مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية
الجزء الأول. جامعة الإمارات العربية المتحدة.

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

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

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

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

Romanized Arabic References: الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:

- attifāqiyyatun wārsū 1929m bisha'ani al-qawā'idi al-muta'alliqati bi-l-naqli al-jawwiyyi
attifāqiyyatun mū'annitaryāl 1966.
attifāqiyyatun mū'annitaryāl
al-'āsyūṭiyyu thrwt (1988). mas'ūliyyata al-nāqili aljawwiyyi dāru al-nahḍati
al-'āhwāniyyu ḥusāmin (1975). al-mabādi'iu al-'āmmatu fi al-ta'amīni dāru al-nahḍati al-
'arabiyyati
brtwukwul luāhā'uy 1955m.
burwutwukwl jawātīmālā sītī
barawtiwwakwilāt mū'annitaryāl al-'ārba'ati 1975.
basshārin yāsīmīyana (2012). mas'ūliyyatu al-nāqili aljawwiyyi lil-rukkābi dāru al-kutubi al-'ilmiyyati
bakrin muḥammadu 'aliyyin (2011). da'fu mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi [risālatu dukturārāh
kulliyati alḥuqūqi jāmi'ati al-'iskandariyya
bn ṣaghīrin murād (2018). 'ishkālāti al-ta'amīni 'an makhāṭiri al-naqli aljawwiyyi watīṭabyaquāthā
mijallatu jāmi'ati al-shāriqati 15(1). <https://doi.org/10.36394/jls.v15.i1.12>
bn nāshirin wahayba (2014). almas'ūliyyata almadaniyyati 'an ḥawādithi al-naqli aljawwiyyi fi
alqānūni aljazā'iriyyi dāru aljāmi'ati aljadīdati
al-turkiyyu aḥmd muṣṭafā ḥusaynin (2014). qawā'idu al-ta'amīni min makhāṭiri al-naqli
aljawwiyyi almaktabu alḥadīthu lil-nashri
aljamālu samīru ḥāmīdi 'abdi al'azīzi (dt). al-ta'amīnu mina almas'ūliyyati almadaniyyati 'an
makhāṭiri al-ṭayarāni almadaniyyi mijallatu al'amni wa-l-qānūni ukā'udyamiya shurṭati dubay
20(1).
aljamālu muṣṭafā muḥammadin (1997). alwasīṭu fi al-ta'amīni alkhaṣṣi wafqan li'ahkāmī
qānūni almu'āmalāti almadaniyyati al'imāarittī maṭbū'ātu jāmi'ati al'imārati al'arabiyyati
almuttaḥidati
ḥusaynu salīmata (2014). markazu al-rākibi almaḍrūri fi ḍaw'i nizāmi al-ta'amīni min mas'ūliyyati
sharikāti al-naqli aljawwiyyi mijallatu aljazā'iriyyati lil-qānūni albaḥriyyi wa-l-naqli (2).
ḥukmu qaḍā'ī al-ṭa'ni rqm 1208 ,btārykh 28/10/2021 ,al-mwq' al-rsmi lmḥkma al-nqḍ al-mṣrya
- tārykh ākhiri zyāra 12/5/2022 ,al-'āshra ṣabāḥan
ḥukmu al-mḥkma aliāttiḥādiyyati al-'lyā 'imāra 'abū zḥy al-'imārāt al-'rbya al-mḥda btārykh
5/7/2010
<https://www.emaratayoum.com/local-section/accidents/2010-07-05-1.262893>

- dū'aydār hānī (1999). al-nizāmu al-qianwinnuy lil-salāmati wa-l-ṣiḥḥati fī majālī al-naqli dāru al-jāmi'ati al-jadīdatu
- riḍwānu 'abū zaydin (1998). alqānūnu aljūwwiyyū qānūnu al-ṭayarāni al-tijāriyyi dāru alfikri al'arabiyyi
- al-rumaythiyyu su'ūdu fayṣalin (dt). madā al-ta'wīḍi 'ani al-ḍarari al-nafsiyyi fī ḥawādithi al-naqli aljawwiyyi wafqan liättifāqiyyatay " wārsū 1929 wamūnatriāl 1999m". mijallatu al'amni wa-l-qānūni ukā'udyamiya shurtati dubay 9.
- slymān 'fāf mḥmd (1998). drāsa ṥḥlylya mḡārna lita'amīni al-tyrān al-mdny fy mṣr mjla al-bḥwth al-tjārya al-m'āšra (2) ,jām'a jnwb al-wādy
- shahīdatu qādata (dt). fikratu tawāzuni maṣāliḥi al-nāqili wa-l-musāfiri min khilāli al-nizāmi al-ta'wīḍiyyi liḍaḥāyiā ḥawādithi al-naqli aljawwiyyi al-dawliyyi almajallatu aljazā'iriyyati lil-qānūni albaḥriyyi wa-l-naqli (5) ، ٤
- al-ṭā'iyyu yūsufu ḥujaymin (2020). 'idāratu al-khaṭari wa-l-tāmīni dāru al-yāzūriyyi al-'ilmiyyatu lil-nashri wa-l-tawzī'i
- 'abdu aljalīli yasriya muḥammadun (2008). al-mas'ūliyyatu 'an al-'āḍrāri al-nāshi'ati 'an 'uyūbi taṣnī'i al-ṭā'irāti dāru al-fikri al-jāmi'iyi
- al'urayniyyu farīdun (1998). alqānūni aljawwiyyi dāru aljāmi'iyati lil-nashri wa-l-tawzī'i
- al'urayniyyu muḥammadu farīdin (1997). alqānūnu aljawwiyyu al-naqlu aljawwiyyu al-dākhiliyyu wa-l-dawlayi dāru alkuṭubi aljāmi'iyati
- al'azāwiyyu 'adnānu aḥmd (2003). al-nizāmu alqianwinnuy lil-ta'amīni al'ilzāmiyyi [waraqatu 'amalin nadwatu al-ta'amīni wa-l-qānūni kulliyyatu alqānūni jāmi'atu al-shāriqati 2003. al-shāriqatu al'imāārā'ut al'arabiyyatu almuttaḥidatu 'aliyyun wajdi 'abd alwāḥidi (2003). al-ta'wīḍu 'ani al'ikhilāli bi-l-tizāmi ḍamāni salāmati al-rākibi wa-l-musāfiri sharikatu rishdi lil-ṭibā'ati wa-l-nashri wa-l-tawzī'i
- 'īsā bnu ḥaydarin muḥkimatu tamyīzi dubay al-ṭā'nu raqmu 16 lsna 2008 tajirry jilsata 23 / 12 / 2008 ،qaḍā'u tamyīzi dubay wa-l-maḥkamatu aliättihādiyyati al'ulyā fī qaḍāyā al-naqli aljawwiyyi wa-l-bariyyi (alqāhirati. dāru al-nahḍati al'arabiyyati ākhiru zīratin bitārīkhi 16/5/2022 ،alkhāmisatu masā'an
- farajun tawfiqi ḥasanin (1996). 'aqdu al-ta'amīni dāru alma'rifati aljāmi'iyati
- fuhaymun murādu munīrin (1990). khuḍū'u al-naqli aljawwiyyi linizāmi atifāiqayti wārsū mansha'atu alma'ārifi
- qādatun shahīdatun (1999). fikratu tawāzuni maṣāliḥi al-nāqili wa-l-musāfiri min khilāli nizāmi al-ta'wīḍi liḍaḥāyiā ḥawādithi al-ṭayarāni almadaniyyi al-dawliyyi diūānu almaṭbū'āti aljāmi'iyati

- alqānūnu alitaḥidduy al'imāarittuy raqmu 20 Isna 1991 basha'ani qānūni al-ṭayarāni almadaniyyi
- alqānūnu aljazā'iriyu raqmu 166 lisanati 1964 bisha'ani tanzīmi al-ṭayarāni almadaniyyi
- alqaṭariyyu muḥammadu naṣri muḥammadin (dt). 'aḥkāmu alqānūni al-dawliyyi fi mūājahati khaṭari al-naqli aljawwiyyi dāru al-nahḍati ṣ 207.
- al-kndry mḥmwd aḥmd (2000). al-nzām al-qānwny llnql al-jī wfq attifāqiyyatun mwntryāl 1999. mjla majlisi al-nshr al'ilmiyyi al-kīt
- mar'iyyun sa'īdi ḥasanin (2007). ḍamānu makhāṭiri al-naqli albaḥriyyi wa-l-jawwiyyi dirāsatan ta'aṣiliyyatun mansha'atu alma'ārifi
- mī'rājun jadīdiyyun (1999). madkhalun ldirāsati qānūni al-ta'amīni al-jazā'iriyi dīūanu almaṭbū'āti aljāmi'iyyati
- maḥkamatu al-naqḍi almiṣriyyatu al-ṭa'ni 301 Isna 70 q jilsata 9 / 2 / 2009 maktabun faniyyun 60 q 45 ṣ 280. almawqī'u al-rasmiyyu riwāqu aljamali tārikhu ākhiri zīāratin 15/5/2022, al-tāsi'atu masā'an
- muḥammadun dmna (2011). daf'u al-mas'ūliyyati almadaniyyati lil-nāqili [utrūḥati dakatwirāah ,jāmi'atu tilmasāna
- al-mmaṭyari waḍḥata fallāḥin (2011). mas'ūliyyatu al-nāqili aljawwiyyi fi 'aqdi naqli al-rikābi wafqā lil-qānūnīni alkiwaytiyyi wa-l-'urdunniyyi wa-l-ā'utafāaqayit al-dawliyyati [risālatu miājastyr kulliyati alḥuqūqi jāmi'atu al-sharqi al-'āwsati
- almakkiyyu 'imānu 'abdi al-razzāqi (2013). al-ta'amīnu min mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi mijallatu alqānūni wa-l-iāqtīṣādi 13(2) ,jāmi'atu al'iskandariyya
- mina alqānūni almiṣriyyi rqmi 28 lasani 1981 wa-l-mu'addali bi-l-qānniwn rqmi 92 lasani 2003 bisha'ani tanzīmi al-ṭayarāni almadaniyyi
- mūsā 'amāniy 'aḥmad 'abd Allāh (2012). taṭawwuru ṭuruqi daf'i mas'ūliyyati al-nāqili aljawwiyyi mā bayna atifāiqayti wārsūm wā'utafāaqiya mū'annitaryālm buḥūthu mu'utamari al-ṭayarāni almadaniyyi fi ḥilli al-tashrī'āti alwaṭaniyyati wa-l-ā'utafāaqayit al-dawliyyati aljuz'u al'awwalu jāmi'atu al'imārāti al'arabiyyati almuttaḥidati
- mūsā ṭālibu ḥasan (1998). alqānūni aljawwiyyu al-dawliyyu dāru al-thaqāfati lil-nashri
- nbwsh aymān (2017). mas'ūliyyatu al-nāqili aljawwiyyi al-dawliyyi fi 'uqūdi naqli al-rikābi wafqā lil-qānūniyyayni al'imāarittī wa-l-kkaīttī wa-l-ā'utafāaqayit al-dawliyyati mijallatu alḥuqūqi wa-l-buḥūthi alquanwinnayī waliāqtīṣādiyyati jāma' al-'iskndrya (2). <https://doi.org/10.21608/lalexu.2017.200032>
- al-naṣṣāru aḥmd 'abdi al-mu'ṭī (2013). al-ta'amīnu 'alā mas'ūliyyati al-nāqili al-jawwiyyi dār al-fikri
- yāqūtu 'abdi alkarīmi (2010). tāmmīnu marfiqi al-ṭayarāni almadaniyyi min 'akḥṭāri al'amaliyyāti al'irhābiyyati dāru aljāmi'ati aljadīdati

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

Mohammed Khamis Al-Naqbi⁽¹⁾

Bashar Talal Momani⁽²⁾

Abstract:

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

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

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

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