

ملاحح تعزيز مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي

♦ دلال يزيد

مقدمة:

لا شك أن علاقة المديونية بين المدين و الدائن تقتضي وجود دين في ذمة الأول قبل الثاني ، و لعل أكثر الأشخاص احتلالا لمركز الدائن و حيازة لهذه الصفة هو المضرور من نشاط الغير لا محالة والذي لا يسعى فقط إلى اقتضاء دينه المتمثل في الحق في التعويض و إنما لجبر الضرر اللاحق به خاصة إذا كان هذا الضرر جسمانيا، و لعل أكثر الأشخاص تضررا و أحوجهم إلى دين التعويض هم ضحايا حوادث النقل الجوي، حيث غالبا ما تكون المخاطر شديدة و الأضرار جسيمة و الخسائر فادحة.

و في الجهة المقابلة نجد مؤسسة النقل الجوي التي تحتل مركز المدين في هذا الوضع و هو مدين ميسور و مليء في الأصل و لكن شدة الكارثة قد تجعلها في وضع صعب بسبب سوء مركزها المالي و تدهور وضعيتها الاقتصادية بالنظر لطلبات تعويض المضرورين الكثيرة و هلاك الطائرة أو تحطمها .

لأجل ذلك تلجأ مؤسسات النقل الجوي إلى التأمين¹ من مسؤوليتها حتى تتفادى هذه الآثار السلبية الوخيمة، حيث تلتزم شركات التأمين بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل لجوي من جراء مطالبة المسافرين أو

♦ أستاذ محاضر بكلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان .

¹ فن التضامن الذي يعتمد على مبدأ الكثرة و التعاون في تهوين الخسارة.

ورثتهم عن طريق دعوى المسؤولية، و من ثم تضمن ديمومتها و استمرارها بل حركية و تطور مرفق النقل الجوي ككل.

و لكن ألا يمكن أن يكون للتأمين من المسؤولية وظيفة أخرى تتعدى مجرد كونه ضمان للمسؤول؟ و بمعنى أدق هل يمكن للتأمين من المسؤولية أن يضمن التعويض للمضور من نشاط المسؤول و ما مدى مكانة هذا النظام في تعزيز مركز المضور بوصفه دائنًا؟

الإجابة حتما تكون بالإيجاب و لا أدل على ذلك بما يوصف به نظام التأمين من المسؤولية بأنه تأمين الدين assurance dette حيث يعتبر الناقل الجوي مدينا بدين التعويض فيما يعتبر الراكب المضور أو ورثته من قبيل الدائنين، و هو ما ينبأ بوجود وظيفة تعويضية يؤديها هذا النظام بشكل تدعم و تقوي وضع الدائن المضور.

و توضيحا للمسألة سنتناول دور التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي في ضمان الحق في التعويض للمضور في خمسة مظاهر نوردها فيما يلي:

أولاً: إلزامية التأمين:

كان التأمين من المسؤولية بوجه عام منبوذاً في بداية القرن العشرين على اعتبار أنه تأمين على الخطأ و بالتالي إعفاء من المسؤولية. ثم لم يكن إلزامياً. فبدأ قلق الجماعة الدولية حول سبل كفالة الحق في التعويض التي ظلت غير أكيدة فجاءت توصيات:

أولاً : كانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقودها للتأمين، الأمر الذي دعا المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي المنعقد في مدينة

ليون بفرنسا في سبتمبر 1925 إلى إصدار توصية موجهة إلى شركات التأمين، فحواها أنه لا يحق لطرفي عقد التأمين على الحياة أو الحوادث استبعاد المخاطر التي قد يتعرض لها المؤمن له أثناء سفره على الخطوط الجوية المنتظمة، غير أن تلك التوصية لم تكن تتمتع بعنصر الإلزام.

ثانياً: ثم في مؤتمر ريو دي جانيرو و الذي انعقد في سبتمبر من عام 1953 تقدمت البرازيل، و أيدتها إيطاليا في ذلك، باقتراح لتعديل اتفاقية وارسو سنة 1929 بتضمينها فصلاً خاصاً بالتأمين، حيث يقع على الناقل الجوي التزام بإبرام تأمين لصالح مستعملي الطائرة، ويكون من حق خلفهم استعمال الدعوى المباشرة ضد المؤمن، للحصول على التعويضات المقررة. غير أن هذا الاقتراح قوبل بالرفض من قبل غالبية الوفود المؤتمرة.

ثم طرحت المسألة من جديد أمام مؤتمر لاهاي 1955 الذي أصدر توصية بدراسة النظم الكفيلة بضمان التعويضات لضحايا الطيران أو وراثتهم والمقررة طبقاً لأحكام الاتفاقية المذكورة، سواء عن طريق تأمين إجباري أو ضمان أحد البنوك أو من خلال وديعة نقدية. و لقد كانت فحوى تلك التوصية تعكس قلق المؤتمرين في لاهاي لسنة 1955 حول كيفية حصول الضحايا أو وراثتهم على مبالغ التعويض لاسيما بعد مضاعفتها في بروتوكول لاهاي، و ذلك لأن عدم يسر أو ملاءة المتسبب في الضرر من جهة، و ضخامة التعويضات من جهة أخرى، يشكل خطراً حقيقياً على المضرورين، قد يشكك في ضمان حصولهم على هذه التعويضات. (و في أوت سنة 1962 و أمام المؤتمر الدولي للقانون المقارن والذي انعقد في هامبورغ الألمانية ، تأكدت إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.)

وأمم هذا الضغط المزايذ لجأت شركات النقل الجوي إلى ما يعرف بالتأمين التلقائي الفردي الذي يعد تأميناً اختيارياً غير إلزامي و الذي يعقده الناقل ليس لمصلحته و إنما لحساب الراكب فيخول له الحصول على التعويض

في حده الأقصى أو بحسب نسبة العجز المحددة في الوثيقة من المؤمن مباشرة بغض النظر عن ثبوت المسؤولية أو ملابتها شرط أن يتنازل هذا الأخير عن دعوى المسؤولية ضد الناقل و المؤمن . ولكنه ثبت قصوره لا بالنسبة للراكب الذي قد يتمكن من الحصول على تعويض على قدر الضرر اللاحق به في حالة لجوئه إلى دعوى المسؤولية كحالة الغش و الخطأ الجسيم و لا حتى بالنسبة للناقل الذي قد يتمكن من دفع مسؤوليته (القوة القاهرة أو خطأ الغير) أو تخفيفها... الأمر الذي أدى إلى استغناء شركات النقل الجوي عنه و عدم إقدام المسافرين على إعلان رغبتهم في الاستفادفة منه .

و قد أدى إلى شيوع التامين من المسؤولية قبل أن تتأكد إلزاميته عاملان: التطور التكنولوجي في علم الطيران : الإنجازات التي حققتها تكنولوجيا الطيران . ، حيث انعكس هذا التقدم بصورة جلية على التامين الجوي لاسيما التامين من مسؤولية الناقل. إذ أدى التطور التكنولوجي في علم الطيران إلى استبعاد الكثير من مخاطر السفر بالطائرات وسجل تناقصا ملحوظا في نسبة الكوارث الجوية إذا ما قورنت بعدد الرحلات وعدد الراكب ، فقد تطورت الصناعة الجوية تطورا عظيما بفضل الابتكارات والاختراعات الجلية التي لا تكاد تتوقف ، والتي تدعم السلامة الجوية وتؤكد لها كمبدأ يسود النقل الجوي ، وذلك من خلال البرامج الأمنية Programmes de sécurité والأنظمة الدولية المستحدثة لضمان أمن الملاحة الجوية إقليميا وجهويا ودوليا ، بفضل الجهود التي تبذلها المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO الهادفة إلى مطابقة الأنظمة الوطنية للسلامة الجوية للدولة مع المقاييس العالمية من أجل تفادي وقوع الحوادث الجوية، إلى جانب الأجهزة والمعدات العالية الكفاءة والدقة كجهاز الرادار للمراقبة Contrôle radar الذي يؤدي وظيفة بالغة الأهمية في تنظيم الملاحة الجوية، إضافة إلى إخضاع الطائرات لعمليات الصيانة والرقابة الدورية والمستمرة والذي من شأنه ضمان سلامة الرحلات

الجوية : ضف إلى ذلك التطور الذي يسجله مرفق الأرصاد الجوية ودوره الفاصل في تحقيق أمن الحركة الجوية ككل ، وذلك من خلال الاستطلاعات والتنبؤات الجوية التي يمكن أن تحول دون وقوع الكوارث الجوية¹

وترتيباً على ذلك ، تقلصت المخاطر الجوية إلى أدنى درجاتها ، وأمكن حصرها في نطاق أضيق إذ أنّ نسبتها أقلّ بنحو أربع مرّات عن نسبة مخاطر الطرق ، وقد انعكس ذلك على مستوى الحوادث الجوية الذي يسجل انخفاضاً مستمراً عبر مرّ السنين¹. فاندثرت المخاوف التي طالما منعت شركات التأمين من تغطية مسؤولية الناقل الجوي.

أما العامل الثاني فهو اقتصادي و يتعلق بتحديد المسؤولية بحدود قصوى حيث أنه إن كان في استطاعة الناقل الجوي تجاوز مخاطر الملاحة الجوية عن طريق التأمين الجوي سواء بالتأمين على الطائرة أو بالتأمين من مسؤوليته عن الأضرار التي قد تصيب الركاب ، فإنه سيكون من الصعب على المؤمنين قبول تحملهم الوفاء بقيم التعويضات المطلقة أو الكاملة عن تلك الأضرار. لذلك ، فإن كفالة استمرار الاستغلال الجوي و ضمان تطوره الاقتصادي، مرتبطب أشد الارتباط بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر التي يتعرض لها هذا الاستغلال.

فلن تقبل الشركات المؤمنة على هذا النوع من التأمين إذا ما كان على الناقل الالتزام بتعويض كل الضرر، وذلك لاستحالة القيام مقدماً بحساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروع النقل. فالناقل لا يستطيع أن يتوقع جملة

¹ - "le taux d'accident en moyenne mondiale est de l'ordre de 1,2 accident mortel par million d'heures de vol, selon l'indicateur « nombre de décès par passager kilomètre transporté » (P.K.T), l'avion est deux fois plus sûr que le transport ferroviaire et trente fois plus sûr que l'automobile". Y.L.Faire , Doit du dommage corporel, Dalloz, Paris, 2000, n° 739, p 815. V. aussi : le phare, Moins de passagers morts dans des accidents d'avion l'an dernier, n° 60, Avril 2004, p 22.

المبالغ التي سيلتزم بدفها كتعويض للمضرورين من الراكب أو ورتتهم، لأن تقدير قيمة الضرر يتوقف على عوامل كثيرة منها المركز الاجتماعي للراكب و الظروف التي ترتبت عن وفاته أو إصابته. كما أنه لا يمكن للناقل أن يعرف مقدما قيمة البضائع والأمتعة التي يقوم بنقلها على متن طائراته.

وبالتالي ، يكون من الصعب على شركات التأمين تقدير احتمالات الخطر و من ثم تقدير مبلغ التأمين الذي يمكن الاتفاق عليه مع الناقل عندما تكون التعويضات مطلقة ، مما يؤدي بها، في وضع كهذا ، إلى العزوف عن دخول سوق التأمين الجوي لحماية لمصالحها الاقتصادية و التجارية ، و تجنباً للإفلاس الذي يتهدهدها ، في حال إقبالها على هذا السوق ، قبل أن تفلس شركات النقل الجوي نفسها.

و حتى و إن لم تحجم شركات التأمين عن إبرام عقد التأمين في حال إطلاق قيم التعويضات ، فإنها ، في أحسن الأحوال، سوف ترفع من قيمة قسط التأمين بما يتناسب مع مسؤولية الناقل غير المحدودة إلى درجة قد تجعل تكاليف النقل الجوي باهظة و مرهقة للغاية بالنسبة لجمهور المسافرين، الأمر الذي يعوق من تقدم هذا المرفق الحيوي و يحد من نموه.

ولكن الوضع سيتغير حتما ، وهو الحال هنا، إذا ما كان التعويض الواجب على الناقل دفعه معينا ومحددا مسبقا، إذ يمكن لهذا الأخير أن يعلم مقدما الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي قد يحكم به عليه في حال تقرير مسؤوليته ، وبذلك يكون من الميسور عليه حساب المخاطر التي قد يتعرض لها مشروعه و اكتتاب التأمين اللازم لمواجهتها، حيث لن يكون من العسير على شركات التأمين عندئذ قبول تحملها قيم التعويضات المحدودة ، بل أنها سترحب بإبرام عقد التأمين مع الناقل وستسعى لذلك ، الأمر الذي يؤكد استمرارية مرفق النقل الجوي و يضمن تطوره و ازدهاره.

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

أما على الصعيد الدولي حيث نصت المادة 50 من اتفاقية مونتريال 1999 على ما يلي: "على الدول الأطراف أن تفرض على ناقلها الجويين أن يكتتبوا تأميناً كافياً لكي يغطي المسؤولية التي تقع على عاتقهم في مفهوم هذه الاتفاقية. و يمكن للدولة الطرف التي ينظم الناقل الجوي رحلات إلى داخلها، أن تلزم الناقل بأن يثبت أنه يحتفظ بقدر كافٍ من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية." و يتضح من هذا النص أن إلزامية التأمين من المسؤولية في النقل الجوي الدولي، تكون من خلال تدخل الدول الأطراف في الاتفاقية لفرض على ناقلها الجويين اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليتهم إزاء المسافرين، و تقدر كل دولة مدى ملاءمة التأمين و كفايته لتحقيق الغرض منه ألا و هو ضمان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم.

و فضلا عن ذلك يكون من حق دولة جهة الوصول التثبيت من أن الناقل يملك القدر الكافي من التأمين الذي يغطي مسؤوليته، وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على عولمة إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

أما وطنياً فكانت الجزائر من بين الدول السباقة لفرض إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي و ذلك منذ الاستقلال، فقد نصت المادة 96 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية على انه "بالإضافة إلى إلزامية التأمين فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض،

يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤوليتها عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين .

كما أن الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات قد أكد ما جاء به القانون رقم 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات، وجعل التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من التأمينات الإلزامية، إذ قضت المادة 1/196 منه بأنه: " يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة و اتجاه الغير .

و لم يقف تأكيد المشرع الجزائري على إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عند هذا الحد بل أنه زاد حرصاً على ذلك بالنص في المادة 171 من قانون الطيران المدني الجديد رقم 06/98 على أنه: " يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري، بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يحلق فوق القطر الجزائري، سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته .

و في حالة عدم الامتثال لإلزامية التأمين يعاقب الناقل الجوي بدفع غرامة تتراوح من 5000 إلى 100000 دج طبقاً للمادة 199 من نفس الأمر . كما أنه يجب أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية، وذلك وفقاً للمادة 173 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني .

ثانياً: الدعوى المباشرة

الأصل أن العلاقة بين المضروب و الناقل المسؤول تكون بناءً على مطالبة ودية أي مصالح و إقرار بالمسؤولية بينهما بالاتفاق على تعويض معين مع

علم و موافقة المؤمن حتى تكون نافذة في حقه. (المادة 58 من الأمر 07/95)، فيحق للمؤمن له الرجوع على المؤمن بما دفعه و في حدود مبلغ التأمين. أو المطالبة القضائية تكون إما:

- مواجهة المؤمن له لدعوى المسؤولية بمفرده حيث قد يحكم عليه بالتعويض فله أن يرجع على المؤمن ، و هنا أيضا يتعزز مركز المضرور لأن المسؤول لن يتقاعس في الوفاء مادام أن له حق الرجوع على المؤمن.
- تدخل المؤمن أو إدخاله في الخصام: حيث يختصم المضرور كليهما حتى يكون الحكم الصادر حجة ضدهما.
- مباشرة الدعوى من قبل المؤمن فقط نيابة عن المستأمن على أساس وكالة مستمدة من شرط في عقد التأمين و يتدخل المستأمن فقط لتقديم المستندات أو سرد الوقائع.و يكون الحكم فيها حجة على المؤمن له الذي له أن يرجع على المؤمن.

و بالرغم من عدم وجود علاقة مباشرة بين المؤمن و المضرور ، يمكن للمضرور الرجوع على المؤمن بمقتضى دعوى غير مباشرة مستعملا في ذلك حق مدينة المؤمن له قبل المؤمن ، و لكن مادام أن حق المؤمن له في مبلغ التعويض لم يثبت إلا برجوع المضرور عليه فمن العدل أن يكون للمضرور الحق في اقتضاء دينه مباشرة من المؤمن على أساس الدعوى المباشرة التي تعد جوهر نظام التأمين من المسؤولية.

فمن حق المضرور ممارسة الدعوى المباشرة ضد المؤمن، إذ يمكن للمسافر الرجوع مباشرة على المؤمن من خلال الدعوى المباشرة التي تقررت لصالحهم. والأمر كذلك في النظام القانوني الجزائري، إذ" تقضي المادة 59 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات بأنه" لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو جزء منه إلا الغير المتضرر أو ذوي حقوقه مادام أن الغير لم يستف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة على الفعل الضار الذي سبب

مسؤولية المؤمن له". كما قد تجد هذه الدعوى المباشرة أساسها في العقد حين تلتزم شركة التأمين بدفع مبالغ التأمين لصالح المضرورين بأن تشترط ذلك صراحة في العقد¹، و هو ما يشكل ضمانا حقيقية من شأنها تغطية مسؤولية الناقل الجوي بكفالة المؤمن للتعويض عن الأضرار التي تصيب المسافرين جوا.

هناك من يرى أن الدعوى المباشرة هي بمثابة حجز لمال المدين لدى الغير حيث يتم في مرحلة أولى الإعلان عن الحجز من يوم وقوع الحادث و يحتجز مبلغ التأمين لدى المؤمن (الغير) و هو مال المدين المؤمن له ولا يجوز له التصرف فيه، و يتم في مرحلة ثانية عند مباشرة الدعوى المباشرة ينتقل الحق في التعويض للمضرور كما لو كان هناك حكم بحجز مال المدين لدى الغير.

وهناك من يرى أنها حق امتياز يقع على مبلغ التأمين لصالح المضرور، الذي يتفادى تزامم الدائنين و قسمة الدين قسمة غرماء، بل يحصل على التعويض مباشرة من مبلغ التأمين.

• شروط الدعوى المباشرة:

1- أن يكون المدعي فيها هو المضرور أو ورثته (المادة 59 من الأمر 07/95): " لا ينتفع من مبلغ التأمين إلا الغير المتضرر أو ذوي حقوقه مادام أن الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة (التعويض) عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له".

¹ طبقا للمادة 16 من الشروط العامة لوثيقة تأمين لشركة CAAT تلتزم الشركة بدفع مبالغ التعويض في ظرف شهر و على الأكثر في ظرف 12 شهرا من يوم وقوع الحادث سواء كان باتفاق ودي أو حكم قضائي.

2- عدم سبق تعويض المضرور: إذا وفي المسؤول بالتعويض للمضرور فلا يجوز لهذا الأخير أن يرجع على المؤمن، إذ لا يجوز الجمع بين التعويضين ، لأن وفاء أحدهما يعني براءة ذمة الآخر. و الالتزام بالتعويض هنا ليس التزاما تضاميا بالنظر لاختلاف مصدر الالتزام بالتعويض، حيث يلتزم المؤمن بموجب عقد التأمين فيما يلتزم المؤمن له بموجب الفعل الضار أو الإخلال بالتزام عقدي بضمان السلامة فهما يلتزمان بدين واحد لكن له مصدران مختلفان، و من ثم فالتزامهما تضاممي و ليس تضامني (وحدة المصدر).

و لكن إذا وفي المؤمن بالتعويض و كانت قيمة الضرر أكبر من مبلغ التأمين فللمضرور الحصول على التعويض التكميلي من المسؤول .و نشير هنا إلى أن المؤمن لا يضمن الأخطاء العمدية المادة 102 من 07/95 و الشروط العامة لوثيقة التأمين، و في نظام مسؤولية الناقل الجوي حين يرتكب الناقل أو تابعوه غشا أو خطأ جسيما يصبح التعويض على قدر الضرر و لا يستفيد من مكنة تحديد المسؤولية فهنا يثار الإشكال حول مدى ضمان الحق في التعويض للمضرور في هذه الحالة؟

نرى أنه يجب أن توفي المؤمن على الأقل بالتعويض في حدود مبلغ التأمين أي في نطاق الحدود القصوى للتعويض و للمضرور الرجوع على المسؤول فيما يجاوز هذا الحد لتكملة مبلغ التعويض و لشركة التأمين الرجوع على المسؤول فيما بعد.

3- تقرير مسؤولية المؤمن له:

هناك من يرى أن الدعوى المباشرة مستقلة و لا تحتاج إلى تقرير مسؤولية المؤمن له، لكن للمؤمن في تأمين المسؤولية مصلحة في إعفاء المؤمن له المسؤول من المسؤولية و عدم تقريرها. فلن يقبل بدفع المبلغ دون أن تثبت

مسؤولية المستأمن. و هناك من يرى أن الدعوى المباشرة لا تكون صحيحة إلا باستصدار حكم بمسؤولية المؤمن له فهي تابعة.

و لكن الأرجح هو اختصاص المؤمن له المسؤول في الدعوى المباشرة المرفوعة على المؤمن حتى يكون الحكم الواحد مقرا لمسؤولية الأول و ملزما للثاني بالتعويض، تقادي تضارب الأحكام

و من أهم مزايا هذه الدعوى تقادي إفسار المسؤول أو مماطلته ، و كذا تجنب تراحم الدائنين.

ثالثا: إعادة التأمين - الطابع الدولي للتأمين الجوي :

ومن الملاحظ أن وثائق التأمين الجوي من المسؤولية تتشابه كثيرا في مختلف دول العالم، إلى حد تتطابق فيها جل الشروط العامة الواردة فيها و هذا بالنظر للطابع الدولي للتأمين الجوي:

كما يرجع ذلك إلى التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي و تأثير العديد من التشريعات الوطنية به، أضف إلى ذلك انتشار عمليات إعادة التأمين التي تتطلب أحكامها و قواعدها تقاربا بين وثائق التأمين.

و لاشك أن التأمين يركز على مبدأ الكثرة في تهوين الخسارة من خلال توزيعها على أشخاص عدة ليحملوا عبئها إلى جانب الشخص المسؤول، لهذا كان من الطبيعي أن يتم تنظيم سوق التأمين الجوي على أساس توزيع المخاطر عن طريق ما يعرف بإعادة التأمين Réassurance والذي يسير وفق نظام Consortium ، أو عن طريق التأمين المشترك Co. Assurance الذي يعتمد على تدخل عدة مؤمنين لضمان تغطية الأخطار الجوية الجسيمة، و هو

ما أدى إلى اتساع رقعة التأمين الجوي اتساعا هائلا على الصعيد الدولي فزادت تبعا لذلك أهميته بحسبانه من فروع التأمين الأكثر حركية.

إعادة التأمين تلجأ له شركات التأمين حينما يتبين لها كبر حجم الخطر المراد تأمينه و هو عقد يلتزم من خلاله المؤمن بالتخلي عن نسبة من الأخطار للمكلف بإعادة التأمين نظير مقابل محدد سلفا و عمولة يتلقاها المؤمن الأصلي، و قد أشارت إليه المادة 208 من الأمر 07/95: "تلتزم شركات التأمين بالتنازل الإجمالي عن حصة من جميع الأخطار التي عليها أن تعيد تأمينها".¹

و في نظام إعادة التأمين يتقاسم معيد التأمين الخطر مع شركة التأمين و يشاطرها تحملها مما يقوي مركز المؤمنين و يؤدي إلى توزيع الأخطار الكبيرة على المستوى الدولي و هو ما يؤدي في نهاية المطاف إلى تعزيز مركز المضرور. فالخطر الذي يقبله المؤمن و يزيد مبلغ تأمينه عن طاقته تجله يلجأ إلى إعادة تأمين جزء من هذا الخطر لدى معيد التأمين .

فأمام انتشار الأخطار لاسيما الجوية و شدتها تبدو أهمية إعادة التأمين ، حيث نجد أن مبلغ التأمين (التعويض) قد يبلغ عشرات الملايين من الدولارات الأمر الذي قد يتعذر معه على المؤمن أن يتحملها بمفرده كأحداث 11 سبتمبر 2001 إذ لولا شركات Lloyds البريطانية لما تمكن الضحايا من نيل تعويضاتهم .

فضلا عن أن إعادة التأمين يؤدي دورا فعالا في مساعدة المؤمنين على مواجهة المتطلبات التأمينية المتزايدة و بالتالي رفع القدرة الاستيعابية للمؤمن في قبول أخطار أكبر من الأخطار التي يقبلها من دون إعادة التأمين و هو ما يعزز مركز المضرور بضمان التعويض مهما كانت جسامة المخاطر و

المرسوم التنفيذي رقم 312/98 المؤرخ في 30/09/1998 المتضمن التخلي الإجمالي لإعادة التأمين و هو يحدد النسب المخصصة لإعادة التأمين ب 10 بالمائة من حجم المخاطر.

الأضرار اللاحقة بهم و مهما فاقت قدرة المؤمن الأصلي على استيعابها و الوفاء بها.

رابعاً: إثبات ملاءة المؤمن و قدرته المالية أو رقابة الدولة

ما من شأنه تعزيز مركز المسافر أيضا هو التزام شركات التأمين بالتعويض مهما كانت الوضعية المالية للمسؤول ، حيث تخضع هذه الشركات لرقابة دائمة من قبل الدولة للتأكد من مدى ملاءتها و قدرتها المالية حماية للمؤمن له و المستفيد على السواء.

فقد ألزم المشرع في المادة 209 و 224 من الأمر 07/95 على شركات التأمين إثبات يسارها و قدرتها المالية لحماية للمؤمن له و المستفيد و أخضعها لرقابة الدولة في هذا الشأن.

وهي رقابة يشرف عليها وزير المالية الذي يتصرف بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات، و طبقا للمادة 209 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات تهدف هذه الرقابة إلى: حماية مصالح المؤمن لهم و المستفيدين من عقد التأمين بالسهر على شرعية عمليات التأمين و يسار شركات التأمين أيضا. كما ترمي هذه الرقابة طبقا للمادة 210 إلى : السهر على احترام شركات التأمين و الوسطاء المعتمدين للأحكام التشريعية و التنظيمية المتعلقة بالتأمين و إعادة التأمين و التأكد من أن هذه الشركات تفي و مازالت قادرة على الوفاء بالالتزامات التي تعاقدت عليها اتجاه المؤمن لهم. كما يجب على هذه الشركات أن تكون ذات يسار كاف.

كما تنص المادة 227 على أن تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين و أية وثيقة أخرى لتأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفرض العمل بشروط

نموذجية . كأن تؤكد على أن يكون مبلغ التأمين بما يفوق الحدود القصوى للتعويض .

خامسا: تأثير نظام التأمين على نظام المسؤولية و استقراره إلى جانبه

إن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي كان الدافع الحقيقي وراء اتجاه العديد من أحكام القضاء إلى التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي من جهة، والتشدد وعدم الاستجابة بسهولة إلى دفعها أو التخفيف منها من جهة أخرى. و بمعنى أوضح ب بروز التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تضاءلت أهمية أساس هذه المسؤولية أ هو الخطأ أم الضرر و انصب الاهتمام على الغاية من المسؤولية المحصلة النهائية لها و المتمثلة في إصلاح الضرر و ضمان الحق في التعويض، حيث يأخذ المؤمن مكان الناقل الجوي ويقع على كاهله تعويض الضحايا من مستعملي الطائرات. فالتأمين لا ينقل المسؤولية من المؤمن له إلى المؤمن و إنما ينقل إليه الالتزام بالتعويض .

لذلك، فإنه يبدو في نظرنا أن "المساند الطبيعي" الذي ليس نظام مسؤولية الناقل الجوي في غنى عنه فلا يمكن أن يشتغل من دونه هو التأمين من المسؤولية الذي تستند عليه المسؤولية لأداء دورها الإصلاحي و أثبت جدواه و فاعليته بالموازاة مع نظام المسؤولية، إذ به وحده يمكن إصلاح الأضرار التي تتجم عن الكوارث الجوية الكبيرة بالنظر لفداحة الخسائر و جسامه الأضرار الناجمة عن ذلك، بل أن نظام التأمين يعالج الآن ما يكتنف المسؤولية من صعاب لاسيما في الوقت الراهن، فهو يؤدي وظيفة تعويضية يعجز عن أدائها نظام المسؤولية بمفره و إن كان نظام المسؤولية الموضوعية الذي تبناه المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال يقوم على مبدأ إصلاح الضرر، مما يؤدي بنا إلى القول بأن نظام التأمين في طريقه إلى احتلال مكان نظام المسؤولية و لكن في شقها الإصلاحي أو العلاجي فقط ، و يبقى في مقابل ذلك الجانب الوقائي للمسؤولية نشطا و فعالا بالرغم مما لحقها من تعديلات مست

بشكل أساسي طبيعتها و مداها، و نحن بذلك لا نتفق مع الفقه¹ الذي ينادي بإحالة المسؤولية على التقاعد على اعتبار أنها تعاني أزمة حقيقية و من ثم إحلال التأمين كبديل عنها، ذلك أنه مثلما أصبحت المسؤولية تعجز عن أداء دورها التعويضي بالشكل الكافي فإن التأمين منها كذلك يعجز عن أداء الوظيفة الوقائية المتمثلة في تهذيب سلوك الأفراد و دفعهم إلى الحيطة و الانتباه و التي لا يمكن لأي نظام أن يؤديها مهما بلغ درجة التطور التكنولوجي من مراتب و العقل البشري من رقي غير نظام المسؤولية . و لعله بوجود نظام المسؤولية، لاسيما الموضوعية، يكون الراكب ضامنا لسلامته فلا يجوز التغاضي عن فرض الالتزام بضمان السلامة التي لا يمكن أن يضمنها التأمين، فيما يكون قد كفل حقه في التعويض عن الضرر الذي قد يعجز نظام المسؤولية بمفرده عن إصلاحه بوجود نظام التأمين من مسؤولية الناقل.

الخلاصة :

إن فرض التأمين من المسؤولية على شركات الطيران بشكل إلزامي و تقرير الدعوى المباشرة لصالح المضرور ضد هذه الشركات و إتباع نظام إعادة التأمين من قبل شركات التأمين نفسها و ضرورة أثبات هذه الأخيرة لملاءتها و قدرتها المالية على الوفاء بالتزاماتها و خضوعها في الوقت نفسه لرقابة الدولة ، فضلا عن استقرار نظامي المسؤولية و التأمين منها جنبا إلى جنب، كلها عوامل تتضافر على نحو يؤدي كل عامل منها وظيفة جد إيجابية بالنسبة للراكب المضرور أو وراثته من خلال تذليل الطريق أمامهم و تمكينهم من جبر الضرر اللاحق بهم، و هو ما من شأنه أن يعزز مركزهم في كنف نظام التأمين من مسؤولية شركات النقل الجوي ، مما يمكن معه القول أن هذا النظام ليس ضمان لتلك الشركات فحسب بل هو كذلك بالنسبة للراكب أيضا .

¹ أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة ، القاهرة ، ص 412.