

التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران في إطار القانون الدولي العام

"Aviation Insurance and the Limits of Liability Exemption for Air Accidents under Public International Law"

لعروسي سليمان*

جامعة الجلفة (الجزائر)، s.laroussi@univ-djelfa.dz

تاريخ النشر: 2025/06/12

تاريخ القبول: 2025/06/09

تاريخ الاستلام: 2025/05/19

ملخص:

أصبح النقل الجوي من أهم وسائل النقل بين الدول، في زمن أصبحت فيه السرعة ضرورة يتطلبها التماسي مع التطورات الاقتصادية والاجتماعية، حيث يتناول هذا البحث الإطار القانوني الذي ينظم التأمين الجوي ، والمسؤولية المترتبة عن حوادث الطيران، حيث دفع بالمجتمع الدولي من ارساء قواعد خاصة تنظم استغلال واستعمال النقل بالطائرات ، وذلك في تعزيز قواعد آمرة لسلامة المركبة ومستعمليها، وبالمقابل قامت عدة دول بسن قوانين وطنية تكرس الاتفاقيات الدولية لتنظيم التأمين الجوي والمسؤولية المترتبة عن حوادث الطيران، وتسليط الضوء على التوازن بين حقوق المتضررين والتزامات شركات النقل الجوي، ومن بين أهم الاتفاقيات المنظمة لها اتفاقية وارسو لسنة 1929 واتفاقية غوادالاخارا لسنة 1966، واتفاقية مونتريال لسنة 1999، وقد دخلت هذه الأخيرة حيز التنفيذ سنة 2003.

كلمات مفتاحية: التأمين الجوي، المسؤولية، حوادث الطيران.

Abstract:

Air transport has become one of the most important means of transportation between countries, particularly in an era where speed is a necessity to keep pace with economic and social developments. This research addresses the legal framework governing aviation insurance and the liability arising from aviation accidents. It highlights how the international community has established specific rules to regulate the use and operation of air transport by aircraft, with the aim of reinforcing mandatory safety standards for both aircraft and their users. In parallel, several countries have enacted national legislation that incorporates international conventions regulating aviation insurance and liability for air accidents. The study also sheds light on the balance between the rights of victims and the obligations of air carriers. Among the most significant conventions in this regard are the Warsaw Convention of 1929, the Guadalajara Convention of 1961, and the Montreal Convention of 1999, the latter of which entered into force in 2003.

Keywords: air insurance; responsibility; air accidents.

يُعد الطيران المدني من أكثر وسائل النقل تطورًا وأسرعها نموًا في العصر الحديث، وقد أصبح يشكل حجر الزاوية في حركة التجارة والسفر بين الدول. ومع هذا النمو المتسارع، تزداد التحديات القانونية والتنظيمية المرتبطة به، خاصةً في مجال التأمين الجوي والمسؤولية القانونية الناشئة عن حوادث الطيران. فكلما ارتفع عدد الرحلات الجوية، زادت معها احتمالات وقوع الحوادث، سواء بسبب الخطأ البشري أو الأعطال الفنية أو الظروف الجوية القهرية، مما يستدعي وجود نظام قانوني دولي متكامل ينظم المسؤولية ويحدد التعويضات ويوفر الحماية للضحايا.

من هنا، برز دور التأمين الجوي كأداة أساسية لإدارة المخاطر وتعويض المتضررين، سواء كانوا ركابًا أو أطقم طيران أو أطرافًا ثالثة على سطح الأرض. ويُعتبر التأمين الجوي من فروع التأمين ذات الطبيعة الخاصة، نظرًا لتشابهه مع القانون الدولي العام، وارتباطه الوثيق بالاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني، مثل اتفاقية وارسو لعام 1929 وتعديلاتها، واتفاقية مونتريال لعام 1999. هذه الاتفاقيات وضعت قواعد موحدة بشأن المسؤولية، وحدود التعويض، والحالات التي يمكن فيها الإغفاء من المسؤولية، وهو ما يثير تساؤلات قانونية عميقة تتعلق بالعدالة والإنصاف في تعويض الضحايا.

إن القانون الدولي العام لا يتدخل فقط لتنظيم العلاقات بين الدول بشأن الملاحة الجوية، بل يمتد كذلك إلى حماية الحقوق الفردية من خلال فرض التزامات على شركات الطيران، وضمان توفر الحد الأدنى من التأمين لتغطية الأضرار المحتملة. وتُعد حدود الإغفاء من المسؤولية إحدى أكثر القضايا إثارة للجدل، إذ أنها توازن بين مصالح شركات الطيران التي تسعى إلى تقليل أعبائها المالية، ومصالح الضحايا الذين يسعون إلى الحصول على تعويض عادل وكاف.

وتكمن الإشكالية في أن حدود الإغفاء ليست مطلقة، بل تخضع لعدد من الشروط، من بينها إثبات أن الحادث لم يقع نتيجة خطأ أو إهمال من جانب الناقل الجوي أو تابعيه. وتزداد تعقيدات هذه المسألة عند تعدد الأطراف المتدخلة، وتنوع الأنظمة القانونية الوطنية، واختلاف تفسير الاتفاقيات الدولية. كما يبرز التساؤل حول مدى كفاية الحدود التي تضعها هذه الاتفاقيات في ظل ارتفاع تكاليف العلاج والتعويضات في العصر الحديث.

وتسعى هذه الدراسة إلى تحليل الإطار القانوني الدولي المنظم للتأمين الجوي، وتبسيط الضوء على حدود الإغفاء من المسؤولية في حوادث الطيران، مع التركيز على مدى فعالية القواعد المعمول بها حاليًا في تحقيق التوازن بين مختلف المصالح المتعارضة. كما سيتم استعراض أبرز الاجتهادات القضائية، وآراء الفقه القانوني، والتطورات التي طرأت على الاتفاقيات الدولية بهدف تعزيز حماية المتضررين وضمان العدالة.

التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران في إطار القانون الدولي العام

إن فهم هذه القضايا لا يقتصر فقط على النطاق الأكاديمي، بل يحمل آثارًا عملية مهمة لكل من المشرعين، وشركات التأمين، وشركات الطيران، وضحايا الحوادث أنفسهم، في سعيهم لتحقيق نظام قانوني أكثر فعالية واستجابة للتحديات المعاصرة في مجال الطيران المدني الدولي.

المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية الجوية في القانون الدولي

يُعد النقل الجوي من أبرز وسائل النقل الحديثة، لما يوفره من سرعة وكفاءة في ربط مختلف أنحاء العالم. ومع تزايد الاعتماد على الطيران المدني، برزت الحاجة إلى تنظيم قانوني دقيق يحدد المسؤولية القانونية عن الأضرار الناجمة عن الحوادث الجوية. وقد عمل القانون الدولي على تطوير إطار قانوني خاص بهذا المجال، من خلال اتفاقيات دولية كاتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال. يهدف هذا الإطار إلى تحقيق توازن بين حماية حقوق المسافرين وضمان مصالح شركات الطيران. ومن هنا تبرز أهمية دراسة النظام القانوني للمسؤولية الجوية في القانون الدولي، لفهم مدى فعاليته في تحقيق العدالة والردع القانوني.

المطلب الأول: الأسس القانونية للمسؤولية عن حوادث الطيران

تُعد حوادث الطيران من أكثر الحوادث خطورة وتعقيدًا، لما يترتب عنها من خسائر بشرية ومادية جسيمة. وقد اهتمت التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية بوضع أسس قانونية دقيقة لتنظيم المسؤولية الناتجة عن هذه الحوادث. وتنقسم هذه المسؤولية إلى أنواع متعددة، أهمها: المسؤولية المدنية، والجنائية، والإدارية، ويُراعى فيها تحقيق التوازن بين حماية حقوق الضحايا وضمان استمرارية نشاط النقل الجوي. وتختلف طبيعة هذه المسؤوليات باختلاف الخطأ المرتكب والجهة المسؤولة عنه.

الفرع الأول: مفهوم المسؤولية المدنية في مجال النقل الجوي

تُعد المسؤولية المدنية أحد الركائز الأساسية في تنظيم العلاقات القانونية الناتجة عن نشاط النقل الجوي، وتهدف إلى تعويض المتضررين من الأضرار الناتجة عن حوادث الطيران. وتقوم هذه المسؤولية غالبًا على أساس افتراض الخطأ في جانب الناقل الجوي، لا على إثباته من قبل المتضرر، وهو ما يُعد خروجًا عن القواعد العامة في القانون المدني.

إن التزامات الناقل الجوي قد تناولتها المادة 19 من اتفاقية وارسو عن التزام الناقل حيث نصت المادة مع أن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع فالتزام الناقل الرئيسي هو نقل البضاعة إلى محطة الوصول¹.

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي: قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام النقض والدستورية العليا، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، 2006، ص 51.

وتتمثل الالتزامات في عقد نقل الاشخاص في:

أ- **التزامات الراكب:** يقع على الراكب أن يلتزم بعدة التزامات أهمها احترام تعليمات الناقل الجوي كالتواجد بالمطار في الموعد ودفع أجرة النقل مقدما وغيرها من الشروط.

ب- **التزامات الناقل:** يُعد الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمسافرين أو أمتعتهم أو البضائع، متى وقعت أثناء الرحلة، أو أثناء الصعود إلى الطائرة أو النزول منها، وذلك وفقاً لما تنص عليه اتفاقية وارسو لسنة 1929 وتعديلاتها، وكذلك اتفاقية مونتريال لسنة 1999، التي جاءت لتوحيد وتحديث قواعد المسؤولية المدنية للناقلين الجويين¹.

وأوضحت المادتان 17 و 19 من اتفاقية وارسو التزامات الناقل الجوي فبينت المادة 17 من هذه الاتفاقية أنه (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أذى بدني آخر يلحق الراكب، إذا كانت الحادثة التي تولد عنها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء تأدية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم).

كما نصت المادة 19 من نفس الاتفاقية على أنه (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو).

ثم جاءت المادة 04 من بروتوكول جواتيمالا فنصت على إلغاء المادة 17 واستبدالها بما يلي:

1- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو أي أذى بدني يلحق به وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي تولدت عنها الوفاة أو الأذى البدني قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم فقط .

ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتجا عن حالة الركاب الصحية فقط .

2- يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة تحطيم أو ضياع أو تلف الأمتعة وذلك بشرط أن تكون الواقعة التي نتج عنها التحطيم أو الضياع أو التلف وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود أو الإنزال أو خلال أي فترة تكون فيها الأمتعة في حراسة الناقل.

ومع ذلك فلا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كان الضرر ناتجاً فقط عن نوع الأمتعة أو عيوب طبيعته أو خاصة به.

3- ما لم ينص في هذه المعاهدة على خلاف ذلك يقصد بتعبير (الأمتعة) الأمتعة التي في عهد الناقل والأشياء التي يحملها الراكب.

¹ اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي لسنة 1999، المادة 17 وما يليها.

التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران في إطار القانون الدولي العام

وهذا ما يثبت أن المسؤولية تنشأ إذا توفرت أركانها، وهي: وقوع ضرر، ووجود علاقة تعاقدية بين المسافر والناقل، ووقوع الحادث خلال نطاق الرحلة الجوية. ويكفي إثبات الضرر والحادث، ليُفترض الخطأ في جانب الناقل، مما يُخفف عبء الإثبات عن المتضرر.¹

ومع ذلك، يستطيع الناقل أن يدفع المسؤولية عنه إذا أثبت أنه اتخذ جميع التدابير المعقولة لتفادي الضرر، أو أن الضرر نجم عن سبب أجنبي لا يمكن دفعه، مثل القوة القاهرة أو خطأ المتضرر نفسه.²

وبذلك يتضح أن الالتزام الرئيسي الواقع على عاتق الناقل الجوي يتمثل في نقل الركاب عن طريق الجو من محطة الانطلاق إلى الوصول فإن تهاون في ذلك فإن مسؤوليته ستقام وفقا لاتفاقية وارسو إن كان النقل دوليا أو وفقا لقواعد القانون الداخلي إن كان النقل على صعيد الدولة داخليا فقط.³

وقد نصت المادة 196 من قانون التأمينات الجزائري على أنه: "يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير.

يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال".

كما نصت المادة 198 على أنه: "يجب على كل مستعمل مركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض.

يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص والأموال على سطح الأرض عن مقدار مسؤولية المستغل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال".

الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية عن حوادث الطيران

تُعد المسؤولية الجنائية من أهم صور المساءلة القانونية التي قد تترتب عن حوادث الطيران، لاسيما إذا نتج الحادث عن إهمال جسيم أو فعل عمدي من قبل أحد أطراف الرحلة الجوية، مثل الطيار، أو طاقم الطائرة، أو مسؤولي المراقبة الجوية، أو حتى الفنيين في الصيانة. وتُعنى هذه المسؤولية بحماية السلامة العامة وردع السلوكيات التي تهدد الأرواح والممتلكات.

¹ د. عبد الحميد الشواربي، القانون الجوي والمسؤولية المدنية للناقل الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 2010، ص 145.

² حسن كيرة، القانون الدولي الخاص - النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، 2005، ص. 212.

³ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 65.

تقوم المسؤولية الجنائية على ثبوت أركان الجريمة، وهي: الفعل أو الامتناع غير المشروع، والركن المعنوي (نية الجاني أو إهماله)، والركن المادي (النتيجة الضارة)، إضافة إلى العلاقة السببية بين الفعل والضرر¹. فإذا ثبت أن الطيار مثلاً ارتكب خطأً فادحاً أثناء القيادة، أو لم يلتزم بإجراءات السلامة، فإنه يكون عرضة للعقوبة الجنائية.

ويُطبق على هذه الجرائم القانون الجنائي الداخلي للدولة التي وقعت فيها الجريمة أو التي سُجلت بها الطائرة أو التي ينتمي إليها الضحايا، بحسب ما تقررته قواعد الاختصاص القضائي الجنائي².

وقد يتسع نطاق المسؤولية الجنائية ليشمل أفعالاً مثل الإضرار المتعمد بالطائرة، أو تعريضها للخطر، أو التسبب في وفاة أشخاص نتيجة إهمال فني أو تقني، كما هو الحال في عدم الالتزام بمعايير الصيانة الجوية أو الإشراف التقني³.

وتُصنّف الجرائم الجوية إلى فئتين: الأولى تتعلق بالأفعال التي تقع خارج الطائرة (مثل الإهمال في تنظيم الحركة الجوية)، والثانية تقع داخل الطائرة (مثل العبث بمعدات السلامة أو القيادة تحت تأثير المخدرات). كما تنص بعض القوانين على تشديد العقوبة إذا نتج عن الحادث عدد كبير من الوفيات أو تسببت الأفعال في كارثة بيئية أو اقتصادية.

وتُعد هذه المسؤولية أداة أساسية لفرض الانضباط في قطاع الطيران، وتحقيق الردع العام، وضمان السلامة الجوية، وهي لا تسقط حتى في حالة وجود تأمين مدني، لأن غرضها الأساسي هو حماية النظام العام لا التعويض المالي.

الفرع الثالث: المسؤولية الإدارية والتنظيمية عن حوادث الطيران

تُعد المسؤولية الإدارية والتنظيمية جانباً أساسياً في الإطار القانوني لحوادث الطيران، وتُحمّل بموجبها الجهات الإدارية والتنظيمية، مثل سلطات الطيران المدني، وإدارات المطارات، وهيئات مراقبة الملاحة الجوية، جزءاً من المسؤولية إذا ثبت تقصيرها أو إخلالها بواجباتها التنظيمية والرقابية.

تنشأ هذه المسؤولية عند وقوع خلل إداري أو تنظيمي أدى أو ساهم في وقوع الحادث الجوي، مثل ضعف الرقابة على إجراءات الصيانة، أو إصدار تراخيص غير مستوفية للشروط، أو الإهمال في تنظيم حركة الملاحة الجوية⁴.

كما تتحمل السلطات مسؤولية عدم توفير تجهيزات السلامة أو تحديث أنظمة الملاحة والرصد الجوي وفق المعايير الدولية.

¹ د. علي عبد القادر القهوجي، المسؤولية الجنائية في القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012، ص. 89.

² د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص. 177.

³ د. محمد فريد العوضي، القانون الجنائي للطيران المدني، دار النهضة العربية، 2006، ص. 134.

⁴ د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص. 203.

التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران في إطار القانون الدولي العام

لا تعتمد هذه المسؤولية على وجود عقد بين المتضرر والجهة الإدارية، بل تقوم على الخطأ الإداري أو الإهمال في أداء الوظيفة، وتخضع في الغالب لقواعد القانون الإداري الوطني، الذي يقر إمكانية مساءلة الدولة عن أفعال موظفيها في هذا المجال.¹

وفي كثير من الأنظمة، يمكن للمتضررين إقامة دعوى مسؤولية تقصيرية ضد الدولة أو الهيئات التابعة لها، شريطة إثبات أن الخطأ التنظيمي كان سبباً مباشراً في وقوع الضرر. وتزداد أهمية هذه المسؤولية في حال كانت الطائرة تتبع شركة وطنية أو كانت الرحلة خاضعة لتنظيم مباشر من سلطات الدولة.

وتؤلي المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) أهمية كبيرة لهذه المسؤوليات، من خلال فرض معايير عالمية على الدول الأعضاء لتحديث تشريعاتها، وتطبيق نظم تفتيش دوري وفعال، وتدريب الموظفين الفنيين والإداريين.²

كما تؤثر هذه المسؤولية في تحديد الجهة المختصة بالتحقيق في الحوادث الجوية، إذ يتوجب على السلطات الإدارية المعنية فتح تحقيق فوري وشفاف، ونشر نتائجه، واتخاذ التدابير التصحيحية، ما يجعل هذه المسؤولية أداة أساسية للوقاية من الحوادث المستقبلية.

الفرع الرابع: المسؤولية الدولية عن حوادث الطيران في ضوء المبادئ العامة للقانون الدولي

تُبنى المسؤولية الدولية عن حوادث الطيران على مجموعة من المبادئ العامة في القانون الدولي، أهمها: الخطأ، الإهمال، والقوة القاهرة، وهي مبادئ معترف بها في الفقه والاجتهادات القضائية الدولية. وتُحمّل الدولة أو الجهة الدولية المسؤولية إذا ارتكبت فعلاً أو امتنعت عن القيام بواجب معين يشكل إخلالاً بالتزاماتها الدولية، سواء في مجال الإشراف على سلامة الطيران، أو ضمان أمن المجال الجوي.

أولاً، يُعد الخطأ أساساً تقليدياً للمسؤولية الدولية، حيث تتحمل الدولة المسؤولية إذا أقدمت على تصرف غير مشروع بموجب القانون الدولي، مثل ترخيصها بتحليق طائرات لا تستوفي الشروط التقنية أو السماح بإقلاع طائرة متهالكة، مما قد يؤدي إلى حادث جوي مميت.³ وينطبق هذا الخطأ سواء كان فعلياً أو تنظيمياً إدارياً، كتقصير الجهات المختصة في تطبيق المعايير الدولية للطيران المدني.

¹ د. محمد سامي عبد الحميد، نظرية الخطأ في المسؤولية الإدارية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص. 117.

² International Civil Aviation Organization (ICAO), *Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation – Aircraft Accident and Incident Investigation*, 11th Edition, 2016.

³ د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص. 229.

ثانيًا، يرتبط مبدأ الإهمال بشكل وثيق بحوادث الطيران، حيث تُعتبر الدولة أو الهيئة المعنية مسؤولة دوليًا إذا ثبت أنها أهملت واجباتها التنظيمية والفنية، كعدم تحديث أنظمة المراقبة الجوية أو إهمال تدريب الموظفين الفنيين. وقد قضت محكمة العدل الدولية في قضية "مضيق كورفو" أن الإهمال الجسيم من قبل الدولة في مراقبة إقليمها يُعد أساسًا لتحميلها المسؤولية الدولية.¹

أما القوة القاهرة، فتُعد من الأسباب المعترف بها لانتفاء المسؤولية في القانون الدولي، بشرط أن يكون الحادث قد نتج عن ظرف استثنائي غير متوقع ولا يمكن السيطرة عليه، مثل زلزال أو عاصفة مفاجئة عطلت الأجهزة الملاحية دون تدخل بشري. غير أن تطبيق هذا المبدأ يخضع لشروط صارمة، إذ يجب إثبات أن الدولة لم يكن في وسعها تفادي الحادث رغم اتخاذها جميع الاحتياطات المعقولة.²

وتُظهر اتفاقية شيكاغو لعام 1944 وملحقاتها، خاصة الملحق 13 المتعلق بالتحقيق في الحوادث الجوية، التزام الدول باتخاذ تدابير وقائية، والتعاون في التحقيقات، وتبادل المعلومات، ما يعكس تجسيد هذه المبادئ العامة ضمن الإطار التشريعي الدولي.³

وتسهم هذه المبادئ مجتمعة في بناء نظام مسؤولية متوازن، يُراعي خصوصيات المجال الجوي ويحقق العدالة في توزيع الأعباء بين الدول، خصوصًا عند وقوع حوادث تؤثر على أطراف متعددة أو تمس سلامة الطيران الدولي.

المطلب الثاني: تطور الاتفاقية الدولية المنظمة للمسؤولية الجوية

شهدت المسؤولية الجوية تطورًا ملحوظًا على الصعيد الدولي نتيجة لزيادة حوادث الطيران وتنامي حركة النقل الجوي العالمي، مما استوجب إيجاد إطار قانوني ينظم حقوق الركاب ويحدد مسؤولية الناقلين الجويين. وقد بدأت الجهود الدولية بوضع اتفاقية وارسو لسنة 1929، التي وضعت أولى القواعد الموحدة للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن النقل الجوي. ومع مرور الوقت، ظهرت نواقص تشريعية لمواكبة التقدم التكنولوجي وتزايد عدد المسافرين، مما أدى إلى تعديلات متتالية أبرزها بروتوكولات لاهاي (1955) وغوادالاخارا (1961) غير أن هذه التعديلات لم تحل جميع الإشكالات، فتم إقرار اتفاقية مونتريال لسنة 1999، والتي جاءت لتوحيد الأنظمة القانونية السابقة وتوسيع نطاق حماية المسافرين. وتمثل هذه الاتفاقيات تطورًا تدريجيًا نحو توازن عادل بين مصالح شركات الطيران وحقوق المتضررين.

الفرع الأول: اتفاقية وارسو 1929 و بروتوكولات لاهاي (1955) وغوادالاخارا (1961)

¹ International Court of Justice, *Corfu Channel Case* (United Kingdom v. Albania), 1949, I.C.J. Reports 1949, p.22.

² ILC, *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, 2001, Article 23.

³ ICAO, *Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation – Aircraft Accident and Incident Investigation*, 11th Edition, 2016.

التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران في إطار القانون الدولي العام

تُعد اتفاقية وارسو لسنة 1929 (Warsaw Convention) حجر الأساس في القانون الدولي المنظم للمسؤولية المدنية في مجال النقل الجوي الدولي. وقّعت هذه الاتفاقية في 12 أكتوبر 1929 في العاصمة البولندية وارسو، ودخلت حيز التنفيذ سنة 1933، وهدفت إلى توحيد الأحكام القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب والبضائع، خاصة في ظل التوسع السريع لحركة الطيران التجاري آنذاك.¹

ومن أبرز أهداف الاتفاقية وضع حدود واضحة للمسؤولية المالية للناقل الجوي في حال الوفاة أو الإصابة أو فقدان الأمتعة أو تأخير الرحلات. وقد حددت الاتفاقية مبلغ التعويض وفق وحدة "الفرنك الذهبي" لضمان استقرار القيمة، واعتبرت الناقل مسؤولاً بمجرد وقوع الضرر أثناء الرحلة الجوية الدولية، ما لم يُثبت أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية لتفاديه، أو أن الضرر كان نتيجة خطأ من الراكب أو القوة القاهرة.²

كما شددت الاتفاقية على أهمية إثبات العلاقة التعاقدية بين المسافر وشركة الطيران عبر مستندات مثل تذكرة السفر وبوليصة الشحن الجوي، والتي تُعد شرطاً أساسياً لقبول الدعوى بالتعويض.³ وقد جاء هذا الإطار القانوني لحماية شركات الطيران من الإفلاس الناتج عن التعويضات المفتوحة، لكنه تعرض لاحقاً لانتقادات بسبب القيود الصارمة على حقوق الركاب، وانخفاض حدود التعويض مقارنة بتكلفة الحياة المعاصرة.⁴

ونتيجة لهذه النقائص، خضعت الاتفاقية لعدة تعديلات مهمة، أبرزها بروتوكول لاهاي لسنة 1955 الذي ضاعف حدود التعويض، واتفاقية مونتريال لسنة 1999 التي سعت إلى توحيد وتحديث النصوص القديمة، مع منح الركاب حماية أكبر.⁵ ورغم دخول الاتفاقيات الجديدة حيز التطبيق، لا تزال اتفاقية وارسو تُشكل أساساً قانونياً مرجعياً، خصوصاً في الدول التي لم تصادق بعد على اتفاقية مونتريال، أو في الحالات التي لا تزال تنطبق فيها بعض بنود الاتفاقية الأصلية.⁶

وصدر بروتوكول لاهاي عام 1955 كأول تعديل رسمي على اتفاقية وارسو لعام 1929، وكان الهدف منه معالجة القصور في الاتفاقية الأصلية التي شهدت انتقادات متعددة بسبب انخفاض سقف التعويضات المالية للركاب المتضررين من الحوادث الجوية. حيث نص البروتوكول على مضاعفة حدود التعويض للوفاة أو الإصابة من 125,000 فرنك ذهبي إلى 250,000 فرنك ذهبي، ما عزز حماية المتضررين ورفع من سقف المسؤولية المالية للناقلين. بالإضافة إلى ذلك، أكد البروتوكول على ضرورة إثبات وجود علاقة تعاقدية بين الراكب وشركة الطيران من خلال وثائق مثل تذكرة السفر، والتي تُعد شرطاً لقبول الدعوى بالتعويض، كما أبقى على إمكانية نفي المسؤولية من قبل الناقل إذا ثبت أنه اتخذ جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر. رغم ذلك، لم يُدخل البروتوكول تغييرات جذرية على قواعد المسؤولية العامة، وظل غير كافٍ في مواجهة التطورات الكبيرة التي شهدتها قطاع الطيران في منتصف القرن العشرين.¹

¹ Warsaw Convention, 1929, Articles 17–22.

² د. محمد سامي عبد الحميد، المرجع السابق، ص. 224.

³ Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, Vol. 1, pp. 945–960.

⁴ Rhidian Thomas, *International Liability Regimes in Air Law*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2002, Issue 3.

⁵ Bin Cheng, *Studies in International Air Law*, Clarendon Press, Oxford, 1962, pp. 201–215.

⁶ عبد الكريم شبيب، *القانون الجوي والمسؤولية المدنية للمستغل الجوي*، دار هومة، الجزائر، 2009، ص. 136.

من ناحية أخرى، جاءت اتفاقية غوادالاخارا في عام 1961 لتتطرق إلى إشكالية تتعلق بـ"تعدد الناقلين" في الرحلات الجوية، حيث أصبحت العمليات الجوية تعتمد بشكل متزايد على التعاون بين شركات طيران مختلفة لنقل الركاب والبضائع في رحلات مشتركة أو متصلة. نصت الاتفاقية على أن يكون للراكب أو الشاحن الحق في مقاضاة كل من الناقل التعاقدية والناقل الفعلي، أو أحدهما أو كليهما معاً في حال وقوع حادث أثناء النقل الجوي. وساعد هذا التعديل في توضيح مسؤوليات الناقلين وتوزيعها، وحماية حقوق المتضررين في حالات النقل الجوي المركب، الأمر الذي أضفى مزيداً من العدالة القانونية ومرونة في تطبيق المسؤولية⁽²⁾. رغم أهمية الاتفاقية، ظل انضمام الدول إليها محدوداً، مما أثر على مدى انتشارها وفعاليتها في تنظيم المسؤولية الدولية للطيران.

تظل بروتوكولات لاهاي وغوادالاخارا خطوات مهمة في تطور القانون الدولي للنقل الجوي، حيث سعت كل منهما إلى سد ثغرات اتفاقية وارسو 1929 وإعطاء مزيد من الحماية للركاب والشاحنين. إلا أن الحاجة لتحديثات أكبر بقيت قائمة، وهو ما تحقق لاحقاً باتفاقية مونترال 1999 التي جمعت معظم النصوص والاتفاقيات السابقة في إطار موحد ومحدث.

الفرع الثاني: اتفاقية مونترال لسنة 1999

تُعتبر اتفاقية مونترال لسنة 1999 خطوة نوعية في تطوير الإطار القانوني الدولي للنقل الجوي، حيث جمعت نصوصاً عدة قديمة ومتعددة، ووضعت قواعد موحدة وحديثة تنظم مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب والبضائع والبريد في النقل الجوي الدولي. وُقعت الاتفاقية في مدينة مونترال بكندا في 28 مايو 1999، ودخلت حيز التنفيذ في 2004 بعد تصديق عدد كافٍ من الدول عليها، لتحل محل اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المتعددة بشكل تدريجي¹.

من أهم ما ميز الاتفاقية هو اعتمادها مبدأ المسؤولية القائمة على الخطأ مع تيسير إثبات الضرر على المتضررين، حيث وضع النظام الجديد حداً أدنى للتعويضات يتحمل فيه الناقل مسؤولية كاملة حتى مبلغ 113,100 وحدة حقوق السحب الخاصة (SDR)، وهو ما يعادل حوالي 160,000 دولار أمريكي، دون الحاجة لإثبات الخطأ، وذلك في حالات الوفاة أو الإصابة الجسدية للركاب². وإذا تجاوزت التعويضات هذا الحد، يمكن للمتضرر إثبات وجود خطأ جسيم من الناقل لتحصيل تعويض أعلى، ما يوفر توازناً بين حماية الضحايا وعدم تحميل شركات الطيران أعباء تعويضات غير منطقية³.

كما قدمت الاتفاقية تحسينات في جوانب أخرى مثل توحيد تعريفات المصطلحات القانونية المستخدمة في النقل الجوي، وتحديد المسؤولية عن التأخير، وتعريف «قوة القاهرة» التي يمكن أن تعفي الناقل من المسؤولية في ظروف استثنائية⁴. كما

¹ Montreal Convention, 1999, Entry into force provisions.

² عبد الكريم شنيب، المرجع السابق، ص. 172.

³ Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, Vol. 1, pp. 1020-1030.

⁴ Bin Cheng, *Studies in International Air Law*, Clarendon Press, Oxford, 1962, pp. 245-250.

التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران في إطار القانون الدولي العام

توسعت الاتفاقية في حماية الأمتعة والبضائع من حيث الالتزامات القانونية والتعويضات، وشملت إدخال قواعد واضحة حول زمن رفع الدعاوى القضائية¹.

تتميز اتفاقية مونتريال أيضًا بآليات تسوية النزاعات التي تشجع على اللجوء إلى الوسائل البديلة للتقاضي، كالمفاوضات والوساطة، لتسريع حل المنازعات بين الناقلين والركاب، مما يساهم في تخفيف العبء على المحاكم وتعزيز العدالة الفعالة².

تأتي هذه الاتفاقية في سياق الحاجة المتزايدة لتنظيم قانوني يتماشى مع التغيرات التقنية والتجارية في قطاع الطيران، ولتوفير حماية أفضل للركاب في عصر العولمة، حيث انتشرت الرحلات الجوية الدولية بشكل كبير وأصبحت جزءًا لا يتجزأ من حياة الناس والاقتصادات العالمية³. ويعد اعتماد اتفاقية مونتريال علامة فارقة في تعزيز القواعد القانونية التي تنظم النقل الجوي الدولي، مع توفير بيئة قانونية أكثر عدالة وشفافية لكافة الأطراف المعنية.

المبحث الثاني: التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران

التأمين الجوي يعد من الركائز الأساسية لضمان تغطية الأضرار الناجمة عن حوادث الطيران، حيث يوفر حماية مالية للناقلين وشركات الطيران ضد المخاطر الكبيرة التي قد تتعرض لها أثناء تشغيل الرحلات. يرتبط التأمين الجوي ارتباطًا وثيقًا بنظام المسؤولية المدنية الدولي للطيران، إذ يساهم في تعويض المتضررين وفقًا للحدود القانونية المقررة. من جهة أخرى، تحدد القوانين والاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال 1999 حدود الإعفاء من المسؤولية للناقل، خصوصًا في حالات القوة القاهرة أو الأخطاء التي لا يمكن تفاديها. هذه الحدود تهدف إلى تحقيق توازن بين حماية حقوق الضحايا وعدم تحميل شركات الطيران أعباء تعويضات مفرطة قد تؤثر على استمرارية عملياتها. بالتالي، يُعد التأمين الجوي وأطر الإعفاء عن المسؤولية عنصريين متكاملين في منظومة السلامة والمسؤولية في مجال النقل الجوي الدولي.

المطلب الأول: التأمين الجوي كآلية لضمان التعويض

التأمين الجوي يشكل آلية حيوية لضمان تعويض المتضررين من الحوادث التي قد تحدث في مجال النقل الجوي، سواء كانوا ركابًا أو أطرافًا ثالثة أو شركات شحن. نظرًا للطبيعة الخطرة نسبيًا للطيران وتعقيداته التقنية، فإن احتمالية وقوع حوادث تُلزم شركات الطيران بالتحمل المالي الكبير للتعويضات، ما يجعل التأمين ضرورة ملحة لتوزيع هذه المخاطر بشكل عادل ومنظم. من خلال التعاقد مع شركات التأمين المتخصصة، يتم تأمين الناقلين ضد الخسائر المالية الناتجة عن الإصابات، الوفيات، أو

¹ Thomas, Rhidian, *International Air Law*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2005, Issue 4.

² IATA, *Guidance on Dispute Resolution in Air Transport*, 2010.

³ ICAO, *Annual Report*, 2000.

تلف البضائع، مما يضمن حق المتضررين في الحصول على تعويضات مناسبة وفي الوقت المناسب. وتعكس الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال لسنة 1999 أهمية وجود تأمين جوي ملزم لتغطية المسؤوليات المدنية للناقل، حيث تحدد الحد الأدنى لتغطية التعويضات، مما يحفز شركات الطيران على الالتزام بمعايير السلامة وتقليل المخاطر. علاوة على ذلك، يعزز التأمين الجوي الثقة في قطاع النقل الجوي ويشجع على النمو الاقتصادي والتبادل التجاري الدولي، إذ يحد من النزاعات القانونية ويعجل بعملية تعويض المتضررين. لذا، فإن التأمين الجوي لا يقتصر فقط على حماية شركات الطيران، بل هو ركيزة أساسية لحماية حقوق الركاب والمجتمع عموماً، ويدعم النظام القانوني الدولي في تحقيق العدالة والتوازن في حالات الحوادث الجوية.

الفرع الأول: دور المنظمات الدولية في حماية حقوق الركاب وتنظيم التأمين الجوي الإلزامي

تلعب المنظمات الدولية دوراً محورياً في تنظيم التأمين الجوي الإلزامي وضمان حماية حقوق الركاب، لا سيما في سياق الحوادث الجوية التي قد تُعرض الركاب وممتلكاتهم للخطر. وتُعد منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) المرجعية التقنية الأساسية في هذا المجال، حيث تعمل على تطوير معايير موحدة ومُلزمة للدول الأعضاء، تفرض من خلالها ضرورة توفير تأمين إجباري من قبل شركات الطيران لتعويض الأضرار التي قد تلحق بالركاب أو الأطراف الثالثة.¹

تقوم الإيكاو بإصدار تعليمات وملاحق فنية تلزم شركات الطيران بالامتثال لمستويات معينة من التغطية التأمينية، بما يتناسب مع نوع الرحلة (داخلية أو دولية) وعدد الركاب والمخاطر المحتملة. كما تُسهم في مراقبة مدى التزام الدول الأعضاء بتطبيق هذه المعايير في تشريعاتها الوطنية.² يُعزز هذا الدور قدرة الركاب على المطالبة بحقوقهم في حالات الحوادث دون مواجهة عراقيل قانونية أو إدارية معقدة.

من جانب آخر، يبرز دور الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) بوصفه هيئة تمثل مصالح شركات الطيران حول العالم. يُشرف هذا الاتحاد على تنظيم العلاقة بين شركات الطيران وشركات التأمين، ويوفر نماذج عقود تأمينية موحدة، ويُيسر إجراءات تقديم المطالبات، مما يسهل على الركاب والمتضررين استلام تعويضاتهم في وقت قياسي.³

كما يقوم الاتحاد بجمع وتحليل بيانات الحوادث والتأمينات، ويصدر توجيهات تساعد شركات الطيران في تقييم المخاطر وتحديد أقساط تأمين مناسبة، مع ضمان عدم تأثر الركاب أو الورثة سلباً بأي تطورات في السوق التأميني.⁴

¹ ICAO, *Manual on Air Carrier Liability and Insurance*, Doc 9760, 2nd Edition, 2005.

² عبد الكريم شنيب، المرجع السابق، ص. 205.

³ IATA, *Aviation Insurance Guidelines*, 2016.

⁴ Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, p 1098 .

التأمين الجوي وحدود الإعفاء من المسؤولية عن حوادث الطيران في إطار القانون الدولي العام

يسهم هذا التنسيق الدولي في الحد من الفجوات القانونية بين الدول، ويوفر حماية متساوية للركاب بغض النظر عن جنسية شركة الطيران أو الدولة التي تتبعها. كما يدعم استقرار سوق النقل الجوي ويزيد من ثقة المسافرين في منظومة الطيران المدني العالمية.

الفرع الثاني: التزامات شركات التأمين اتجاه الحوادث الجوية

تتحمل شركات التأمين مسؤولية كبيرة في مجال النقل الجوي من خلال تقديم التغطية المالية التي تضمن تعويض المتضررين من حوادث الطيران. تقع على عاتق هذه الشركات التزامات واضحة تتعلق بالتعويض عن الأضرار التي قد يتعرض لها الركاب أو البضائع أو الطرف الثالث نتيجة وقوع حادث جوي. تبدأ هذه الالتزامات من لحظة وقوع الحادث وحتى استيفاء كافة حقوق المتضررين المالية، وتكون مشروطة بشروط وثيقة التأمين المبرمة مع شركة الطيران¹.

تشمل التزامات شركات التأمين تعويض الأضرار الشخصية، مثل الوفاة أو الإصابات التي يتعرض لها الركاب، بالإضافة إلى الأضرار المادية التي تلحق بالأمثلة والبضائع. كما تشمل التزاماتها تغطية الأضرار التي قد تلحق بالطائرات الأخرى أو الممتلكات العامة نتيجة الحوادث الجوية. وتلتزم شركات التأمين أيضاً بتوفير التعويضات في الوقت المناسب وبما يتناسب مع الخسائر الحقيقية التي تكبدها المتضرر².

بالإضافة إلى ذلك، فإن شركات التأمين ملزمة بمراعاة القوانين والاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية في الطيران، مثل اتفاقية مونتريال 1999، التي تحدد الحدود الدنيا للتغطية التأمينية الواجب توفيرها للناقلين³. ويترتب على ذلك ضرورة أن تكون وثائق التأمين شاملة وواضحة، تتيح للمتضررين رفع مطالباتهم بشكل سهل وفعال دون تعقيدات بيروقراطية تُعيق حصولهم على حقوقهم.

كما تلتزم شركات التأمين بإجراء التحقيقات اللازمة لتحديد مدى مسؤوليتها ونسبة التعويض، مع ضمان الشفافية والعدالة في التعامل مع المطالبات. وفي حال نشوب نزاعات بين المتضررين وشركات التأمين، يجب على هذه الأخيرة التعاون مع الجهات القضائية أو التحكيمية لتسوية الخلافات بشكل عادل وسريع⁴.

ومن الجوانب المهمة التي تلتزم بها شركات التأمين، توفير التغطية ضد المخاطر غير المتوقعة مثل القوة القاهرة، ولكن ضمن الحدود التي تتيحها وثائق التأمين والقوانين المنظمة. كما تلعب دوراً هاماً في تعزيز ثقافة السلامة من خلال فرض شروط تتعلق بمعايير السلامة على شركات الطيران كجزء من عملية التأمين¹.

¹ عبد الكريم شبيب، المرحع السابق، ص. 205.

² Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, p 1070

³ اتفاقية مونتريال 1999، المادة 29.

⁴ IATA, *Claims and Compensation Guide*, 2010.

في الختام، تشكل التزامات شركات التأمين حجر الأساس لضمان تعويض عادل ومنصف للمتضررين من الحوادث الجوية، مما يساهم في استقرار قطاع النقل الجوي ويعزز ثقة الركاب في النظام القانوني والتأميني الدولي.

المطلب الثاني: شروط وحدود الإعفاء من المسؤولية في القانون الدولي وآثارها

شروط وحدود الإعفاء من المسؤولية في القانون الدولي تشكل إطاراً مهماً يوازن بين حماية حقوق المتضررين وعدم تحميل الأطراف الناقلة أعباءً تعويضية غير منصفة. هذه الشروط تحدد الحالات التي يمكن فيها للنقل أو الدولة أن يُعفى من المسؤولية، مثل وقوع حادث نتيجة قوة قاهرة أو أخطاء خارجة عن إرادتهم. تلعب الحدود دوراً في تحديد سقف التعويضات، مما يمنع تحميل شركات الطيران خسائر مالية فادحة قد تهدد استمراريتهما. آثار هذه الشروط والحدود تظهر في تحقيق توازن عادل بين ضمان حقوق الضحايا والحفاظ على استقرار قطاع النقل الجوي الدولي. بالتالي، فهي عنصر أساسي في تطوير التشريعات والاتفاقيات الدولية المنظمة للمسؤولية الجوية.

الفرع الأول: دور التأمين في ضمان الحقوق رغم الإعفاء من المسؤولية

رغم وجود شروط وحدود للإعفاء من المسؤولية في القانون الدولي للطيران، يظل التأمين أداة حيوية لضمان حقوق المتضررين وتعويضهم بشكل عادل وسريع. في كثير من الحالات، قد تُعفى شركات الطيران أو الأطراف الأخرى من المسؤولية القانونية بسبب ظروف خارجة عن إرادتهم مثل القوة القاهرة، أو أخطاء الركاب، إلا أن التأمين يوفر حماية إضافية من خلال تغطية الأضرار التي قد لا تشملها هذه الإعفاءات².

التأمين يعمل كشبكة أمان مالية تضمن حصول الضحايا على تعويض مناسب حتى في الحالات التي تُطبق فيها الإعفاءات القانونية، مما يقلل من النزاعات القضائية ويُسرّع عملية التعويض. هذا الأمر يعزز ثقة الركاب والمستفيدين من خدمات النقل الجوي في قدرة النظام القانوني على توفير الحماية والحصول على حقوقهم بغض النظر عن التعقيدات القانونية³.

كما أن وجود تأمين ملزم دولياً، خاصة وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، يجعل من الواجب على شركات الطيران الحفاظ على تغطية تأمينية كافية، مما يضمن استمرارية حقوق التعويض حتى في الحالات التي تعفى فيها شركات الطيران من

¹ Abdelrahman M. Hassan, *Aviation Insurance and Liability*, Routledge, 2018, p 72.

² عبد الكريم شنيب، *القانون الجوي والمسؤولية المدنية للمستغل الجوي*، دار هومة، الجزائر، 2009، ص. 210.

³ Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, p 1082 .

المسؤولية المدنية أو الجنائية¹. بالتالي، يوفر التأمين وسيلة فعالة لتوزيع المخاطر بين شركات الطيران وشركات التأمين، مما يخفف الأعباء المالية على الناقلين دون الإضرار بحقوق المتضررين.

علاوة على ذلك، يساعد التأمين في تقليل الآثار السلبية المحتملة للإعفاءات على المتضررين، من خلال تغطية الأضرار التي قد لا تدخل ضمن نطاق المسؤولية القانونية، مثل الأضرار الناتجة عن التأخير أو الأضرار غير المباشرة. كما يشجع التأمين شركات الطيران على تحسين إجراءات السلامة والوقاية، لأن ارتفاع معدلات الحوادث يؤدي إلى زيادة أقساط التأمين، مما يحفز الالتزام بالمعايير الدولية².

وهناك عدة عقبات بخصوص التأمين حيث تلزم اتفاقية مونتريال لعام 1999 شركات النقل الجوي بالتأمين، مما أدى إلى زيادة تكاليف النقل وارتفاع أسعار التذاكر. ورغم ادعاء البعض بأمان الطيران، فإن الطائرات تبقى عرضة للأعطال والأخطار المختلفة. من أبرز العقبات التي تواجه التأمين الجوي اتساع دائرة المخاطر، خصوصاً بسبب الإرهاب والأحوال الجوية، مما تطلب ترتيبات تأمينية جديدة بعد أحداث 11 سبتمبر. كما يعاني النظام من تخصيص التأمين لحالات محددة دون غيرها، حيث لا يشمل كل أنواع الأضرار. ومن الإشكالات أيضاً تحديد سقف للتعويضات، مما قد يحول دون تعويض كامل للمسافر المتضرر. ويبرز كذلك تداخل الأنظمة القانونية للتعويض عند وقوع الحوادث العابرة للحدود. وأخيراً، ظهرت مبادرات مثل الصندوق الدولي للتعويض لسد الثغرات التي يعجز التأمين عن تغطيتها³.

في النهاية، يتضح أن التأمين يلعب دوراً تكميلياً وحاسماً في منظومة المسؤولية الجوية، حيث يضمن حماية شاملة ومستدامة لحقوق الضحايا، ويوازن بين مصالح شركات الطيران والمتضررين، مما يعزز من استقرار وأمان قطاع النقل الجوي الدولي.

الفرع الثاني: أثر الإعفاء على تعويض الضحايا وورثتهم

يؤثر الإعفاء من المسؤولية بشكل مباشر على حقوق الضحايا وورثتهم في الحصول على التعويض في حالة وقوع حوادث جوية. فبموجب القانون الدولي، لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن خطئه أو إهماله، أو إذا كان

¹ اتفاقية مونتريال 1999، المادة 29.

² Abdelrahman M. Hassan, *Aviation Insurance and Liability*, Routledge, 2018, p 75.

³ مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 15، العدد 1، 2018، ص 368.

الضرر نتيجة قوة قاهرة أو تصرف طرف ثالث¹. في مثل هذه الحالات، يُعفى الناقل من المسؤولية القانونية، مما قد يؤدي إلى حرمان الضحايا أو ذويهم من التعويض الكامل، أو حتى من أي تعويض، ما لم تكن هناك آلية بديلة تضمن حقوقهم.

هذا الإعفاء قد يخلق فراغاً قانونياً وإنسانياً، خاصة في الحوادث الجسيمة التي تؤدي إلى وفاة عدد كبير من الركاب. فمع أن الإعفاءات تهدف إلى حماية الناقلين من المسؤولية غير العادلة، إلا أن أثرها الإنساني يكون كبيراً على الورثة الذين يُحرمون من الدعم المالي الضروري بعد فقدان ذويهم². لذا فإن القوانين الحديثة، خاصة اتفاقية مونتريال لسنة 1999، حاولت التخفيف من هذا الأثر عبر إقرار نظام مسؤولية مزدوجة، حيث يُمنح تعويض مبدئي دون حاجة لإثبات الخطأ، ثم يُمكن للورثة المطالبة بتعويض إضافي إذا ثبتت المسؤولية³.

من ناحية أخرى، يظهر أثر الإعفاء بوضوح في تحديد سقف التعويضات، إذ قد يتم تحديد مبالغ قصوى لا يمكن تجاوزها، وهو ما لا يعكس دائماً حجم الخسائر النفسية أو الاقتصادية التي يتكبدها الورثة⁴. كما أن وجود الإعفاءات قد يعقد الإجراءات القضائية، ويجبر الورثة على الدخول في نزاعات قانونية لإثبات وجود خطأ من طرف الناقل، مما يُطيل أمد التعويض ويُثقل كاهلهم في ظرف إنساني صعب.

أما من حيث حدود التعويض، فقد حددت اتفاقية مونتريال مسؤولية الناقل بمبالغ مالية معينة، مع إمكانية رفع هذه الحدود إذا ثبت أن الضرر نجم عن فعل أو امتناع صدر عن الناقل بقصد إحداث الضرر أو بإهمال جسيم⁵.

وتهدف هذه القواعد إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المتضررين في الحصول على تعويض عادل، وبين مصلحة شركات الطيران في عدم تعريضها لإفلاس نتيجة تعويضات غير محدودة، خاصة في الكوارث الجوية الكبرى.

وفي ظل هذه الإشكاليات، أصبح من الضروري وجود وسائل مساندة مثل التأمين الإجباري الذي يُسهم في ضمان حصول الورثة على تعويضات مناسبة حتى في حالات الإعفاء، مما يحقق التوازن بين حماية الناقل وضمان حقوق المتضررين⁶. بذلك، يُمكن القول إن الإعفاء من المسؤولية له أثر بالغ في مسار تعويض الضحايا وورثتهم، مما يستوجب تدخلاً تشريعياً وتنظيماً لتحقيق العدالة والإنصاف.

¹ اتفاقية وارسو 1929، المادة 20.

² عبد الكريم شنيب، القانون الجوي والمسؤولية المدنية للمستغل الجوي، دار هومة، الجزائر، 2009، ص. 215.

³ اتفاقية مونتريال 1999، المادتان 21 و22.

⁴ Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, p1093.

⁵ اتفاقية مونتريال 1999، المادة 22 والمادة 2/21.

⁶ Abdelrahman M. Hassan, *Aviation Insurance and Liability*, Routledge, 2018, p 80.

في خضم التطورات المتلاحقة التي يشهدها قطاع النقل الجوي، لم تعد المسؤولية عن حوادث الطيران مسألة تُناقش فقط من زاوية الخطأ أو الإهمال، بل أصبحت ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأنظمة التأمين وضمان الحقوق، ضمن إطار قانوني دولي يتسم بالتعقيد والديناميكية. وقد ظهر جلياً أن التأمين الجوي لم يعد خياراً تجارياً محضاً، بل أصبح ضرورة قانونية وأخلاقية، لضمان عدم ترك الضحايا وورثتهم في مواجهة مصير مجهول أمام حوادث قد تقع دون سابق إنذار.

وإذا كان القانون الدولي العام قد اعترف بمبدأ الإعفاء من المسؤولية في حالات استثنائية كالخطأ الأجنبي أو القوة القاهرة، فإن المنظومة القانونية الحديثة لم تترك هذا الإعفاء مطلقاً، بل قيدته بآليات تكفل في الوقت ذاته حق المتضرر في الحصول على تعويض عادل. وهنا يتجلى دور التأمين الإلزامي، الذي يحول المسؤولية من عبء ثقیل على كاهل المتضررين إلى التزام مالي مؤمن مسبقاً.

وقد برهنت التجربة العملية أن التفاعل بين قواعد التأمين والإعفاء من المسؤولية ليس تفاعلاً متضاداً، بل هو تكامل يخدم العدالة القانونية. فالتأمين لا يُفرغ الإعفاء من محتواه، وإنما يسد الثغرة التي قد تتركها القواعد الموضوعية، ليضمن للضحية حدّاً أدنى من الحماية في كل الأحوال.

ومع تدخل المنظمات الدولية، مثل الإيكاو وIATA، اتجه العالم نحو توحيد المعايير، وضبط العلاقات بين شركات الطيران، وشركات التأمين، والدول، بطريقة تمنع التهرب من المسؤولية، وتُسهل على الركاب والمتضررين الوصول إلى حقوقهم دون تعقيدات إجرائية أو تفاوت تشريعي بين الدول. بل إن هذه المنظمات أسهمت في تحويل التأمين الجوي إلى عنصر من عناصر الأمن القانوني الدولي في قطاع الطيران.

رغم ذلك، تبقى هناك تحديات قائمة، تتعلق بمحدودية سقف التعويض في بعض الحالات، وصعوبات في إثبات العلاقة السببية في حوادث معقدة، إضافة إلى اختلاف في تكييف الإعفاءات أمام المحاكم الوطنية. وهو ما يستدعي تفكيراً جماعياً دولياً في تحديث النصوص القائمة، بما يتماشى مع التوسع الكمي والنوعي في حركة النقل الجوي، ومع تطور المخاطر المرتبطة به.

إن ضمان التوازن بين حق الضحية في التعويض، وحق الناقل الجوي في الحماية من المسؤولية المطلقة، هو ما يصنع عدالة قانونية حقيقية. وهذه العدالة لا تتحقق فقط بنصوص قانونية، بل برؤية دولية مشتركة ترى في الضحية إنساناً، قبل أن تراه مجرد طرف في نزاع قانوني. وهنا تكمن فلسفة التأمين الجوي في بعدها الإنساني، لا المالي فقط.

1. الكتب:

- حسن كيرة، القانون الدولي الخاص – النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، 2005.
- عبد الحميد الشواربي، القانون الجوي والمسؤولية المدنية للناقل الجوي، دار الفكر العربي، القاهرة، 2010.
- عبد الكريم شنيب، القانون الجوي والمسؤولية المدنية للمستغل الجوي، دار هومة، الجزائر، 2009.
- عديلي أمير خالد، عقد النقل الجوي: قواعد وأحكام في ضوء قانون الطيران المدني والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام النقض والدستورية العليا، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، 2006.
- علي عبد القادر القهوجي، المسؤولية الجنائية في القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012.
- محمد سامي عبد الحميد، نظرية الخطأ في المسؤولية الإدارية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- محمد فريد العوضي، القانون الجنائي للطيران المدني، دار النهضة العربية، 2006.

2. المقالات:

- مراد بن صغير، إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 15، العدد 1، 2018.

3. الاتفاقيات:

- اتفاقية غوادالاخارا لسنة 1966.
- اتفاقية مونتريال للنقل الجوي الدولي لسنة 1999.
- اتفاقية وارسو 1929.

4. المراجع باللغة الأجنبية:

- International Civil Aviation Organization (ICAO), *Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation – Aircraft Accident and Incident Investigation*, 11th Edition, 2016.
- International Court of Justice, *Corfu Channel Case* (United Kingdom v. Albania), 1949, I.C.J. Reports 1949.
- ILC, *Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, 2001, Article 23.
- ICAO, *Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation – Aircraft Accident and Incident Investigation*, 11th Edition, 2016.
- Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, Vol. 1.
- Rhidian Thomas, *International Liability Regimes in Air Law*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2002, Issue 3.
- Bin Cheng, *Studies in International Air Law*, Clarendon Press, Oxford, 1962.
- Montreal Convention, 1999, Entry into force provisions.
- Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006, Vol. 1.
- Bin Cheng, *Studies in International Air Law*, Clarendon Press, Oxford, 1962.

Thomas, Rhidian, *International Air Law*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2005, Issue 4.

IATA, *Guidance on Dispute Resolution in Air Transport*, 2010.

ICAO, *Annual Report*, 2000.

ICAO, *Manual on Air Carrier Liability and Insurance*, Doc 9760, 2nd Edition, 2005.

IATA, *Aviation Insurance Guidelines*, 2016.

Shawcross & Beaumont, *Air Law*, LexisNexis, 5th Edition, 2006

IATA, *Claims and Compensation Guide*, 2010.

Abdelrahman M. Hassan, *Aviation Insurance and Liability*, Routledge, 2018.