

Alternatives to Insurance within the Scope of Air Operator's Liability Insurance(A Comparative Study)

Sameer Dawood Abed Kanji*, Asst. Prof. Dr. Rabab Hussein Kashkool*
College of Law, Al-Mustansiriyah University

sammer.dawod@uomustansiriyah.edu.iq, dr.rabab@uomustansiriyah.edu.iq

Abstract

The subject of alternatives to aviation insurance has increasingly attracted attention in legal scholarship and practice, due to the distinctive nature of civil aviation and the exceptional risks it entails, which often exceed the limits of traditional insurance coverage. While insurance remains the primary mechanism for addressing liabilities arising from aviation operations, exclusive reliance on it may prove inadequate to compensate for damages affecting passengers, third parties, and property on the ground. This study examines the limitations of sole dependence on insurance and investigates the role of alternative legal and financial instruments in establishing a comprehensive framework capable of managing aviation risks, thereby enhancing confidence in the air transport sector and ensuring broader protection for affected parties.

Keywords: Insurance alternatives, air carrier, state guarantee of aircraft registration, cash deposit.

(بدائل التأمين في نطاق التأمين من مسؤولية المشغل الجوي)

دراسة مقارنة

سمير داود عبد كنجي *، أ.م. د رباب حسين كشكول *

كلية القانون / الجامعة المستنصرية *، كلية القانون /جامعة المستنصرية *

dr.rabab@uomustansiriyah.edu.iq, sammer.dawod@uomustansiriyah.edu.iq

الملخص

يعد موضوع بديل التأمين في نطاق التأمين الجوي من الموضوعات التي تستحوذ على أهمية متزايدة في الفقه والقانون، لما للطيران المدني من خصوصية وما يرتبه من مخاطر استثنائية قد تتجاوز في طبيعتها وأثرها حدود ما يمكن أن يغطيه التأمين التقليدي، فالتأمين يمثل الوسيلة الأبرز لمعالجة تبعات المسؤولية الناشئة عن النشاط الجوي، إلا أن الاقتصر عليه قد لا يكفي لمواجهة حجم الأضرار التي قد تلحق بالغير والممتلكات على سطح الأرض فضلاً عن الاضرار التي تلحق بالركاب، مما أفرز الحاجة إلى البحث عن بديل قانونية ومالية تكفل تعويض المضرورين بشكل عادل وسريع.

ومن خلال هذه الدراسة، يسعى البحث إلى الكشف عن قصور الاعتماد الحصري على التأمين، وبيان الدور الذي يمكن أن تؤديه البديل في توفير منظومة قانونية متكاملة قادرة على مواجهة المخاطر الجوية، بما يعزز الثقة في صناعة النقل الجوي ويؤمن حماية أوسع للمتضررين.

كلمات مفتاحية: بديل التأمين، المشغل الجوي، كفالة دولة تسجيل الطائرة، الوديعة النقدية.

المقدمة

اولاً/ موضوع البحث

تحرص النظم القانونية على إيجاد سبل بديلة لتمكين المضرور من الحوادث الجوية للحصول على تعويض سريع وكامل، وذلك عوضاً عن إبرام عقد التأمين من مسؤولية المشغل الجوي، فقررت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ في مادتها (٣/١٥)، والمادة ١٨٧ من قانون الطيران المدني العراقي والمادة ١٤٠ من قانون الطيران المدني المصري-كما سيأتي بيانها- بأنه يجوز الاستعاضة عن النظام التأميني من مسؤولية المشغل الجوي، بإحدى صور الضمانات المنصوص عليها في نفس هذه المواد، كما يفهم ذلك أيضاً من نص المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي يتضح أنها اضافت ضمانة جديدة من ضمانات تغطية مسؤولية المشغل الجوي في حال تقديم خدمات النقل الجوي للجمهور، فضلاً عن نظام تأمين المسؤولية المقرر بنص المادة (٥٠) منها^(١)

ثانياً/ أهمية البحث

ان البحث في بدائل التأمين من مسؤولية المشغل الجوي يعد من المواضيع المهمة في نطاق القانون الجوي لما له من ارتباط وثيق بالنظام القانوني لمسؤولية المشغل الجوي وما يترب عنها من الترامات مالية وقانونية تجاه الغير ، فالتأمين لم يعد الوسيلة الوحيدة لتغطية المخاطر الناشئة عن النشاط الجوي، بل برزت الى جانبه بدائل أخرى كالوديعة النقدية او كفالة مصرافية او كفالة دولة تسجيل الطائرة ، لذا فان أهمية هذا البحث في انه يسعى الى بيان الدور الذي تؤديه بدائل التأمين في ضمان تعويض الاضرار الناجمة عن نشاط المشغل الجوي بما يحقق التوازن بين مصالح المضرورين وحقوق المشغلين الجويين.

ثالثاً/ إشكالية البحث

يشير موضوع البحث إشكالية جوهيرية تتمثل في التساؤل عن مدى قدرة بدائل التأمين على ان تحل فعلاً محل التأمين التقليدي، او أن تكون مجرد وسائل مكملة له؟ كما يطرح تساؤلات عن مدى انسجام هذه البدائل مع الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية المشغل الجوي ومدى فاعليتها في ضوء التشريعات المقارنة؟

رابعاً/ منهجة البحث

اعتمد البحث في معالجته لهذه الإشكالية على المنهج التحليلي المقارن، من خلال تحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية المعنية بمسؤولية المشغل الجوي، واستعراض آراء الفقهاء مع الاستعانة بالجانب المقارن عبر دراسة بعض التشريعات المقارنة.

(١) تنص المادة ٥٠ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على "على الدول الاطراف ان تطلب من ناقلها ان يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يعطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية...."

خامساً/ هيكليّة البحث

تم تقسيم هذا البحث على مبحثين، تناولنا في المبحث الأول، صور بداول التأمين من مسؤولية المشغل الجوي، حيث تم تقسيمه على ثلاثة مطالب، خصصنا المطلب الأول للصورة الأولى من هذه البسائل وهي تقديم وديعة نقدية، أما المطلب الثاني تناولنا فيه الكفالة المصرفية، والمطلب الثالث تم تخصيصه لبيان الصورة الثالثة وهي كفالة دولة تسجيل الطائرة أما المبحث الثاني فقد خصصناه لشروط تطبيق بداول التأمين من مسؤولية المشغل الجوي حيث تم تقسيمه على مطلبين، المطلب الأول تناولنا فيه تخصيص الضمان للمضرور، أما المطلب الثاني فتناولنا فيه كفاية الضمان.

المبحث الأول

صور بداول التأمين من مسؤولية المشغل الجوي

أن بداول التأمين من مسؤولية المشغل الجوي يعد نظاماً حديثاً استحدثه اتفاقية روما الأولى سنة ١٩٣٣ الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات للغير على سطح الأرض، ونظراً لعدم تضمنها قواعد تكفل حصول المضرورين على التعويضات التي تقررها عن الأضرار التي تصيبهم؛ أدى إلى إلحاق كثير من الدول عنها - إذ لم يصادق عليها سوى خمس دول^(١) - وإحلال محلها اتفاقية روما عام ١٩٥٢ التي تعد بمثابة إدراك مبكر لخطورة وجسامه الأضرار التي قد تترتب على الحوادث الجوية^(٢)، وذلك من خلال وضع نظام قانوني فعال يكفل حصول المضرورين على التعويضات الكافية بgger الأضرار، كما أن هذه الاتفاقية خفت من غلو الأحكام التي تضمنتها الاتفاقية الأولى والذي كان السبب في فشلها وعدم قبولها، وجعلت اشتراط التأمين الجوي جوازياً للدول المتعاقدة، إلا أنها بالنسبة لصور بداول هذا التأمين؛ فقد أبقت على الصور التي أقرتها الاتفاقية الأولى، والمتمثلة في الوديعة النقدية والكفالة المصرفية وأضافت إليهما صورة ثالثة تعرف بـكفالة دولة تسجيل الطائرة^(٣)، وهذا ما سنبحثه في هذا المبحث.

المطلب الأول

تقديم وديعة نقدية

بموجب هذه الصورة يلتزم المشغل الجوي الذي يكون ملتزماً بإجراء التأمين من مسؤوليته بأيداع مبلغ من النقود كضمانة بديلة عن نظام التأمين، وقد أكدت على ذلك المادة (١٥/٤) من اتفاقية روما

See, George W. Ball ,Compulsory Airplane Insurance , Journal of Air Law and Commerce , Volume4 ,Issue1 ,1933, P.69 (1)

(2) ينظر د. حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص194

(3) ينظر د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص223

عام ١٩٥٢ التي تنص على " يعد مريضاً، بدلاً من التأمين اي من الضمانات التالية:-أ/ ايداع تأمين نقدي في خزانة عامة للدولة المتعاقدة التي تم تسجيل الطائرة فيها او في مصرف مرخص له بذلك" ، وهذا ما اكده المادة ١/١٨٧ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل التي تنص على "يجوز الاستعاضة عن التأمين بأحد الضمانات التالية: ١- ايداع تأمين نقدي في خزينة الدولة المسجلة فيها الطائرة، او في مصرف مرخص منها له بذلك"^(١).

مع ملاحظة أن نص الاتفاقية اقتصر على التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأغيار على سطح الأرض، في حين أن نصوص القانون جاءت أكثر شمولًا بحيث تغطي - فضلاً عن الأضرار التي تلحق بالأغيار على سطح الأرض والذين لا يرتبطون بالمشغل الجوي بأية رابطة عقدية - الأضرار التي تلحق بالمسافرين وأمتعتهم، والبضائع، إذ جاءت بدلائل التأمين في الفصل المخصص لتغطية المسؤوليات المتعلقة باستثمار الطائرات والذي يغطي جميع الأضرار في اعلاه^(٢).

وبناء على هذا النص يكون المشغل الجوي بالخيار بين إيداع المبلغ النقدي في خزينة دولة تسجيل الطائرة التي يقوم باستثمارها، أو إيداعه في مصرف مرخص له بذلك من جانب هذه الدولة، وبمقتضى هذا الإيداع يتلزم المصرف برد قيمة هذه المبالغ المالية المودعة عند الطلب أو بحسب الآجال والشروط المتყق عليها إلى المودع ذاته أو إلى شخص آخر "المضرور" ، وقد يسترد المودع المبالغ التي أودعها إما دفعة واحدة أو على دفعات^(٣)، ويظل هذا الإيداع قائماً لمواجهة احتمالات الوفاء بالتعويضات المقررة للمضرور ، ويمكن تصنيفه ضمن الودائع التي يودعها العميل في المصرف من أجل القيام بغرض محدد، وذلك كالحالة التي يريد فيها الزبون أداء ديون الغير للمصرف في شكل وديعة، على أن يقوم المصرف بعد ذلك بالوفاء بتلك الديون نيابة عن المودع^(٤).

والصورة الغالبة لاستعمال الوديعة المخصصة لغرض معين هي التي يخصصها العميل لمصلحة الغير ، وتبعاً لذلك يمنع على المصرف استعمال الوديعة لغرض معين في غير ما خصصت له، كما أن المودع يمنع من استرجاع وديعته المخصصة قبل انتهاء التخصيص أو مرور الأجل^(٥).

أما بالنسبة للإيداع في خزانة عامة في دولة التسجيل للطائرة فإن المشرع العراقي وكذلك المصري أسوة بالمشروع الدولي - عند سن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ - في اعتبار فرض تملك الدولة لأسطول جوي

(١) وعلى غرار ذلك نصت المادة ١/١٤٠ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل على "يجوز الاستعاضة عن التأمين بأحد الضمانات الآتية: ١-إيداع تأمين نقدي في خزينة الدولة المسجلة فيها الطائرة او في مصرف مرخص له بذلك منها"

(٢) سوف نوضح ذلك لاحقاً

(٣) ينظر د. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة، عمان، ٢٠١١، ص ١٥٣

(٤) ينظر د. حسني محمد العطار، الوديعة المصرافية، مؤسسة نافذ للبحث والطباعة والنشر، فلسطين، ٢٠٢١، ص ٢٠٦

(٥) ينظر د. عزيز العكيلي، مصدر سابق، ص ١٥٤

مهم وتوليه بنفسها أو من خلال شركات مملوكة لها بالكامل أو بالتعاون مع رأس المال الخاص بعمليات النقل التي تقوم بها الطائرة؛ فأعمال التأمين والصناعة والنقل وغير ذلك من الاعمال الأخرى التي نص عليها قانون التجارة تبقى محتفظة بطبعها التجاري حتى لو مارستها الدولة⁽¹⁾، لذا قد تقوم الدولة بإيداع الوديعة النقدية لدى خزينتها بدلاً من تحمل اعباء التأمين الجوي المالية، وقد يتم الالإيداع لدى أحد البنوك المرخص لها بذلك من جانب دولة تسجيل الطائرة، ويظل الإيداع قائماً لمواجهة احتمالات الوفاء بالتعويضات، وتصنف هذه الوديعة النقدية ضمن الودائع المخصصة لغرض محدد وهو تعويض المضرورين⁽²⁾.

وقد أضافت المادة (٢٨) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ ضمانة إضافية جديدة - تتمثل في دفع مبالغ نقدية مسبقة- من ضمانات تغطية مسؤولية المشغل الجوي في حال قدم خدمات النقل الجوي للجمهور وذلك من خلال حصول المضرور على التعويض المستحق، إذ نصت على "أنه في حادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم على الناقل الجوي أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافاً بالمسؤولية ويجوز خصمها من أي مبلغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق".

يتضح من هذا النص أن الاتفاقية اقتصرت على تعويض الضرر الذي أصاب المضرور على وجه السرعة والمتمثل في وفاة أو إصابة الراكب، ومن ثم فإنها لا تمتد هذه الضمانة لحالة الأضرار التي تصيب الأمتنة أو البضائع، كما أنه يتضح من هذا النص أيضاً أن هذه الاتفاقية اشترطت لتطبيق هذه الضمانة أن يكون مبدأ الوفاء المعجل مقرراً في القانون الوطني للناقل الجوي، حيث إنه إذا لم يكن الناقل ملزماً بهذا الوفاء من قبل قانونه الوطني فإنه لا يلتزم به، وهذا الوفاء لا يعد اعترافاً منه بالمسؤولية، إذ إن هذا الأمر يكون متزوكاً للمحكمة المرفوع أمامها الدعوى، فإذا ما فصلت المحكمة في دعوى المسؤولية وقضت للمضرور بما طلبه من تعويض، يجوز لها أن تحسم المبالغ التي تم دفعها مسبقاً إلى المضرور⁽³⁾، وأخيراً فإنه - وبموجب هذه الاتفاقية- يلتزم المشغل بدفع المبلغ النقدي المعجل إلى الشخص المضرور.

المطلب الثاني

الكافلة المصرفية

(1) ينظر د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة السنهرى، بغداد، 2012، ص 94
See, Elizabeth Gaspar Brown, The Rome Convention of 1933 and 1952: Do The Point a (2)

Moral, Journal of Air Law and Commerce, Volume28, Issue4, 1962, P. 432

(3) ينظر د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى (النقل الجوى)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1986، ص 343

يمكن الاستعاضة بديل آخر عن التأمين من مسؤولية المشغل الجوي، يتمثل في تقديم كفالة من قبل المصرف لضمان حصول المضرور على مبلغ التعويض، وقد نصت على ذلك المادة (4/ب) من اتفاقية روما 1952 التي تنص على " يعد مرضياً بدل التأمين اي من الضمانات التالية:- ب/ ضمان يقدمه مصرف مصر له بذلك من قبل الدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة ، والذي تم التحقق من مسؤوليته المالية من قبل تلك الدولة " ، وكذلك المادة 2/187 من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 التي تنص على " تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة....."⁽¹⁾.

واستناداً لذلك فإنه يجوز للمشغل الجوي الاستغناء عن التأمين الجوي وإحلال محله كفالة مصرافية مقدمة من أحد المصارف المرخص لها القيام بهذا الغرض من قبل الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها، بحيث يتعهد هذا المصرف بدفع مبلغ التعويض المستحق إلى المضرور بعد تحقق الحادث وقيام مسؤولية المشغل الجوي⁽²⁾.

وتعتبر الكفالة المصرافية نوعاً من أنواع التسهيلات الائتمانية غير المباشرة التي يقدمها المصرف خدمة لعملائه، إذ إن المصرف يتتعهد للدائن بالوفاء بالالتزام إذا لم يف به المدين نفسه⁽³⁾، ومن ثم فإن هذه الكفالة تعد ضمانة خاصة يطمئن بها الدائن إلى استيفاء حقه من المدين، كما أن هدفها هو الاحتياط ضد الاحتمالات السيئة في المستقبل، ولا يمكن للمصرف أن يتدخل بشكل فعلي إلا إذا تحققت هذه الاحتمالات السيئة التي تمثل في عدم تمكن المدين من الوفاء بالتزاماته، وعلى المصرف أن يدرس المركز المالي الذي يطلب الكفالة، وذلك من حيث توقعات الربح أو الخسارة من المشروع الذي يريد أن يكفله، ومدى حرصه ونجاحه في تنفيذ الأعمال التي يطلب ضمانها⁽⁴⁾.

ويثور التساؤل عما إذ كانت الكفالة المصرافية في مجال النشاط الجوي تتحقق وتعريف الكفالة وفقاً للقواعد العامة كونها "ضم ذمة إلى ذمة في المطالبة بتنفيذ التزام"⁽⁵⁾؟ في هذا الصدد نجد أن الدائن - وهو المضرور من حادث الطيران - لا يبرم في الواقع الأمر عقداً مع المصرف الذي تعهد بـكفالة دين التعويض، الا انه يراعى انه يكفي في مجال الكفالة الشخصية

(1) وعلى غرار ذلك نصت المادة 2/140 من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 على هذه الكفالة اذ تنص على "يجوز الاستعاضة عن التأمين بتقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتحقق هذه الدولة من قدرة المشغل على الوفاء بالتزاماته"

(2) ينظر حسين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرات، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2021، ص111

(3) ينظر د. محمد بن ابراهيم الموسى، نظرية الضمان الشخصي (الكفالة)، دار الثقافة والنشر بالجامعة، السعودية، 1991، ص147

(4) ينظر د. عزيز العكيلي ، مصدر سابق، ص170

(5) بدلالة المادة 1008 من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل

رضاء الدائن الضمني بالكفالة، وهذا ما يمكن الدلالة عليه من واقع إبرام عقد النقل الجوي بين الراكب وبين المشغل الجوي في حال تقديم الأخير خدمات النقل الجوي للجمهور، لكن فيما يتعلق بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض فلا مجال للدلالة على رضاء المضرور بالكفالة ولو بطريق ضمني، والفرض انه ليس ثمة علاقة تعاقدية تربط بين المضرور و المشغل الجوي⁽¹⁾، ويمكن تكييف العلاقة التي تربطه بالمصرف بأنها وعد بكافالة المصرف لدين مستقبل يتحمل أن يشغل ذمة المشغل الجوي وهو وعد قبله هذا الاخير، ويجوز للمضرور ان يستخلص من ذلك اشتراط لمصلحته فيتولد حق مباشر من هذا الاشتراط، والمصرف يتلزم بصفته اصولاً قبل المستفيد "المضرور" لا بوصفه نائباً عن عميله⁽²⁾، فإذا قام البنك بصرف مبلغ الضمان أو التعويض للمستفيد، فليس للعميل أن يحتاج بوجوب إعداده قبل صرف مبلغ التعويض.

اما عن ضمان يسار المصرف الكفيل، فقد جاء نص المادة 187 فقرة 2 من قانون الطيران المدني العراقي مطابقاً لما جاء باتفاقية روما عام ١٩٥٢ في هذا الخصوص⁽³⁾، إذ تشرط الاتفاقية أن تتحقق دولة التسجيل من يسار المصرف الكفيل، كذلك يشترط المشرع العراقي أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المصرف على الوفاء بالتزاماته⁽⁴⁾، ذلك ان اشتراط يسار الكفيل هو من اجل تسهيل تقديم تلك الضمانات لمواجهة مخاطر اعسار المشغل الجوي المحتمل فيفرض عليه تقديمها مع افادة دولة التسجيل

(1) ينظر د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2002

، ص488

(2) ينظر د. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج10، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970، ص29

(3) اما المشرع المصري فإنه لم يكن موافقاً في مسايرة اتفاقية روما 1952 التي اشترطت على دولة تسجيل الطائرة التأكيد من قدرة المصرف على الوفاء بالالتزاماته، إذ نصت المادة 2/140 من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 على ".... بشرط ان تتحقق هذه الدولة من قدرة المشغل على الوفاء بالالتزاماته"، ان المنطق يقتضي التحقق من المصرف الكفيل وليس قدرة المشغل على الایفاء بالالتزاماته والا ما كان هناك ضرورة لتقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك.

(4) وهذا ما أكدته المادة 187/2 من قانون الطيران المدني العراقي والتي جا فيها "... بشرط ان تتحقق الدولة من قدرتها على الوفاء بالالتزاماته"، وكذلك نص المادة 15/7 من اتفاقية روما 1952 والتي تنص على "إذا تبيّنت للدولة المطلقة فوقها أسباب جدية تدعو إلى الشك في ملاءة المصرف الذي تعهد بتقديم الضمان.... فلها أن تطلب أدلة إضافية عن هذه الملاءة..."

بملاءة الضامن سواء اكان مؤمناً أم كفيلاً⁽¹⁾، اما في الفرض الذي تثبت فيه ملأة المشغل الجوي ذاته، فلا حاجة بعد ذلك إلى ادنى ضمانات اخرى⁽²⁾.

لذا فان قبول الكفالة المصرفية في جميع الحالات التي يكون فيها الضمان النقدي مطلوباً من الجهة المتعاقدة، أصبحت تكفي - في نظر هذه الجهة - كبديل عن إيداع مبلغ نقدي كضمان، إذ إن هذه الكفالة تحقق لهذه الجهة الغرض نفسه لإيداع النقود لديها، لذلك يجب أن يتوافر في التزام المصرف الذي يصدر عقد الكفالة المصرفية، نفس العناصر التي تتحقق الغرض من إيداع النقود، أي أن يحل عقد الكفالة محل النقود المودعة تماماً كحلول الورقة التجارية محل النقود في الوفاء⁽³⁾.

المطلب الثالث

كفالة دولة تسجيل الطائرة

يمكن الاستعاضة عن التأمين من المسئولية ببديل ثالث يتمثل في كفالة دولة تسجيل الطائرة⁽⁴⁾، التي نصت عليه المادة (4/15/ج) من اتفاقية روما لعام 1952 على انه " يعد مرضياً، بدلاً من التأمين اي من الضمانات الوارد ذكرها، ج/ ضمان تقدمه الدولة المتعاقدة التي قيدت الطائرة في سجلاتها على شريطة ان تتتعهد هذه الدولة بأن لا تتمسك بالحصانة القضائية إذا ما تطور النزاع بشأن هذا الضمان الى مرحلة التقاضي" ، وكذلك نص قانون الطيران المدني العراقي على هذا البديل في الماد 3/187 التي تنص على "يجوز الاستعاضة عن التأمين باحد الضمانات الآتية: 3/ تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة...."⁽⁵⁾، ويتبين من هذا النص أن المشغل الجوي يستطيع الاستغناء عن إجراءات تأمين مسؤوليته بتقديم كفالة تقوم بها دولة تسجيل الطائرة التي تتتعهد بمقتضاهما بالوفاء بالتعويضات التي تشغله ذمتها إذا لم يقم بالوفاء بها.

(1) ينظر د. عبد اللطيف محمود ال محمود، التأمين الاجتماعي في ضوء الشريعة الإسلامية، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1994، ص 37

(2) See, Elizabeth Gaspar Brown, Op ,Cit , P. 433

(3) ينظر د. عزيز العكيلي ، مصدر سابق، ص 171

(4) دولة تسجيل الطائرة يفترض ان تكون دولة متعاقدة وفقاً لاتفاقية روما 1952، اما بالنسبة لقانون الطيران المدني العراقي وكذلك المصري، فإنه يستوي ان تكون هذه الدولة متعاقدة او غير متعاقدة وذلك وفقاً للمادة 187 من قانون الطيران المدني العراقي والمادة 140 من قانون الطيران المدني المصري

(5) كذلك نص قانون الطيران المدني المصري المرقم 28 لسنة 1981 في المادة 3/140 على هذه الضمانة كبديل للتأمين من مسؤولية المشغل الجوي إذ تنص على "تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط ان تتتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الاتفاقية..."

يبدو من النصوص المتقدمة ان كفالة دولة تسجيل الطائرة ينصب أساساً على الضمان الذي تقدمه الدولة إذا كانت تستغل أسطولاً جوياً للطيران التجاري، إذ إنها تكون في هذا الفرض كأي مشغل جوي يخضع للضمانات البديلة، ولهذا يشترط لصحة هذا الضمان أن تنازل الدولة مقدماً عن التمسك بأية حصانة تمنع من مقاضاتها في هذا الخصوص، غير أن هذا لا يمنع من أن يكون الضمان المقدم من الدولة بمثابة كفالة تقدمها لمشغل جوي يتبعها بجنسيته⁽¹⁾؛ ذلك لأنه يدعم أسطول الطيران الوطني ويجنبه أعباء التعاقد على التأمين أو صعوبة الحصول على الكفالة المصرفية، وكذلك إيداع المبلغ النقدي الذي يؤدي إلى تجميد مبالغ كبيرة دون عائد، وفي هذه الحالة الأخيرة أيضاً لا يصح الضمان إلا إذا تنازلت الدولة مقدماً عن التمسك بأية حصانة قضائية⁽²⁾.

وقد اشترطت الاتفاقية هذا التعهد أو التنازل حتى تضمن فعالية هذه الضمانة المقدمة من دولة تسجيل الطائرة، إذ إن من شأن الاحتجاج والتمسك بالحصانة القضائية أن يهدد كل فعالية للكفالة المقدمة⁽³⁾، وهذا ما أكد عليه المشرع العراقي والمصري وذلك عند نقلهما لأحكام هذه الاتفاقية. غير أنه يلاحظ أن الدول التي تنتهي إلى النظام القانوني اللاتيني تميز بين ظهور الدولة في مجال العمل القانوني بوصفها سلطة عامة، وبين سلوكها مسلك الأشخاص الخاصة، حيث إنه لا مجال لتمسکها بالحصانات القضائية إلا في الفرض الأول دون الثاني ولا شك في أن دولة تسجيل الطائرة حينما تケف المشغلين الجويين للطائرات إنما تسلك مسلك الشخص الخاص ولا تظهر بوصفها سلطة عامة، مما كان يعني عن اشتراط عدم الاحتجاج بأية حصانة قضائية⁽⁴⁾، ولكن العديد من القوانين الداخلية التي لا تنتهي إلى النظام اللاتيني، وخاصة تلك التي تنتهي إلى النظام القانوني الأنجلو أمريكي؛ لا تعرف مثل هذه التفرقة السابقة، بحيث يمكن تصور الدولة - وهي شخص واحد - تارة تعمل في إطار قواعد فروع القانون العام، وتارة أخرى خاضعة لقواعد فروع القانون الخاص ، ومن ثم لا يتأتى التأكيد من عدم الاحتجاج دولة التسجيل بالحصانة إلا بعد النص صراحة على ذلك⁽⁵⁾.

وتجرد الإشارة أخيراً، إلى أن الكفالة التي تقدمها دولة تسجيل الطائرة المستمرة ؛ هي من أجل تحقيق التوازن بين متطلبات الاستثمار الجوي من جهة، وبين متطلبات توفير ضمانات فعالة للمضرورين من الحادث الجوي من جهة أخرى.

المبحث الثاني

(1) ينظر د. ابو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، ط بلا، دار الفكر العربي، القاهرة، 1977، ص 192

(2) ينظر د. عبد الغضيل محمد احمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 372

(3) ينظر د. هاني محمد دويدار، مصدر سابق، ص 300

(4) See, Elizabeth Gaspar Brown, Op ,Cit , P. 434

(5) ينظر حسين مكي جودي، المصدر السابق، ص 113

شروط تطبيق بدائل التأمين من مسؤولية المشغل الجوي

يشترط لصحة البدائل أو الضمانات التأمينية - أيًا كانت صورتها - أن تخصص لدفع التعويضات المستحقة للمضرور، كما يشترط أيضًا أن تكون هذه البدائل كافية، وتقسيل ذلك فيما يأتي -:

المطلب الأول

تخصيص الضمان للمضرور

يمكن القول في هذا المجال بأنه متى قدمت هذه البدائل في إحدى صورها الثلاث السابقة، فإنه ينبغي تخصيصها على وجه التحديد لدفع التعويضات المستحقة بالحدود التي تقررها الاتفاقية⁽¹⁾، ومن ثم يجب أن يكون إيداع الضمانات وتخصيصها حقًا خالصاً للمضرور على سطح الأرض الذي استهدفت الاتفاقية حمايته، كما أن هذا التخصيص يقيه من مزاحمة دائن المشغل الجوي⁽²⁾، وهذا ما نصت عليه المادة 18 من اتفاقية روما 1952 التي تنص على "لا يجوز لدائن المشغل الجوي الحجز او اتخاذ اجراء تنفيذي ما على اي مبلغ مستحق له لدى الضامن طالما ان حقوق الغير الذي وقع عليه الضرر وفقاً لاحكام هذه الاتفاقية لم تنقض".

وتتجدر الإشارة إلى أن المشرع - العراقي والمصري - لم يقررا في قانون الطيران المدني أية امتيازات أو أولويات للمضرورين على هذه الضمانات، وذلك بالرغم من حرصهم على حمايتهم من جراء وقوع الحوادث الجوية، ويمكن القول بأن هذه الميزة - بفرض تقريرها - محدودة الفعالية في الحالة التي تكون فيها دولة تسجيل الطائرة دولة أجنبية، وذلك لإقليمية آثار التأمينات العينية، إلا أنه كان يفترض بالمشروع تقريرها كضمان للمضرورين الوطنيين تجاه المشغلين الجويين للطائرات الوطنية، مع تعليق تمنع الأجانب بها على شرط المعاملة بالمثل⁽³⁾.

وعليه فإن هذه الأولوية تقرر للمضرور حققًا يرجع بها مباشرة على الضامن دون حاجة لتدخل المشغل الجوي المسؤول، وذلك عن طريق دعوى مباشرة ترفع من قبله ضد الضامن لمبلغ التعويض المستحق.

المطلب الثاني

كفاية الضمان

يشترط أيضًا لصحة بدائل التأمين من المسؤولية السابقة، أن تكون هذه الضمانات البديلة كافية وتكون كذلك متى تساوت مع حدود التعويض التي قررتها اتفاقيات الدولية، وبالشكل الذي يكفل تغطية

(1) تنص المادة 1/17 من اتفاقية روما 1952 على "إذا قدم ضمان فينبعي تخصيصه على وجه التحديد وبالأفضلية لدفع التعويضات وفقاً لنصوص الاتفاقية"

(2) ينظر د.هاني محمد دويدار، مصدر سابق، ص 300.

(3) ينظر د. هاني محمد دويدار، مصدر سابق، ص 305

كافحة الأضرار في نطاق الحد الأقصى للتعويض، والحكم في هذا الشأن يختلف في قانون الطيران المدني – العراقي و المصري - عنه في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، ذلك أن المشرع في كلا الدولتين لم يشأ الأخذ بالأحكام الواردة في المادة (١٧) من الاتفاقية وذلك لأن الاتفاقية تقتصر على ضمان المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح، في حين أن النظام القانوني المتعلق بالضمان في العراق ومصر يشمل كلاً من المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل - المسافر والشاحن - وذلك التي تلحق بالمستخدمين الجويين الذين يرتبطون مع المشغل الجوي بعد عقد عمل، فضلاً عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، ومن ثم فقد أوجب المشرع أن يكون أمر تقدير مدى كفاية الضمانات البديلة للنظام التأميني موكولاً إلى وزارة الطيران المدني التي تقوم بذلك على ضوء الاتفاقيات الدولية^(١).

وهذا يقرب من نظام المراجعة الذي يكفل للمضرور الحصول على الضمان الكامل الذي تقرره المادة (٢٤) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي تقتضي في تطبيقها باتباع الآتي:

أ- يجب مراجعة حدود المسؤولية المبينة في الاتفاقية^(٢)، من جانب جهة الإيداع التي هي المنظمة الدولية للطيران المدني، مرة كل خمس سنوات على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية، على أنه إذا انقضت خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها دون أن تدخل حيز النفاذ تتم المراجعة خلال السنة الأولى لدخولها حيز النفاذ، مع استخدام عامل تضخم مطابق لمعدل التضخم المتراكم منذ المراجعة السابقة ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في التحديد هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية^(٣).

ب- إذا تبين من المراجعة المشار إليها في أن عامل التضخم قد تجاوز ١٠ % فعلى جهة الإيداع أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية^(٤).

ج- ويجوز أن يطبق الإجراء المشار إليه في البند السابق - أي عندما يتجاوز عامل التضخم ١٠ % - في أي وقت شريطة أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في ذلك، وبشرط أن يكون عامل

(١) وهذا ما أكدت عليه المادة 3/187 من قانون الطيران المدني العراقي والتي نصت على "وفي هذه الحالة يجب ان تكون الضمانات السابقة في الحدود التي تقررها سلطات الطيران المدني على ضوء الاتفاقيات الدولية"، وهذا ما أكدت عليه المادة 3/140 من قانون الطيران المدني المصري والتي نصت على "وفي جميع هذه الحالات يجب ان تكون الضمانات السابقة في الحدود التي تقررها وزارة الطيران المدني على ضوء الاتفاقيات الدولية".

(٢) وذلك في المواد 21 و 22 و 23 من اتفاقية مونتريال لعام 1999

(٣) ينظر المادة 1/24 من اتفاقية مونتريال لعام 1999

(٤) يصبح هذا التعديل سارياً بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف، وإذا سجلتأغلبية هذه الدول عدم موافقتها في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الاخطار، لا يسري هذا التعديل، وتحيل جهة الإيداع الامر الى اجتماع الدول الأطراف للنظر في ذلك ، ينظر المادة 2/24 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

التضخم المشار إليه في البند الأول قد تجاوز ٣٠٪ من المراجعة السابقة، أو منذ تاريخ سريان الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق⁽¹⁾.

ووضعت الاتفاقية هذا النظام الذي يتم بمقتضاه مراجعة الحدود القصوى للتعويض حتى تكفل للمضرورين تعويضاً عادلاً اخذة في اعتبارها ما قد تتعرض له القوة الشرائية للنقد من تدهور بفعل عامل التضخم، أما بالنسبة لضمان المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض فإنه وفقاً للمادة 2/17 من اتفاقية روما فإنه يجب اعتبار الضمان كافياً إذا كان مساوياً للتعويضات المحددة، وفق الآتي:-

1 - في الفرض الذي يتم استغلال طائرة واحدة، يكون الضمان كافياً إذا كان مساوياً للحد الأقصى للتعويض الواجب التطبيق وفقاً للمادة 11 من الاتفاقية.

2- في الفرض الذي يتم استغلال طائرتين أو أكثر من جانب المشغل الجوي، وفي هذه الحالة يكون الضمان كافياً إذا كان مساوياً للحدود القصوى للتعويض المستحق عن أنقل طائرتين يقوم باستغلالهما⁽²⁾، أي يجب أن يكون الضمان مساوياً لإجمالي المبالغ المستحقة عن الطائرتين اللتين يطبق بشأنهما أعلى الحدين⁽³⁾.

(1) وتجري المراجعات اللاحقة باتباع الاجراء المذكور في البند الاول مرة كل خمس سنوات ابتداءً من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ اخر مراجعة، ينظر المادة 3/24 من اتفاقية مونتريال 1999

(2) ينظر د. محمود مختار بربيري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 215

(3) وضعت اتفاقية روما 1952 الحدود القصوى للتعويض على الأضرار التي تسببتها الطائرات للغير على سطح الأرض، اذ حددت المادة 11 من الاتفاقية الحدود القصوى للتعويض في حالة ثبوت مسؤولية المشغل الجوي، وقد ميزت الاتفاقية وهي بصدق وضع سقف التعويضات بين الأضرار التي تصيب الأموال وتلك التي تصيب الأشخاص، كما تصدت لاحتمال تعدد المسؤولين عن الضرر، ويقوم أساس تحديد التعويض عن الأضرار المالية، على وزن الطائرة، والمقصود بالوزن هنا هو الحد الأقصى لوزن الطائرة المصرح به عند إقلاعها وفقاً لما ورد في شهادة صلاحيتها للطيران، حيث يرتفع الحد الأقصى للتعويض كلما ارتفع وزن الطائرة، على اعتبار ان الطائرات الثقيلة الوزن تلحق اضراراً اعلى من تلك الطائرات الخفيفة الوزن وعلى النحو التالي:

1 / 50.000 فرنك) عن الطائرة التي تزن (1000 كيلو غرام) أو أقل.

2 / (50.000 فرنك) يضاف إليها (400 فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد على (1000 كيلو غرام) إذا كان وزن الطائرة أكثر من (1000 كيلو جرام) أو أقل من (6000 كيلو غرام).

3 / (250.000 فرنك) يضاف إليها (250 فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد على (6000 كيلو غرام) للطائرة التي يزيد وزنها عن (6000 كيلو غرام) ولا يتجاوز (20000 كيلو غرام)

4 / (6.000.000 فرنك) يضاف إليها (150 فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد على (20.000 كيلو غرام) للطائرة التي يزيد وزنها على (20.000 كيلو غرام) ولا يتجاوز (50.000 كيلوغرام).

وفي حالة رفع دعوى التعويض على المشغل الجوي فإنه يجب زيادة مبلغ الضمان اللازم توافره حتى يعادل مجموع المبلغين الآتيين:

- 1- قيمة الضمان المنصوص عليها في المادة (17/2) من اتفاقية روما، أي بالنسبة لوزن الطائرة الواحدة أو بالنسبة لأنقل الطائرات في حالة استغلال أكثر من طائرة.
- 2- قيمة التعويض الذي يطالب به المضرور، بشرط ألا يتجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية، وتظل هذه الزيادة في الضمان محتفظاً بها حتى تتم التسوية في التعويضات المحكوم بها، أو يرفض طلب التعويض⁽¹⁾.

تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن تقدير الدول المتعاقدة لمدى كفاية الضمانات البديلة يظل محكوماً بالأحكام المنصوص عليها في المادة (17) من الاتفاقية -كما سبق بيانها - طالما تعلق الأمر بالضمانات المنصوص عليها في المادة (4/15) من الاتفاقية، أما إذا تعلق الأمر بضمانات بديلة أخرى تشرطها الدولة ويقبلها مستثمرو الطائرات؛ فإنه في هذه الحالة تستعيد الدولة سلطانها الكامل في تحديد ما يجب وما لا يجب توافره في هذه الضمانات الجديدة، ويكون الأمر موكولاً لوزارة الطيران المدني، حيث إنه في تقرير إمكانية قبول ضمانات أخرى أكثر فعالية غير الواردة في النصوص من شأنه أن يحقق هدف المشرع ومراده والمتمثل بضمان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم بشكل سريع وكامل⁽²⁾.

وبناء على ما تقدم فإن الضمانات البديلة لنظام التأمين الجوي تعتبر كافية متى غطت مسؤولية المشغل الجوي المحدودة ذلك بصرف النظر عن الحالات التي يمكن أن تكون فيها هذه المسؤولية مطلقة، إذ إن العامل الرئيس في انتشار وازدهار الضمانات الجوية يرجع إلى تحديد مسؤولية مشغل الطائرة، سواء تجاه متلقي الخدمات (الركاب أو الشاحن) أو تجاه الغير على سطح الأرض، وان الاثر المترتب على مخالفة المشغل الجوي لهذه الشروط هو منع طائرته من الطيران او الحجز عليها ، او رفض دخولها او عبورها اجواء الدول المتعاقدة الا اذا ابرز شهادة تقيد بقيامه بالتأمين من مسؤوليته⁽³⁾.

5/ (10.500.000 فرنك) يضاف اليها (100 فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد على (50.000 كيلو غرام) للطائرة التي يزيد وزنها على (50.000 كيلو غرام)

اما الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار البدنية فقد حددت المادة 11/2 من اتفاقية روما 1952 مبلغ (500.000 فرنك) لتعويض كل مضرور في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية

(1) ينظر المادة 3/17 من اتفاقية روما 1952، ابو زيد رضوان، مصدر سابق، ص 193

(2) ينظر د. هاني محمد دويدار، مصدر سابق، ص 302

(3) في زيارة الى قسم السلامة الجوية في مطار بغداد الدولي بتاريخ 7/29/2025 تم توجيه سؤال الى المهندس (أ ب . ح) عن بدائل التأمين التي نص عليها قانون الطيران المدني واتفاقية روما 1952 وعن شهادات التأمين وما هي الآلية

لذا فان النتيجة المترتبة على ذلك ايضاً انه لا يجوز لسلطة الطيران المدني قبول ضمانات تقلقيمتها عن الحدود القصوى للمسؤولية، ولا غنى ايضاً عن التأمين من مسؤولية المشغل الجوي لدى شركات التأمين المرخصة، إذ انه يوفر حماية اكيدة لمصالح المضرورين من الحوادث الجوية.

المتبعة في هذا الموضوع، كانت الاجابة بأن الواقع العملي لا يتم سؤال المشغلين الجويين عن بدائل التأمين بقدر السؤال عن شهادة التأمين التي تحملها الطائرات على متتها ، وفي حال عدم وجود شهادة التأمين من المسؤولية فإنه يتم منع الطائرة من الطيران والاحتجز عليها ، فضلاً على انه لا يمنع ذلك اذا كان لدى الطائرات شهادات تثبت بأنها اعتمدت احدى بدائل التأمين كبديل لشهادة التأمين

الخاتمة

بعد ان انتهينا من دراسة موضوع بداول التأمين في نطاق التأمين من مسؤولية المشغل الجوي توصلنا الى جملة من النتائج والمقترحات نبينها تباعاً:

اولاً: النتائج

1/ يتبيّن ان التأمين من مسؤولية المشغل الجوي وان كان الوسيلة الأساسية لتغطية الاضرار الناشئة عن النشاط الجوي الا انه ليس الوسيلة الوحيدة، إذ اعتمدت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بداول تحقق الغاية ذاتها وهي تعويض المضرورين.

2/ تعد اتفاقية روما 1952 منعطفاً اساسياً في نظام التأمين الجوي، من خلال تقريرها ضمانات بديلة كالكفالة المصرفية والوديعة النقدية وكفالة دولة تسجيل الطائرة بما يعزز حماية المضرورين

3/ استقى المشرع العراقي في قانون الطيران المدني العراقي وكذلك المشرع المصري في قانون الطيران المدني المصري احكام بداول التأمين من اتفاقية روما مع توسيع نطاق تطبيقها ليشمل مسؤولية المشغل الجوي تجاه الركاب والبضائع فضلاً عن الغير على سطح الأرض.

4/ تعد المادة 28 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 تطوراً ملحوظاً بإقرار الدفع المسبق، الا أن نطاقه بقي محدوداً لأنه اقتصر على وفاة او إصابة الركاب دون ان يشمل الامتعة او البضائع او الغير على سطح الأرض.

5/ التشريعات الوطنية لم تمنح المضرورين امتيازاً صريحاً على الضمانات البديلة وهو ما يقلل من فاعليتها ويعرضها لمزاحمة الدائنين الآخرين.

6/ كفالة دولة تسجيل الطائرة وان حملت مزايا لدعم الاسطول الوطني والتخفيف عن المشغلين الجويين، إلا أن فاعليتها مرهونة بتنازل الدولة عن حصانتها القضائية وهو أمر قد يثير صعوبات عملية عن التنفيذ.

7/ لسلطات الطيران المدني منع أي طائرة من الطيران او عبورها الأجواء ان لم تكن مؤمنة لدى مؤمن جوي او لم يكن لديها احدى الضمانات البديلة.

ثانياً: المقترحات

1/ ضرورة تعديل قانون الطيران المدني العراقي بما يقرر امتيازاً صريحاً للمضرورين على الضمانات المقدمة كبدائل للتأمين بما يضمن عدم مزاحمتهم من قبل الدائنين الآخرين.

2/ ضرورة وضع معايير دقيقة في التشريعات الوطنية لقياس كفاية الضمانات البديلة بما يتلائم مع الحدود المالية التي تقررها الاتفاقيات الدولية ويتم تحديدها بشكل دوري.

3/ تفعيل الرقابة الإدارية لسلطات الطيران المدني على أهلية وملاءة المصارف التي تصدر الكفالات المصرفية، ضماناً لوفائها بحقوق المضرورين دون تأخير.

4/ نعتقد ان من الضروري انشاء صندوق وطني لتعويض المضطربين من حوادث الطيران ليكون وسيلة مساندة في حال عجز التأمين او الضمانات الأخرى عن تغطية الاضرار.

5/ ضرورة إعادة النظر في كفالة دولة تسجيل الطائرة بوضع ضوابط واضحة تضمن تنازلها عن الحصانة القضائية، وتحديد آليات عملية لتنفيذ هذه الكفالة امام القضاء.

المصادر

اولاً: الكتب القانونية

1. د. ابو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، ط بلا، دار الفكر العربي، القاهرة، 1977
2. د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة السنهروري، بغداد، 2012
3. د. حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018
4. د. حسني محمد العطار، الوديعة المصرفية، مؤسسة نافذ للبحث والطباعة والنشر، فلسطين، 2021
5. حسين مكي جودي، عقد التأمين على الطائرات، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2021
6. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010
7. د. عبد الرزاق احمد السنهروري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج10، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970
8. د. عبد اللطيف محمود الـ محمود، التأمين الاجتماعي في ضوء الشريعة الاسلامية، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1994
9. د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999
10. د. عزيز العكيلي، الوسيط في شرح التشريعات التجارية، دار الثقافة، عمان، 2011
11. د. محمد بن ابراهيم الموسى، نظرية الضمان الشخصي (الكفالة)، دار الثقافة والنشر بالجامعة، السعودية، 1991
12. د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي)، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1986
13. د. محمود مختار بربيري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978
14. د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2002

ثانياً: القوانين

1. القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 المعدل

2. قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل.

3. قانون الطيران المدني المصري رقم 228 لسنة 1981 المعدل.

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية

1. إتفاقية روما لعام 1933

2. اتفاقية روما لعام 1952

2. اتفاقية مونتريال لعام 1999

References

First: Legal books

- 1.Dr. Abu Zaid Radwan, Air Law (Commercial Aviation Law), ed. no. 1, Dar Al Fikr Al Arabi, Cairo, 1977.
- 2.Dr. Bassem Muhammad Salih, Commercial Law, Al Sanhouri Library, Baghdad, 2012.
- 3.Dr. Hassan Youssef Mahmoud Aliwa, Insurance Against Air Carrier Liability, Dar Al Nahda Al Arabiyya, Cairo, 2018.
- 4.Dr. Hosni Muhammad Al Attar, Bank Deposit, Nafith Foundation for Research, Printing, and Publishing, Palestine, 2021.
- 5.Hussein Makki Judy, Aircraft Insurance Contract, Arab Center for Publishing and Distribution, Cairo, 1st ed., 2021.
- 6.Dr. Taleb Hassan Musa, International Air Law, Dar Al Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman, 2010
- 7.Dr. Abdul Razzaq Ahmad Al Sanhouri, Al Wasit in Explaining Civil Law, Vol. 10, Dar Al Nahda Al Arabiyya, Cairo, 1970
- 8.Dr. Abdul Latif Mahmoud Al Mahmoud, Social Insurance in the Light of Islamic Law, Dar Al Nafayes for Printing, Publishing, and Distribution, Beirut, Lebanon, 1994.
- 9.Dr. Abdul Fadil Muhammad Ahmad, Private Air Law, Dar Al Nahda Al Arabiya, Cairo, 1999.
- 10.Dr. Aziz Al Ukaili, The Intermediate in Explaining Commercial Legislation, Dar Al Thaqafa, Amman, 2011.
- 11.Dr. Muhammad bin Ibrahim Al Musa, The Theory of Personal Guarantee (Kafala), Dar Al Thaqafa and Publishing at the University, Saudi Arabia, 1991.
- 12.Dr. Muhammad Farid Al Arini, Air Law (Air Transport), Dar Al Jamia for Printing and Publishing, Beirut, 1986.
- 13.Dr. Mahmoud Mukhtar Bariri, Aviation Law in Peacetime, Dar Al Fikr Al Arabi, Cairo, 1978.
- 14.Dr. Hani Dawidar, Commercial Aviation Law, International Commercial Transport, Dar Al Jamia Al Jadida for Publishing, Alexandria, 2002.

Second: Laws

- 1.Iraqi Civil Law No. 40 of 1951, as amended
- 2.Iraqi Civil Aviation Law No. 148 of 1974, as amended
- 3.Egyptian Civil Aviation Law No. 228 of 1981, as amended.

Third: International Agreements

- 1.The Rome Convention of 1933
- 2.The Rome Convention of 1952
- 3.The Montreal Convention of 1999.

Fourth: Foreign sources

- 1.Elizabeth Gaspar Brown, The Rome Convention of 1933 and 1952:Do The Point a Moral,Journal of Air Law and Commerce, Volume28,Issue4, 1962
- 2.George W. Ball ,Compulsory Airplane Insurance , Journal of Air Law and Commerce , Volume4 ,Issue1 ,1933