

## التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي.

أ/ بن عيسى حياة<sup>(1)</sup>

مقدمة :

يعتبر النقل الجوي من أهمّ المواضيع التي كانت ولا تزال تكتسي أهمية بالغة في مجال النقل، وتعدّ خدماته من بين الخدمات التي تسعى شركات الطيران إلى تحيينها، وإدخال التطورات التكنولوجية الحديثة عليها، باعتبار النقل الجوي يتميّز بالسرعة وتقديم خدمات متنوعة ومختلفة عن خدمات الأنواع الأخرى من النقل، حيث أصبح يقاس تطوّر العالم بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية، في وقت أصبحت السرعة هي السمة البارزة.

وزادت أهمية هذا النشاط الاقتصادي في العصر الحديث في مجال نقل الركاب والبضائع وذلك بعد أن أصبح يسود الطيران مبدأ السلامة والأمان. ورغم ذلك فهي معرضة لمخاطر كبيرة وكثيرة، ممّا أثار قلق المجتمع الدولي، ودفع به إلى التدخل بوضع قواعد خاصة لتنظيمه وتنظيم استغلال الطائرات لضمان سلامتها من خلال إصدار العديد من الاتفاقيات الدولية والتي كان هدفها تنظيم الملاحة الجوية، وتوحيد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل، وظهرت العديد من الدعوات للتأكيد على ضرورة إيجاد أمط للتأمين الجوي، خاصة بعد وقوع حوادث تحطّم الطائرات، ولعجز الشركات وعدم إمكانية إحاطتها بالمسؤولية الخاصة بالناقلين وشركات الطيران المدني.

وقد شهد القرن العشرون تزيادا كبيرا في مجال استخدام الطائرات في النقل الجوي للركاب والبضائع، وإن كان هذا النشاط كغيره من النشاطات الخدمائية التجارية يتعرّض للعديد من المخاطر أثناء استغلال الطائرات ما ينجم عنه حوادث وأضرار مادية وبشرية.

وحرصا على توفير الاطمئنان والاستمرارية والأمان لهذا المرفق الحيوي كان التأمين الجوي الحل الذي لا مفرّ منه، وقد شهد التأمين الجوي تطورا كبيرا واکب تطوّر الطائرات وأصبح حاليا أمرا إلزاميا في مجال الطيران، وهذا ما سنبرزه فيما يلي:

أولا: المفاهيم العامة لعقد التأمين الجوي.

- نشأته:

هو ذلك التأمين الذي يغطي مخاطر النقل الجوي. وقد طرأ على التأمين الجوي تطور كبير واکب التطورات المتلاحقة في صناعة الطائرات، ويعتقد أنّ أول وثيقة تأمين جوي صدرت بالولايات المتحدة الأمريكية سنة 1911 وخلال نفس الفترة اهتمت عدد من وكالات التأمين في لندن **Loyds of London**

1 أستاذة محاضرة "ب" كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

بالتأمين من الخطر الجوي»<sup>(1)</sup>.

وكانت شركات التأمين تتولى فقط تأمين الأضرار المادية التي تلحق بالطائرات، ومع تزايد حوادث الطيران تراجعت شركات التأمين عن تغطية الحوادث الجوية، فقد كانت تستثني مخاطر الطيران بنص صريح في وثائق التأمين نظرا لما كان ينظر إليه في أساس أنه مغامرة محفوفة بالمخاطر<sup>(2)</sup>.

وكان للحرب العالمية الأولى دور في إعادة الاهتمام بمجال الطيران، حيث تمّ تسريح عدد من الطيارين والملاحين الجويين، واهتمّ بتطوير صناعة الطائرات، وهذا ما ساهم في تطوير الطيران التجاري، وبدأ التأمين الجوي بالظهور والازدهار بعد أن وُحِدَت قواعد الطيران المدني وحددت مسؤولية الناقل الجوي ابتفاقية وارسو، وأنشئ عام 1934 الاتحاد الدولي للتأمين الجوي، وأصبح التأمين إلزاميا على الطائرات والبضائع والمسؤولية<sup>(3)</sup>، وهو ما أقرّه المشرع الجزائري في مختلف النصوص القانونية الخاصة بالتأمين وخصوصا قانون الطيران المدني الجزائري<sup>(4)</sup>.

## II- تعريفه:

يمكن تعريف التأمين الجوي بأنه ذلك النوع من العقود الذي يغطي المخاطر التي تتعرض لها الطائرة أو الحمولة والناجئة عن حوادث تشغيل أو صيانة وإصلاح أو صنع الطائرات، وحوادث النقل والمسؤولية عنها.

وقد نصّت عليه المادة 96 من القانون رقم 64/166 المتعلق بالخدمات الجوية بأنه: «بالإضافة إلى إلزامية التأمين فيما يتعلّق بالمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤوليتها عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين. ونصّت عليه المادة 195 من الأمر 95-07<sup>(5)</sup> المتعلق بالتأمينات كل حركية جوية مسجلة بالجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر التي يحتتمل أن تلحق بها». كما أكدت المادة 196 من نفس الأمر 07-95 على إلزامية التأمين على البضائع والأشخاص والمادة 197 بالنسبة لإلزامية تأمين البضائع، والمادة 198 قا التأمينات «كل مستعمل<sup>(6)</sup> مركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة للتأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤولية المدنية اتجاه الغير على سطح الأرض.

كما نصّت عليه المادة 171 من قانون الطيران المدني الجزائري وعلى إلزاميته «يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبيّنة في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو الخارج أن يكتب تأميننا يغطي مسؤوليته»، وهذا دون الخروج عن القواعد العامة

1 - أحمد محمد طوزان، عقد التأمين الجوي، الموقع الإلكتروني: [www.arab-ency.com](http://www.arab-ency.com)

2 - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البري والبحري والجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2015، الأردن، ص 378.

3 - القانون رقم 06-98 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419 هـ الموافق لـ 27 يونيو 1998 يحدّد الطيران المدني، ج.ر عدد 48 المعدل والمتمم بالقانون 14-15 المتعلق بالطيران المدني، ج.ر عدد 41.

4 - أحمد محمد طوزان، الموسوعة العربية، تأمينات الطيران المدني، الموقع الإلكتروني: [www.arab-ency.com](http://www.arab-ency.com)

5 - الأمر 07-95 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل ومتم بالقانون رقم 04-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006 يتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 49 لسنة 1964. مرسوم تنفيذي رقم 43-2000 يحدّد شروط وكيفيات استغلال الخدمات الجوية، ج.ر رقم 8 سنة 2000.

6 - يقصد بالمستعمل: كل مستغل أو مستثمر للطائرة سواء مالكا لها أو مؤجرا لها فهو ناقل جوي.

في تعريف المادة 619 من القانون المدني والتي عرّفت عقد التأمين بأنه عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي المؤمن له أو المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيراد أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المهني بالعقد وذلك مقابل قسط يؤديه المؤمن له للمؤمن».

ويعتبر عقد التأمين عقد يلتزم بمقتضاه المؤمن له بدفع قسط من المال إلى المؤمن مقابل تأمين مسؤوليته وفي حدود مبلغ التأمين (التعويض)، ويعتبر التأمين من ضمانات مسؤولية الناقل الجوي، والذي لم يشر إليه في اتفاقية وارسو 1929 ولا تعديلاتها المتلاحقة، «في حين أن اتفاقية روما خصصت الفصل الثالث منها لتحديد الضمانات المخصصة لتغطية مسؤولية المستغل الجوي تحت عنوان «التأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المستغل في المواد من 15 إلى 18 من الاتفاقية، وتم تبسيط هذه الأحكام بموجب بروتوكول مونتريال 1978 والذي استبدل مصطلح الضمان بالتأمين»<sup>(1)</sup>.

وقد اهتمّ المشرع الجزائري كما بينّا بالتأمين الجوّي وإلزاميته من خلال نصوص القانون الجوي وقانون التأمينات وأكد على إلزاميته بالنسبة للمركبة (الطائرة) بحيث اعتبره شرطا من شروط الطائرة، حيث نصّت المادة 173 ق.ط.م.ج على أنه «يجب أن تقدّم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية»، وكذا تأمين البضائع وتأمين أنواع المسؤولية التي تغطي جميع الأضرار سواء التي تلحق بالمسافرين أو البضائع وكذا الأضرار التي تلحق الغير على سطح الأرض، وإن كان المشرع الجزائري لم ينظم العلاقة بين المؤمن أو الضامن من جهة والمضروب من جهة أخرى تاركا ذلك إلى تطبيق القواعد العامة في التأمين»<sup>(2)</sup>.

### III- خصائص عقد التأمين:

يتميز التأمين الجوي عن باقي التأمينات الأخرى بالتعدّد، فهو يشمل الخدمات الجوية للنقل العام، إذ تنصّ المادة 109 من ق.ط.م.ج على خدمات النقل الجوي في المادة 124 «خدمات العمل الجوي» وفي المادة 126 «خدمات الطيران الخفيف» وأشارت المادتين 127-129 من ق.ط.م.ج إلى إلزامية التأمين في جميع هذه الحالات.

وقد كان التأمين الجوي في بداياته يخضع للقواعد العامة للتأمين رغم احتياجه لقواعد خاصة تتلاءم وطبيعة الملاحة الجوية، والتي تتسم بشدّة المخاطر المتميّزة والتي لا تعرفها القواعد العامة التي تسري على التأمين البحري ما أوجب لزوم تشريع قوانين خاصة بهذا التأمين، لأنّ ذلك يؤدي إلى تعقيد الوضع ما يزيد من اتساع نطاق تنازع القوانين<sup>(3)</sup>، وبالتالي وضع تشريع خاص بالتأمين الجوي، فخطر واحد قد يؤدي إلى أضرار متعدّدة، فالوسيلة المستعملة في هذا النوع من النقل وهي الطائرة والمكان الذي تعمل فيه وهو الجوّ، نحتاج فعلا إلى وضع يميّزها عن وسائل النقل الأخرى، ومن أهمّ خصائصه:

1 - د. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية، سنة 2004، ص 212.

2 - هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002، ص 465.

3 - طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998، ص 217.

**1- فيما يتعلّق بالخطر الجوي:**

يتميز الخطر الجوي في عقد التأمين الجوي بالسرعة والذي يرجع إلى التطور التكنولوجي في عقد النقل الجوي، ممّا يؤدي إلى صعوبة تقديم الإحصائيات بشأن نسبة الأخطار المحتمل وقوعها<sup>(1)</sup>.

**2- الطابع الدولي للتأمين الجوي:**

يغلب على عقد النقل الجوي الطابع الدولي، ويظهر ذلك من خلال الاتفاقيات العديدة التي توالى لتنظيم قواعده، ومن أهمها اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها واتفاقية روما انتهاء إلى اتفاقية مونتريال 1999، بهدف توحيد قواعد وأحكام النقل الجوي الدولي، لتحلّ محلّ اتفاقية وارسو، ودخلت حيز التنفيذ في نوفمبر 2002 وانتهت اتفاقية مونتريال بمجموعة من المبادئ أهمها:

- 1- تقرير المسؤولية الموضوعية للنقل الجوي عن حوادث الطيران.
- 2- تحديد فترة النقل الجوي بتوسيع نطاق مسؤولية الناقل الجوي.
- 3- التزام شركات الطيران بالتأمين من مسؤوليتها العقدية عن حوادث الطيران.

**3- حادثة نشأة التأمين:**

يعدّ التأمين الجوي من أحدث أنواع التأمين، وذلك نظرا لشدة المخاطر الجوية وجسامتها وانعكاساتها الخطيرة، ما جعل جل الدول تؤكد إلزاميته ومنها من تجعله شرطا من شروط تسليم وثائق النقل الجوي<sup>(2)</sup>، إذ لم يؤخذ به إلا بعد الحرب العالمية الثانية.

**III- أنواع التأمين الجوي:****1- التأمين على جسم المركبة «الطائرة»:**

ويشمل هذا النوع من التأمين جسم المركبة الجوية والتجهيزات الضرورية لاستعمالها، ويهدف إلى تغطية الأضرار التي تلحق بجسم الطائرة عند هلاكها باحترقها أو تصادمها أو انفجارها سواء حصل ذلك أثناء طيرانها أو عندما تكون على الأرض وتأخذ الشركة عند إبرامها لهذا العقد في الاعتبار قيمة الطائرة، طرازها، عمرها، خصائصها والنشاط المخصصة له، إذ وفقا لهذه العناصر يتمّ تحديد قيمة القسط<sup>(3)</sup>، وقد نصّ عليها المشرع الجزائري في قانون التأمينات «كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يحتمل وقوعها».

كما نصّت عليه المادة 153 «يهدف تأمين أجسام المراكب الجوية إلى ضمان الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة وفق الشروط المحددة في العقد، ويضمّ هذا التأمين المركبة الجوية في هيكلها وتجهيزاتها الضرورية الخاصة بالاتصال والدعم».

وهدف التأمين على الطائرة هو تعويض الناقل عن الأضرار التي تصيب المركبة والخسائر المترتبة عن

1 - بن ناصر وهيبة، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، 2014، ص 216.

2 - خالد عدلي الأمير، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر، ص 66.

3 - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 225.

الحادث الجوي.

وقد أخضع المشرع الجزائري التأمين على جسن المركبة إلى نفس أحكام التأمين البحري وضمن ما جاء في الفصل الأول والثاني من الباب الأول من قانون التأمين الجزائري، ويشمل التأمين على الطائرة هيكلها وملحقاتها من تجهيزات ضرورية لاستعمالها كأجهزة الاتصال ومختلف الآلات الواجبة لاستغلالها الاستغلال الأحسن، كما يضمن وفقا لنص المادة 154 من الأمر 95/07 المعدل والمتمم 06/04 المتعلق بالتأمينات يتضمن تأمين أجسام المراكب الجوية أيضا ما لم يكن هناك اتفاق مخالف:

1- مصاريف إصلاح العطل.

2- مصاريف الحراسة ونقل المركبة الجوية المتضررة ووضعها في مكان آمن.

كما تضمن ما تحدثه أثناء تجوالها بالمطار.

## 2- التأمين على البضائع:

ويغطي الأضرار الناجمة عن هلاك البضائع والأمتعة المسجلة سواء كان الهلاك كلياً أو جزئياً أو الإنقاص من كميتها حيث يضمن المؤمن الخسائر المادية التي يتعرّض لها الناقل، وأيضاً على البضاعة من أضرار تسرب، ويختار المؤمن في هذه الحالة ما بين:

- التأمين الشامل الذي من خلاله يحصل على التعويض عن كل الأضرار والخسائر المادية الناجمة عن الحادث خلال أو بمناسبة الرحلة الجوية مهما كان سببها.

- التأمين عن الخسائر المادية المترتبة عن الحادث الجوي، ويخضع التأمين الجوي على البضائع لأحكام الخاصة بوثائق التأمين البحري وفقاً لنص المواد من 139 إلى 144 ووثيقة التأمين المفتوحة.

## 3- التأمين على المسؤولية :

ويضمن المسؤولية المدنية لتحمل التبعات المالية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الخطر الجوي والحق ضرراً بالغير، وأشار إليها المشرع الجزائري في المادة 145 ق.ط.م.ج إذ يشير بهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها.

المادة 158 من الأمر 95/07 المعدل والمتمم بالقانون 06/04 المتعلق بالتأمينات ويهدف تأمين مسؤولية الناقل إلى ضمان التعويض عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة استغلال ذلك وفق الشروط المحددة للعقد.

فتأمين المسؤولية يضمن للناقل الجوي تعويضه عن كافة المبالغ الملمزم بدفعها قانوناً عن مسؤوليته القانونية تجاه الأضرار الناتجة للركاب والأمتعة والبضائع عن طريق الجو وكذلك الأضرار المسؤول عنها تجاه الغير فيما يخص الأضرار الجسمانية وأضرار الممتلكات<sup>(1)</sup>.

## ثانيا: التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

يلتزم الناقل الجوي باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ إلتزامه الناشئ عن عقد النقل والمتمثل في ضمان السلامة للمسافرين، ومن أبرز هذه التدابير: التأمين على الأضرار التي تلحق مناحي الخدمات من مسافرين وشاحنين، وبالتالي تصبح شركات التأمين هي الأخرى ملزمة بضمان كل مسافر حصل على تذكرة السفر وكل شاحن ينقل بضاعته عبر الجو، وقد نصّت على ذلك المادة 195 من الأمر 95/07 المعدل والمتمم بالقانون 06/04 المتعلق بالتأمينات ويكون الضمان في حدود ما هو محدد كحدّ أقصى للتعويض والمحدد في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي<sup>(1)</sup>.

وبالتالي تقوم شركات الطيران بمقتضى التأمين الذي تبرمه على نفقتها مع شركة التأمين بتغطية كافة رحلاتها الجوية، وقد أكد المشرع الجزائري كما سبق وبيننا وحرصا منه على الحفاظ على استمرارية هذا المرفق العام على إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي من خلال العديد من النصوص القانونية بدءا بالقانون رقم 64/166 المتعلق بالخدمات الجوية حيث تنصّ المادة 96 منه على أنه «... يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤولياتها عن الأضرار واللاحقة بالأشخاص المنقولين»، وما نصّ عليه المشرع الجزائري في الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات في المادة 196 سالفه الذكر حيث تشمل المسؤولية اتجاه الأشخاص والبضائع واتجاه الغير، والمادة 171 ق.ط.م.ج. وبيّنت المادة 193 من الأمر 95/07 الجزاء عن مخالفة الامتثال لإلزامية التأمين وذلك بدفع الناقل الجوي لغرامة مالية، واتباعه يحل المؤمن محل الناقل الجوي في مواجهة الغير ودفع التعويضات والتأمين لا ينقل المسؤولية من المؤمن له للمؤمن وإمّا ينقل إليه الالتزام بالتعويض اللازمة، وقد حدّدت المادة 150 ق.ط.م.ج قيمة التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص وهو نفس الشيء بالنسبة للبضائع، وإن كان هناك نقص في الأحكام الخاصة بالتأمين الجوي عن الأضرار التي تصيب البضائع إذ أحوالته المادة 162 من الأمر 95/07 إلى الأحكام العامة للباب الثاني الخاص بالتأمينات البحرية والاتفاقيات الخاصة<sup>(2)</sup>.

وقد ساهمت العديد من العوامل كما سبق وأشرنا فيظهور رسوخ نظام التأمين عن المسؤولية، أهمّها التطور التكنولوجي الكبير الذي عرفه مجال الطيران وما حققه صنع الطائرات بأساليب حديثة ساهم في القليل من الحوادث الجوية، وتهافت مستخدمي النقل على هذا النوع، ما انعكس بشكل جلي على عالم التأمين حيث سجل تناقصا كبيرا وملحوظا في نسبة الحوادث الجوية، كما ساهمت الجهود الدولية من خلال البرامج الأمنية والأنظمة الدولية المستحدثة في ضمان أمن الملاحة الجوية وعلى رأسها المنظمة الدولية للطيران المدني وإخضاع الطائرات لعمليات الصيانة والرقابة الدولية المستمرة والتي من شأنها ضمان سلامة الرحلات الجوية<sup>(3)</sup>، وكذا الدور الرائد للأرصاء الجوية، فقد انعكست كل هذه الجهود على مستوى الأمن

1 - بن ناصر وهيبية، المرجع السابق، ص 219.

2 - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 115.

3 - أحمد طوزان، المرجع السابق.

وسلامة الطيران المدني بالتقليل من الحوادث الجوية وبالتالي نشر الطمأنينة وزوال المخاوف<sup>(1)</sup>.

كما كان لتحديد مسؤولية الناقل الجوي دور كبير في إقبال شركات التأمين على قبول تغطية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي يمكن أن تنجر عن استغلال الطائرات وما قد يمس الأشخاص والبضائع والمركبة في حد ذاتها، فتقرير المسؤولية بحدود قصوى ساهم في كفاءة استمرارية هذا المرفق الحيوي، فإطلاق المسؤولية في عقد النقل الجوي يصعب على المؤمن قبول تحملهم للوفاء بالتعويضات المطلقة لاستحالة قيامها بحساب قيمة المخاطر مسبقا، فخطر جوي واحد قد ينجم عنه في غالب الأحيان أضرارا متعدّدة قد تمس المركبة والأشخاص والبضائع وحتى الغير. «وبالتالي يصعب على الشركة المؤمنة تقدير الاحتمالات وبالتالي تقدير مبلغ التعويض ما يهزّ مركزها الاقتصادي وبالتالي يجعلها ذلك تعزف عن التأمين الجوي، تجنباً للإفلاس الذي قد يتهدّد بها، وإن قبلت التغطية فسيكون ذلك نظير أقساط مرتفعة جداً»<sup>(2)</sup>. وستتأثر مصالح مستخدمي النقل أيضا لزيادة تكاليف النقل الجوي، كل هذه الأمور ستؤدي إلى تراجع وانحياز مرفق هام وحيوي لا غنى عنه في مجال النقل.

#### أ- بدائل التأمين الجوي:

وهو نظام استحدثته اتفاقية روما لسنة 1933 الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، حيث وضعت صورتين ليداخل التأمين في المادة 12/2 وقد جاءت بالصورة الثالثة وهي كالتالي: (أ) الوديعة النقدية: إيداع تأمين نقدي في خزانة عامة في دولة تسجيل الطائرة أو في مصرف مرخص له بذلك.

(ب) تقديم ضمان من بنك مرخص له بذلك من دولة تسجيل الطائرة المتعاقدة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المستغل الجوي على الوفاء بإلزامه.

(ج) تقديم كفالة من دولة تسجيل الطائرة شرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول الكفالة<sup>(3)</sup>.

ويجب أن تكون هذه الضمانات كافية وتتفق مع الحدود القصوى للتعويضات المحدّدة في الاتفاقية لتغطية جميع الأضرار حسب وزن الطائرة<sup>(4)</sup>.

ولم يشر المشرع الجزائري انطلاقاً من نص المادة 172 ق.ط.م.ج. إلى الضمانات البديلة للتأمين «لا يمكن في أية حالة أن يكون المبلغ المؤمن من أجل تعويض الخسائر دون حدود المسؤولية المحدّدة في هذا القانون».

ومراعاة منه للتوازن الاقتصادي بين مختلف القطاعات حتى لا تتحمل الدولة أعباء جميع هاته القطاعات في حالة حدوث كارثة فالمشرع تبنى الضمان في التأمين الجوي واشترط أن يكون مساو للمبلغ المؤمن عليه

1 - طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 216.

2 - دلال يزيد، ملامح تعزيز مركز الراكب المضروب في ضوء نظام التأمين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، ص 35.

3 - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 417؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 223.

4 - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 417.

وفي حدود المسؤولية المحدودة<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً: أثر المسؤولية المحدودة للنقل الجوي على قطاع التأمين الجوي.

تعددت الدوافع والمبررات التي أمّلت وجوب تبني مبدأ المسؤولية المحدودة، فشدة المخاطر والأضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية من شأنها أن تجعل الناقل يلتزم بدفع مبالغ ضخمة لتعويضها مما يهدد مركزه المالي وتطوره، وضماناً لاستمراره كان لابد من تحديد مسؤولية الناقل، فكفالة ذلك مرتبطة بمدى إمكانية التأمين ضد المخاطر الجوية، وهو بذلك المحفز الرئيسي لإقبال شركات التأمين على سوق التأمين الجوي.

ويرتبط تقدير التعويض عن تأمين مسؤولية الناقل الجوي بتقدير مسؤوليته وفقاً لأحكام عقد النقل الجوي حيث تخضع عقود النقل الجوي الدولي لاتفاقية وارسو الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي سنة 1929 وتعديلاتها، إضافة إلى الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)<sup>(2)</sup>.

والهدف من ذلك هو أنه بمعرفة الناقل الجوي للحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه للمتضرر فيمكنه إبرام عقد التأمين لتغطية الخسارة التي يتعرض لها، وبالتالي توقي الإفلاس<sup>(3)</sup>. وقد عرف مقدار الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها زيادات مستمرة، وكان محط تطور تصاعدي بالنظر لانحصار مخاطر الجو من جهة وتدني قيمة مبالغ التعويض من جهة أخرى، فرغم تناقص مخاطر الجو وما حققه الطيران المدني من تطور في المجال الإلكتروني وارتفاع مستويات الأمن والسلامة والوفرة المالية المحققة، فإنّ ضحايا حوادث الطائرات لا زالوا يعانون من انخفاض قيمة التعويض المنصوص عليها في اتفاقية وارسو، وهو ما دفع بالقضاء إلى محاولة تطويع نصوص الاتفاقية على نحو يمكنها من إسعاف شريحة واسعة من ضحايا الحوادث الجوية<sup>(4)</sup>.

ومن أجل توفير الحماية اللازمة لضحايا الحوادث الجوية وإعادة التوازن بين مصالح الناقل والمسافر ذهب المحاكم الأمريكية إلى أبعد من ذلك، لما قرّرت منح تعويضات إضافية على ما قرّرت من تعويض عن الأضرار وهو ما يسمّى بالتعويضات التكميلية، وخروجه بذلك عمّا قرّره بروتوكول جواتيمالا ومونتريال بعدم تجاوز المبلغ المقرّر لأيّ سبب<sup>(5)</sup>، باعتبارها قد قلّلت من قيمة الكيان الإنساني لاعتقادهم أنّ فكرة تسقيف التعويض لا تتوافق البتة مع حق المواطن المكرّس دستورياً في التعويض الشامل عن كل الأضرار اللاحقة به<sup>(6)</sup>. وهو نفس ما أخذ به القضاء الفرنسي باستعباده لبعض أحكام اتفاقية وارسو، والسبب في ذلك هو محاولة إبعاد ترجيح مصالح الناقل الجوي، إذ حتى مع ثبوت مسؤوليته عن الضرر اللاحق بالمسافر فإنّ ذمته لا

1 - بن ناصر وهيب، المرجع السابق، ص 218.

2 - أحمد محمد طوزان، الموقع الإلكتروني السابق ذكره.

3 - هاني دويدار، المرجع السابق، ص 316.

4 - جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 124.

5 - شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال نظام التعويض لضحايا حوادث الطيران المدني الدولي، ص 939.

6 - فريد العربي، القانون الجوي، دار الجامعية للنشر والتوزيع الأردن، 1998، ص 295.



تشغل إلا بقدر محدد من الأضرار، يقابلها مبلغ محدد من المال. وقد حدّد مبلغ التعويض في البداية وفقا للاتفاقيات الدولية بـ 125 ألف فرنك لكل راكب ليصبح بعدها 250 ألف فرنك في بروتوكول لاهاي، ليصل بعدها بموجب بروتوكول مونتريال 1975 إلى 1500000 فرنك. ومهما اعتبر التعويض مقبولا فإنه بدا للفقهاء زهيدا وغير كاف، ولا يتناسب مع قيمة وكرامة الإنسان<sup>(1)</sup>.

وكل هذه التعديلات هي محاولات سعت إلى تجاوز حلول وارسو البالية وتحدياتها للمسؤولية غير المقبولة، حيث أصبحت اتفاقية وارسو مجرّاة وتعاني من الانشطارات. وقد نظّم المشرع الجزائري أحكام المسؤولية والتعويض وفقا لاتفاقية وارسو، حيث أشار من خلال المادة 150 من ق.م.ج إلى قيمة التعويض «تمارس مسؤولية الناقل الجوي طبقا لاتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955 المصادق عليها من طرف الجزائر، وتحدّد قيمتها بـ 250 ألف وحدة حسابية كحدّ أقصى عن كلّ مسافر، ويقصد بالوحدة الحسابية وحدة حساب مشكلة من 65,5 ملغ من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، وتحوّل وحدات الحساب من العملة الوطنية بأرقام صحيحة ويتمّ التحويل في دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة من تاريخ النطق بالحكم»، وهو نفس ما جاءت به المادة 167 من ق.م.ج فيما يخصّ تصادم الطائرات في الفقرة (ج) «بالنسبة لوفاة أشخاص على تلك الطائرة ولجروح أو تأخير أصابهم 250 ألف وحدة حسابية وفقا لاتفاقية وارسو»، وتشير الفقرة (د) «بالنسبة لكل الأشياء التي كانت لدى كل شخص على متن الطائرة وتحت حراسته 5000 وحدة حسابية لكل شخص»، والفقرة (هـ) «بالنسبة لإتلاف وضياع أو خسارة أي شيء موجود على متن الطائرة بما فيها الأمتعة المسجلة والبريد 250 وحدة حسابية للكليغ»، وأضافت المادة 173 مكرر 1 من تعديل قانون الطيران المدني رقم 14-15 «التعويض عن التأخير أو إلغاء الرحلات<sup>(2)</sup>.» لنظح أنّ المشرع الجزائري بقي محتفظا بقيمة التعويض المشار إليها في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي ولم يمسهما التعديل الجديد لقانون الطيران المدني.

### الخاتمة:

من خلال ما درس تتضح أهمية التأمين الجوي وما أضافه لعالم الطيران، حيث أصبح النقل الجوي يتصدّر كلّ وسائل النقل الأخرى، لما يتسم به من صفات مميزة كالسرعة، وما زاد من اهتمام مستعمليه هو اعتماد نظام التأمين الجوي وإلزاميته مما انجر عنه حركية هذا المرفق الهام ببعث الطمأنينة والأمن في نفوس مستخدميه ما دفع به إلى الازدهار والاستمرار، وكان من أهمّ العوامل التي ساهمت في انتشار التأمين الجوي هو تحديد مسؤولية الناقل الجوي حيث أصبح المؤمن على علم مسبق بقيمة التعويض التي يدفعها حالة وقوع الضرر المؤمن منه، وهذا ما أقرته الاتفاقية الدولية وعلى رأسها وارسو، ولكن وبالنظر للمستجدات والتطورات التي طرأت على عالم الطيران وقلة الحوادث الجوية أصبحت قيمة التعويض المحددة مسبقا تخدم مصالح الناقلين أكثر من المتضررين باعتبارها مبالغ زهيدة وكأنّها قرّرت لصالح الناقل ما يدعو إلى وجوب إعادة النظر في هذه القيم بما يتناسب مع قيمة الإنسان ومدى الثقة التي يضعها مستخدمو هذا المجال فيه.

1 - شهيدة قادة، المرجح السابق، ص 928، عن أنيس ثروت الأسويطي، مسؤولية الناقل الجوي، ص 307.

2 - القانون رقم 14-15، ج.ر العدد 41 المتعلق بالطيران المدني الجزائري.

ونلاحظ أنّ المشرع الجزائري في تعديل 2015 لم يغيّر من هذه النسب، لذا كان على الدول أن تضمن مدى ملاءمة التأمين وكفالاته لضمان حصول المضرورين على حقهم في التعويضات العادلة والشاملة عمّا أصابهم من ضرر.

### قائمة المراجع :

- بن ناصر وهيبة، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، 2014.
- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
- خالد عدلي الأمير، أحكام مسؤولية الناقل الجوي، دار منشأة المعارف للنشر.
- طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1998.
- عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار النهضة العربية ، سنة 2004.
- عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 417 ؛ طالب حسن موسى، المرجع السابق.
- فريد العريني، القانون الجوي، دار الجامعية للنشر والتوزيع الأردن، 1998.
- محمود محمد عبالية، أحكام عقد النقل البري والبحري والجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.
- دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، أطروحة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011.
- دلال يزيد، ملامح تعزيز مركز الراكب المضرور في ضوء نظام التأمين، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان.
- شهيدة قادة، فكرة توازن مصالح الناقل والمسافر من خلال نظام التعويض لضحايا حوادث الطيران المدني الدولي.
- الأمر 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل وهمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 يتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 49 لسنة 1964.
- القانون رقم 98-06 المؤرخ في 03 ربيع الأول 1419هـ الموافق لـ 27 يونيو 1998 يحدّد الطيران المدني، ج.ر عدد 48 المعدل والمتمم بالقانون 14-15 المتعلق بالطيران المدني ، ج.ر عدد 41.
- مرسوم تنفيذي رقم 2000-43 يحدّد شروط وكيفيات استغلال الخدمات الجوية، ج.ر رقم 8 سنة 2000.
- أحمد محمد طوزان، الموسوعة العربية ، تأمينات الطيران المدني، الموقع الإلكتروني: [www.arab-ency.com](http://www.arab-ency.com)
- تأمينات الطيران، الموقع الإلكتروني: تأمينات الطيران. [www.sic.ly/cutegor](http://www.sic.ly/cutegor)