



التأمين من المسؤولية وحماية المسافرين في النقل الجوي للأشخاص  
عباس قاسم محمد الماجدي  
الجامعة العراقية - كلية الإدارة والاقتصاد  
[abbas.q.mohammed@aliraqia.edu.iq](mailto:abbas.q.mohammed@aliraqia.edu.iq)

التخصص الدقيق: قانون المرافعات

التخصص العام: القانون الخاص

### المستخلص

### معلومات الورقة البحثية

يُعدّ تأمين مسؤولية الناقل الجوي عقدًا هامًا، إذ يتسم بعلاقات معقدة وبنود متعددة، وتغطية لمجموعة واسعة من المخاطر ومبالغ مالية طائلة، وقد أصبح هذا العقد إلزاميًا لمشغلي الطائرات، وفقًا لأحكام قانون الطيران المدني العراقي (رقم 148 لسنة 1974)، وتعديلاته الذي يلزم المشغلين بالتأمين ضد مسؤوليتهم علاوة على ذلك ما يترتب من تعويضات مالية كبيرة للمتضررين من حوادث الطيران، وظهور العديد من المخاطر الجوية الجديدة التي لا تستطيع شركات الطيران مواجهتها بمفردها لذلك أحاط المشرع لا سيما الدولي في ظل التوجه نحو حماية الطرف الضعيف المتضرر في النقل الجوي للأشخاص بمجموعة ضمانات من شأنها أن تؤدي دوراً فعالاً في حماية ضحايا الحوادث الجوية بما يحقق لهم الحصول على تعويض مناسب في أسرع وقت ممكن، وتتضح أهمية هذه الدراسة في الضمانات التي وفرتها التشريعات الدولية لحماية المتضرر وأهمها تأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بمسافريه، فيُعد هذا التأمين من أهم عقود التأمين؛ إذ يضمن للمتضررين من حوادث الطيران الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم، وعن أمتعتهم.

تاريخ الاستلام 2025/11/3  
تاريخ القبول 2025/12/2  
تاريخ النشر 2026/6/15

### الكلمات المفتاحية:

الضمانات، المسافرين، النقل الجوي

doi: <https://doi.org/10.55716/jjps.2026.15.1.21>

### المقدمة

#### أولاً: موضوع البحث:

يُعدّ النقل الجوي من أهمّ القضايا في مجال النقل، وهو من أهمّ الخدمات التي تسعى شركات الطيران إلى مواكبة التطورات التكنولوجية الحديثة فيها، إذ يتميز النقل الجوي بالسرعة وتقديم خدمات متنوعة تختلف عن خدمات أنواع النقل الأخرى، ويُقاس تطور العالم حاليًا بمدى تطور النقل الجوي وتوسّع شبكة الخطوط الجوية في وقتٍ أصبحت فيه السرعة السمة الأبرز.

ازدادت أهمية هذا النشاط الاقتصادي في العصر الحديث في مجال نقل الركاب والبضائع بعد انتشار مبادئ السلامة والأمن الجوي، إلا أنّهُ يتعرض لمخاطر جسيمة وهامة مما أثار قلق المجتمع الدولي، واضطره إلى التدخل بوضع قواعد محددة لتنظيمه وتشغيل الطائرات لضمان سلامتها، وقد تحقق ذلك من خلال إصدار العديد من الاتفاقيات الدولية التي كان من أهدافها تنظيم الملاحة الجوية وتوحيد قواعد مسؤولية الطيران عن النقل، وبرزت دعوات عديدة للتأكيد على ضرورة تطوير نماذج للتأمين على الطيران خاصة بعد وقوع حوادث الطائرات وعجز الشركات عن تغطية مسؤوليات شركات النقل الجوي وشركات الطيران المدني، وفي القرن العشرين ازداد استخدام الطائرات لنقل الركاب والبضائع بشكل ملحوظ إلا أنّ

هذا النشاط كغيره من الخدمات التجارية معرض لمخاطر عديدة أثناء تشغيله مما قد يؤدي إلى حوادث وخسائر مادية وبشرية، وعادة إذا تعرض أحد الركاب لأضرار أثناء رحلة جوية، فمن مصلحته وضع آليات سريعة لضمان تعويضه عن الأضرار التي لحقت به، فهذا يضمن عدم اضطراب ضحايا حوادث الطيران إلى الانتظار طويلاً لإصدار محكمة متخصصة قراراً بشأن التعويض في وقت هم في أمس الحاجة إلى الدعم المالي لمعالجة الأضرار التي لحقت بهم، وهي إحدى الطرق الناجحة المحتملة لضمان الحماية المرجوة لمتلقي خدمات النقل والأطراف الثالثة التي لحقت بها أضرار على الأرض من قبل الناقل هي تحديد شخص (طبيعي أو اعتباري) يتمتع بالقدرة المالية على تغطية العواقب المالية للمخاطر المحتملة الناشئة عن عملية النقل، لأن قدرة الناقل قد لا تكون قادرة على معالجة هذه العواقب، ولذلك أحاط المشرع لا سيما الدولي في ظل التوجه نحو حماية الطرف الضعيف المتضرر في مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص بمجموعة ضمانات، ومن شأنها أن تؤدي دوراً فعالاً في حماية ضحايا الحوادث الجوية بما يحقق لهم الحصول على تعويض مناسب في أسرع وقت ممكن بفضل إعداده وإمكاناته المتاحة وما اكتسبه من معلومات علمية وخبرة عملية، فعالباً ما يكون الناقل هو الطرف الأقوى في العلاقة، وهذا ما يجعله الطرف المتفوق ويبرر نوعاً من الخلل بين طرفي العلاقة، والذي يزداد يوماً بعد يوم مع اتساع ونمو معارف الناقل وخبراته من جهة، وتزايد مستوى الأمية، والجهل لدى متلقي خدمات النقل وغيرهم على أرض الواقع.

يأتي في مقدمة هذه الآليات نظام تأمين مسؤولية الناقل الجوي، وعلى الرغم من أهمية تأمين مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن المشرع العراقي لم يُعبره اهتماماً، فهو غير مُدرج في أحكام قانون الطيران المدني العراقي (رقم 148 لسنة 1974) وتعديلاته ولا في تنظيم عقود التأمين في القانون المدني العراقي (رقم 40 لسنة 1951)، الذي أفرد له على الرغم من تنوع نطاقه وتعدد أسبابه أحكاماً خاصة بالإضافة إلى التأمين أرسدت الاتفاقيات الدولية آليات أخرى لا تقل أهمية مثل الدفع الفوري قبل حسم قضايا المسؤولية، ونظام التسوية الودية بين الناقل والراكب المتضرر، والتقييم الدوري لحدود المسؤولية، ونظام التحكيم في نقل البضائع والأمتعة.

#### ثانياً: أهمية البحث:

تكمن أهمية هذا البحث في الضمانات التي وفرتها التشريعات الدولية لحماية المتضرر، وأهمها تأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بمسافريه، فيُعد هذا التأمين من أهم عقود التأمين، إذ يضمن للمتضررين من حوادث الطيران الحصول على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم وعن أمتعتهم، فيُحقق هذا النوع من التأمين التوازن بين حرية التصرف لمنشأة النقل الجوي، ويضمن حصول المسافرين المتضررين أو ورثتهم على التعويض المستحق لهم في حال وقوع حادث جوي، ويحمي شركات الطيران المدني من الخسائر الكبيرة وغير المتوقعة الناجمة عن حوادث الطيران، وما يترتب عليها من مسؤولية مدنية، والتي قد لا تتمكن هذه الشركات من تغطيتها بمواردها الخاصة علاوة على ذلك تحمي الآليات المطبقة في اتفاقية مونتريال لعام 1999م مصالح المسافرين من خلال تقديم تعويض عادل وسريع للمتضررين من حوادث الطيران بما في ذلك الدفع الفوري حتى البت في طلب التعويض بالإضافة إلى تعديل حدود المسؤولية.

#### ثالثاً: مشكلة البحث:

يُعد تأمين مسؤولية الناقل الجوي عقداً هاماً يتسم بعلاقات معقدة، وبنود متعددة وتغطية لمجموعة واسعة من المخاطر ومبالغ مالية طائلة، وقد أصبح هذا العقد إلزامياً لمشغلي الطائرات، وفقاً لأحكام قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974م وتعديلاته الذي يُلزم المشغلين بالتأمين ضد مسؤوليتهم علاوة على ذلك، إذ تتضمن آثار هذه الاتفاقية تعويضات مالية كبيرة للمتضررين من حوادث الطيران وظهور العديد من المخاطر الجوية الجديدة التي لا تستطيع شركات الطيران مواجهتها بمفردها.

#### مشكلة الدراسة:

تتمحور حول تعقيدات التأمين على مسؤولية الناقل الجوي في العراق، حيث إن القانون العراقي يُلزم شركات الطيران بالتأمين، لكن المخاطر الجديدة وظهور علاقات قانونية متشابكة (بين الناقل، وشركة التأمين، والمسافر المتضرر، وغيرها)، فتؤدي إلى صعوبات في تعويض المتضررين وتحديات قانونية تتطلب إيجاد حلول لضمان حصول المتضررين على تعويض كافٍ لا سيما أن الاتفاقيات الدولية (مثل مونتريال) قد لا تغطي المخاطر المستجدة كافة التي تواجهها شركات الطيران بمفردها.

يُعد التأمين والتعويض من مسؤولية شركات الطيران، ويرتبطان بالمسؤولية، وتتطوي هذه العلاقة بطبيعة الحال على علاقات قانونية معقدة كما هو الحال في أي عقد تأمين لا تقتصر على طرفي العقد: المؤمن (شركة النقل الجوي)، المؤمن له (شركة التأمين)، والمستفيد (المسافر المتضرر) بالإضافة إلى هذه العلاقة الرئيسية، فتتسبب علاقات أخرى مع أشخاص آخرين مرتبطين قانونياً بالناقل من خلال علاقات محددة تنشأ أساساً من مسؤولية الناقل المذكورة أعلاه، وتُتسبب عن

هذه العلاقات علاقات أخرى مع المؤمن لكونه الضامن لعواقب مسؤولية الناقل الجوي، ومن ثم فهو يتأثر بكل علاقة تنشأ عن هذه المسؤولية، ولعل أهم هذه العلاقات هي العلاقة بين المؤمن والطرف المتضرر من جهة، والعلاقة بين المؤمن والطرف الثالث المسؤول عن الضرر من جهة أخرى.

#### رابعاً: - أهداف البحث.

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد المسؤولية القانونية لشركات النقل الجوي تجاه المسافرين بموجب القانون الدولي والوطني، وتوضيح آليات تأمين هذه المسؤولية وتغطية الأضرار المحتملة، وتهدف إلى حماية حقوق المسافرين وضمان تعويضهم عن الإصابات أو التأخير أو أي ضرر آخر قد يلحق بهم أثناء رحلاتهم.

1. تعريف مسؤولية شركات النقل الجوي: يوضح هذا القسم مسؤولية شركات النقل الجوي في النقل الجوي المحلي والدولي، وما إذا كانت مشمولة بالقوانين الوطنية أو الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال.
2. يحلل هذا البحث كيفية تغطية التأمين لمسؤولية شركات النقل الجوي عن الأضرار المادية والجسدية التي يتعرض لها المسافرون ضمن إطار قانوني يشمل الاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية.
3. تهدف الى بيان حقوق المسافرين في الحصول على تعويض عادل في حالة وقوع حوادث أو إصابات أو تأخيرات من خلال آليات قانونية وتأمينية مناسبة.

#### خامساً: - منهجية البحث:

اتبع الباحث في صياغة بحثه على المنهج التحليلي، ومن خلال تحليل النصوص القانونية وشرحها المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي وأنظمة تأمينه وتعويض المتضررين منه، وتعتمد على التشريعات الواردة في قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 وتعديلاته، والقانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 وتعديلاته، والذي ينظم عموماً أحكام عقود تأمين المسؤولية بالإضافة إلى ما هو منصوص عليه في الاتفاقيات الدولية.

#### سادساً: هيكلية البحث:

لغرض بيان الموضوعات الداخلة في نطاق البحث والاحاطة بجميع جوانبه القانونية ارتأينا تقسيم الموضوع (التأمين من المسؤولية وحماية المسافرين في النقل الجوي للأشخاص) على مبحثين مبتدئين بمقدمة ومنتهاين بخاتمة، إذ تناولنا في المبحث الأول (التأمين من مسؤولية الناقل الجوي)، وقد قسمناه إلى مطلبين الأول خصصناه الحديث عن تعريف التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، وفي حين عقدنا المطلب الثاني للحديث عن أنواع عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص.

أما المبحث الثاني فقد خصصناه لـ(تغطية التأمين لمسؤوليات الناقل الجوي تجاه المتضررين)، وقد ارتأينا تقسيمه على مطلبين أيضاً، فستحدث في المطلب الأول منه عن (الوفاء المعجل بملغ نقدي لحين الفصل في دعوى المسؤولية)، وأما المطلب الثاني سنخصصه لـ(المراجعة الدورية لحدود المسؤولية)، وسنختم هذه الدراسة بأهم النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها من خلال هذا البحث.

### المبحث الأول: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

الفكرة وراء تأمين المسؤولية هي أنّ الشخص الذي يخشى أن يكون مسؤولاً عن الأضرار التي لحقت بالآخرين، فيدخل أخيراً في عقد تأمين ينقل بموجبه مسؤولية التعويض عن هذا الضرر من أكتافه إلى طرف آخر يتفق معه، وهو المؤمن من أجل تأمين نفسه ضد استرداد المسؤولية من قبل الآخرين<sup>(1)</sup>، وساعد على ازدهار التأمين الجوي في الوقت الحاضر تقرير مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، وتساعد الحد الأقصى للتعويض منذ اتفاقية وارسو ١٩٢٩ حتى اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ حيث يوفق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بين حرية ونشاط الناقل الجوي وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على التعويضات المقررة<sup>(2)</sup>، وهكذا اتسع سوق التأمين الجوي، وتشعبت نظمه لتشمل إلى جانب التأمين على جسم الطائرة والتأمين من مسؤولية الناقل ومستثمر الطائرة والتأمين ضد مسؤولية صانع الطائرة أو بائعها الناشئة عن تنفيذ عقود بناء أو بيع الطائرات، والتأمين من المسؤولية الناشئة عن استغلال الطائرات وإدارتها، والتأمين ضد الأضرار التي قد تلحق العاملين في مجال الملاحة الجوية، والتأمين ضد مسؤولية شركات السياحة والوكلاء بالعمولة للنقل الجوي التي قد تنشأ عن تنفيذ عقود النقل الجوي التي يتوسطون في إبرامها، وحتى التأمين

(1) د. رمضان ابو السعود، أصول التأمين، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2000، ص205.

(2) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2008، ص211.

ضد أضرار الإزعاج والضجيج واختراق الطائرة لحاجز الصوت<sup>(3)</sup>، وإنّ تأمين مسؤولية الناقل الجوي هو نوع من التأمين الذي ينقل المخاطر وعواقبها من الشخص المعرض للخطر إلى شخص آخر أكثر قدرة على تحمل هذه المخاطر وعواقبها، وفقاً لاتفاق بين هذين الطرفين.

### المطلب الأول: تعريف التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

التأمين ظاهرة ثقافية عامة بأشكاله وفروعه المتنوعة التي تتغير بتغير مجالات الحياة وتطورها، ومهما كانت هذه الأشكال، فإنها جميعها ذات أسس اقتصادية واجتماعية، وقد نشأت جميعها استجابةً لرغبة الفرد وحاجته إلى الشعور بالأمان والحماية من المخاطر التي تهدده أو تهدد ممتلكاته المالية، ولا يخرج تأمين الطيران كنوع من التأمين عن هذا الإطار، فمنذ أن أدت الجهود البشرية إلى استخدام الطيران كوسيلة للملاحة بدأت جهود موازية أخرى لدراسة أبعاد المخاطر المرتبطة بهذا الاستخدام، ومحاولة إيجاد صيغة نموذجية للحماية من هذه المخاطر، وهكذا برز تأمين المسؤولية في إطار تأمين الطيران كمتطلب قانوني وابتكار تقني، وكان تأثيره محدوداً في البداية ومحدود النطاق، لكنه توسع ليصبح نظاماً بالغ الدقة والأهمية<sup>(4)</sup>.

يمكن تعريف التأمين بوجه عام بأنه: "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية يؤديها المؤمن له للمؤمن، ويتحمل بمقتضاه المؤمن تبعاً مجموعة من المخاطر بإجراء المقاصة بينهما وفقاً لقوانين الإحصاء<sup>(5)</sup>، وهذا التعريف ينطبق على كل أنواع التأمين المختلفة بما في ذلك التأمين الجوي، وقد اخترنا هذا التعريف، لأنه يجمع بين الناحيتين القانونية والفنية لعملية التأمين، فقد حدد أطراف العقد، والخطر المؤمن منه، والقسط، كما أبرز الناحية الفنية لعملية التأمين والأسس التي تقوم عليها، وهي تجميع المخاطر المتشابهة في الطبيعة والنوعية وإجراء المقاصة بينها<sup>(6)</sup>، ويعرف جانب من الفقه التأمين من المسؤولية أنه: "عقد بموجبه يؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع غيره عليه بالمسؤولية"<sup>(7)</sup>.

يُعد تأمين الطيران من أحدث أنواع التأمين، ومما يزيد الأمر سوءاً أنّ القيام بأنشطة الطيران يتطلب استثمارات مالية ضخمة في تكلفة الطائرات والمعدات المختلفة ورواتب الموظفين والتدريب، وهذا يُلقي بعبء مالي كبير على شركة الطيران في حالة فقدان الطائرة، ويتطلب دفع تعويضات لمن استفادوا من خدمة النقل، أو ورتتهم، أو لمن أصيبوا بسبب الطائرة على الأرض<sup>(8)</sup>، ولهذه الأسباب لم يزدهر التأمين الجوي إلا مع تطور تكنولوجيا صناعة الطائرات مما أدى إلى تناقص نسبي ملحوظ لكوارث الطيران هذا من جانب ومع تقرير المسؤولية المحدودة للناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي من جانب آخر<sup>(9)</sup>، وبناءً على ذلك يُمكن القول إنّ تأمين مسؤولية الناقل الجوي ليس سوى عقد يضمن فيه المؤمن مسؤوليته المالية عن أيّ ضرر ناتج عن مطالبة بالمسؤولية عن حادث جوي من قبل طرف ثالث.

يُشير "الطرف الثالث" هنا إلى المؤمن، ولكن المؤمن (شركات الطيران) إما أن يكون طرفاً ثالثاً أو طرفاً في عقد مع المؤمن، كما هو الحال في تأمين المسؤولية تجاه الطرف الثالث، وهو الحال في تأمين مسؤولية الناقل الجوي ضد الأطراف الثالثة، أي: ضد الركاب، ومن ثم يقوم مفهوم تأمين مسؤولية الناقل الجوي على العناصر الآتية<sup>(10)</sup>:

أولاً: أنّ التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عملية فنية تستند إلى معطيات وأسس فنية شأنه في ذلك شأن ما سواه من فروع التأمين، ولعل من أهمها قواعد الإحصاء وقانون الكثرة وقواعد التدارك والحيطة.

(3) هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 1994، ص276.

(4) الاء يعقوب يوسف النعيمي، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في نقل الاشخاص، اطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، 2001، ص3.

(5) جمال الحكيم، عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية، الجزء الاول، دار المعارف، القاهرة، 1965، ص33.

(6) رمضان ابو السعود، المرجع السابق، ص39.

(7) عبد المنعم البدر اوي، التأمين، مكتبة سعيد عبد الله، القاهرة، 1963، ص47.

(8) سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الطبعة الثانية، الدار المصرية للطباعة والنشر، القاهرة 1988، ص177.

(9) ابراهيم الصالحين محمد تاج الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسال ماجستير، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، 2015، ص118.

(10) الاء يعقوب يوسف، اطروحتها السابقة، ص6.

ثانياً: أنّ التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عقد طرفا الناقل الجوي (المؤمن له) وشركة التأمين (المؤمن) وهذا العقد يخضع من حيث المبدأ للقواعد العامة في إبرام العقود.

ثالثاً: أنّ تنفيذ العقد المذكور يرتبط بأشخاص ثلاثة: المؤمن والناقل المؤمن له وغيرهما، وإنّ هذه العناصر ستكون في الواقع أساساً في دراستنا للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي، فلا يقتصر واجب الناقل الجوي على نقل الركاب وأمتعتهم إلى وجهتهم النهائية فحسب، بل يلتزم الناقل بضمان سلامة الركاب بضمان وصولهم سالمًا من دون أيّ ضرر أثناء عملية النقل، وفي حال عدم الوفاء بهذا الواجب وإصابة الراكب أو وفاته أو فقدانه أو تلف أمتعته يحق له أو لورثته من ذويه المطالبة بتعويض عن هذه الخسائر ويلتزم المؤمن بدفع هذا التعويض وفقاً لعقد التأمين شريطة أن يكون الحادث الذي تسبب في الضرر قد وقع أثناء وجود الراكب على متن الطائرة في رعاية الناقل أو موظفيه، أو أثناء صعود الركاب أو نزولهم منها<sup>(11)</sup>.

يمكن لشركة الطيران الحصول على تأمين يغطي مسؤوليتها عن الحوادث التي تقع قبل صعود الركاب أيّ أثناء فحص وثائقهم وأمتعتهم، أو أثناء انتظارهم في صالة الانتظار، أو أثناء نقلهم بين مباني المسافرين داخل مطار المغادرة، ويغطي التأمين الحوادث التي تقع بعد نزول الركاب، أو أثناء مرورهم عبر مبنى المطار أو أثناء صعودهم القطار أو الحافلة بين مباني المسافرين، ويجوز توسيع نطاق مسؤولية شركة النقل الجوي لتشمل الحوادث الناجمة عن استخدام المعدات اللازمة لإنقاذ الطائرة في حال وقوع حادث جوي بالإضافة إلى الحوادث التي تقع أثناء نقل الركاب إلى مكان الإسعافات الأولية، فمع ذلك مما تجدر الإشارة هنا إلى أنّ شركة التأمين غير المسؤولة عن تعويض العاملين في خدمة شركة النقل الجوي أثناء أداء واجباتهم الوظيفية إلا إذا كانوا ركاباً يحملون تذاكر سفر رسمية كغيرهم من ركاب الطائرة، ولا تتحمل شركة التأمين مسؤولية تعويض أفراد طاقم تشغيل الطائرة<sup>(12)</sup>.

وبالرغم من أهمية عقود التأمين الجوي التي ترتبط بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمشافر أو الشاحن أو غيره على سطح الأرض، فإنّها لم تحظ بالاهتمام الكبير على المستوى الدولي، إذ لم تتعرض اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لتأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمات النقل، واكتفى بروتوكول لاهاي لعام ١٩٥٥م بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة النظم الكفيلة بضمان ضحايا الطيران أو وراثتهم للتعويضات المقررة في الاتفاقية، وقد أكدت على هذه التوصية اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م، وذلك من دون التعرض لتفصيل أحكام هذا التأمين، وأما اتفاقية روما لعام ١٩٥٢م فقد تضمنت تنظيمًا مفصلاً للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي تجاه غيره على سطح الأرض من دون متلقي خدمات النقل، وذلك وفقاً للأحكام الواردة في المواد من ١٥ إلى ١٨ من هذه الاتفاقية، وكان الأحرى بهذه الاتفاقيات الدولية من قواعد موحدة تحكم تأمين هذه المسؤولية يتم الرجوع إليها مباشرة عند وقوع الحادث.

أما على المستوى الوطني، فإنّ المشرع العراقي قد نظم أحكام عقد التأمين في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل في المواد (٩٨٣-٩٩١)، فالفقرة (1) من المادة (٩٨٣) من هذا القانون عرفت عقد التأمين على أنّه: "عقد به يلتزم المؤمن أن يؤدي إلى المؤمن له، أو إلى المستفيد مبلغاً من المال أو إيراداً مرتباً، أو أيّ عوض مالي آخر، وفي حالة وقوع الحادث المؤمن ضده، وذلك في مقابل أقساط أو أيّة دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

إنّ المشرع العراقي في تعريفه لعقد التأمين قد تناول بيان العلاقة القانونية التي تربط بين أطراف هذا العقد لكنه أغفل توضيح العلاقة الفنية لعملية التأمين، والتي لا تقل أهمية عن العلاقة القانونية في هذا المجال، فعملية التأمين تستند إلى جملة من الأسس والقواعد المتعلقة بعلم الإحصاء وقوانين الكثرة التي لا يتصور من دونها، وإلا تضمن هذا العقد رهاناً أو مقامرة يتم الاعتماد فيه على الصدفة والحظ لتحديد الطرف الرابح أو الخاسر، والتأمين في حقيقته ليس كذلك، لأنّ المؤمن هو مشروع منظم قائم على أسس علمية دقيقة يحاول أن يجمع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتجانسة ليتمكن له من بعد ذلك توزيعها على أكبر قدر ممكن من الأفراد الذين يتعرضون للمخاطر نفسها<sup>(13)</sup>، ومع ذلك فإنّ ذكر الجانب الفني في تعريف التأمين فيه خروج عن ماهية المعرف ودخول في تفاصيل الأساليب المتبعة في التطبيق، وهو ما يتنافى مع أصول

(11) المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929

(12) رائد احمد خليل، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب وامتعتهم، مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية، المجلد التاسع، العدد الثاني، 2019، 549.

(13) عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، الطبعة الاولى، الاصدار الرابع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص20.

التعريف وأساسه وفنية قواعده<sup>(14)</sup>، وأما التأمين الجوي فلم يتم تحديد مفهومه لا في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل ولا حتى في قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل، ويعرف الباحث تأمين النقل الجوي، إذ يعد وثيقة تأمين متخصصة توفر حماية مالية ضد المخاطر المرتبطة بتشغيل الطائرات ونقل البضائع والركاب جواً، إذ يغطي هذا التأمين الخسائر والأضرار التي تلحق بالطائرة نفسها، والإصابات والأضرار التي تلحق بغيرها، وبالإضافة إلى فقدان الشحنات نتيجة التلف أو الضياع، أو السرقة، أو التأخير في الشحن، ويشمل تغطية شاملة لحوادث التشغيل والصيانة، والحوادث الطبيعية، والإرهاب، واختصار ازدادت أهمية تأمين مسؤولية الطائرات اليوم كضمان إضافي للركاب والبضائع والأطراف الثالثة، وكضمان مالي للطائرات، وهذا يتطلب ممارسته من خلال فرع مستقل بإدارة متخصصة وكتاب فنيين متخصصين لا سيما بعد التطورات الأخيرة في تأمين طائرات الفضاء والطيران، وما يرتبط بها من مسؤوليات كبيرة.

### المطلب الثاني: أنواع عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص:

لم تذكر اتفاقية مونتريال لعام 1999م أنواع تأمين مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، ولم يذكرها المشرع العراقي أيضاً، ويمكن القول إن تأمين المسؤولية الجوية في حالة نقل الأشخاص ينقسم على نوعين: التأمين الإجباري، والتأمين غير الإجباري أو الفردي، وهو ينقسم على نوعين: الأول تأمين فردي تلقائي، والثاني تأمين إضافي أو تكميلي.

#### 1- التأمين الإجباري.

عقد تأمين الطائرات عقد يُنشئ التزامات متبادلة على الطرفين، وهذا ما تؤكدته المادة 983 من القانون المدني العراقي، التي تنص على أن: "عقد التأمين عقد يلتزم بموجبه المؤمن بدفع مبلغ من المال للمؤمن له أو للمستفيد..."، ومن ثم يرى كل من الطرفين في عقد التأمين سبباً للالتزام الآخر، فالمؤمن ملتزم بتوفير التأمين، والمؤمن له ملتزم بدفع القسط، ومن ثم فإن العلاقة بين التزامات الطرفين علاقة متبادلة؛ أي: إن التزام الطرف الأول يتوقف على التزام الطرف الآخر، إذ يعتمد كل منهما على الآخر في تنفيذه، ولا محل للقول بأن التزام المؤمن بتوفير التأمين مشروطٌ بوقوع الخطر المؤمن عليه، لأن وقوع الخطر شرطٌ أساسيٌّ للالتزام المؤمن، وليس شرطاً ظرفياً، فوقوع الخطر شرطٌ لتنفيذ المؤمن لا لوجود الالتزام أصلاً<sup>(15)</sup>، فهذا يعني أن التزام المؤمن مشروط، لكن وجود العقد بحد ذاته ليس شرطاً، بل يُنشئ التزاماً على الطرفين يتوقف وفاء أحد الطرفين بالتزامه على وقوع حدث مستقبلي غير مؤكد، إذ يلتزم المؤمن له بدفع الأقساط المتفق عليها في وثيقة التأمين مقابل وعد المؤمن بدفع تعويض عند وقوع الخطر المؤمن عليه.

#### 2- التأمين غير الإجباري، وينقسم على قسمين:

أولاً: التأمين الشخصي التلقائي.

تعود أصول هذا التأمين إلى ممارسة شركة لوفتهانزا الألمانية عام ١٩٢٥م، وفي حين كانت أول شركة تُبرم وثيقة تأمين لصالح المسافرين، وقد أدى ظهور حلف وارسو ووضع حدود قصوى للتعويض دوراً رئيساً في الانتشار السريع لهذا التأمين، وبموجب هذا التأمين الذي تُبرمه شركات الطيران على نفقتها الخاصة مع شركة تأمين لمدة محددة ولتغطية رحلات أسطولها الجوي أو جزء منه، فيحق للمسافرين أو وراثتهم ضحايا الحوادث طلب أقصى مبلغ تعويض من شركة التأمين الخاصة بهم إن رغبوا شريطة تنازلهم عن أي دعوى مسؤولية ضد مشغل الطائرة والشركات التابعة له وشركة التأمين.

ولا تعني تلقائية هذا التأمين فرضه تلقائياً، إذ يحق للمسافر أو وراثته رفضه وتقديم دعوى مسؤولية وفقاً لأحكام اتفاقية وارسو وتعديلاتها فحسب، بل يعني أن للراكب الحق في الاستفادة من هذا التأمين الاختياري والمجاني والحصول على تعويض بمجرد إعلان طلبه له والتنازل صراحة عن أي مطالبة بالمسؤولية من دون الدخول في مناقشات حول شروط وأحكام مسؤولية الناقل، حتى لو كان ذلك بسبب إهمال الناقل أو تهوره ومروؤسيه قذرين، أو إذا كان من الممكن تجنب هذه المسؤولية بسبب قوة القاهرة، أو حادث مفاجئ، أو عمل خيري، فتعني الطبيعة الفردية لهذا التأمين أنه تأمين شخصي يهدف

(14) الإء يعقوب يوسف، اطروحتها السابقة، ص6.

(15) ويمكن تعريف التأمين الإجباري في النقل الجوي بأنه بوليصة تأمين مطلوبة بموجب القانون من شركة الطيران لتغطية المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تلحق بالآخرين، مثل الركاب (الإصابة أو الوفاة) والأشخاص على الأرض أو الممتلكات، بسبب حوادث الطيران، بغض النظر عن خطأ الناقل، وذلك لضمان التعويض الفوري والشامل عن الالتزامات الناشئة عن تشغيل الطائرة، بالإضافة إلى تغطية مخاطر البضائع المنقولة ضد التلف أو الفقدان أثناء النقل الجوي.

في المقام الأول إلى مصلحة الركاب وورثتهم، ولا تنطبق أحكامه العليا على الركاب أو ورثتهم الذين يعبرون عن رغبتهم في الاستفادة من التأمين لذلك لا يمكن لأي شخص يرفض هذا التأمين، ويقدم مطالبة بالمسؤولية المطالبة بالتعويض بموجب هذا التأمين إذا فشل مطالبته لأي سبب أو سبب آخر (16)، ومن ثم فإن الناقل الجوي هو الذي يقوم بإبرام عقد التأمين الفردي مع شركة التأمين، إلا أنه لا يقوم بإبرامه لمصلحته الشخصية، وإنما لمصلحة المسافرين أو ورثتهم، ويعرف هذا النظام بالتأمين التلقائي؛ لأن الحق في التعويض والمستحق يتقرر تلقائياً للمستفيد من دون حاجة إلى المطالبة (17).

فإذا عرض الناقل الجوي تقديم هذا التأمين للمضروب لا يعد ذلك اعترافاً منه بالمسؤولية، بل هو مجرد تنفيذ البوليصا التأمين، ولا يقصد بتلقائية التأمين الشخصي أنه مفروض بطريقة تلقائية، فمن حق المضروب رفض هذا التأمين (18)، وإنما يقصد بذلك أن المسافر المضروب وورثته يستطيعون الحصول على مبالغ التعويض بمجرد إبداء الرغبة في ذلك، والتنازل الصريح عن دعوى المسؤولية (19)، ويحدد نطاق هذا التأمين من خلال مجال سريانه، أي: منذ الخطوات الأولى للمسافرين بركوب سيارات الناقل التي تنقلهم إلى مطار القيام، ثم في الطائرة، وينتهي عند مطار الوصول (20)، ويغطي التأمين الشخصي التلقائي الأضرار كافة التي تلحق بسلامة المسافرين كأضرار الوفاة والإصابة البدنية، ولا يغطي هذا النوع من التأمين الأضرار النفسية، أو تلك التي تكون نتيجة لحرب أو نزاع مسلح، وكذا الأضرار التي كان للراكب يد فيها كالانتحار مثلاً، ولذلك فإن هذا التأمين يضمن جميع مبالغ التعويض في غير الحالات المستثناة، ويستحق التعويض مهما بلغ الحد الأقصى للتعويض بحسب اتفاقية وارسو والتشريعات الجوية الدولية اللاحقة بها، وأنه لا يشترط في التأمين التلقائي الفردي نطاقاً زمنياً لتغطية تلك الأضرار، فهو يغطي الركاب ابتداءً من زمان ومكان بدء تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي إلى غاية نهايتها، فهو لا يرتبط سريانه لا بمدة النقل الجوي بمعناها الضيق ولا بمدة النقل الجوي بمعناها الواسع (21).

ومع ذلك ثمة خلاف حول طبيعة هذا التأمين، إذ يرى أحد أطراف الدعوى أنه اتفاق بين شركة النقل الجوي والمسافر المصاب، ويرى طرف آخر أنه تأمين على الحياة والحوادث تُبرمه شركة النقل الجوي نيابةً عن المسافر بناءً على عقد لمصلحة لغيره، ويرى طرف ثالث في الدعوى أنه تأمين ضد الأضرار التي تُسببها شركة النقل الجوي بسبب مبالغ التعويض التي قد تتحملها بموجب مطالبة التعويض، وأخيراً يرى أحد أطراف الدعوى بناءً على العلاقة بين المستفيد وشركة التأمين، وأنه عقد لمصلحة لغيره، لأن شركة النقل الجوي هي "المتعاقدين"، وشركة التأمين هي "المؤمن له"، والمسافر المصاب هو "المستفيد" (22)، ونعتقد أن هذا التأمين، بناءً على طلب طرف ثالث، فيوفر تأميناً ضد الحوادث والمخاطر المتعلقة بعمليات النقل الجوي إلا أن بعضهم يعدّه اتفاقاً بين شركة النقل الجوي والطرف المتضرر خشية أن تتحمل شركة النقل الجوي مسؤولية غير محددة عن الأضرار الناجمة عن عمليات النقل الجوي شريطة تقديم مطالبة بالتعويض من جهة ورفض الراكب المتضرر المطالبة بالتعويض من جهة أخرى.

ثانياً : التأمين الجوي الشخصي التكميلي.

بموجب هذا التأمين يوافق الراكب طواعياً مع شركة التأمين قبل صعوده إلى الطائرة ببضع ثوانٍ على توقيع عقد تأمين ضد مخاطر النقل الجوي، ويسجل اسمه وعنوانه ويحدد المستفيد من هذا التأمين بعد وفاته وتاريخ ووقت بدء هذا التأمين ومدته وحدوده، ويدفع قسط التأمين فوراً، حيث يعتمد تقدير هذا القسط على مبلغ التأمين الذي يرغب فيه الراكب المؤمن عليه، ويظل هذا التأمين سارياً وفعالاً حتى في حالة عدم حدوث النقل الجوي أو اختيار الراكب استخدام وسيلة نقل أخرى غير الطائرة مثل القطار أو الحافلة أو السفينة، حيث لا يغطي هذا التأمين مخاطر عملية النقل الجوي فحسب، بل

(16) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 514.

(17) حسام الدين عبد الغني الصغير و عاطف محمد الفقي، القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر، ص 263.

(18) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 224.

(19) محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص 440.

(20) ابو زيد رضوان، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الاسكندرية، بدون تاريخ نشر، ص 39 وما بعدها.

(21) ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2017، ص 149.

(22) ابو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 382، و هاني دويدار، المرجع السابق، ص 322. غالباً ما يكون في عقود التأمين على الحياة، والذي يعدّ نظام التأمين التلقائي الفردي للمسافر جزءاً منه، إلا انه قد توجد عقود تأمين اخرى يشترط فيها ان يكون التأمين لمصلحة الغير، كالتأمين الناقل الجوي لمصلحة عماله عمّا يصيبهم من ضرر أثناء تأدية وظائفهم، فيكون الغير هنا هم العمال ويكسبون حقاً مباشراً قبل شركة التأمين. ينظر: عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد السابع، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر، ص 446.

يغطي أيضًا جميع أنواع النقل، حتى مدة الإقامة أثناء عملية النقل<sup>(23)</sup>، وعن طريق هذا النوع من التأمين يتمكن المسافر قبل صعوده لمتن الطائرة من إبرام تأمين تكميلي، وذلك على نفقته الخاصة، ويتولى تسديد أقساطه يغطي هذا النوع من التأمين الأضرار كافة التي تلحق بالمسافر، وتبقى وثيقته نافذة حتى ولو غير المسافر وجهته، أو اتخذ وسيلة أخرى للنقل غير الطائرة<sup>(24)</sup>، ولا شك في أن إنتشار نظام التأمين كان له أثر كبير على مسؤولية الناقل الجوي، ويظهر ذلك من خلال التأثير المتبادل بين نظام التأمين ونظام المسؤولية، حيث يعد التأمين من أهم الدوافع وراء تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي على اعتبار أن مقتضيات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تتطلب بالضرورة وضع حد أقصى لهذه المسؤولية حتى يتسنى تغطيتها بمبالغ التأمين<sup>(25)</sup>.

يُعدُّ تأمين المسؤولية أيضًا تأمينًا للديون، إذ يضمن الضرر الناتج عن الآثار السلبية للدين مع التعويض المفروض عليه وتحديد مسؤوليته وتأكيدها تجاه الضحايا والمستفيدين منهم، ولذلك يُعد تأمين المسؤولية تأمينًا ضد الأضرار، وهو ضمان لحصول الضحية على تعويض عن نفسه لا يتجاوز الحد الأقصى للتعويض المحدد في اتفاقية وارسو لعام 1929، بحيث لا يختلف مبلغ التعويض في خصائصه عن خصائص الحد الأقصى للتعويض، لا سيما أنه مبلغ مقطوع بحيث لا يُدفع منه إلا المبلغ الذي يعادل الضرر الفعلي والحقيقي الذي لحق بالضحية، إذ تُحدد شركات التأمين مبلغ التعويض في وثيقة التأمين، ويُحدد إما على أساس حد أقصى لكل راكب أو لكل حادث أو لكل طائرة، وهذا في حالة أن تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة. في نظام المسؤولية غير المحدودة للناقل، في حال ارتكابه غشًا أو خطأ مماثلًا للغش وفقًا للمادة 25 من اتفاقية وارسو لعام 1929، فيُقرَّ تأمين المسؤولية التعاقدية بحالة خاصة، فيُبتل نظام تأمين المسؤولية كلما وقع حادث أو ضرر نتيجة خطأ متعمد من الناقل أو تابعيه في هذه الحالة، فينسحب التأمين من تغطية تلك الخسائر، لأنَّ شركات التأمين لا تعرف مسبقًا حجم المخاطر التي ستغطيها على عكس نظام المسؤولية المحدودة الذي يسمح لها، ويُبسِّط عملية حساب المخاطر مسبقًا وفقًا للحد الأقصى للتعويض<sup>(26)</sup>.

يُعد الحصول على تأمين المسؤولية غير المحدودة أمرًا صعبًا لا سيما فيما يتعلق بمسؤولية الطائرات عن الإصابات الشخصية، ومع ذلك فإنَّ اعتماد المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال لعام 1999 لمبدأ المسؤولية غير المحدودة في حالة الوفاة، أو الإصابة الشخصية للركاب وفقًا للمادة 2/21 من جهة، وإنشاء التأمين الإلزامي ضد مسؤولية الطائرات على المستوى العالمي وفقًا للمادة 50 من الاتفاقية من جهة أخرى قد زاد من انتشار تأمين مسؤولية الطائرات، وقد أدى تطور صناعة معدات النقل الجوي وزيادة مستوى السلامة في النقل الجوي إلى استقرار نظام تأمين مسؤولية الطائرات، حيث إنَّ التطور في مجال النقل الجوي ليس أكثر من نتيجة للتقدم التكنولوجي في علوم الطيران وصناعة معدات الملاحة الجوية، والتي لا تزال تشهد حركة مستمرة ومتواصلة مع التطور المستمر للعقل البشري<sup>(27)</sup>، حيث يختلف التأمين التلقائي عن التأمين التكميلي، إذ هو تأمين يبرمه المسافر على نفقته مع شركة الطيران بوصفها نائبة عن شركة التأمين، وذلك من أجل تغطية الأخطار الجوية لزم من محدد أو لرحلة جوية واحدة<sup>(28)</sup>، وأما نظام التأمين التلقائي الفردي فإنَّ الناقل الجوي هو الذي يبرم عقد التأمين ويتحمل نفقاته، حيث يعرف هذا النظام بالتأمين التلقائي الفردي للمسافر، وتعني تلقائية هذا التأمين أنه يفرض بطريقة ميكانيكية، وذلك لأنه من حق المسافر رفضه أو وراثته واللجوء الى دعوى المسؤولية، وإبما يعني هذه التلقائية أنَّ المسافر أو وراثته يستطيع الاستفادة من هذا التأمين المجاني الاختياري الحصول على التعويض المقرر بمجرد إعلان الرغبة في ذلك، وتنازله صراحة عن دعوى المسؤولية<sup>(29)</sup>.

التأمين الفردي يعني أنَّ المسافر وحده أو وراثته لهم الحق في الاستفادة من التأمين من دون غيرهم ويستفيد منه كل من يستقل الطائرة، حتى لو لم يحصل على تذكرة سفر لظروف استثنائية، إذ يغطي هذا التأمين للمسافر أيَّ ضرر جسدي قد يلحق به كالإصابة أو الوفاة، ويغطي هذا التأمين وقت ومكان بدء عملية النقل الجوي، ويضمن سلامة المسافرين، ويغطي الأضرار التي تحدث أثناء عمليتي النقل الأولى والأخيرة، أي عمليات النقل من المدينة إلى مطار المغادرة، ومن مطار

(23) ابو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 379.

(24) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 29.

(25) محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص 440.

(26) ياسمينه بشار، المرجع السابق، ص 153 وما بعدها.

(27) عفاف محمد سليمان، تأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، كلية التجارة بسوهاج، العدد

الثاني، ديسمبر، 1998، ص 257.

(28) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 514.

(29) ابو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الاسكندرية، 1983، ص 366.

الوصول إلى المدينة<sup>(30)</sup>، ويستبعد التأمين التلقائي بعض الأسباب بوقوع الأضرار الخارجية عن نطاق الناقل الجوي، وهذا كالحروب والاضطرابات المسلحة أو انتحار المسافر، ومن ثم لا تغطي مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار<sup>(31)</sup>.

إن إدخال نظام تأمين مسؤولية الناقل الجوي سواء كان إلزامياً، أم من خلال عقود تأمين فردية تلقائية أو إضافية، فليس إلا أمراً يخدم المصلحة العامة للمسافرين، وإضافة إلى تأكيد المشرعين الدوليين والوطنيين على مسؤولية الناقل الجوي عن الأفراد في بعض حالات المسؤولية، والتي لا يمكن إزالتها إلا بإثبات خطأ المتضرر نفسه مما يوفر وسيلة إضافية للتعويض عن أي ضرر قد يلحق بالركاب.

### المبحث الثاني: تغطية التأمين لمسؤوليات الناقل الجوي تجاه المتضررين:

من خلال اتفاقية مونتريال لعام 1999، إذ عزز المشرع الدولي عدداً من الآليات الرامية إلى حماية مصالح المسافرين مع ضمانات بتوفير تعويض عادل وسريع للمصابين في حوادث النقل الجوي، وتشمل هذه الآلية بالإضافة إلى التقييمات الدورية لحدود المسؤولية الدفع الفوري ريثما يتم تسوية مطالبة التعويض (الدفعة المقدمة).

#### المطلب الأول: الوفاء المعجل بملغ نقدي لحين الفصل في دعوى المسؤولية

غالباً ما تأخذ دعوى المسؤولية المقامة على الناقل الجوي وقتاً حتى يتم الفصل فيها، وهذه المرحلة السابقة على الفصل في الدعوى يكون فيها المضرور في أمس الحاجة إلى ما يعينه لرفع المعاناة عنه ولو نسبياً ويساعده على مباشرة مثل هذه الدعوى ضد الناقل، فاستحدثت اتفاقية مونتريال لسنة 1999 آلية جديدة ضمن أحكامها لم يكن لها وجود في ظل اتفاقية وارسو لسنة 1929 والبروتوكولات المعدلة لها<sup>(32)</sup> حيث استحدثت المادة (28) من اتفاقية مونتريال 1999 نظام الدفع المقدم، وقبل الفصل في دعوى مسؤولية المتضرر أو عائلته لدواع إنسانية، وذلك للوفاء بالاحتياجات العاجلة للمضرور، ويتم خصم هذا المبلغ عند التسوية النهائية للتعويض، وقد تم إدخال هذا الحكم في الاتفاقية في بادرة من المجموعة الأوروبية<sup>(33)</sup>، حيث نصت اتفاقية مونتريال على أنه: "في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم على الناقل أن يدفع من دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه الوطني مبالغ مسبقاً 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 مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق"<sup>(34)</sup>.

يبين هذا النص مدى سعي المشرع الدولي إلى ضمان حصول الطرف المتضرر على التعويض الذي يستحقه عن الضرر الذي يلحق به في أسرع وقت ممكن ومن دون تأخير، وذلك من خلال إلزام الناقل بدفع أموال الطرف المتضرر قبل اتخاذ القرار في قضية المسؤولية<sup>(35)</sup>، وفي الدعوى من دون انتظار أن يقضي هذا، ولا تعد نظام الدفع المسبق للفصل في الدعوى حقاً مطلقاً للضحايا كافة حوادث النقل الجوي، بل إن اتفاقية مونتريال لسنة 1999 تشترط لتطبيق نظام الوفاء المعجل الشروط الآتية<sup>(36)</sup>.

(30) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 515.

(31) علي كامل العبيبي، د.ميثم نعمتي، شرط اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية والتأمين عنها وموقف القانونين العراقي و الجزائري، بحث منشور في مجلة البصرة، العدد 44، السنة السابعة عشر، حزيران، 2022، ص 442.

(32) حيث نصت المادة 22/1، على أنه ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الناقل من دفع مبالغ مقدماً على أساس الاحتياجات الاقتصادية لأسر ضحايا الحوادث أو الناجين منها ..... غير أن هذا النص قد لقي معارضة من أنصار ضحايا حوادث الطيران من جهة، ومن الناقلين الجويين من جهة أخرى، فجاء اعتراض الطرف الأول على أساس أن النص لا يتوافر فيه عنصر الإلزام على الناقل بدفع مثل هذه المبالغ، بينما جاء اعتراض الطرف الثاني على أن دفع مثل هذه المبالغ قد يفسر على أنه إقرار بالخطأ وبالمسؤولية من قبلهم. وللتوفيق بين كلا الطرفين جاء نص المادة 28 من الاتفاقية على ما هو عليه في المتن انظر: محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، تحديث نظام وارسو، لجنة التأليف والتعريب والنشر، جامعة الكويت، 2000، ص 163 وما بعدها.

(33) محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص 442. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل، المرجع السابق، ص 213.

(34) المادة 28 من اتفاقية مونتريال 1999.

(35) محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص 443.

(36) احمد ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2006، ص 579. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، 2005، ص 90.

1. إنَّ المدفوعات السابقة للفصل في الدعوى لا تستحق إذا كان هناك ضرر ناشئ عن التأخير أو الأضرار التي تصيب الأمتعة أو البضائع، وتكون هذه المبالغ فقط في حالة الأضرار التي تلحق بالمسافرين كحالات الوفاة والإصابات البدنية.
2. المبالغ المدفوعة قبل تسوية القضية مخصصة للأشخاص الطبيعيين فقط، ولا ينطبق هذا الضمان على التعويضات التي تطالب بها الجهات الاعتبارية التي تحل محل المتضرر في حقوقه، ويرجع ذلك إلى أنَّ مبدأ الدفع المسبق قائم أساساً على تلبية الاحتياجات الفورية للمتضررين من الحادث، وهو شرط لا يتوفر لدى الجهات الاعتبارية.
3. لم تحدد الاتفاقية مقدار التعويض الذي يجب دفعه مقدماً تاركاً أمر الفصل في تقديرها إلى التشريعات الوطنية، ويجب أن يكون القانون الوطني يلزم الناقل بدفع مثل هذا التعويض.

في حال استيفاء الشروط الثلاثة المذكورة أعلاه، فيُلزم الناقل الجوي بدفع المبلغ الذي يحدده القانون الوطني قبل تسوية القضية، وأما في حال عدم استيفاء أحد هذه الشروط، فيُلغى هذا الضمان من قبل الناقل ولا يعود مُلزماً بدفعه، فمع ذلك مما تجدر الإشارة هنا إلى أنَّ الدفع المُسبق للمبلغ من قبل الناقل لا يعني قبوله للمسؤولية، بل يحتفظ بحقه في الدفاع عن نفسه، فطالما سمح له العقد بذلك، فضلاً على ذلك عند اتخاذ قرار بالتعويض، فيجوز خصم المبالغ التي تلقاها الطرف المتضرر من مبلغ التعويض المدفوع<sup>(37)</sup> وعلى الرغم أنَّ مبدأ الوفاء المعجل بمبلغ نقدي يعد من الأمور التي تميزت بها اتفاقية مونتريال 1999 عما سبقها من اتفاقيات في هذا المجال، إلا أنَّه مع ذلك جاء مشوياً ببعض العيوب، فأهمها أنَّ هذا المبدأ يشترط لإعماله أن يكون القانون الوطني للناقل ينص عليه، فالأمر الذي يفرغ هذا المبدأ من مضمونه ذلك أنَّ معظم دول العالم خاصة الثالث منها، فليس فيها ما يجبر الناقل على هذا الالتزام<sup>(38)</sup>، وهذا الأمر لا يساعد بتاتاً على توحيد القانون الخاص بالنقل الجوي، وأنَّه يلفت النظر من دون مبرر إلى التزام يمكن أن يكون القانون الوطني قد نصَّ عليه مسبقاً<sup>(39)</sup>.

فضلاً على ذلك، فقد نصت المادة 28 من الاتفاقية التي أرست مبدأ الدفع الفوري نقداً، وفي نصفها الثاني على أنَّه يجوز تخفيض أي مبلغ يدفعه الناقل كتعويض في تاريخ لاحق، وهذا يعني أنَّ للمحكمة التي تنظر في قضية المسؤولية سلطة تقديرية في أن تقرر ما إذا كانت ستخصم المبالغ التي دفعها الطرف المتضرر سابقاً من قيمة التعويض الممنوح أم لا، فعلى الرغم من أنَّ القضية هنا تتطلب خصماً إلزامياً، وليس مسموحاً به فضلاً على ذلك سوف تُعدُّ المبالغ المدفوعة سابقاً قبل الفصل في القضية إثراءً غير مشروع كما نصت هذه المادة على أنَّ الدفع الفوري نقداً من قبل الناقل لا يشكل إقراراً بالمسؤولية، ولكنها أغفلت أيضاً توضيح كيفية استرداد الناقل لهذه المبالغ إذا لم تثبت مسؤوليته عن الحادث<sup>(40)</sup>.

ولا يقتصر نظام التعويض قبل الحكم على الأضرار التي يسببها الأشخاص على متن الطائرة، حيث إنَّ المادة 8 من اتفاقية مونتريال لعام 2009 تلزم المشغل بدفع المبالغ المدفوعة في الحساب من دون تأخير للأشخاص الطبيعيين الذين قد يكون لهم الحق في المطالبة بالتعويض بموجب هذه الاتفاقية، لتلبية احتياجاتهم المالية الفورية، فإذا كان المشغل ملزماً بذلك بموجب قانون البلد الذي وقع فيه الضرر<sup>(41)</sup>، فهذه المبالغ المدفوعة مقدماً لا تُشكل إقراراً بالمسؤولية، ويمكن خصمها من أي تعويض يُدفع للمشغل، وهذا يُثبت التزام المُشرع الدولي بحماية حقوق المتضررين سواءً أكان على متن الطائرة أم من تضرروا منها، أم على الأرض؟، ولم يُشر المُشرع العراقي إلى هذا النظام قبل عرض القضية على المحكمة.

لم ينص قانون الطيران المدني العراقي لعام 1974 صراحةً على "الدفعة المقدمة" بأنها دفعة نقدية تُدفع ريثما يُبيَّت في قضية مسؤولية، ومع ذلك يُمكن أن تكون على شكل ضمانات مالية تُصدرها الجهات القضائية أو شركات الملاحة الجوية في حالات المخالفات التي تستحق التعويض أو الغرامات، وقد يواجه المخالف إجراءات قانونية أو إدارية لدفع مبلغ كضمان حتى تُحسم القضية، ولا سيما في حالات المخالفات التي يُحددها القانون مثل مخالفات التراخيص أو بيع التذاكر بأسعار مبالغ فيها.

#### المطلب الثاني: المراجعة الدورية لحدود المسؤولية

يُعدُّ تقييم حدود المسؤولية المنصوص عليها في عقود النقل الجوي الدولي أحد الضمانات التي يحصل عليها الأشخاص المعنيون عمومًا، وذلك لضمان عدم فقدان هذه الحدود لقيمتها نتيجةً للظروف الاقتصادية والتضخم مما قد يؤدي إلى انخفاض سعر شرائها، واستبدالها بتعويضات رسمية، وعلى الرغم أنَّ بروتوكول غواتيمالا لعام 1971 المعدل لاتفاقية

(37) شفيق انور فضل علي، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 129، ومونتريال 1999، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة اسبوط، 2013، ص333.

(38) محمود احمد الكندري، المرجع السابق، ص 165.

(39) أحمد ابراهيم الشيخ، اطروحته السابقة، ص415.

(40) شفيق انور فضل علي، اطروحته السابقة، ص334.

(41) محمود عبد الجواد عبد الهادي، المرجع السابق، ص446.

وارسو لعام ١٩٢٩م كان أول من وضع نظاماً لتقييم حدود المسؤولية، إلا أن فشل هذا البروتوكول أدى إلى عدم تطبيق هذا النظام لتقييم حدود المسؤولية<sup>(42)</sup> وفيما يتعلق باتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩م نلاحظ أنها وضعت آلية جديدة تُراجع بموجبها الجهة المودعة حدود المسؤولية كل خمس سنوات شريطة أن تُجرى المراجعة الأولى في نهاية السنة الخامسة التالية لتاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ، أو في السنة الأولى من دخولها حيز النفاذ، فإذا لم تدخل الاتفاقية حيز النفاذ خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع، وذلك باستخدام مُعامل تضخم يُعادل معدل التضخم التراكمي منذ المراجعة السابقة، أو لأول مرة منذ تاريخ دخول الاتفاقية حيز النفاذ، ويُعتمد في تحديد مُعامل التضخم المتوسط المرجح لمعدلات الزيادة أو النقصان السنوية في مؤشرات أسعار المستهلك للدول التي تُشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة ٢٣ من الاتفاقية<sup>(43)</sup>.

وإذا أظهر التقييم أن عامل التضخم يتجاوز 10%، فتُخطر الجهة المودعة الدول المتعاقدة بتغيير حدود المسؤولية، ويدخل هذا التغيير حيز النفاذ بعد ستة أشهر من تاريخ إخطار الدول المتعاقدة به، وإذا أبدت أغلبية الدول المتعاقدة اعتراضها على التغيير خلال ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار، فلا يدخل التغيير حيز النفاذ. ثم تدعو الجهة المودعة إلى اجتماع للدول المتعاقدة. كما تُخطر جميع الدول المتعاقدة فوراً بدخول أي تغيير حيز النفاذ<sup>(44)</sup>، وإذا كانت الاتفاقية قد نصت كقاعدة على إجراء مراجعة دورية لحدود المسؤولية مرة كل خمس سنوات، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من إجراء هذه المراجعة قبل مضي هذه المدة إذا ما تحقق شرطان<sup>(45)</sup>:

1. أن تعرب ثلث الدول الأطراف عن رغبتها في إجراء تعديل.
  2. أن يكون عامل التضخم قد تجاوز ٣٠٪ من تاريخ آخر مراجعة، أو منذ سريان الاتفاقية إذا لم يحدث تعديل سابق.
- وفي هذه الحالة الأخيرة تتم المراجعة وفقاً للنظام السالف بيانه، وتجرى المراجعات اللاحقة مرة كل خمس سنوات ابتداءً من نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ المراجعة الأخيرة التي تمت من دون مراعاة لمدة الخمس سنوات<sup>(46)</sup>، وعلى الرغم أن المادة 24 من اتفاقية مونتريال لعام 1999، التي أنشئت لتنظيم المراجعة الدورية لحدود المسؤولية، إذ تشير إلى الجهة المودعة من دون تحديدها، فإن المادة 53/5 من الاتفاقية تنص على أن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكافو) هي الجهة المودعة فيما يتعلق بالتوقيع والتصديق ودخول الاتفاقية حيز النفاذ<sup>(47)</sup>، وأكدت الفقرة الثامنة (د) من ذات المادة ذلك، حيث نصت على ضرورة أن تخطر منظمة الطيران المدني بوصفها جهة الإيداع على وجه السرعة كل الأطراف الموقعة والدول الأطراف بتاريخ دخول أي تعديل لحدود المسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، وقد تم إجراء أول تعديل لحدود المسؤولية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكافو) وفقاً للاختصاص الذي منحه إياها المادة ٢٤ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م والذي أصبح نافذاً اعتباراً من ٣٠ ديسمبر ٢٠٠٩م<sup>(48)</sup>.

<sup>(42)</sup> حيث نصت المادة ١٥ من بروتوكول جواتيمالا سيني ١٩٧١م، والتي تم بمقتضاها إضافة مادة جديدة للاتفاقية وارسو هي المادة ٤٢، على أنه: "١- مع عدم الإخلال بأحكام المادة ٤١ تعقد مؤتمرات الأطراف بروتوكول جواتيمالا سيني الصادر في ٨ مارس ١٩٧١م، خلال السنتين الخامسة والعاشرتين لللاحقتين لتاريخ سريان مفعول البروتوكول المشار إليه، وذلك لإعادة النظر في حد المسؤولية المقرر في الفقرة الأولى (أ) من المادة ٢٢ من الاتفاقية المعدلة بمقتضى هذا البروتوكول. ٢- لا يجوز في أي مؤتمر من المؤتمرات المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة زيادة حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى (أ) من المادة (22) التي تكون نافذة المفعول في تاريخ عقد هذه المؤتمرات عن مبلغ يتعدى ١٨٧٥٠٠ فرنك. ٣- مع مراعاة أحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة، يزداد حد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى (أ) من المادة ٢٢ التي تكون سارية المفعول في مواعيد عقد المؤتمرات المشار إليها عليه إلى ١٨٧٥٠٠ فرنك اعتباراً من تاريخ المؤتمرات المذكورة مالم تقرر هذه المؤتمرات بأغلبية تثنى أصوات الأعضاء الحاضرين الذين أدلوا بأصواتهم قبل اليوم الحادي والثلاثين من شهر ديسمبر من السنة الخامسة أو العاشرة اللاحقة لتاريخ نفاذ البروتوكول المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة خلاف ذلك. ٤- يكون حد المسؤولية الذي يجري تطبيقه، وفقاً لأحكام الفقرات السابقة، هو الحد الساري المفعول في التاريخ الذي حدثت فيه الواقعة التي تسببت في احداث الوفاة أو الاصابة البدنية للراكب".

<sup>(43)</sup> الفقرة الأولى من المادة 24 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>(44)</sup> الفقرة الثانية من المادة 24 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>(45)</sup> محمود احمد الكندري، المرجع السابق، ص178.

<sup>(46)</sup> الفقرة الثالثة من المادة 24 من اتفاقية مونتريال 1999.

<sup>(47)</sup> احمد ابراهيم الشيخ، اطروحته السابقة السابقة، ص425.

<sup>(48)</sup> شفيق انور فضل علي، اطروحته السابقة، ص336.

ولا ينص قانون الطيران المدني العراقي لعام ١٩٧٤ صراحةً على "المراجعة الدورية لحدود المسؤولية"، بل يُرسي أسس تحديد المسؤولية من خلال قوانين أو تعديلات لاحقة بالإضافة إلى إمكانية التقييم من قِبَل هيئات الخبراء، فتشمل المسؤولية المدنية الأطراف التعاقدية والضارة، وتتطلب إثبات الذنب والضرر ووجود علاقة سببية بينهما، ولا تزال حماية المسافرين جواً تشكل قضية بالغة الأهمية، وهي تهيمن على كافة المحافل التي تناقش قضية مسؤولية الناقل الجوي، سواء على المستوى العالمي من خلال المؤتمرات الدولية والاتفاقيات الدولية، أو على المستوى الوطني، حيث تعمل العديد من الدول على اتخاذ عدد من التدابير التنظيمية لحماية المسافرين من خلال وضع قواعد جديدة لحماية المسافرين من خلال إقرار قوانين محددة أو إقرار آليات فعالة من شأنها تحقيق حماية أكبر لعامة الركاب<sup>(49)</sup>، وكذلك كفالة الحصول على التعويض المناسب وبالقدر الذي يجبر ما لحق بهم من أضرار.

### الختام:

حجم الأثر المالي لحوادث الطائرات يُلزم شركات النقل الجوي بالالتزام بإجراءات السلامة وإبرام عقود تأمين لجميع المشاكل المتعلقة بالملاحة الجوية صغيرة كانت أم كبيرة، فلذا يُعدّ تأمين المسؤولية المدنية لشركات النقل الجوي إجراءً تتخذه الشركة نفسها لتجنب جميع الآثار السلبية الناجمة عن حادث جوي والدفع فوراً قبل الفصل في القضية، وذلك لتخفيف معاناة ضحايا الطيران المدني، ومن خلال دراستنا لهذا البحث، إذ نتضح لنا بعض الاستنتاجات والتوصيات، والتي نلخصها فيما يلي:

### النتائج:

1. لقد قلل نظام التأمين من أهمية دراسة أسس مسؤولية الخطوط الجوية، حيث لم يعد يعطيها أهمية كبيرة؛ وذلك لأن شركة التأمين حلت محل شركة الطيران في تحمل عبء التعويض عن الضرر الذي يحدثه الطرف المتضرر.
2. يشمل تأمين مسؤولية الناقل الجوي أيضاً وجود طرف ثالث ليس طرفاً، وهو الشخص الذي لحق به ضرر من حادث جوي، ويستفيد من هذا التأمين بضمان حصوله على التعويض المستحق له من الناقل الجوي نتيجة ثبوت مسؤوليته، ومن ثم فإن لهذا الطرف المتضرر مصلحة أساسية في إنفاذ عقد التأمين حتى لو لم يكن طرفاً فيه.
3. وأخيراً أظهرت أنظمة التأمين هيمنة كبيرة على أحكام مسؤولية شركات الطيران، فلذا فمن الطبيعي أن نرغب في أن يكون هذا النظام إلزامياً وقابلاً للتنفيذ على شركات الطيران.

### التوصيات:

1. نأمل من المشرع العراقي القيام بتنظيم عقد التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بتشريع خاص فيتناول فيه كل ما يتعلق بهذا العقد من حيث أحكامه وأنواعه لما يحققه ذلك التنظيم من فوائد لقطاع الطيران بشكل عام، وضمان المضرورون بحصولهم على ما يستحقونه من تعويضات بشكل خاص.
2. نوصي المشرع العراقي بتطبيق نظام الدفع المسبق قبل الفصل في دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، وإقراره في صلب التشريع العراقي نظراً لما يقدمه هذا الضمان من مزايا للمتضررين من حوادث النقل الجوي.
3. بما أن نظام تأمين المسؤولية المدنية لشركات النقل الجوي بخلاف نظام التأمين الآلي، فلا يُشكل صعوبات تطبيقية كثيرة، فإنني نوصي بتطبيقه، ويرجع ذلك إلى أنه لا يخرج عن القواعد العامة والأحكام التقليدية لعقود تأمين المسؤولية المدنية عموماً، ولا يضمن مبالغ التأمين التي قد تُدفع لشركة النقل الجوي في حال ثبوت مسؤوليتها فحسب، بل يُغطي أيضاً جميع التكاليف والنفقات القانونية والفوائد، ولا يجوز لشركة النقل الجوي الاستفادة من تعدد وثائق تأمين المسؤولية، ولا تحصيل مبلغ من تأمين الطيران يتجاوز الدين المترتب على الخطر المؤمن عليه الذي شغل حسابها المالي، لأن مبلغ التأمين، وفقاً لطبيعة التعويض في التأمين، ولا يُعدّ مبلغاً إجماليًا يسمح للمؤمن له بالإثراء على حساب تأمين الطيران، بل على العكس، فلا يستحق المؤمن له سوى مبلغ يُعادل الضرر الفعلي الذي لحق به نتيجة مسؤوليته المدنية.

(49) ناصر خليل جلال، الحماية العقدية للمستهلك في قطاع الطيران المدني من رفض الركاب والغاء الرحلات وتأخيرها، بحث مقدم في المؤتمر العشرين المنعقد بجامعة الامارات العربية، تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، من الفترة 23 وحتى 25 ابريل، 2012، ص803.

## المصادر والمراجع

### أولاً: الكتب

1. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، الإسكندرية، 1983.
2. جمال الحكيم، عقود التأمين من الناشرين التأمينية والقانونية، الجزء الأول، دار المعارف، القاهرة، 1965.
3. حسام الدين عبد الغني الصغير، ود. عاطف محمد الفقي، القانون الجوي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
4. رمضان أبو السعود، أصول التأمين، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
5. سامي عفيفي حاتم، التأمين الدولي، الطبعة الثانية، الدار المصرية للطباعة والنشر، القاهرة 1988.
6. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
7. عبد القادر العطير، التأمين البري في التشريع، الطبعة الأولى، الإصدار الرابع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004.
8. عبد المنعم البدر اوي، التأمين، مكتبة سعيد عبد الله، القاهرة، 1963.
9. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1994.
10. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، تحديث نظام وارسو، لجنة التأليف والتعريب والنشر، جامعة الكويت، 2000.
11. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2005.
12. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد السابع، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ نشر.
13. ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، الطبعة الأولى، دار الكتب العلمية، بيروت 2017.

### ثانياً: الرسائل والأطاريح

1. آلاء يعقوب يوسف النعيمي، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، 2001.
2. إبراهيم الصالحين محمد تاج الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، 2015.
3. أحمد ابراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2006.
4. شفيق أنور فضل علي، مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقيتي وارسو 129، ومونتريال 1999، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط.

### ثالثاً: المجلات والدوريات

1. راند أحمد خليل، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب وأمتعتهم، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، المجلد التاسع، العدد الثاني، 2019.
2. عفاف محمد سليمان، تأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، كلية التجارة بسوهاج، العدد الثاني، ديسمبر.
3. ناصر خليل جلال، الحماية العقدية للمستهلك في قطاع الطيران المدني من رفض الركاب والغاء الرحلات وتأخيرها، بحث مقدم في المؤتمر العشرين المنعقد بجامعة الامارات العربية، تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، من الفترة 23 وحتى 25 ابريل، 2012.
4. علي كامل العبيبي، ميثم نعمتي، شرط اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية والتأمين عنها وموقف القانونين العراقي والجزائري، بحث منشور في مجلة البصرة، العدد 44، السنة السابعة عشر، حزيران، 2022.

### رابعاً: القوانين والاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية روما لعام ١٩٥٢
2. اتفاقية مونتريال لسنة 1999

3. اتفاقية وارسو ١٩٢٩
4. بروتوكول لاهاي العام ١٩٥٥
5. قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤
6. القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951

## References

### First / Books

1. Abu Zaid Radwan, Air Law, Commercial Aviation Law, Dar Al-Fikr Al-Arabi, Alexandria, 1983.
2. Jamal Al-Hakim, Insurance Contracts from Insurance and Legal Perspectives, Part One, Dar Al-Maaref, Cairo, 1965.
3. Hossam El-Din Abdel-Ghani Al-Saghir and Dr. Atef Mohamed El-Feky, Air Law, First Edition, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, no publication date.
4. Ramadan Abu Al-Saoud, Principles of Insurance, Second Edition, Dar Al-Matbouat Al-Jami'iyah, Alexandria, 2000.
5. Sami Afifi Hatem, International Insurance, Second Edition, Egyptian Printing and Publishing House, Cairo, 1988.
6. Atef Mohamed El-Feky, The Evolution of Air Carrier Liability According to the 1999 Montreal Convention, First Edition, Dar Al-Fikr Al-Jami'i, Alexandria, 2008.
7. Abdel-Qader Al-Ateer, Land Insurance in Legislation, First Edition, Fourth Issue, Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman, 2004.
8. Abdel Moneim El-Badrawi, Insurance, Saeed Abdullah Library, Cairo, 1963.
8. Hani Dweidar, Commercial Aviation Law, Dar Al-Jami'a Al-Jadeeda, Alexandria, 1994.
9. Mahmoud Ahmed Al-Kandari, The Legal System of International Air Transport According to the 1999 Montreal Convention: An Update of the Warsaw System, Committee for Authorship, Translation, and Publication, Kuwait University, 2000.
10. Hisham Fadli, The Air Carrier's Liability at the International and Domestic Levels, Dar Al-Jami'a Al-Jadeeda, Alexandria, Egypt, 2005.
11. Abdel Razzaq Al-Sanhuri, The Intermediate Treatise on Civil Law, Volume 7, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, no publication date.
13. Yasmina Bashar, Air Carrier Liability for Passengers, First Edition, Dar Al-Kutub Al-Ilmiya, Beirut 2017.

### Second: Thesis and Dissertations

1. Alaa Yaqoub Yousef Al-Nuaimi, Insurance Against Air Carrier Liability in the Transport of Persons, PhD Dissertation, College of Law, University of Baghdad, 2001.
2. Ibrahim Al-Saleheen Muhammad Taj Al-Din, Civil Liability Insurance for Air Carriers, Master's Thesis, Faculty of Law, Mansoura University, 2015.
3. Ahmed Ibrahim Al-Sheikh, Liability for Compensation of Damages in International Air Transport According to the Warsaw Convention of 1929 and the Montreal Convention of 1999, PhD Dissertation, Faculty of Law, Cairo University, 2006.
4. Shafiq Anwar Fadl Ali, Air Carrier Liability According to the Warsaw Convention of 1929 and the Montreal Convention of 1999, PhD Dissertation, Faculty of Law, Assiut University.

### Third: Journals and Periodicals

1. Raed Ahmed Khalil, Insurance Against Air Carrier Liability for Damages to Passengers and Their Baggage, Anbar University Journal of Legal and Political Sciences, Volume 9, Issue 2, 2019.
2. Afaf Mohamed Suleiman, Civil Aviation Insurance in Egypt, Journal of Contemporary Business Research, Faculty of Commerce, Sohag, Issue 2, December.

3. Nasser Khalil Jalal, Contractual Protection of the Consumer in the Civil Aviation Sector Against Passenger Refusal, Flight Cancellations, and Delays, a paper presented at the 20th Conference held at the United Arab Emirates University, entitled "Civil Aviation in Light of National Legislation and International Agreements," April 23-25, 2012.
4. Ali Kamel Al-Aibi and Maitham Nemati, The Condition of Exempting the Air Carrier from Liability and Insurance Thereof and the Position of Iraqi and Algerian Laws, a paper published in Al-Basrah Journal, Issue 44, Year 17, June 2022.

Fourth: International Laws and Agreements.

1. Rome Convention of 1952
2. Montreal Convention of 1999
3. Warsaw Convention of 1929
4. Hague Protocol of 1955
5. Iraqi Civil Aviation Law No. 148 of 1974
6. Iraqi Civil Code No. 40 of 1951

---

### Abstract

---

#### **Liability Insurance And Passenger Protection In The Air Transport Of Persons**

**Abbas Qasim Muhammad Al-Majidi**  
**Iraqi University - College of Administration and Economics**

Air carrier liability insurance is a significant contract, characterized by complex relationships, multiple clauses, coverage for a wide range of risks, and substantial financial implications. This contract has become mandatory for aircraft operators, in accordance with the provisions of the Iraqi Civil Aviation Law (No. 148 of 1974) and its amendments, which obligates operators to insure against their liability. Furthermore, the substantial financial compensation for those affected by aviation accidents and the emergence of many new aviation risks that airlines cannot address alone have created challenges. Therefore, legislators, particularly international ones, have embraced a set of guarantees, particularly in light of the trend toward protecting the vulnerable party affected by air passenger transport. These guarantees play an effective role in protecting victims of aviation accidents, ensuring they receive adequate compensation as quickly as possible. The importance of this study is evident in the guarantees provided by international legislation to protect the injured party, most notably air carrier liability insurance for damages sustained by its passengers. This insurance is considered one of the most important insurance contracts, as it guarantees those harmed by aviation accidents compensation for the damages they incur and for their luggage.

**Keywords:** Guarantees, Passenger, Air Transport.

---