



The Obligations of the Air Operator under Liability Insurance before the Risk Materializes

Sameer Dawood Abed Kanji ¹, Dr. Rabab Hussein Kashkool ²

¹. College of Law, Al-Mustansiriyah University. sammer.dawod@uomustansiriyah.edu.iq

²College of Law, Al-Mustansiriyah University. dr.rabab@uomustansiriyah.edu.iq

ARTICLE INFORMATION	ABSTRACT
<p><i>Received: 1 Sep 2025</i> <i>Accepted: 20 Sep 2025</i> <i>Published: 1 Dec 2025</i></p> <hr/> <p>KEYWORDS:</p> <p>Obligations of the air operator, liability insurance, premium payment, duty of disclosure</p>	<p>The obligations of the air operator in liability insurance, during the stage preceding the occurrence of the risk, are limited to two fundamental duties which simultaneously constitute rights of the insurer. The first is the duty of disclosure regarding information related to the insured risk, which serves as the cornerstone in shaping the general policy governing liability insurance contracts. The significance of this obligation is reflected, on the one hand, in enabling the air operator to fully understand the nature of the insured risk and to affirm the seriousness of the matter at hand, thereby ensuring full disclosure in order to obtain the best possible coverage. On the other hand, it reinforces the principle of utmost good faith, while also allowing the insurer to determine the appropriate premium that corresponds to the circumstances surrounding the risk. Consequently, the duty of premium payment by the air operator is considered the second essential obligation prior to the occurrence of liability risk.</p>



(التزامات المشغل الجوي في التأمين من مسؤوليته قبل تحقق الخطر)

سمير داود عبد كنجي¹، أ.م. د رباب حسين كشكول²

¹ كلية القانون - الجامعة المستنصرية، sammer.dawod@uomustansiriyah.edu.iq

² كلية القانون - الجامعة المستنصرية، dr.rabab@uomustansiriyah.edu.iq

ملخص	معلومات المقالة
تقتصر التزامات المشغل الجوي في التأمين من مسؤوليته في المرحلة السابقة على وقوع الخطر بالتزامين أساسيين تعد في الوقت ذاته حقوقاً للمؤمن، هما الالتزام بالإفصاح عن المعلومات المتعلقة بالخطر الذي يعد حجر الأساس في رسم السياسة العامة التي تسير عليها عقود التأمين من المسؤولية، فأهمية هذا الالتزام تتجلى بداية بالنسبة للمشغل الجوي من جهة، إذ من خلاله يعلم بحقيقة الخطر المؤمن منه ويؤكد جدية الامر الذي هو في صدد، فيحرص بذلك على الإفصاح بكل ما يتعلق به ليحصل على افضل تغطية للخطر المؤمن منه، كما ان في هذا الالتزام تأكيداً على مبدأ حسن النية المطلق، ومن جانب اخر لتمكين المؤمن من تحديد مقدار القسط الذي يتناسب مع الظروف التي وجد الخطر فيها، لذا يعد الالتزام بتسديد القسط من قبل المشغل الجوي الالتزام الأساسي الثاني قبل تحقق خطر المسؤولية.	تاريخ الاستلام: 1 سبتمبر 2025 تاريخ القبول: 20 سبتمبر 2025 تاريخ النشر: 1 ديسمبر 2025
	الكلمات المفتاحية التزامات المشغل الجوي، التأمين من المسؤولية، دفع أقساط التأمين، الالتزام بالإفصاح

المقدمة

أولاً/ موضوع البحث

يمثل موضوع التزامات المشغل الجوي في التأمين من مسؤوليته قبل تحقق الخطر - دراسة مقارنة محوراً أساسياً في القانون الجوي، لما له من أثر بالغ على تنظيم العلاقة القانونية بين المشغل الجوي وشركات التأمين، وضمان التوازن بين حماية مصالح الطرف المؤمن له (المشغل الجوي) وحقوق المؤمن، فالمشغل الجوي، نظراً لما ينطوي عليه نشاطه من مخاطر جوية محتملة، يكون معرضاً لتحمل مسؤوليات قانونية كبيرة في حالة وقوع ضرر للطرف الثالث أو للركاب في حال تقديمه خدمات النقل الجوي للجمهور، ومن هنا، يبرز التأمين من مسؤولية المشغل الجوي كأداة قانونية واقتصادية تحميه من الأضرار المالية الضخمة، وتتيح استمرارية نشاطه بأمان وفعالية

ثانياً/ أهمية البحث

تتجلى أهمية البحث في توضيح الالتزامات الملقاة على عاتق المشغل الجوي قبل تحقق الخطر، بما يشمل الإفصاح الكامل عن المعلومات الجوهرية، الالتزام بسداد الأقساط في مواعيدها، واتباع السلوكيات التي تضمن تقليل احتمالية وقوع الخطر. كما يهدف البحث إلى إبراز الفوائد القانونية والاقتصادية للالتزام بهذه الواجبات، وتقديم مقترحات لتطوير الإطار القانوني للتأمين الجوي بما يضمن حماية الأطراف المختلفة وتقليل المخاطر القانونية والمالية على المشغل الجوي.

ثالثاً/ إشكالية البحث

تتمثل إشكالية البحث في التساؤل حول طبيعة الالتزامات القانونية للمشغل الجوي تجاه شركات التأمين قبل تحقق الخطر، وكيفية تعامل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية مع مرحلة ما قبل وقوع الخطر، ومدى كفاية النظام القانوني الحالي في حماية حقوق الأطراف وتحقيق التوازن بين مصالحهم.

رابعاً/ منهجية البحث

تم الاعتماد على المنهج التحليلي من خلال دراسة النصوص التشريعية الوطنية والاتفاقيات الدولية والأحكام القضائية المتعلقة بمسؤولية المشغل الجوي قبل تحقق الخطر، مع التركيز على المنهج المقارن لإبراز أوجه التشابه والاختلاف بين الأنظمة القانونية المختلفة، وذلك للوصول إلى نتائج دقيقة ومقترحات عملية تساهم في تطوير الإطار القانوني للتأمين الجوي

خامساً/ هيكلية البحث

تم تقسيم هذا البحث على مطلبين، تناولنا في المطلب الأول التزام المشغل الجوي بالإفصاح عن المعلومات، حيث تم تقسيمه على فرعين، خصصنا الفرع الأول للالتزام بالإفصاح عن المعلومات عند إبرام عقد التأمين، أما الفرع الثاني تناولنا فيه الالتزام بالإفصاح عن المعلومات أثناء سريان عقد التأمين، أما المطلب الثاني فقد خصصناه لالتزام المشغل الجوي بتسديد قسط التأمين حيث تم تقسيمه على فرعين، الفرع الأول تناولنا فيه تقدير قسط التأمين، أما الفرع الثاني فتناولنا فيه جزاء الإخلال بدفع قسط التأمين.

المطلب الأول

التزام المشغل الجوي بالإفصاح عن المعلومات

يحظى الالتزام بالإفصاح عن المعلومات بأهمية كبيرة في إطار التأمين من مسؤولية المشغل الجوي تبعاً لما يتميز به هذا التأمين من خصوصية تميزه عن عقود التأمين الأخرى، نظراً لطبيعة الخطر الجوي، فهذا الخطر وما يمتاز به من جسامه وخطورة يستتبع بطبيعة الحال مسؤولية جسيمة تقع على عاتق المؤمن الجوي بتحملة عبء هذا الخطر، لذا ينبغي أن يكون المؤمن الجوي على بينة كاملة بطبيعة خطر مسؤولية المشغل الجوي، ويكون ذلك من خلال التزام المشغل الجوي بالإفصاح عن المعلومات المتعلقة بخطر المسؤولية عند إبرام عقد التأمين وعلى ضوءها يقرر المؤمن قبول تغطية الخطر من عدمه، ويبقى هذا الالتزام حتى انتهاء سريان العقد، فضلاً عن اعتماد هذه المعلومات من قبل المؤمن لتحديد مقدار قسط التأمين الذي يلتزم به المشغل الجوي⁽¹⁾. ويتربط على إخلال المشغل الجوي بالتزامه هذا أثراً هاماً على عقد التأمين الذي يربطه بالمؤمن الجوي، لذا لا بد من إيضاحه.

بناءً على ذلك سنقسم هذا المطلب على فرعين، نبين في الفرع الأول الالتزام بالإفصاح عن المعلومات عند إبرام عقد التأمين، وفي الفرع الثاني نوضح الالتزام بالإفصاح عن المعلومات أثناء سريان عقد التأمين.

الفرع الأول

الالتزام بالإفصاح عن المعلومات عند إبرام عقد تأمين المسؤولية

إن الالتزام بالإفصاح عن المعلومات، يقع على عاتق المشغل الجوي، وإن هذا الالتزام نص عليه القانون المدني العراقي في المادة (986) منه التي جاء فيها " يلتزم المؤمن له بما يأتي:- ب/ أن يقرر

⁽¹⁾ See, Philippe Fortin et Louis Haeck, Aviation Insurance and Risk Management, Volume

69, Issue4, 2002, P.541

وقت إبرام العقد كل الظروف المعلومة له، والتي يهتم المؤمن معرفتها، ليتمكن من تقرير المخاطر التي يأخذها على عاتقه، ويعتبر مهما في هذا الشأن الوقائع التي جعلها المؤمن محل اسئلة مكتوبة"، وان قانون التأمين الفرنسي الصادر بالمرسوم 667 /76 لعام 1976 قد اوجب كذلك على المؤمن له ان يصرح بدقة، عند إبرام العقد بجميع الظروف المعروفة لديه التي من المرجح ان تمكن المؤمن من تقييم المخاطر التي يتحملها اي بيان غير دقيق يدلي به المؤمن له⁽¹⁾، وقد تناول المشرع الانكليزي هذا الالتزام من خلال المادة 3 من قانون التأمين لعام 2015 التي نصت على الالتزام بالافصاح عن المعلومات وكل ظرف مادي يعرفه المؤمن له او ينبغي ان يعرفه⁽²⁾.

وتطبيقاً لذلك فأن المشغل الجوي يكون ملتزماً بالافصاح عن المعلومات التي يحتاجها المؤمن الجوي على اعتباره الاكثر قدرة ودراية على الافصاح عن هذه المعلومات لمعرفته بجميع الظروف المحيطة بنشاطه الجوي الذي يمارسه، وليس شرطاً ان يقوم المشغل الجوي بذاته بالافصاح عن هذه المعلومات فقد يكون عن طريق وسيط والذي يتعامل مع المؤمن الجوي بأسم المشغل الجوي ولحسابه⁽³⁾، إذ ان خطر مسؤولية المشغل الجوي هو محور الالتزام بالافصاح عن المعلومات، وان الهدف الرئيس من هذا الالتزام هو من اجل اعطاء فرصة للمؤمن الجوي لتقييم الخطر ومن ثم اتخاذ قراره بقبول تغطية الخطر وتحمل اعباءه او اتخاذ قراره برفض طلب التأمين⁽⁴⁾، ويتم الافصاح عن المعلومات عند إبرام عقد تأمين مسؤولية المشغل الجوي عن طريق الاجابة عن الاسئلة التي يعدها المؤمن الجوي، والتي يضعها في استمارة طلب التأمين، ويتضح اهمية خطر مسؤولية المشغل الجوي عند تحليل المعلومات التي

⁽¹⁾ See, Art.L.175 -14 'L'assuré doit déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge...'

⁽²⁾ See, UK Insurance Act, 2015, Part2, Section3, (C.4): The disclosure required is as follows, except as provided in subsection (5)-(A) disclosure of every material circumstance which the insured knows or ought to know, or (B failing that, disclosure which gives the insurer sufficient information to put a prudent insurer on notice that it needs to make further enquiries for the purpose of revealing those material circumstances.

⁽³⁾ وهذا ما يجري عليه العمل في سوق لندن للتأمين الجوي، Denis P. Theobald, Aviation Insurance and Lloyd's of London, Journal of Air and Commerce , Volume 47 ,Issue 4, 1982 ,P.790

⁽⁴⁾ ينظر د احمد شرف الدين، احكام التأمين (دراسة في القانون والقضاء المقارن)، مكتبة رجال القضاء، القاهرة، 1991، ص297

تتضمنها هذه الاستمارة، ويميز الفقه بين نوعين من المعلومات التي يجب الالتزام بها عند ابرام التأمين، النوع الاول يتعلق بشخص المشغل الجوي ويعبر عنها بالمعلومات الشخصية، والنوع الاخر يتعلق بالخطر ذاته، لذا يطلق عليها بالمعلومات الموضوعية⁽¹⁾.

المقصد الأول / المعلومات الشخصية

ويراد بها المعلومات الخاصة بشخص المشغل الجوي التي يمكن من خلالها التعرف على المشغل الجوي وتحديد مدى كفاءته في مجال عمله، اذ ان تحقق مسؤولية المشغل الجوي يعتمد الى حد كبير على صفات وسلوك شخص المشغل الجوي ومدى خبرته في مجال النشاط الذي يمارسه⁽²⁾، لذلك فأن المؤمن الجوي في اتخاذه قرار قبول التأمين من مسؤولية المشغل الجوي او رفضها فضلاً عن تحديد قسط التأمين يعتمد على نتائج دراسته لسلوك المشغل الجوي .

ومن اهم المعلومات الشخصية التي درجت شركات التأمين الجوي على تضمينها في طلب التأمين والتي تصاغ على شكل اسئلة يستشف من خلالها سلوك المشغل الجوي وصفاته الشخصية هي تلك الاحصائيات التي تكشف عن خبرة المشغل الجوي في مجال نشاطه الجوي ومدى حرصه في ممارسته لهذا النشاط، وهذه الاحصائيات تتصل بالحوادث الجوية التي سبق وان تعرض لها المشغل الجوي⁽³⁾، اذ عليه ان يبين عدد الحوادث التي ترتب عليها قيام مسؤوليته تجاه الغير على سطح الارض فضلاً عن الكشف عن عدد الحوادث التي ترتب عليها قيام مسؤوليته تجاه الركاب في حال تقديمه خدمات النقل الجوي للمسافرين فضلاً عن ادلاءه بمعلومات عن قيمة التعويضات التي ادائها جراء وقوع الحادث، وما اذا كان قد سبق له التقدم طالباً التأمين لدى مؤمن اخر، وهل تم فسخ العقد من قبل المؤمن اثناء سريانه وما هي الاسباب التي دعت الى ذلك⁽⁴⁾.

وعلى المشغل الجوي ان يصرح عما اذا كان قد خالف قوانين وانظمة الملاحة الجوية أو هل لديه شهادة المشغل الجوي أو هل سبق ان تعرض لجزاء من قبل سلطات الطيران المدني في حال عدم التزامه

⁽¹⁾ ينظر د. جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة بين (القانون المصري والقانونين الكويتي والفرنسي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص552

⁽²⁾ ينظر د. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، ج7، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964

⁽³⁾ See, Steven Shavell, On the Social Function and the Regulation of Insurance ,The Geneva papers on Risk and Insurance, Volume25, No2,2000,P.171

⁽⁴⁾ See, Philippe Fortin et Louis Haec, Op, Cit, P.542

بتجديد شهادة صلاحية للطيران وفيما اذا تم سحب شهادة الصلاحية لمخالفته لشروط السلامة الواجب توافرها في الطائرات المستخدمة من قبله⁽¹⁾.

ولا تقتصر المعلومات الشخصية على البيانات الخاصة بشخص المشغل الجوي بل تشمل ايضاً المعلومات الشخصية المرتبطة بتابعي المشغل من الطيارين وباقي اعضاء طاقم الطائرة، إذ تهدف هذه المعلومات الى تمكين المؤمن الجوي من الوقوف على مدى الخبرة التي يملكها هؤلاء التابعون⁽²⁾، ومنها المعلومات الخاصة بتحديد عمر الطيار ومستوى التدريب الذي تلقاه وعدد ساعات الطيران التي نفذها وهذه الاخيرة تعد مقياساً لمدى خبرته في الطيران، كما يعد مهماً ان يدلي المشغل الجوي بتفاصيل عن طبيعة واسباب الحوادث التي سبق وان تعرض لها تابعه الطيار خلال مدة معينة ، فهذه الحوادث قد تعزى اسبابها الى اهمال المشغل الجوي في اعداد برامج لتدريب الطيارين أو اهماله في اختيار الطاقم الكفاء او اهماله في جدولة مواعيد الاستراحة، كما وتعد المعلومات الخاصة بالعقوبات التي تعرض لها الطيار ذات اهمية سيما إذ كان قد تعرض لسحب رخصة القيادة اثر تسببه في وقوع حادث جوي⁽³⁾.

وتشكل المعلومات الشخصية بمجموعها محط اهتمام المؤمن الجوي إذ تمنحه فرصة الوقوف على سلوك المشغل الجوي وتابعيه، فضلاً عن ذلك فإن يسار وملائمة المشغل الجوي المالية -ان كان شخصاً طبيعياً أو مؤسسة- ومقدار العناية التي يبذلها في شؤونه الخاصة وما يتعلق بماضيه التأميني تعد عاملاً اساسياً من عوامل قبول المؤمن الجوي تغطية الخطر من عدمه، ومع ذلك فإن هذه المعلومات لا تقدم للمؤمن معلومات كاملة و وافية عن خطر المسؤولية، فالمؤمن لا يستطيع بالاعتماد على المعلومات الشخصية وحدها ان يقدر نطاق التزامات الطرفين ان لم يقف على البيانات الموضوعية المتعلقة بالخطر.

المقصد الثاني/ المعلومات الموضوعية

⁽¹⁾ See, Steer Davies Gleave ,requirements of air carriers and aircraft operators, London,July2012 , P.33

⁽²⁾ See ,G.I.Whitehead Jr, Insuring and Claim Servicing Risks in General Aviation , Journal of Air Law and Commerce ,Volume37 ,Issue3 ,1971, P.328

⁽³⁾ See, Ali El-Sayed Mohamed El-Sayed El-Ashry, Aviation Risk Management, A Thesis Submitted For The Degree of Doctor of Philosophy, The City University(Mathematics Department),London,1986, P.130

ويراد بها المعلومات المتعلقة بالخطر المراد التأمين منه، إذ تتناول موضوع الخطر ذاته والظروف والملازمات الموضوعية التي تحيط به التي تؤثر في درجة احتمال وقوع او تحقق الخطر ومدى جسامته، ويتحدد على ضوء هذه المعلومات مقدار قسط التأمين اللازم لتغطية هذا الخطر⁽¹⁾.

وتتجلى المعلومات الموضوعية في نطاق التأمين على الاشياء في المعلومات المتعلقة بطبيعة الشيء المؤمن عليه ومادته والغرض من استعماله وموقعه، وبالنسبة للتأمين من مسؤولية المشغل الجوي فإنه يتجلى ببيان اوجه النشاط الذي يريد ان يؤمن نفسه من المسؤولية الناجمة عن مباشرته لهذا النشاط ولذلك يلتزم المشغل الجوي بالافصاح عن المعلومات المرتبطة بالشيء الذي قد يؤدي الى شغل مسؤوليته⁽²⁾، وينبغي ان يلاحظ هنا ان هذه المعلومات قد تكون جزءا من المعلومات التي تقدم في مرحلة طلب التأمين.

وفي الوقت الذي تتصل فيه المعلومات الموضوعية بخطر مسؤولية المشغل الجوي وبكل ما من شأنه ان يؤثر على هذا الخطر، لذا فإن النظام القانوني الذي يحكم مسؤولية المشغل الجوي الذي يضع حدوداً لهذه المسؤولية يكون داخلاً ضمن اطار المعلومات الموضوعية، ومن هذه المعلومات على سبيل المثال الخط الجغرافي المحدد لمسير طائرات المشغل الجوي⁽³⁾، فالمناطق السكنية تختلف عن تلك المناطق الصحراوية التي لا سكان فيها، فضلاً عن انه قد يكون خط سير طائرات المشغل الجوي فوق دول غير ملتزمة بالاتفاقيات الدولية المحددة لمسؤولية المشغل الجوي كما هو الحال بالنسبة للولايات المتحدة الامريكية، لذا فإن المؤمن الجوي لا يكون مسؤولاً عن اداء مبلغ التعويض اذا لم يلتزم المشغل الجوي بالحدود الجغرافية المبينة في وثيقة التأمين، الا اذا كان تغير هذه الحدود الجغرافية بسبب قوة القاهرة لا دخل للمشغل الجوي فيها⁽⁴⁾.

ومن المعلومات الموضوعية الاخرى التي قد يكون لها تأثير على حدة الخطر وجسامته، هي تلك المعلومات الخاصة بالطائرات التي يرغب المشغل الجوي بتشغيلها، فمن المهم مثلاً بيان نوع الطائرة وتاريخ انتاجها ووزنها على اعتبار ان تحديد مقدار التعويض وفق اتفاقية روما لسنة 1952 يتم بالاعتماد

(1) ينظر د. احمد شرف الدين، مصدر سابق، ص203

(2) See, Timothy Mark Bates , Aviation Insurance Exclusions–Should a Causal Connection Between the Loss and Exclusion be Required to Deny Coverage , Journal of Air Law and Commerce ,Volume52 ,Issue2 ,1986 , P.452

(3) See, Ali El-Sayed Mohamed El-Sayed El-Ashry, Op, Cit, P.130

(4) See, Steer Davies Gleave ,Op , Cit , P.38

على وزن الطائرة فضلاً عن ذلك فأن على المشغل الجوي بيان مراكز صيانة هذه الطائرات والشركة المصنعة لها ، ومن المهم ايضاً في هذا الجانب بيان اهم الموانئ الجوية التي تشكل اساساً في عمل المشغل الجوي بتكرار الاقلاع والهبوط منها⁽¹⁾ .

من كل ما تقدم يتضح ان المعلومات الموضوعية وكذلك المعلومات الشخصية مهمة بالنسبة الى المؤمن الجوي وعلى المشغل الجوي الالتزام بالافصاح عنها عند ابرام عقده مع المؤمن الجوي، ومع ذلك فأن المشغل الجوي لا يلتزم بأن يدلي بجميع المعلومات المتعلقة بالخطر الا ما كان منها معلومات جوهرية، وتعد المعلومات جوهرية متى ما كان لاغفالها من قبل المشغل الجوي تائيراً على ابرام عقد التأمين، بأن يرفض المؤمن الجوي ابرام العقد لو علم بهذه المعلومات التي لم يصرح بها المشغل الجوي أو ان يقبل بها المؤمن الجوي مقابل قسط اعلى، لذا يتعين على المؤمن الجوي ان يثبت اهمية هذه المعلومات ومدى تأثيرها على ابرام عقد التأمين⁽²⁾ ، لهذا فأن المشرع العراقي يقيم قرينة قانونية قاطعة لصالح المؤمن الجوي بموجبها تعد المعلومات جوهرية اذا جعلها محلاً لاسئلة مكتوبة ليتم الاجابة عنها من قبل المشغل الجوي عند ابرامه عقد تأمين المسؤولية⁽³⁾.

الفرع الثاني

الالتزام بالافصاح عن المعلومات اثناء سريان عقد تأمين المسؤولية

يعد عقد التأمين من مسؤولية المشغل الجوي من عقود المدة التي يستمر تنفيذها فترة من الزمن، بحيث لا يقف التزام المشغل الجوي عند حدود الاعلان عن وجود المخاطر عند انعقاد العقد بل يستمر التزامه هذا المشغل الجوي اثناء تنفيذ العقد وذلك من اجل الافصاح عن كل ما يستجد من ظروف من شأنها ان تؤدي الى زيادة المخاطر وتفاقمها⁽⁴⁾، وذلك لكي يتمكن المؤمن الجوي من تحديد مقدار قسط التأمين بما يتناسب واهمية وحجم الخطر في ظل تلك الظروف.

⁽¹⁾ See, Ali El-Sayed Mohamed El-Sayed El-Ashry, Op, Cit, P.128

⁽²⁾ See , Nargis Yasmeen, Consequences of Non-Disclosure in the Contract of Insurance , Journal of Business and Management, Volume17, Issue6, 2015, P.30

⁽³⁾ وذلك بالمادة 986 من القانون المدني العراقي والتي جاء فيها " يلتزم المؤمن له بما يأتي، ان يقرر وقت ابرام العقد كل الظروف المعلومة له ، والتي يهم المؤمن معرفتها ، ليتمكن من تقدير المخاطر التي يأخذها على عاتقه، ويعتبر مهما في هذا الشأن الوقائع التي جعلها المؤمن محل اسئلة مكتوبة"

⁽⁴⁾ ينظر د. عزالدين فلاح، التأمين (مبادئه، انواعه)، دار اسامة للنشر والتوزيع، الاردن، 2008، ص75

والمقصود بتفاقم الخطر هو زيادة نسبة احتمال وقوع الخطر او زيادة درجة جسامته نتيجة لحدوث بعض الظروف بعد ابرام عقد التأمين الامر الذي من شأنه ان يثقل كاهل المؤمن الجوي عما بنى عليه التزامه بضمان ذلك الخطر قبل موافقته على ضمانه وسريان عقد التأمين من المسؤولية⁽¹⁾، وفي هذا الصدد نصت المادة 986/ ج من القانون المدني العراقي على انه "يلتزم المؤمن له ان يخطر المؤمن بما يطرأ اثناء العقد من احوال من شأنها ان تؤدي الى زيادة هذه المخاطر"، وعلى غرار ذلك أكد قانون التأمين الفرنسي على هذا الالتزام إذ اوجب على المؤمن تبليغ شركة التأمين في حدود علمه بأية مخاطر متزايدة حدثت اثناء العقد، ويترتب عليها زيادة كبيرة في الخطر⁽²⁾، لذا يشترط ان يكون هنالك علاقة بين تفاقم الخطر ووقوع الحادث بل يكفي ان يؤدي هذا الامر اما الى زيادة تواتر الحادث او الى زيادة الخسائر التي قد تترتب عليه، اذ أن العبرة في تحديد الظروف الواجب اعلانها يرتبط بمدى تاثيرها في تعديل فكرة المؤمن الجوي عن الخطر وليس بأثرها في وقوع الخطر بذاته⁽³⁾.

وينبغي ملاحظة ان التزام المشغل الجوي بالافصاح عن المعلومات اثناء سريان العقد شأنه شأن التزامه بالافصاح عن المعلومات عند ابرام العقد يتصف بكونه محدود النطاق، فالمشغل الجوي لا يلتزم بأي حال من الاحوال بأن يعلن للمؤمن الجوي عن اي تغيير في نطاق الخطر بل يقتصر التزامه بالافصاح فقط على الظروف الجوهرية التي من شأنها ان تزيد من حدة الخطر، وتعد هذه الظروف جوهرية اذا كان من شأنها ان يمتنع المؤمن من ابرام العقد لو كان مثل هذا التغير موجود ابتداءً عند ابرام العقد او على الاقل ان يقرر المؤمن مقابل تحمل عبء هذا الخطر قسطاً اعلى⁽⁴⁾، ومن امثلة ذلك نقل المواد الكيماوية او المواد القابلة للاشتعال عن طريق طائرات المشغل الجوي، لذا على المشغل الجوي ان يعلن للمؤمن الجوي اي ظرف يطرأ اثناء سريان عقد التأمين .

وتجدر الاشارة الى ان تفاقم الخطر بالمعنى المتقدم يختلف كلياً عن زيادة قيمة الخطر، ذلك ان زيادة قيمة الخطر تعني ارتفاع القيمة المالية للاشياء المؤمن عليها مثل ارتفاع قيمة الطائرات المؤمن عليها، فالتعديل على هيكل الطائرة الداخلي باضافة بعض الكماليات من اجل راحة المسافرين اثناء سفره

(1) ينظر د. عبد المنعم البدرائي، عقد التأمين، النسر الذهبي للطباعة والتوزيع، القاهرة، 1999، ص173

(2) See, Art.L.175 -15, du Code des assurances: "L'assuré doit déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat".

(3) ينظر د. محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998، ص57

(4) ينظر د. محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين-مبادئ وأركان التأمين-عقد التأمين-التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث المصاعد والمباني والسيارات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص145

على متن الطائرة مما يستدعي الأمر الى زيادة بسيطة في قيمة اجرة النقل بالنسبة لنقل الاشخاص هنا لا يوجد تفاقم للخطر لان هذه التعديلات والزيادات التجميلية في مقصورات الطائرة لن تؤدي الى زيادة تفاقم الخطر، على العكس منها لو كانت زيادة قوة دفع الطائرة وزيادة قوة محركها او عدم ربط اجهزة ضرورية تدعم سلامة الطائرة من تعرضها لحوادث الطيران، فأن هذا سيؤدي حتما الى تفاقم الخطر وزيادته، وبذلك نستنتج بأن المقصود بزيادة الخطر هو ارتفاع قيمة المصلحة المؤمن عليها مع بقاء فرص تحقق الخطر ونسبته كما هو دون تغيير، خلافاً لما عليه الحال في تفاقم الخطر⁽¹⁾.

من جانب اخر فأن تفاقم الخطر يختلف عن استبعاد الخطر تبعاً لاختلاف الاساس القانوني لكل منهما، اذ ان في الاستبعاد ارادة المؤمن الجوي تكون واضحة صريحة وهي عدم ضمان الخطر المستبعد اي انه خارج نطاق التغطية التأمينية، ولكن من خلال التفاقم يتم قبول الدخول في التأمين بشرط ان يتم ابلاغ المؤمن بما يستجد من ظروف تؤثر في حدة الخطر لكي يستطيع اعادة التوازن العقدي بينه وبين المشغل الجوي، وان المرجع في هذه التفرقة هو اتفاق الاطراف، فاذا تبين من ارادة المتعاقدين امكانية دخول الخطر بصورته المنظورة في نطاق التأمين مقابل زيادة في القسط، فأننا نكون بصدد تفاقم للخطر وليس استبعاداً، فتغيير استعمال الطائرة خلافا لما خصصت له يعد من قبيل التفاقم اما استبدال الطائرة المؤمن عليها باخرى فيعد استبعاداً⁽²⁾، ولقاضي الموضوع السلطة التقديرية في التعرف على ارادة المتعاقدين ودائماً ما يفسر الشك لمصلحة التفاقم حيث ان ذلك يتفق مع مصلحة المؤمن له (المشغل الجوي)⁽³⁾.

وايا كان الامر فأن الزيادة في حدة خطر مسؤولية المشغل الجوي سواء كان ذلك بزيادة درجة جسامته في حال وقوعه او من خلال زيادة فرص تحقق خطر مسؤولية المشغل الجوي، انما هو تغيير في الخطر ذاته وفي الظروف المحيطة بهذا الخطر، وهي على هذا الاساس تتعلق بالمعلومات

⁽¹⁾ ينظر احمد بن علي بن سليمان الصبحي، تامين المسؤولية ضد اخطار النقل الجوي، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق/ جامعة طنطا لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، 2017، ص68

⁽²⁾ See ,George E. Rejda and Michael J. McNamara ,Principles of Risk Management and Insurance ,Pearson Education, 2008, P.186

⁽³⁾ عقد التأمين من عقود الادعان ، أي ان المؤمن له (المشغل الجوي) لا يملك عادة حرية مناقشة شروط العقد ، وخصوصاً تلك الشروط العامة، بل يُملئها عليه المؤمن (شركة التأمين)، لذلك وفقاً لقواعد العدالة والانصاف، يُفترض ان الغموض او الشك في تفسير شرط معين يجب ان يُفسر لمصلحة الطرف الضعيف، أي المؤمن له (المشغل الجوي)، ينظر د. محمد المرسي زهرة، احكام عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص193 وما بعدها

الموضوعية التي سبق وان افصح عنها المشغل الجوي، وهنا قد يثار سؤال ماذا لو ان التغيير في الخطر يتعلق بشخص المشغل الجوي اي ان التغييرات التي تطرأ اثناء تنفيذ عقد التأمين تتعلق بالمعلومات الشخصية التي ادلى بها للمؤمن الجوي، فهل يتم الزام المشغل الجوي بالاحطار عنها؟

ان الاجابة على هذا التساؤل يرتبط بمدى اعتبار اهمية شخصية المشغل الجوي في نظر المؤمن الجوي، فالمؤمن الجوي ومن خلال البيانات الشخصية المقدمة من قبل المشغل الجوي يقرر تغطية الخطر وقبول التأمين منه او يقرر عدم قبول الخطر وبالتالي عدم تغطيته له، لذا فإن اي تغيير في جوهر البيانات الشخصية المتعلقة بالمشغل الجوي قد يكون من شأنه اتخاذ المؤمن الجوي قراراً بإنهاء العقد⁽¹⁾، بناءً على ذلك فإن المشغل الجوي يكون ملتزماً بالافصاح عن المعلومات اثناء سريان العقد ليس فقط تلك المعلومات المتعلقة بتغير الظروف المحيطة بالخطر، بل يتعدى الامر ذلك ليشمل اي تغيير بالظروف المتعلقة بشخص المشغل الجوي فضلاً عن تابعيه الذين لهم دور في سلامة الطائرة وعدم تعرضها للحوادث الجوية وعلى سبيل المثال ان يقوم المشغل الجوي باستبدال احد تابعيه من الطيارين الذين تمت تسميتهم في عقد التأمين بطيار اخر غير كفوء او ليس لديه الخبرة الكافية، فمثل هذا التغيير يترتب عليه زيادة في حدة خطر المسؤولية المحتمل⁽²⁾.

وقد يقوم المشغل الجوي بالتخلي عن حيازة الطائرة والسيطرة والاشراف عليها الى مشغل جوي اخر سواء بالبيع او بالتاجير دون اخطار المؤمن الجوي بذلك، وبعد ذلك تتعرض الطائرة الى حادث جوي، فما قام به المشغل الجوي في هذا الفرض يعد في الواقع تغييراً جوهرياً⁽³⁾، وذلك ان المشغل الجوي له السيطرة والرقابة والاشراف على الطائرة فهو من يختار مؤسسات الصيانة الرصينة لاختضاع طائراته للتصليح فيها وكذلك هو من يختار مستوى الصيانة لهذه الطائرات وهو من يقرر طبيعة استعمال الطائرة وفق شهادة صلاحيتها للطيران وكذلك يحدد المناطق الجغرافية لخطوط سير الطائرات التي يستعملها وهذه العوامل وغيرها تكون مؤثرة بشكل او باخر على تعرض الطائرة للمخاطر الجوية، لذا فإن اي تغيير في

(1) ينظر د. عبد المنعم البدرابي، مصدر سابق، ص170

(2) See, Tom H. Davis, Aviation Insurance Exclusion, Journal of Air Law and Commerce, Volume37, Issue3, 1971, P.338 and beyond.

(3) تنص المادة 17/8 من وثيقة التأمين الجوي العراقية على "في حالة حدوث أي تغير جوهري في ظروف او طبيعة المخاطر التي يستند اليها هذا التأمين، يجب اخطار الشركة في أسرع وقت ممكن...."

شخص المشغل الجوي بأن يحل محله شخص آخر لا يوجد بينه وبين المؤمن الجوي اي تعامل ودون اخطار المؤمن الجوي بهذا التغيير فأن المشغل الجوي السابق يعد مخلاً بهذا الالتزام⁽¹⁾.

من كل ما تقدم يتضح ان الخطر يعد من جانب اساساً للالتزام بالافصاح عن المعلومات اثناء سريان العقد، كما انه يعد من جانب آخر اساساً للقرار الذي يتخذه المؤمن الجوي بعد ان ينفذ المشغل الجوي التزامه بالافصاح، فحينما يقوم المشغل الجوي بواجب الابلاغ والاطار في حالة تفاقم الخطر تجاه المؤمن وذلك باخطاره بالظروف المستجدة المؤثرة في الخطر، فأن المؤمن الجوي يبقى ملتزماً بتغطية الخطر لحين اتخاذ قراره في شأن ذلك العقد- عقد التأمين من مسؤولية المشغل الجوي- وفق ما يراه مناسباً لمؤامة العقد مع الظروف الجديدة وله في سبيل ذلك عدة خيارات ومن هذه الخيارات هو انتهاء عقد التأمين من المسؤولية بالفسخ.

وينبغي ان يلاحظ هنا ان المؤمن الجوي قد يقرر انتهاء العقد عندما يرى ان الخطر بعد زيادة حدته يخرج عن حدود طاقته الاستيعابية للتأمين منه، فهنا لا يملك الا ان يتخذ قراراً بإنهاء العقد، وقد يكون انتهاء العقد من قبل المؤمن الجوي نتيجة لرفض المشغل الجوي الزيادة التي يقترحها المؤمن في قسط التأمين، وهنا لا بد من التنويه ان انتهاء عقد التأمين من مسؤولية المشغل الجوي لا يكون دون ضوابط، إذ ان انتهاء العقد حال اتخاذه يؤدي الى الاضرار بمصالح المشغل الجوي الذي قد يجد نفسه من دون تأمين ودون ان يجد لنفسه الوقت الكافي لتلافي مثل هذه النتيجة⁽²⁾، فضلاً عن ذلك فإنه قد يضر من جانب آخر بمصلحة المضرور، فالتأمين من مسؤولية المشغل الجوي يضمن للمضرور الحصول على مبلغ التعويض من المؤمن الجوي في حال تعذر حصوله على التعويض من المشغل الجوي نتيجة جسامته مسؤوليته وضخامة التعويضات التي يكون ملزماً بالايفاء بها نتيجة الاضرار التي حصلت⁽³⁾.

لذا فإن اهم الضوابط التي يجب على المؤمن الجوي اتخاذها قبل انتهاء العقد تلقائياً هو ان يتم تحديد مدة من الزمن ينتهي بأنقضائها العقد، وهذا العمل يتيح للمشغل الجوي لابرار عقد تأمين آخر،

(1) ينظر د. حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص92

(2) See, David Dann, Insuring the Risk, Journal of Air Law and Commerce, Volume40, Issue3, 1974. , P.435

(3) See, Timothy Mark Bates , Aviation Insurance Exclusions-Should a Causal Connection Between the Loss and Exclusion be Required to Deny Coverage , Journal of Air Law and Commerce ,Volume52 ,Issue2 ,1986, P.463

فضلاً عن ذلك يجب اخطار المشغل الجوي من قبل المؤمن الجوي برغبته في انتهاء العقد وعدم تحمله الخطر بعد زيادة حدته فهذه الوسيلة (الاطار) تقطع كل احتمال للنزاع في المستقبل حول بدء المدة التي ينتهي التأمين بآنتهاءها وبذات الوقت توفر حماية للمتضرر⁽¹⁾.

وقد يكون من ضمن خيارات المؤمن الجوي الابقاء على عقد تأمين المسؤولية مع المطالبة بزيادة مقدار الاقساط، ومن البديهي ان هذه الزيادة المقترحة تتناسب مع مقدار الزيادة التي طرأت على حدة الخطر فيضمن المؤمن بهذه الوسيلة احتفاظ العقد بتوازنه، وقد يفضل المؤمن الجوي هذا الخيار بدلاً من فسخ العقد لتفادي مضار الفسخ كونه يؤدي الى فقدان المؤمن الجوي احد عملائه، ويجعل المشغل الجوي دون ضمان⁽²⁾، ومن ثم يفقد الامان في مواجهة الاخطار الجوية ومن ثم تتحقق مسؤوليته في حال تضرر الغير او الممتلكات على السطح من حوادث الطيران او كانوا من الركاب في حال تقديمه خدمات النقل الجوي للجمهور، لذا فأن هذا الحل هو افضل من الحل السابق بفسخ العقد⁽³⁾.

وقد يختار المؤمن الجوي طريقاً ثالثاً بأن يتم الابقاء على العقد دون زيادة في القسط اي الابقاء على العقد بشروطه السابقة، فلا يزيد من التزامات المشغل الجوي ولا ينقص من التزاماته، فقد ينظر المؤمن الجوي نظرة تجارية بحتة بحيث يجد ان فقد عميل - المشغل الجوي - تقاوم لديه الخطر، قد يكون له اثر سلبي تجاري عليه لذا فإنه وتدعيماً لسمعته التجارية يرغب في الابقاء على العقد دون زيادة في القسط، وقد يلجأ المؤمن الجوي الى هذا الحل حينما يقرر ان تقاوم الخطر الجوي ليس شديداً او ان الاحتفاظ بعميله افضل من فسخ العقد عند عدم موافقة العميل على زيادة القسط، وتتم هذه العملية من قبل المؤمن، كما لو استمر رغم علمه بتقاوم الخطر في عرض القسط بحالته دون تحفظ او قام بدفع مبلغ التعويض بعد وقوع الحادث⁽⁴⁾.

(1) نصت المادة 21/8 من وثيقة التأمين الجوي العراقي على " يجوز الغاء وثيقة التأمين بناءً على طلب كتابي من الشركة او المؤمن له، شريطة تقديم الاشعار الكتابي قبل 30 يوم"، وهذا ما اكدت عليه ايضا وثيقة التأمين الصادرة من شركة لويبرز في المادة 10 والخاصة بالالغاء اذ جاء فيها " يجوز لشركة التأمين ان يوجهوا اخطاراً كتابياً للمؤمن له على عنوانه الموضح في وثيقة التأمين يحددون فيه بدء سريان الغاء وثيقة التأمين على الا يسري الا بعد عشرة ايام من الاخطار"

(2) See, Stuart G.Tipton ,Russell S.Bernhard,Compulsory Insurance for Air Carriers, Journal of Air Law and Commerce, Volume20, Issue1, 1953 , P.72

(3) ينظر د. محمد المرسي زهرة، مصدر سابق، ص200 وما بعدها

(4) ينظر احمد بن علي بن سليمان الصبحي، مصدر سابق، ص71

ونرى ان مبدأ تناسب القسط مع الخطر يقتضي زيادة القسط عند تفاقم الخطر، وتخفيض القسط عندما يبدأ الخطر المتفاقم بالتناقص في شدته وعودته الى ما كان عليه قبل تفاقمه كما لو تناقص خطر المسؤولية او زالت الظروف التي ادت الى تفاقمه، هنا يجوز للمشغل الجوي طلب تخفيض القسط وفقاً للمقدار المتفق عليه قبل التفاقم او عند ابرام عقد التأمين من المسؤولية واذا رفض المؤمن الجوي تخفيض القسط جاز للمشغل الجوي انهاء العقد.

وعلى اية حال فإن الزيادة في سعر القسط وان كانت تتفق مع مبدأ تناسب القسط مع الخطر غير انها مشروطة بموافقة المشغل الجوي وفي حال قبولها لابد من اثبات ذلك كاتفاق جديد في ملحق وثيقة التأمين وتسري الزيادة بأثر رجعي من تاريخ زيادة درجة الخطر.

المطلب الثاني

التزام المشغل الجوي بتسديد قسط التأمين

عقد التأمين من المسؤولية يرتب على عاتق المشغل الجوي التزاماً باداء القسط في وقت محدد، ولاهمية هذا الالتزام فقد اشير اليه عند تعريف عقد التأمين في اغلب التشريعات المقارنة، إذ نصت المادة 1/984 من القانون المدني العراقي في معرض تعريفها لعقد التأمين على " التأمين، عقد به يلتزم المؤمن ان يؤدي الى المؤمن له او الى المستفيد مبلغاً من المال.... وذلك في مقابل اقساط او اية دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"⁽¹⁾، والملاحظ على هذا النص هو ان الالتزام بدفع القسط هو مقابل التزام المؤمن بتحمل اعباء الخطر المغطى، اي ان القسط هو المقابل المالي الذي يدفعه المشغل الجوي الى المؤمن بغية الحصول على تغطية خطر مسؤوليته⁽²⁾.

ويعد خطر مسؤولية المشغل الجوي من اهم العوامل التي على اساسها يتم تحديد قسط التأمين الذي يلتزم به المشغل الجوي، اذ ان القسط في علاقته بالخطر المؤمن منه لا يخرج عن كونه هو ثمن لهذا الخطر الذي على اساسه يقدم المؤمن الجوي ضمانه، وان اهم ما يثار هنا هو كيف للمؤمن الجوي ان يحدد قيمة هذا الخطر ليتمكن على اساسه من تقدير قسط التأمين وما هو جزاء الاخلال بتسديد قسط التأمين؟

(¹) تنص المادة 747 من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 على " التأمين عقد يلتزم بمقتضاه ان يؤدي الى المؤمن له او الى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال..... وذلك في نظير قسط او اية دفعة مالية اخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"

(²) ينظر د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة السنهوري، بغداد، 2012، ص 265

للإجابة على التساؤل اعلاه فأنا سنقسم المطلب على فرعين، نتناول في الفرع الاول تقدير قسط التأمين وفي الفرع الثاني سنتناول جزاء الاخلال بدفع قسط التأمين.

الفرع الاول

تقدير قسط التأمين من مسؤولية المشغل الجوي

ينشأ على عاتق المشغل الجوي بمجرد انعقاد عقد التأمين من المسؤولية التزاماً بدفع قسط التأمين، إذ ان التزام المشغل الجوي بدفع القسط يعد التزاماً بمقابل التأمين باعتباره سبباً لالتزام المؤمن بتحمل تبعه الخطر المؤمن منه، ويتحدد مقدار قسط التأمين من المسؤولية بالاتفاق فيما بين المؤمن والمشغل الجوي، وان كان في الغالب ان يستقل المؤمن بوضع مقدار هذا القسط⁽¹⁾.

وتعتمد شركات التأمين على الصفة الاحتمالية -التي تعد من اهم سمات عقد التأمين- لحساب قسط التأمين، فهي تُقيم احتمالية وقوع حادث ما ثم تحدد تكلفة وثيقة التأمين بناءً على هذا الاحتمالية، وفي سبيل هذا فإن المؤمن الجوي يسعى بكل الطرق لتقدير قسط التأمين من خلال احتساب وتقييم الاحتمالات، ويكون ذلك عن طريق التقدير المسبق لعدد المخاطر التي ستقع او من الممكن ان تتحقق، وان تقدير هذه القيمة يتم وفقاً لقواعد الاحصاء التي يجريها، والتي تستند الى اعتبارين، الاعتبار الاول هو درجة احتمال تحقق الخطر والاعتبار الثاني هو جسامته الخطر⁽²⁾.

والسؤال الذي يثار هنا، هل قواعد الاحصاء التي يعتمدها المؤمن الجوي قادرة على احتساب قسط التأمين من خلال احتساب درجة احتمال تحقق الخطر المؤمن منه وجسامته ؟

في هذا الصدد نجد ان التأمين من مسؤولية المشغل الجوي يواجه في بعض الاحيان عدم دقة قواعد الاحصاء المعتمدة من قبل المؤمن الجوي في احتساب درجة احتمال تحقق الخطر التي ترجع الى اسباب عدة، منها الطبيعة الخاصة للحوادث الجوية التي تتعرض لها الطائرات، إذ تعد الحوادث الجوية في الغالب من الاخطار الجوية الكبيرة التي تؤدي الى تحطم الطائرة وهلاك جميع الركاب والطاقم، فلا يبقى من الطائرة سوى هيكل مشوهاً او حطاماً متناثراً، وهذا الحطام لا يصلح بطبيعة الحال دليلاً لمعرفة

(1) ينظر د. عبد الرزاق احمد السنهوري، ج7 ، ص 1483

(2) ينظر د. رمضان محمد ابو السعود، شرح احكام القانون المدني، العقود المسماة، (التأمين)، منشورات الحلبي

الحقوقية، 2010، ص454

سبب وقوع الحادث او الحصول على المعلومات الكافية عنه، ومن ثم لا يمكن التوصل الى الاحصائيات الدقيقة التي يمكن اعتمادها في تقييم الخطر الجوي، فضلا عن ذلك ان الحوادث الجوية قد تكون قليلة الوقوع مقارنة بغيرها من الحوادث البرية نتيجة للعدد المحدود لوسائط النقل الجوي مقارنة مع العدد الكبير من الوسائط المستعملة في النقل البري⁽¹⁾.

والى جانب الطبيعة الخاصة للحادث الجوي فأن التطور التكنولوجي الذي طال الطائرات يؤثر ايضا على قواعد الاحصاء في احتساب درجة احتمال تحقق الخطر، اذ يؤدي هذا التطور الى ايجاد مخاطر جديدة، والمؤمن الجوي قد تعجز جداوله الاحصائية التي كونها عن خطر سابق لاحتساب وتقييم كافي لهذه الاخطار بسبب قلة المعلومات الوافية عن هذه المخاطر⁽²⁾، ورغم هذه الاسباب التي قد تعرقل احتساب القسط وتقدير كلفة الخطر في التأمين من مسؤولية المشغل الجوي عن طريق قواعد الاحصاء، فأن هذا لا يعني ان المؤمن الجوي يبقى مكتوف اليدين بل يستطيع التوصل الى احصائيات مقبولة من بعض المؤسسات الخاصة التي تعمل على جمع البيانات والمعلومات عن الاخطار الجوية⁽³⁾.

فضلاً عن ما توفره منظمة الطيران المدني الدولية من معلومات عن الحوادث الجوية التي تساعد المؤمن الجوي على احتسابه لكلفة الاخطار الجوية، فهناك الملحق الثالث عشر الخاص بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات والصادر من منظمة الطيران المدني الدولية الذي نصت المادة 1/4 منه على "على دولة وقوع الحادث ان ترسل اخطاراً عن الحادث او الواقعة الخطيرة دون تأخير وبأنسب واسرع الوسائل الى:- أ- دولة السجل. ب/دولة المشغل. /دولة التصميم. د/دولة الصنع. هـ/ منظمة الطيران المدني الدولي"، وكررت في المادة 4 / 8 على مسؤولية دولة التسجيل ان ترسل اخطاراً الى منظمة الطيران المدني ودولة المشغل والتصميم التحقيقات بالحادث، وكذلك المادة 7 / 1 على مسؤولية الدول لارسال

⁽¹⁾ ينظر مشاري محمد جاسم محمد العنجري، المسؤولية المدنية عن الاضرار التي تسببها الطائرات على سطح الارض، اطروحة دكتوراة مقدمة الى مجلس كلية الحقوق في جامعة القاهرة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، 2022، ص199

⁽²⁾ See, Steer Davies Gleave, Op, Cit, P.36 and beyond

⁽³⁾ يوفر معدل الحوادث العالمي لمنظمة الطيران المدني الدولي مؤشرا عاما لاداء السلامة ويستند معدل الحوادث الى العمليات التجارية المجدولة، وتتم مراجعة حوادث الطائرات وتصنيفها بواسطة مجموعة دراسة مؤشرات السلامة التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي، فضلا عن البيانات والاحصاءات المتعلقة بالنقل الجوي والسلامة التي يتم تزويدها الى منظمة الطيران المدني من قبل مؤسسات متخصصة اطلقت عليهم تسمية الاطراف الثالثة، See, International Civil Aviation Organization, State of Global Aviation, Safety Report, 2019, P.22

التقارير والبيانات الأولية عن الحوادث الى منظمة الطيران المدني الدولي، وهذا يعني ان بإمكان المؤمن الجوي الاطلاع على هذه التقارير والبيانات لاحتساب قسط التأمين وفقاً لقواعد الاحصاء الخاصة به. ويمكن تقدير القسط ايضاً عن طريق احتساب درجة جسامه الخطر، إذ ان تحديد هذه الاخطار في التأمين هو شرط اساسي وهو يمثل الخطوة الاولى التي تمكن المؤمن من تقدير حجم الخطر واحتساب القسط، كما ان الخطر قد يكون تاماً يترتب عليه ضرراً كلياً وذلك عندما ينتهي الحادث الجوي الى هلاك طائرة المشغل الجوي هلاكاً تاماً وحدثت اضرار كبيرة للغير او الممتلكات على السطح، وقد يكون الخطر جزئياً يترتب عليه ضرراً جزئياً بأن ينتهي الحادث الى وقوع اضرار بسيطة في الممتلكات او الغير على السطح او قد يكون حادثاً فردياً يصيب احد الركاب عندما يمارس المشغل الجوي تقديم خدمة النقل الجوي للجمهور⁽¹⁾.

من هنا يتحدد اهمية جسامه الخطر في تحديد القسط في التأمين من الاضرار، إذ ان مبلغ التعويض ينبغي ان يكون مساوياً للضرر الحاصل، وهذا يعني لا يستحق مبلغ التعويض كاملاً الا اذا كان الضرر كلياً وبالمقابل عندما يكون الضرر جزئياً فإن المؤمن له لا يستحق سوى جزء من مبلغ التعويض يتناسب مع مقدار الضرر، وبهذه الصورة تظهر جسامه الخطر عاملاً مهماً من عوامل تقدير مبلغ التعويض وتبعاً له قسط التأمين.

واذا كان خطر المسؤولية وطبيعته عاملاً اساسياً في تقدير قيمة القسط -بالاعتماد على مبدأ تناسب القسط مع الخطر- فهذا لا يعني عدم وجود طرق اخرى لاحتساب وتقدير قسط التأمين، فإنه بالإمكان احتساب قسط التأمين على اساس لكل طائرة متناسباً مع اقصى وزن للاقلاع⁽²⁾، وبالإمكان احتساب القسط على اساس كل رحلة مغادرة، فضلاً عن ذلك يمكن احتساب وتقدير قسط تأمين مسؤولية المشغل الجوي في حال تقديم خدمات النقل الجوي للمسافرين على اساس مبلغ معين عن كل مقعد

⁽¹⁾ See, Tarek Ezzat Mohamed Abdel-Bary, New Model For Aviation Hull Insurance Rating Applying Credibility Theory, Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, Department of Actuarial Science, 1999, P.25

⁽²⁾ اقصى وزن للاقلاع هو اقصى وزن يمكن للطائرة ان تتحمله للاقلاع الامن، يحدده مصنع الطائرة بناءً على عوامل عديدة، منها قوة الطائرة ومساحة سطح الجناح، والظروف البيئية، وطول المدرج في المطارات المستخدمة عادة، ويشكل تجاوز الوزن الاقصى للاقلاع مخاطر سلامة جسيمة ويؤثر على قدرة الطائرة على تجاوز العوائق اثناء الصعود بعد

الاقلاع، See , Robert W. Klein ,A Regulator's Introduction to the Insurance Industry , United State of America , 2nd Edition ,2005 , P.11

لمسافر، اي ان المؤمن الجوي يأخذ بنظر الاعتبار عند تقدير القسط الطاقة الاستيعابية للطائرة، وتتيح هذه الطريقة للمشغل الجوي احتساب اقساط التأمين من مسؤوليته ابتداءً⁽¹⁾.

واذ كان خطر المسؤولية مقياساً لالتزامات الطرفين فأن من المتصور ان يطرأ اثناء سريان عقد التأمين من المسؤولية ظروف من شأنها التأثير على حدة خطر المسؤولية فهل يؤدي تغير هذه الظروف على الالتزام باداء القسط سواء بالزيادة او النقصان ؟

للجابة على هذا التساؤل فإنه يتعين علينا الرجوع الى نصوص واثاق التأمين والنصوص القانونية الخاصة بعقد التأمين، فعلى مستوى نصوص واثاق التأمين التي يتم ابرامها ما بين المؤمن الجوي والمشغل الجوي فهناك واثاق تأمين تورد نصوصاً تقرر فيها زيادة القسط في حالات معينة ومن ضمن هذه الحالات هو ادخال المشغل الجوي لطائرات جديدة الى اسطوله وهذا يعني زيادة في حدة خطر المسؤولية التي قد يتعرض لها المشغل الجوي، إذ من البديهي ان اضافة هذه الطائرات الى اسطول المشغل الجوي سيتم استغلالها في تنفيذ عدد اكبر من الرحلات الجوية⁽²⁾، وفي هذا الصدد اكدت وثيقة التأمين الجوية العراقية وذلك بالمادة 5/8 منها التي جاء فيها "يمتد التأمين الذي توفره هذه الوثيقة تلقائياً ليشمل الطائرات الاضافية المضافة خلال فترة سريان هذه الوثيقة، شريطة ان تكون هذه الطائرات مملوكة او مشغلة من قبل المؤمن له..... ويجب على المؤمن له اخطار الشركة بجميع هذه الاضافات ويتم تعديل قسط التأمين"⁽³⁾.

اما القواعد العامة فأنها اعطت للمؤمن الجوي المطالبة بزيادة قسط التأمين كلما طرأ اثناء تنفيذ العقد احوال من شأنها ان تؤدي الى زيادة المخاطر، وهذا يعني انه في حالة عدم وجود نص في وثيقة التأمين على حق المؤمن الجوي في المطالبة بزيادة القسط فإنه لا يمنع من التمسك بهذا الحق في حالة زيادة حدة الخطر، وذلك بالاستناد الى المادة 986 / ج من القانون المدني العراقي التي تنص على "يلتزم المؤمن له بأن يخطر المؤمن بما يطرأ اثناء العقد من احوال من شأنها ان تؤدي الى زيادة هذه

⁽¹⁾ See, Steer Davies Gleave, Op, Cit, P.38

⁽²⁾ See, Tarek Ezzat Mohamed Abdel-Bary, Op, Cit, P.48

⁽³⁾ اوردت وثيقة التأمين الجوية المصرية مثل هذا الحكم في المادة 5 / 11 / 1 والتي نصت على ان " التأمين الذي تمنحه هذه الوثيقة سوف يمتد تلقائياً ليشمل طائرات اخرى تضاف اثناء سريان هذه البوليصه بشرط ان تكون هذه الطائرة يملكها او يستغلها المؤمن له، وسوف يتم تعديل قسط التأمين المسدد تبعاً لعمليات الاضافة والحذف".

المخاطر" وهذا الالتزام يترتب عليه موقف المؤمن الجوي ومن ضمن هذه المواقف التي يتخذها المؤمن الجوي هو مطالبة المشغل الجوي بتعديل القسط وزيادته.

ويلاحظ على النص المتقدم انه لا يشير الى اعطاء المؤمن له الحق في المطالبة بأنقاص القسط اذا ما استجدت ظروف من شأنها ان تؤدي الى نقصان هذه المخاطر مما يفيد ان حقه معلقاً على الاتفاق بينه وبين المؤمن الجوي.

الفرع الثاني

جزء اخلال المشغل الجوي بالالتزام بدفع القسط

يعد التزام المشغل الجوي بدفع القسط في عقد التأمين من المسؤولية من الالتزامات المهمة لاستمرار العلاقة ما بين المتعاقدين (المشغل الجوي والمؤمن الجوي)، وعليه يتعين على المشغل الجوي ان يلتزم بإداء قسط التأمين من المسؤولية وفقاً للشروط المتفق عليها في وثيقة التأمين، إذ ان المؤمن الجوي يعول على تلك الاقساط في تأدية التزاماته تجاه جميع المؤمن لهم عنده، لذا فإن الاخلال بهذا الالتزام يؤثر سلباً على عمل المؤمن الجوي في تأدية التزاماته، لذا يتعين على المشغل الجوي ان يلتزم بأداء قسط التأمين، وان التساؤل هنا ما هو أثر الاخلال بدفع قسط التأمين؟

لم تتعرض اغلب التشريعات المقارنة الى جزء اخلال المؤمن له بالتزام تسديد قسط التأمين في المدد المتفق عليها بين الطرفين، وقد خلا قانوننا المدني من جزء خاص، لذا علينا اللجوء الى القواعد العامة لاستنباط الأحكام التي يمكن تطبيقها على المؤمن له في هذه الحالة، وبالرجوع الى المادة 1/177 من القانون المدني العراقي نجد انها تنص على امكانية الفسخ وطلب التعويض، إذ جاء فيها (في العقود الملزمة للجانبين اذا لم يف احد العاقدين بما وجب عليه بالعقد جاز للعاقد الآخر بعد الاعذار أن يطلب الفسخ مع التعويض ان كان له مقتضى....) ووفقاً لهذا النص فإنه يترتب على اخلال المشغل الجوي بالتزامه بدفع القسط امكانية قيام المؤمن برفع دعوى يطالب فيها بفسخ العقد أو التنفيذ العيني مع المطالبة بالتعويض في كلتا الحالتين ان كان له مقتضى ولما كان التنفيذ العيني الجبري يأخذ وقتاً يظل فيه المؤمن ضامناً للخطر المؤمن منه وما قد يتكبده المؤمن من مصاريف قضائية وتنفيذية وما سيهدره من وقت في كل مرة يمتنع فيها المشغل الجوي عن الوفاء بشكل يجعل هذه الطريقة مرهقة للمؤمن وغير ذات جدوى اقتصادية⁽¹⁾.

(¹) ينظر د. مصطفى الجمال، اصول التأمين (عقد الضمان)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1999، ص 273

كما ان الفسخ يخضع للسلطة التقديرية للقاضي ولا يحكم به الا بعد مرور وقت يظل طيلته المؤمن ضامناً للخطر اذا تحقق اثناء سير الدعوى وقبل الفصل فيها، مما يشكل خطورة على مصلحة المؤمن الجوي، لذا فإن شركات التأمين درجت على تضمين وثائقها شرطاً فاسخاً صريحاً يكون بموجبه اعتبار عقد التأمين مفسوخاً من تلقاء نفسه دون حاجة الى اذار او حكم قضائي عند عدم الوفاء⁽¹⁾، استناداً الى نص المادة (178) من القانون المدني العراقي التي تنص على "يجوز الاتفاق على أن العقد يعتبر مفسوخاً من تلقاء نفسه دون حاجة الى حكم قضائي عند عدم الوفاء بالالتزامات الناشئة عنه، وهذا الاتفاق لا يعفى من الاعذار الا اذا اتفق المتعاقدان صراحة على عدم ضرورته".

لكن هذا الشرط ينطوي على خطورة بالغة إذ انه يمس بحقوق المشغل الجوي وحقوق الغير المعرضين للضرر، فقد يكون مجرد التأخير عن الوفاء بالقسط وتقصير المشغل الجوي عن هذا الاداء مدعاة الى انتهاء العقد بقوة القانون دون ان ينبه المشغل الجوي بوجوب دفع القسط، فيحرم من مبلغ التعويض اذا تحقق الخطر بعد حلول الاجل⁽²⁾.

لذلك قد تلجأ شركات التأمين استناداً الى القاعدة العامة التي تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين الى وضع تنظيم اتفاقي يجبر المشغل الجوي على الوفاء بالقسط في ميعاد استحقاقه وفي حالة اخلاله بهذا الالتزام فإن التزام المؤمن بالضمان يتوقف دون حاجة الى اذار، وهو جزاء بالغ الخطورة ايضاً على المشغل الجوي إذ يترتب عليه حرمانه من مبلغ التعويض اذا تحققت خطر مسؤوليته في فترة الوقف التي تبدأ من حلول ميعاد استحقاق القسط حتى قيام المشغل الجوي بالوفاء به مع بقاء التزامه بدفع القسط قائماً حتى بالنسبة لفترة وقف الضمان التي لا يلتزم المؤمن فيها بتغطية الخطر⁽³⁾.

ويبدو واضحاً ما في هذا التنظيم الاتفاقي من اضرار قد تحيق بالمشغل الجوي، على اعتبار ان الاتفاق على وقف الضمان مع بقاء التزام المشغل الجوي بدفع القسط قائماً يجعله التزاماً بدون سبب، ويعتبر بذلك الشرط تعسفياً.

وبين قصور القواعد العامة في حماية المؤمن والمحافظة على التوازن الاقتصادي للعقد واعطاء امكانية استمراره وخطورة جعل ترتيب جزاء وقف الضمان من مهام شركات التأمين، فكان لزاماً على

(1) ينظر د. عبد الناصر توفيق العطار، احكام التأمين في القانون المدني والشريعة الاسلامية، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، 1983، ص88

(2) ينظر د. احمد شرف الدين، مصدر سابق، ص276

(3) ينظر د. رمضان محمد ابو السعود، مصدر سابق، ص639

المشرع ان يتدخل لاجراج هذا الجزاء من دائرة الجزاءات الاتفاقية الى دائرة الجزاءات القانونية⁽¹⁾، وقد تدخل المشرع الفرنسي بموجب قانون التأمين الفرنسي، واصبح لازماً على المؤمن الذي يريد التمسك بوقف الضمان ان يقوم بعدة اجراءات تكفل قيام التوازن بين مصالح الاطراف المتعاقدة في نظام يكفل لكل طرف ضمانا كافيا لحقوقه⁽²⁾.

اما الاجراءات التي على المؤمن اتخاذها قبل وقف الضمان هو التزام المؤمن بتذكير المشغل الجوي بحلول اجل الوفاء، إذ من المحتمل ان ينسى المشغل الجوي اجل استحقاق القسط، وحتى لا يتذرع بهذه الحجة فإن على المؤمن القيام بتذكيره بحلول اجل الوفاء وان يذكره بالمبلغ المستحق، فقد نصت المادة (4-113-L) من قانون التأمين الفرنسي على "الزام المؤمن بأشعار المؤمن له بحلول اجل الاستحقاق"، ويستند المشرع الفرنسي على عدة اعتبارات، منها تدرع المؤمن له بنسيان موعد الاستحقاق فضلاً عن ان عقد التأمين يشترط في تنفيذه حسن النية، اما ما يخص كيفية تنفيذ هذا الاجراء فإنه يمكن القول بأن المؤمن حر في اتخاذ الشكل الذي يراه مناسباً لتنفيذ التزامه، فقد يقوم بأرسال مندوب لتذكير المشغل الجوي او عن طريق الهاتف او برسالة مسجلة او بواسطة برقية، وقد جرى العرف لدى شركات التأمين بأرسال الاشعار بواسطة رسالة موصى عليها تبعث لأخر موطن للمشغل الجوي شريطة ان يكون معلوماً للمؤمن⁽³⁾.

اما الاجراء الاخر فيتمثل بالأعذار، إذ ينبغي على المؤمن اعذار المشغل الجوي بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الاشعار بالاستلام بدفع القسط المطلوب خلال مدة يحددها في الاعذار⁽⁴⁾، ويعرف الاعذار بأنه دعوة المدين من قبل دائنه الى تنفيذ التزامه ووضعه قانوناً في حالة التأخر في التنفيذ تأخراً

(1) ينظر د. مصطفى محمد الجمال، مصدر سابق، ص375

(2) يجب ان نلاحظ ان عقد التأمين قد يتم ايقافه تطبيقاً للقواعد العامة ويختلف هنا اثر هذا الوقف عن اثر الوقف الخاص بأيقاف الضمان الذي نحن بصدد، اذ ان في الاول يقتضي وقف جميع الالتزامات المتقابلة بين الاطراف، اي ان الوقف يلحق بالعقد، اما في الثاني فإن الوقف يلحق بالضمان لا العقد اي ان ما يلحقه الوقف ليس هو عقد التأمين، فالعقد ذاته يظل سارياً غير موقوف ولكنه ينصب على التزام المؤمن بالضمان، ينظر د. عبد الرزاق احمد السنهوري، ج7، مصدر سابق، ص1307 وما بعدها

(3) ينظر د. عبد الرزاق احمد السنهوري، ج7، مصدر سابق، ص1310

(4) وهذا ما اكدت عليه المادة 3-133-L من قانون التأمين الفرنسي اذ جاء فيها " في حال عدم سداد قسط التأمين ، او جزء منه ، خلال عشرة أيام من تاريخ استحقاقه ، وبغض النظر عن حق المؤمن في متابعة تنفيذ العقد امام القضاء ، لا يجوز تعليق الضمان الا بعد ثلاثين يوماً من اعذار المؤمن رسمياً..."

تترتب عليه مسؤولية عن الاضرار التي تصيب الدائن نتيجة هذا التأخر⁽¹⁾، حيث يترتب على تأخره نتائج قانونية، كما يلعب الاعذار دوراً مهماً في مجال اثبات تقصير المشغل الجوي في دفع القسط، فهو يشكل دليلاً على امتناعه عن الوفاء بالتزامه او التأخير في تنفيذه، فضلاً عن انه ينبهه الى خطورة عدم دفع القسط الذي يؤدي بعد مرور مهلة معينة الى وقف الضمان.

ومن اجل اتمام الاعذار فإنه يجوز ان يتم بأي طلب كتابي، فيقع في صورة رسمية او في صورة اي طلب كتابي اخر لا يرد بصورة رسمية كبرقية او رسالة مسجلة او رسالة عادية مع اشتراط الاشعار بالاستلام، ويرسل الكتاب الى المشغل الجوي، او الى الشخص المسؤول عن دفع القسط في اخر موطن له معلوم للمؤمن⁽²⁾، فيعتد بالموطن المذكور في وثيقة التأمين، كما يجب ان يتضمن الكتاب على بيانات معينة منها مقدار القسط المستحق وتاريخ استحقاقه، حتى يتبين للمشغل الجوي ماذا يطلب منه دفعه، ويجب ان يذكر ان المقصود بهذا الكتاب هو اعذاره بالدفع وفي حال عدم الدفع فإنه قد يترتب على ذلك وقف الضمان⁽³⁾.

لذا فإن من اثار وقف الضمان هو تحلل المؤمن من الالتزام بالضمان، فاذا وقع الخطر المؤمن منه في فترة الوقف، لا يسال المؤمن عن التعويض عنه، ويقع على المؤمن ان يقيم الدليل على ان المشغل الجوي قد اخل بالالتزام بدفع القسط وانه قد قام باعذاره، وان الحادث الجوي وقع اثناء فترة الوقف⁽⁴⁾، اما اذا وقع الحادث الجوي قبل انتهاء المدة التي يحددها المؤمن في الاعذار لدفع القسط، فإن المؤمن يبقى ضامناً لان التزامه لا زال سارياً، كما ان المشغل الجوي يستطيع ان يجابه هذا الاثر حتى بعد مرور فترة الاعذار بأن يثبت ان قوة القاهرة هي التي منعت من دفع الاقساط، وفي حال قيامه بدفع القسط فإن العقد يستأنف اثاره بالشروط والبنود نفسها التي كانت موجودة قبل الوقف دون اي تعديل، اي بمجرد زوال سبب الوقف فتعود الالتزامات الموقوفة الى السريان⁽⁵⁾، وهذا يعني منح المشغل الجوي الفرصة لاداء القسط المتأخر والقدرة على اعادة اثار العقد الموقوف الى السريان، ويجب ان يتم هذا قبل فسخ

(1) ينظر د. عبد المجيد الحكيم، د. عبد الباقي البكري، د. محمد طه البشير، القانون المدني واحكام الالتزام، مكتبة السنهوري، بغداد، 2012، ص 46

(2) نصت المادة 257 من القانون المدني العراقي على " يكون اعذار المدين بأنذاره ويجوز ان يتم الاعذار بأي طلب كتابي اخر كما يجوز ان يكون مترتباً على اتفاق يقضي بأن يكون المدين معذراً بمجرد حلول الاجل دون الحاجة الى انذار "

(3) ينظر د. عبد الرزاق احمد السنهوري ، ج7، مصدر سابق، ص 1310

(4) ينظر د. زهدي يكن، شرح قانون الموجبات والعقود، دار الثقافة، بيروت، 1995، ص 263

(5) ينظر د. مصطفى محمد الجمال، مصدر سابق، ص 380

العقد الذي قد يلجأ اليه المؤمن في حال لم يدفع المشغل الجوي القسط، لأنه متى تم ذلك، ترتب عليه انحلال العقد ومن ثم استحالة عودة اثار العقد الى السريان⁽¹⁾.

وينبغي ملاحظة ان عقد التأمين من مسؤولية المشغل الجوي لا يقتصر من حيث العلاقات القانونية التي يتم انشائها على المؤمن الجوي والمشغل الجوي بل يقف الى جانبهما شخص ثالث هو المضرور، لذا فإن السعي الى حماية المؤمن الجوي -من خلال امكانية فرض الجزاء وايقاف الضمان بسبب اخلال المشغل الجوي عن سداد القسط -ينبغي ان يكون منظوراً فيه مصلحة المضرور، فلا يؤدي اخلال المشغل الجوي بالتزامه الى الاضرار بمصالح الغير المضرور على سطح الارض بسبب تحقق مسؤولية المشغل الجوي.

لذا ومن اجل الحفاظ على التوازن المالي بين طرفي عقد التأمين من مسؤولية المشغل الجوي وحماية لمصالح المضرور يمكن مراعاة الامور التالية، وهي ان يتم الاتفاق على اداء القسط السنوي بكامله فوراً عند ابرام العقد وقبل بدء التغطية، وان يبقى المؤمن ملتزماً بالضمان بالرغم من ان المشغل الجوي قد اخل بالتزامه بدفع القسط⁽²⁾، والعلة في ذلك تكمن في توفير حماية للمضرور نظراً لطابع وخصوصية مثل هذه الاضرار مما يجعل المشرع يتدخل لحمايته، خاصة وان السياسة التشريعية تذهب الى فرض اجبارية التأمين من المسؤولية في كافة المجالات ومنها التأمين من مسؤولية المشغل الجوي، وبالتالي يمكن ان يقتطع مبلغاً مالياً من اشتراكات المؤمن لانشاء صندوق يغطي الحالات التي يكون فيها الضمان متوقف، فتقوم شركة التأمين بتعويض المضرور على ان ترجع على المشغل الجوي بما تم دفعه كتعويض الى الغير، وان يعتبر دين القسط ديناً ممتازاً⁽³⁾، وبهذه الصورة يتقدم المؤمن في استيفاء هذا الدين على باقي دائني المشغل الجوي العاديين، ويكون للمؤمن بالاضافة الى ذلك حق مطالبة المشغل الجوي بالتعويض متى ما ترتب على اخلال المشغل الجوي بالتزامه ضرر بالمؤمن، ويكون التعويض بمقدار هذا الضرر.

(1) ينظر د. جلال محمد ابراهيم، مصدر سابق، ص 710

(2) نصت المادة 8 من قانون رقم 652 لسنة 1955 الخاص بالتأمين الاجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات المصري على " عدم جواز الغاء وثيقة التأمين اثناء مدة سريانها ما دام الترخيص قائماً سواء من جانب المؤمن او المؤمن له " ، ويترتب على ذلك انه ليس من حق المؤمن المساس بوثيقة التأمين ولو استنادا الى توقف المؤمن له عن سداد الاقساط ، ولا مثل لهذا النص في قانون التأمين الالزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات العراقي رقم 205 لسنة 1964

(3) See, Rod D. Margo, Aspects of Insurance in Aviation Finance , Journal of Air Law and Commerce , Volume 62 , Issue 2 ,1996 , P. 450 and beyond.

الخاتمة

بعد ان انتهينا من دراسة موضوع التزامات المشغل الجوي في ناق التأمين من مسؤوليته توصلنا

الى جملة من النتائج والمقترحات نبينها تباعاً:

اولاً: النتائج

1/ تبين أن الالتزام بالإفصاح عن المعلومات الجوهرية المتعلقة بالنشاط الجوي قبل تحقق الخطر يشكل الركيزة الأساسية لعقد التأمين من مسؤولية المشغل الجوي، إذ يتيح ذلك للمؤمن تقييم الخطر بدقة، وتحديد القسط التأميني بما يعكس مدى الخطورة المحتملة، ويعزز مبدأ حسن النية بين الطرفين، ويحد من النزاعات القانونية.

2 / أشارت الدراسة إلى أن تحديد القسط يعتمد على تقييم احتمالية تحقق الخطر وجسامته، مع الأخذ في الاعتبار طبيعة النشاط الجوي، نوع الطائرات، تاريخ الحوادث، والبيانات الفنية المتعلقة بالمشغل الجوي. كما لوحظ أن دقة تقدير القسط تتأثر بصعوبة الحصول على بيانات دقيقة بسبب حساسية الحوادث الجوية.

3/ تبين أن أي تغير جوهري في الظروف المحيطة بالنشاط الجوي أثناء سريان العقد، أو أي معلومات جديدة تؤثر على مستوى الخطر، يجب على المشغل الجوي الإفصاح عنها للمؤمن فوراً، وهذا يسمح بإعادة تقييم الخطر وإجراء التعديلات اللازمة على القسط أو بنود العقد، بما يحقق التوازن بين حقوق الطرفين.

4/ أن الالتزام بدفع القسط في المواعيد المحددة شرط أساسي لاستمرار الضمان التأميني، وأن أي إخلال بهذا الالتزام يخول المؤمن اتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة، بما في ذلك تعليق التغطية أو فسخ العقد، مع ضرورة وجود ضمانات حماية للمشغل الجوي لتقادي الإضرار بحقوقه بشكل تعسفي.

5/ أن حماية مصالح المشغل الجوي والمؤمن تتطلب وضع آليات قانونية واضحة لتحديد الالتزامات المتعلقة بالإفصاح، تقدير القسط، إدارة تفاقم الخطر، ومعالجة إخلال القسط، بما يحقق العدالة والتوازن في العلاقة التأمينية.

ثانياً: المقترحات

1/ ضرورة تعديل القوانين الوطنية لتحديد الالتزامات الأساسية للمشغل الجوي قبل تحقق الخطر، بما يشمل الإفصاح عن المعلومات الجوهرية، وضبط آليات تعامل المؤمن مع التغيرات الطارئة في مستوى الخطر، بما يضمن حماية حقوق الطرفين.

2/ ضرورة صياغة وثائق التأمين بنصوص دقيقة وواضحة تحدد حقوق وواجبات المشغل الجوي والمؤمن، مثل آليات تعديل القسط عند تغير الظروف أو تفاقم الخطر، وإجراءات إخطار المشغل قبل أي تعديل أو إنهاء للعقد.

3/ نعتقد ان من الضروري وضع معايير وطنية ودولية لتقدير درجة الخطر وجسامته استناداً إلى البيانات الفنية للطائرات، سجلات الحوادث، والتقارير الدولية، بهدف ضمان دقة تقدير القسط وتقليل النزاعات القانونية بين الطرفين.

4/ ضرورة وضع ضوابط واضحة بشأن إجراءات تعليق الضمان أو فسخ العقد في حال إخلال المشغل بدفع القسط، مع إلزام المؤمن بالإخطار المسبق ومنح مهلة مناسبة لتصحيح الوضع، بما يوازن بين حقوق الطرفين ويمنع الضرر التعسفي.

5/ التأكيد على ضرورة تدريب المشغلين الجويين وموظفي شركات التأمين على الالتزامات القانونية والإجرائية لإدارة المخاطر، بما يعزز الالتزام بمبادئ حسن النية ويقلل من فرص النزاعات أو الطعون القضائية المستقبلية

المصادر

أولاً: الكتب القانونية

1. د. احمد شرف الدين، احكام التأمين (دراسة في القانون والقضاء المقارن)، مكتبة رجال القضاة، القاهرة، 1991

2. د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة السنهوري، بغداد، 2012

3. د. جلال محمد إبراهيم، التأمين، دراسة مقارنة بين (القانون المصري والقانونين الكويتي والفرنسي)، دار النهضة العربية، القاهرة

4. د. حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018

5. د. رمضان محمد ابو السعود، شرح احكام القانون المدني، العقود المسماة، (التأمين)، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010

- 6.د. زهدي يكن، شرح قانون الموجبات والعقود، دار الثقافة، بيروت، 1995
- 7.د. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، ج7، دار النهضة العربية، القاهرة، 1964
- 8.د. عبد المنعم البدرابي، عقد التأمين، النسر الذهبي للطباعة والتوزيع، القاهرة، 1999
- 9.د. عبد المجيد الحكيم، د.عبد الباقي البكري، د. محمد طه البشير، القانون المدني واحكام الالتزام، مكتبة السنهوري، بغداد، 2012
- 10.د. عبد الناصر توفيق العطار، احكام التأمين في القانون المدني والشرعية الاسلامية، مكتبة النهضة العربية، القاهرة، 1983
- 11.د. عزالدين فلاح، التأمين (مبادئه، انواعه)، دار اسامة للنشر والتوزيع، الاردن، 2008
- 12.د. محمد حسين منصور، أحكام قانون التأمين-مبادئ وأركان التأمين-عقد التأمين-التأمين الاجباري من المسؤولية عن حوادث المصاعد والمباني والسيارات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005
- 13.د. محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998
- 14.د. مصطفى الجمال، اصول التأمين (عقد الضمان)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1999،
- 15.د. محمد المرسي زهرة، احكام عقد التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006

ثانياً: الاطاريج والرسائل الجامعية

- 1.احمد بن علي بن سليمان الصبحي، تامين المسؤولية ضد اخطار النقل الجوي، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق/ جامعة طنطا لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، 2017
- 2.مشاري محمد جاسم محمد العنجري، المسؤولية المدنية عن الاضرار التي تسببها الطائرات على سطح الارض، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق في جامعة القاهرة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، 2022

ثالثاً: القوانين واللوائح والتعليمات

- 1.القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 المعدل
- 2.قانون رقم 652 لسنة 1955 المصري الخاص بالتأمين الاجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات
- 3.القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل.
- 4.قانون رقم 205 لسنة 1964 العراقي الخاص بالتأمين الاجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات

5. قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل
6. قانون التأمين الفرنسي الصادر بالمرسوم 667 /76 لعام 1976
7. قانون التأمين الانكليزي لعام 2015

رابعاً: الاتفاقيات الدولية

1. إتفاقية روما لعام 1952.

خامساً: المصادر الأجنبية

أ/الكتب الاجنبية

1. George E. Rejda and Michael J. McNamara ,Principles of Risk Management and Insurance ,Pearson Education, 2008
2. Robert W. Klein ,A Regulator's Introduction to the Insurance Industry , United State of America , 2nd Edition ,2005
3. Steer Davies Gleave ,requirements of air carriers and aircraft operators, London, July 2012

ب/ الاطاريح والرسائل الاجنبية

1. Ali El-Sayed Mohamed El-Sayed El-Ashry, Aviation Risk Management, A Thesis Submitted For The Degree of Doctor of Philosophy, The City University(Mathematics Department), London, 1986
2. Tarek Ezzat Mohamed Abdel-Bary, New Model For Aviation Hull Insurance Rating Applying Credibility Theory, Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, Department of Actuarial Science, 1999

ج/ البحوث القانونية الاجنبية

1. David Dann, Insuring the Risk, Journal of Air Law and Commerce, Volume 40, Issue 3, 1974
2. Denis P. Theobald, Aviation Insurance and Lloyd's of London ,Journal of Air and Commerce , Volume 47 ,Issue 4, 1982
3. G.I. Whitehead Jr, Insuring and Claim Servicing Risks in General Aviation , Journal of Air Law and Commerce ,Volume 37 ,Issue 3 ,1971

- 4.Nargis Yasmeen, Consequences of Non-Disclosure in the Contract of Insurance , Journal of Business and Management, Volume17, Issue6
- 5.Philippe Fortin et Louis Haeck, Aviation Insurance and Risk Management, Volume 69, Issue4, 2002
- 6.Rod D. Margo, Aspects of Insurance in Aviation Finance , Journal of Air Law and Commerce , Volume 62 , Issue 2 ,1996
- 7.Steven Shavell, On the Social Function and the Regulation of Insurance ,The Geneva papers on Risk and Insurance, Volume25, No2,2000
- 8.Stuart G.Tipton ,Russell S.Bernhard,Compulsory Insurance for Air Carriers, Journal of Air Law and Commerce, Volume20, Issue1
- 9.Timothy Mark Bates , Aviation Insurance Exclusions–Should a Causal Connection Between the Loss and Exclusion be Required to Deny Coverage , Journal of Air Law and Commerce ,Volume52 ,Issue2 ,1986
- 10.Tom H. Davis, Aviation Insurance Exclusion, Journal of Air Law and Commerce, Volume37, Issue3 ,1971