

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة مولود معمري - تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية



الإطار القانوني لعقد تأمين الطيران

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون الأعمال

تحت إشراف:

أ.د/معاشو عمار

إعداد الطالبة:

قرشي حورية



لجنة المناقشة

بوبكر مختار، أستاذ مساعد (أ) جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... رئيسا
معاشو عمار، أستاذ التعليم العالي، جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... مشرفا
زفان نبيل، أستاذ مساعد (أ) جامعة مولود معمري، تيزي وزو..... ممتحنا

تاريخ المناقشة : 2017/09/27

إهداء

إلى الغاليين على قلبي أبي و أمي اللذان ساندوني و ساعدوني و لم
يبخلوا بالنصح والتشجيع طوال مشواري الدراسي، جزاهما الله خير
الجزاء و أدامهما الله لنا و أطال في أعمارهما.

إلى أخوتي و أخواتي حفظهم الله،

إلى عائلتي كبيرهم و صغيرهم،

إلى كل من ساعدني من قريب و من بعيد لإتمام هذا البحث

إلى كل أساتذتي بكلية الحقوق و العلوم السياسية.

إلى كل هؤلاء أهدي هذا البحث المتواضع.

كـ حورية

تشكر

نحمد الله العظيم أن وفقنا لإتمام هذا البحث المتواضع فله الحمد والمنة،
نتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى أستاذي الفاضل "أ.د/معاشو
عمار" على قبوله الإشراف على هذه المذكرة وعلى كل توجيهاته وتصويباته
طيلة إنجاز هذا البحث.

كما يسعدنا أن نتقدم بالشكر والتقدير إلى السادة أعضاء لجنة
المناقشة لقبول مناقشة هذه المذكرة.

حورية قرشي

قائمة أهم المختصرات

باللغة العربية:

ق.م.ج : قانون مدني جزائري

د.ت : دون تاريخ النشر

د.د.ن : دون دار النشر

ج.ر: جريدة رسمية

ص : صفحة

En Langue Française

P : Page

مقدمة :

يعتبر الطيران من أقدم أحلام الإنسان، حيث سعى في سائر الأزمنة إلى تحقيقه عن طريق قيامه بالعديد من التجارب المتنوعة، إلى أن استطاع في العصر الحالي تحقيق ذلك عن طريق اختراع الطائرة، والتي اجتاحت في وقت قياسي كافة أرجاء العالم، وقد ساهم ذلك في تحويل العالم إلى قرية صغيرة، مقارنة بالقطار أو السيارة أو الباخرة لذلك ظهر نوع آخر من النقل المعروف بالنقل الجوي.

إن اكتشاف الإنسان للطائرة وتطورها المذهل شرع في استغلالها من الوجهة الاقتصادية، نظرا لحركة تداول الثروات وضرورة انتقال الأشخاص عبر الدول أو عبر أقاليم الدولة الواحدة، فأهمية النقل الجوي ترجع إلى المميزات الخاصة للطائرة المتمثلة في القدرة على حمل الأشخاص والأشياء والسرعة الفائقة.

شهد القرن العشرين تزايداً كبيراً في استعمال الطائرات في مجالات عديدة على رأسها النقل الجوي للركاب والبضائع، لذلك يقاس العالم بتطور هذا النشاط الذي أصبح أكثر تفاعلاً واستثماراً بين الشركات الكبرى المتطورة في المجال التقني والخدماتي، فظهر العالم بأكمله مكاناً صغيراً لتلقي الخدمات المتميزة المتطورة بشكل سريع.

رغم الإمتيازات والإيجابيات التي يتميز بها النقل الجوي إلا أن المخاطر التي تواجهه تبقى خطيرة وجسيمة نتيجة حوادث سقوط الطائرات أثناء قيامها بعملياتها الجوية، هذا ما أدى إلى ظهور فكرة تأمين الطيران سنة 1911 أين تم إكتتاب أول عقد تأمين طيران لدى هيئة اللويدز في لندن أمام قسم التأمين البحري وكانت شركات التأمين تتولى فقط تأمين الأضرار المادية التي تلحق بالطائرات، لكن تم إيقاف هذه العقود سنة 1912 بعد تزايد أرقام الأضرار عن حوادث إصطدامات الطائرات أثناء عروض الطيران وإهتمت بالتأمين في مجالات أخرى.

بعد الحرب العالمية الأولى إنتشر تأمين الطيران في أوروبا فظهرت شركات كبرى أولها إتحاد الصليب الأبيض للتأمين على الطيران في إنجلترا سنة 1924، كما ظهرت

شركات كبرى في الولايات المتحدة الأمريكية من بينها شركة يوساج عام 1920 ومجمعات مختلفة في أوروبا، أما في الوطن العربي فكانت أول شركة تمارس نشاط تأمين الطيران هي شركة التأمين الأهلية المصرية.

نظرا لإختلاف الأحكام المطبقة على تأمين الطيران إهتمت التشريعات الداخلية للدول بوضع نظام قانوني دولي موحد لقواعد تنظيم الطيران المدني الدولي أين تم إبرام اتفاقية وارسوا للنقل الجوي الدولي في 12 أكتوبر 1929 ودخلت هذه الإتفاقية حيز التطبيق عام 1933 .

وبعد الحرب العالمية الثانية ظهر تطور كبير في الطيران التجاري بعد تحول الطائرات العسكرية إلى طائرات مدنية وظهرت الطائرات النفاثة والحوامات، أدى ذلك إلى تزايدت الأخطار التي تحدثها الطائرات على سطح الأرض فقامت الجهود الدولية بمراجعة شاملة لأحكام هذه الإتفاقية انعقدت اتفاقية روما لسنة 1952 التي أصبحت نافذة سنة 1958.

ظهر تأمين الطيران في الجزائر بعد الإستقلال إثر مصادقتها على إتفاقية وارسوا 1929 وإتفاقية روما 1952 ، أين إستلهمت منهما أحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 64-166 المؤرخ في 8 جوان 1964 والذي ألغي بموجب القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المعدل والمتمم .

استمر التطور في هذا المجال حتى أصبح تأمين الطيران في الوقت الراهن أمراً ملزماً في مختلف مجالات الطيران، وذلك من خلال عقد تبرمه شركات التأمين مع مشغلي الطائرات تحت مسمى عقد تأمين الطيران أو عقد تأمين الطيران الذي يهدف إلى الحد من الآثار المالية الباهضة الناتجة عن سقوط الطائرات، التي قد تلحق أضرار جسيمة بالركاب والأمتعة والبضائع والغير على سطح الأرض.

إن عقد تأمين الطيران عقد يغطي الأضرار التي تسببها الطائرة في حالة وقوع حادث معين، فهو نظام تعاقدى يقوم على أساس المعاوضة، غايته التعاون على تغطية أضرار والمخاطر الطائرات المحتملة بواسطة هيئات منظمة تزاوّل عقوده بصورة فنية قائمة على أسس وقواعد إحصائية.

عقد تأمين الطيران تأمين مختلف ينفرد بمفهوم وخصائص تميزه عن غيره من التأمينات، لذلك نجد عدة أنواع من عقود تأمين الطيران والمتمثلة في التأمين عن جسم الطائرة، التأمين عن المسؤولية، والتأمين عن البضائع المنقولة وغيرها من التأمينات المستحدثة.

يشترط المشرع عند انعقاد عقد تأمين الطيران أن تتوفر الشروط المقررة قانوناً منها أطراف العقد وأركانه وإتباع إجراءات معينة عند إبرامه لكي يكون العقد صحيحاً، لكن هذا العقد ينتج آثار على المتعاقدين باعتباره تصرفاً قانونياً ينشئ حقوقاً والتزامات بين طرفين متعاقدين تطبيقاً عملياً لذلك النظام، كما ينتهي العقد إما بالإقضاء أو الفسخ، فيحق للطرف المتضرر برفع دعوى للمطالبة بمستحقاته.

يغطي تأمين الطيران كثيراً من الأخطار، وتصادفه مشكلات معقدة، لاسيما مع الأزمات المالية العالمية وضخامة التعويضات المستحقة للمضربين، وظهور عدد من لمخاطر الجوية المستحدثة والتي تعجز شركات الطيران عن مواجهتها بإمكانياتها الخاصة، كما أنه يعد من العقود الأخرى، حيث يشمل على بنود متنوعة، وأخطار ذات مبالغ ضخمة وواسعة النطاق، كما أنه أصبح إلزامياً لمستثمري الطائرات وتشعب العلاقات الناشئة عنه، مما يؤدي لمشكلات قانونية تحتاج لمعالجتها والبحث عن السائل التي من أنها أن تضيق حدود الأضرار الناتجة عن هذه المخاطر ولتحصن من تبعاتها.

نظراً لأهمية المخاطر الجوية إلا أن التشريعات الجوية الدولية والتشريعات الجوية الداخلية لم تضع نظاماً قانونياً خاصاً ينظم عملية التأمين الجوي.

في ظل المعطيات التي وردت في شأن تأمين الطيران تتبلور الإشكالية المطروحة بصدد هذا الموضوع ومنه نتساءل كيف تم تنظيم عقد تأمين الطيران في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية؟

تكمن أهمية موضوع الدراسة في الأهمية العملية والقانونية التي يمثلها تأمين الطيران، حيث يعد من أهم عقود التأمين وسيلة مهمة لحماية شركات الطيران المدني من الخسائر الإقتصادية التي تتكبدها من جراء المخاطر المفاجئة المتنوعة التي تترتب عنها

مسؤولية مدنية، يكفل ضمان تعويض الأضرار التي تلحق بالركاب أو الأمتعة والبضائع والغير على سطح الأرض.

لأجل تحقيق أهداف البحث والجواب على الإشكالية المطروحة، تم اعتماد أسلوب الدراسة التحليلية، لأحكام إتفاقية وارسوا والبروتوكولات المكملة والمعدلة لها وإتفاقية روما سنة 1952 وأحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 وأحكام القواعد العامة (القانون المدني)، وبرغم أهمية موضوع الدراسة، إلا أنه لم يحظ بإهتمام المشرع الجزائري رغم تنوع المجالات التي يمكن أن يغطيها، كما توجد ندرة في الأبحاث المتخصصة في المكتبة الجزائرية والعربية التي تتناول هذا الموضوع. لكن هناك بعض الدراسات التي أشارت إليه الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي والقانون الجوي التي إعتمدنا عليها في بحثنا لذا قسمنا موضوع بحثنا إلى فصلين، حيث تناولنا في الفصل الأول الإطار العام لعقد تأمين الطيران، أما في الفصل الثاني فقد تطرقنا إلى آثار عقد تأمين الطيران.

الفصل الأول

الإطار العام لعقد تأمين الطيران

يعتبر النقل الجوي وسيلة لتقصير المسافات وربح الوقت في كافة المجالات أين جعل من العالم قرية صغيرة يجوبها كل شعوبها من أجل التواصل بينهم وربط علاقات دولية وتجارية، ولما كان لهذه الوسيلة أهمية كبيرة وأدى خطأ فيها يكلف أرواح البشر سعت التشريعات ومنظمات الطيران المدني إلى تنظيم نشاط النقل الجوي لضمان الأمن والسلامة، ولتحقيقها يشترط مراقبة صارمة على الطائرة مع إلزامية التأمين الجوي.

يهدف تأمين الطيران إلى الحد من الآثار المالية البالغة السوء التي قد تصيب الطائرة عند تعرضها لحادث من حوادث الطيران قد يؤدي إلى تعرض ركابها أو الغير إلى أضرار مادية ومعنوية خصوصا على سطح الأرض (1)، إضافة لذلك فإن النشاط الجوي يتطلب من الناقل الجوي استثمارات مالية ضخمة منها أثمان الطائرات والأجهزة المختلفة وأجور العاملين وتدريبهم مما يجعل العبء المالي الذي يتحمله مستثمر الطائرة جسيما (2)، خاصة عند تعرضها لحادث معين وما يتحمله من تعويضات للمتضررين.

فيعتبر عقد التأمين أساس في عملية التأمين لكن لتنفيذ هذا العقد يستوجب المرور بعدة مراحل فنية وقانونية لتكوينه، لذلك فلدراسة الإطار القانوني لعقد تأمين الطيران يجب أولا الوقوف على ماهية عقد تأمين الطيران ونطاقه، لذا نقسم الفصل إلى مبحثين سنتناول في المبحث الأول ماهية عقد تأمين الطيران وفي المبحث الثاني نتطرق لأنواع عقود تأمين الطيران.

(1) حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين، دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2012، ص 155.

(2) هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري (النقل التجاري الدولي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 461.

المبحث الأول

الأحكام العامة للتأمين الطيران

يعد عقد تأمين الطيران حديث النشأة، حيث لم ينل إهتمام مثل باقي التأمينات في التشريعات الوطنية، رغم ذلك لا يقل أهمية عنهم من حيث الصفة الدولية للنقل الجوي وجسامة الأخطار التي تتعرض لها الطائرة، مما يجعل هذا النوع من التأمينات يتسم بالطابع الدولي (1)، فعقد تأمين الطيران يغطي مختلف الأضرار التي تتعرض لها الطائرة. فتأمين الطيران عرف عدة مراحل وعلى مختلف الفترات الزمنية تطورا وتوسعا في نطاقه وعلى الرغم من ذلك لم يعطى له تعريفا خاصا، غير أنه ينوه

ويحدد بمختلف المجالات التي يقوم بتغطيتها. فلدراسة ماهية عقد تأمين الطيران يستوجب التعرف على مفهومه (المطلب الأول) مع تحديد أركانه (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم عقد تأمين الطيران

إن المفهوم البسيط للتأمين هو أن خسائر البعض تدفع بواسطة أقساط الكل، فتأمين الطيران يعتبر تأمين عن الدين، أي تأمين عن الأضرار التي تصيب الذمة المالية للناقل الجوي بسبب رجوع الغير المضرور عليه بالتعويض.

إن بيان مفهوم تأمين الطيران يقتضي التعرض لتعريفه وأهميته (الفرع الأول) التي جعلته يتميز بخصائص مختلفة عن باقي التأمينات (الفرع الثاني) وهذا لكونه إجباريا على الناقل الجوي لتأمين على مسؤوليته المدنية نظرا لجسامة الأخطار التي لا يمكن أن تتحملها شركة التأمين وحدها مما يؤدي بهذه الأخيرة بإعادة التأمين (الفرع الثالث).

(1) عبد الهادي السيد تقي الحكيم، عقد التأمين، حقيقته ومشروعيته: دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2003، ص156.

الفرع الأول

تعريف عقد تأمين الطيران

إن تعريف عقد تأمين الطيران لا يمكنه الخروج عن التعريف العام لعقد التأمين لأنه يعد فرعاً من فروعها، نظراً لأهمية المخاطر الجوية لم يرد عليه تعريف خاصاً به. إن المشرع لم يعطي تعريفاً قانونياً خاصاً به لعقد التأمين الجوي لا في الإتفاقيات الدولية ولا حتى في المنظمة العالمية للطيران المدني بل اكتفوا بالزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، وحذا المشرع الجزائي حذوا الإتفاقيات الدولية في هذا الموضوع وأكد على وجوب الناقل الجوي إكتتاب تأمين يغطي مسؤولياته وفقاً لأحكام قانون رقم 06-98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني (1).

أولاً : التعريف الإصطلاحي

لكي نعرف عقد تأمين الطيران إصطلاحاً يجب تعريف معنى التأمين لغوياً.

1- التعريف اللغوي

التأمين لغة هي من أَمِنَ، أي اطمأن وزال خوفه، وهو بمعنى سكن قلبه (2)، وكذلك تستعمل كلمة الأمن عند الخوف، ومن ذلك قوله تعالى في الآية 4 من سورة قريش: "الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَآمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ".

وكذلك قوله جل جلاله في الآية 125 من سورة البقرة: "وَإِذْ جَعَلْنَا الْبَيْتَ مَثَابَةً لِّلنَّاسِ وَأَمْنًا وَاتَّخِذُوا مِنْ مَّقَامِ إِبْرَاهِيمَ مُصَلًّى، وَعَهِدْنَا إِلَىٰ إِبْرَاهِيمَ وَإِسْمَاعِيلَ أَنَّ طَهِّرَا بَيْتِيَ لِلطَّائِفِينَ وَالْعَاكِفِينَ وَالرُّكَّعِ السُّجُودِ".

(1) قانون رقم 06-98، مؤرخ في 27/06/1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48 مؤرخ في 22/06/1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-2000، مؤرخ في 06 ديسمبر 2000، ج.ر عدد 75، مؤرخ في 10 ديسمبر 2000، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-15 مؤرخ في 15/07/2015، ج.ر عدد 41 مؤرخة في 29/07/2015.

(2) عز الدين فلاح، التأمين (مبادئه أنواعه)، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص 6.

ويقال ائتمنه واستأمنه بمعنى غرس فيه جانب كبير من الثقة، وله معاني عديدة منها إعطاء الأمان، التأمين على الدعاء وهو قول أمين أي أستجيب، ومن هنا اشتقت كلمة التأمين (1).

2- التعريف الإصطلاحي

الجوي بأنه عقد يلزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به عند تعرض وسيلة النقل الجوي لهلاك حقيقي وهذا مقابل الأقساط التي تدفع من قبل المؤمن له على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأشياء الهالكة (2).

فهو عقد يلتزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به من جراء حوادث الطيران مقابل دفع القسط المتفق عليه على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأضرار المتحققة من تحقق الخطر المؤمن منه (3).

ويعرف أيضا بأنه عقد يبرمه مالك الطائرة أو مستغلها ضد أخطار فقد وتلف الطائرة وبموجب هذا العقد يتعهد المؤمن حسب اختياره بتعويض أو استبدال أو إصلاح ما يحدث للطائرة من أضرار مادية بسبب أخطار الطيران إضافة إلى تعويض كل من تضرر من الحادث الذي أصيبت به الطائرة (4).

لم تضع التشريعات سواء الاتفاقيات الدولية أو الوطنية تعريفا قانونيا خاصا بعقد تأمين الطيران وأحالت بذلك الأمر إلى فقهاء القانون لتعريفه كونه يحتاج إلى بحث وإمام كافي بالموضوع من أجل تحديد الأسس القانونية والفنية للتأمين، وبذلك أكدت فقط على إلزامية التأمين بصفة عامة على المسؤوليات التي تغطي جميع الأضرار سواء اللاحقة بالركاب أو البضائع، ومستخدمي النقل الجوي، كذلك الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض.

-
- (1) حميدة جميلة، مرجع سابق، ص 7.
 - (2) أكرم ياملكي، الأعمال القانونية الواردة على الطائرة، التأمين على الطائرة، بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي 2006-2008، ص 199.
 - (3) هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 111-115.
 - (4) خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء، عدد 26، مصر، د.ت.ن، ص 1-2.

ثانيا - التعريف القانوني لعقد تأمين الطيران

إن عقد تأمين الطيران وسيلة لضمان سلامة الطيران المدني وضمان تعويض المتضررين جراء حوادث سقوط الطائرات، لذلك ألزمت الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية الناقل الجوي بإكتتاب تأمين أمام شركة التأمين المعتمدة من طرف السلطات المختصة.

1- تعريف عقد تأمين الطيران في أحكام الاتفاقيات الدولية :

نجد الاتفاقيات الدولية التي نظمت قواعد النقل الجوي لم تعطي أهمية لتعريف تأمين الطيران ولم تنظم أحكامه كون اتفاقية وارسوا لسنة 1929(1) لم تتعرض للتأمين على مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافرين أو مرسل البضاعة، فاكتمل بروتوكول لاهاي(2) سنة 1955 بتوصية الدول المتعاقدة على ضرورة وضع نظام لضمان الوفاء بالتعويضات المقررة حسب اتفاقية وارسوا، وعلى العكس اتفاقية روما لعام 1952 التي تضمنت في الفصل الثالث الضمانات الخاصة بتغطية مسؤولية الناقل الجوي المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرة للغير على سطح الأرض ونصت المادة 15 (3) على التأمين كأحد ضمانات مسؤولية الطائرة عن تلك الأضرار، ثم تم تبسيط هذه الأحكام بموجب بروتوكول مونتريال لسنة 1978 أين استبدل مصطلح الضمان "بالتأمين"(4).

2- تعريف عقد تأمين الطيران في التشريع الجزائري:

إن المشرع الجزائري لم يضع تعريفا لعقد تأمين الطيران ليبقى هذا الأخير عقدا خاضعا

(1) إتفاقية وارسوا المنعقدة بتاريخ 12/10/1929 من أجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المعدلة والمكملة المتضمنة 41 مادة

(2) بروتوكول لاهاي المنعقد بتاريخ 28/09/1955 المعدل و المكمل لإتفاقية وارسوا المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المتضمن 17 مادة تم بموجبها تعديل نصوص إتفاقية وارسوا و 10 مواد تم بموجبها تطبيق الإتفاقية بعد تعديلها.

(3) تنص المادة 15 فقرة 1 من اتفاقية روما 1952 على أنه : "لكل دولة متعاقدة أن تطالب مستغل الطائرة المسجل في دولة متعاقدة أخرى بإبرام عقد التأمين في الحدود القصوى للتعويضات".

(4) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى المسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد وأحكام التجارية الجديد والمعاهدات الدولية والمستحدث في أحكام محكمة النقض، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 2000، ص 111 و 112.

للأحكام العامة للعقود الواردة في نص المادتين 619، 620 من ق.م.ج (3) حيث تنص المادة 619 من ق.م.ج على أن : "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن ". كما نصت المادة 620 من ق.م.ج على أنه : "تنظم القوانين الخاصة عقد التأمين بالإضافة إلى الأحكام التي يتضمنها هذا القانون".

فقد أحال المشرع الجزائري بنص المادة المذكورة أعلاه إلى تنظيم التأمين بقوانين خاصة وهو ما جعله يستصدر أمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات (1)، أين أخذت المادة 2 منه نفس مضمون المادة 619 من ق.م.ج وبهذا يكون المشرع الجزائري قد أكد على عدم إعطاء تعريف خاص للتأمين وتركه للقاعدة العامة، كما ورد في نصوص المواد 195 إلى 198 من نفس الأمر المتعلق بإلزامية التأمين المخصصة في الفصل الثاني القسم الثاني، كما حذت معظم التشريعات العربية لنفس إتجاه المشرع الجزائري بخصوص ترك المجال لفقهاء القانون وإحالة تعريف عقد تأمين الطيران إلى الأحكام العامة، كما هو الشأن في القانون السوري المادة 713، 747 القانون المدني الليبي، المادة 983 القانون المدني العراقي، فيما يسميه القانون المدني اللبناني في مادته 950 "الضمان".

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 السالف الذكر فقد اقتصر فقط على إلزامية التأمين بصفة عامة أي تأمين جميع أنواع المسؤوليات، كما ورد في القسم السادس من الفصل الثامن تحت عنوان التأمينات الذي يتضمن ثلاث مواد وهي المادة 171 و172 و173 التي لها تقريبا نفس النصوص الوارد في المواد 195 إلى 198 من قانون التأمينات (2).

(1) أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26/09/1975، يتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم، ج.ر عدد 78، المؤرخة في 30/09/1975.

(2) أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25/01/1995 يتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 13، مؤرخة في 08/03/1995 المعدل والمتمم بقانون رقم 06-04 مؤرخ في 20/02/2006، ج.ر عدد 15، مؤرخة في 12/03/2006.

الفرع الثاني

خصائص عقد تأمين الطيران

يتسم عقد تأمين الطيران بخصائص مشتركة مع باقي عقود التأمين فهي من العقود الرضائية التي لا تتعقد إلا بتوافق إرادتي المؤمن والمؤمن له، ينتج عنها إلزام للجانبين يترتب على عاتق كلا الطرفين، فالإلتزام الرئيسي الذي يلتزم به المؤمن له التعويض للمؤمن له، فلا يعرف كل من الطرفين القدر الذي يعطيه والقدر الذي يأخذه إلا إذا تحقق الخطر لذا فهي من العقود الغرر غير أن المدة الزمنية في هذه العقود هو دفع أقساط التأمين وبالمقابل يلتزم المؤمن بتغطية الخطر عند تحققه وهذا بدفع مبلغ تعد عنصرا جوهريا لكون تنفيذ الإلتزام لا يكون بصورة فورية فقد تطول المدة أو تقصر ولا تنقضي بهلاك العين المؤمنة بل إنتهاء عقد التأمين (1) .

نظرا لأهمية المخاطر والطابع الإلزامي والدولي الذي يتميز به عقد تأمين الطيران فهي خصائص تميزه عن باقي التأمينات الأخرى التي نبينها كالتالي :

أولا : الخطر في تأمين الطيران

يتميز الخطر في تأمين الطيران بخصائص تميزه عن باقي التأمينات المستمدة من طبيعة النقل الجوي الذي يتصف بالشمولية والدولية وتتمثل في تعدد وتنوع المخاطر، والسرعة في تطورها والتعويضات المشتركة في حالة وقوع حادث.

1- تعدد الخطر في تأمين الطيران

يرتبط تعدد واختلاف خطر النقل الجوي بمجالات الخدمات الجوية التي تشمل أربع أشكال طبقا لأحكام قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 والمتمثلة في

(1) عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري (التأمينات البرية)، دار الخلدونية، الجزائر 2017، ص 48-56 .

الجوية للنقل العام (1)، خدمات العمل الجوي (2)، خدمات الطيران الخفيف (3)، الخدمات الجوية الخاصة (4). فكل من هذه المجالات تزيد من إرتفاع مستوى المخاطر خاصة تعدد أوجه الخطر فمنها ما يمس بالركاب والبضائع، ومنها ما يمس بالطائرة ذاتها، دون أن ننسى الغير المتواجد على سطح الأرض أو البحر مما يجعل هذه الخاصية يتميز بها عقد تأمين الطيران عن باقي عقود التأمين الأخرى.

2- السرعة في تطور الأخطار:

يتميز الخطر في تأمين الطيران بالسرعة في التطور وهذا راجع إلى التقدم الصناعي والتكنولوجي في مجال النقل الجوي الذي له تأثير كبير على تعدد وتنوع الأخطار (5) بحيث لم تستطيع شركات التأمين بتقديم الإحصائيات حول نسبة الأخطار المحتمل حدوثها.

ثانيا : إلزامية تأمين الطيران

أخذ المشرع الجزائري بالضمانات نفسها الواردة في اتفاقية روما 1952، على إلزامية التأمين على المراكب الجوية المسجلة في الجزائر والمستأجرة وهذا يعني إلزام ألقاه المشرع الجزائري على كاهل الناقل الجوي بحمل الشهادة الدالة على قيامه بالتأمين والتي تعد كضمان يوفره المشرع لكل ضحايا مخاطر الطيران إذ لا يعكس حقيقة الضمان المقرر للمضروور وإنما لابد من التأكد من إثبات المقدرة المالية للمؤمن.

كما يلزم مستغل الطائرة الأجنبية بالتأمين عن مسؤولياته تجاه الغير على سطح الأرض ويمكن أن تعفيه، ويكون التأمين وفقا للحدود القصوى التي وضعتها الاتفاقية، لذا يستوجب أن يكون كافيا لتغطية الأضرار طبقا لهذه الحدود (6)، متى أبرم لدى مؤمن

(1) المادة 109 من قانون 98-06 السالف الذكر.

(2) المادة 124 من القانون نفس.

(3) المادة 126 من القانون نفس.

(4) المادة 128 من القانون نفس

(5) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 215.

(6) وهيبة بن ناصر، نفس المرجع، ص 216.

مرخص له بالتأمين على نفس الأضرار وفقا للقوانين الدولية المسجلة فيها الطائرة أو دولة موطن المؤمن أو مركز أعماله الرئيسي، إذا تأكدت هذه الدولة أو الأخرى من ملاءة المؤمن طبقا للمادة 15 فقرة 2 من اتفاقية روما 1952 (1).

ثالثا : الطابع الدولي

يتميز عقد تأمين الطيران بالطابع الدولي وهذا يعود إلى طبيعته، الذي جعل تنظيمه يخضع لأحكام وقواعد قانونية دولية مختلفة على المستوى الثنائي الإقليمي والدولي، الهادف إلى توحيد قواعد تنظيم ممارسة نشاط النقل الجوي الدولي، وتحديد التزامات الناقل ومالك المركبة الجوية، عن الأضرار والخسائر الناشئة عن تعرض الطائرة لحادث معين للغير، وطرق التعويض عنها.

إن معظم التشريعات الوطنية مستمدة من اتفاقية وارسوا والبروتوكولين الملحقين بها بالقانون الدولي في تحديد قواعد التعامل في النقل الجوي، والشروط والمقاييس الواجب إتباعها من قبل الأشخاص الممارسين لنشاط النقل الجوي، بحيث يخضعون للقانون الخاص أو العام.

تظهر الطبيعة الدولية لعقود تأمين الطيران في ممارسة نشاط النقل الجوي اليومي حيث تتقاسم شركات التأمين الوطنية أعباء المخاطر الكبيرة مع شركات تأمين أجنبية بالاشتراك لتغطية الخطر الواحد أو بواسطة عملية إعادة التأمين المتبعة من طرف الشركات الجزائرية أو الانضمام إلى نواد أو مؤسسات تأسست بغرض التعاون في نشاط تأمين الطيران للمشاركة في تحمل نتائج المترتبة عن تحقق الحوادث الجوية المتميزة بشدة الخطورة وجسامة الخسائر (2).

(1) حالة استغلال طائرة واحدة، الضمان الكافي يساوي الحد الأقصى للتعويض الواجب التطبيق في المادة 11 من اتفاقية روما 1952.

- حالة استغلال أكثر من طائرة: الضمان الكافي يساوي إجمالي المبالغ المستحقة عن الطائرتين المطبق عليها أعلى الحدين.

- زيادة الضمان في حالة رفع دعوى التعويض ضد مستغل الطائرة : يجب أن تكون قيمة المطالبة لا تتجاوز الحد الأقصى لتعويض الواجب التطبيق المادة 172 من قانون رقم 98-06 المعدل و المتمم.

(2) جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016، ص 79.

رابعاً : إثبات المقدرة المالية للمؤمن:

لضمان مستحقات المستأمنين وحمايتهم، تفرض القوانين الحديثة للتأمين وتأمين الطيران خصوصاً على شركات التأمين تكوين احتياطات خاصة، فقد نصت المادة 224 المعدلة والمتممة بالمادة 39 من قانون 04-06 (1) من قانون التأمينات السالفة الذكر أنه على شركات التأمين وإعادة التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية أن تبرر في أي وقت التقديرات المتعلقة بالالتزامات النظامية التي يتوجب عليها إنشائها، وهي: الاحتياطات، الأرصدة التقنية، الديون التقنية، ويشترط أن تقابل هذه الالتزامات أصول معادلة لها، وهي سندات وودائع وقروض، قيم منقولة وسندات مماثلة، أصول عقارية، أصول أخرى.

إن المشرع الجزائري تناول مسألة الإدلاء بيسر المؤمن أو إعساره بشهادة أو وثيقة التأمين، وألزم شركات التأمين بنشر حصيلتها السنوية وحسابات النتائج في وثيقة التأمين للتأشير عليها من طرف إدارة الرقابة التي تتجسد في مراقبة الدولة لنشاط التأمين من أجل حماية مصالح المؤمن لهم والمستفيدين من عقد التأمين، بالتحقيق من قدرة هذا الفرع من مواجهة الأعباء الملقة على عاتقه وحماية مصالح المؤمن لهم بالتأكد من صحة وقدرة شركات التأمين من تحمل التبعات عند تحقق الخطر.

لكن المشرع الجزائري لم يحدد أحكاماً خاصة بمراقبة الدولة للتأمين الجوي، بل حدد أحكاماً عامة تنطبق على جميع التأمينات، خلافاً للمشرع المصري الذي ميز بين إثبات ملاءة المؤمن في تأمين على الطائرات الوطنية التي تهيمن عليها السلطات الوطنية للإشراف بالحصول على شهادة التي تؤكد على رقابة الجهة المكلفة بالحالة المالية للمؤمنين فيها (2).

(1) قانون رقم 04-06 مؤرخ في 20/02/2006 يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 والمتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 15 مؤرخة في 12/03/2006.

(2) تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2012، ص 411.

خامسا: بدائل التأمين

إن اتفاقية وارسوا لم تنص على نظام بدائل التأمين، فهو نظام مستحدث من طرف اتفاقية روما لسنة 1933 المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض التي نصت في المادة 2/12 على صورتين لبدائل التأمين المتمثلة في الوديعة النقدية والكفالة المصرفية، ونظرا لفشل الاتفاقية واختلاف الدول فيما بينها حول مسألة إجبارية التأمين، انعقدت اتفاقية روما لسنة 1952 (1)، التي جعلت اشتراط التأمين جوازي للدول المتعاقدة، وأضافت صورة أخرى (2) تتمثل في كفالة تسجيل الطائرة، لذا نجد أن أغلب دول النظام اللاتيني اتبعت هذا النوع من بدائل التأمين.

إن المشرع الجزائري لم يولي العناية اللازمة لهذه المسألة ليس سهوا أو تجاهلا، بل لاعتماد شركات التأمين في الجزائر على صيغة السيولة النقدية في حالة دفع أقساط التأمين أو حالة التعويض عن الأضرار، لهذا تبنى المشرع الجزائري الضمان في تأمين الطيران كي لا تتحمل الدولة دفع تعويضات جميع القطاعات عند وقوع حادث، يشترط أن يكون الضمان يساوي مبلغ الشيء المؤمن عليه وفي حدود المسؤولية المحدودة ومن أجل التوازن بين جميع القطاعات (3).

(1) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 217.

(2) تتمثل صور بدائل التأمين فيما يلي :

- **الوديعة النقدية:** تعتبر الوديعة النقدية إيداع تأمين نقدي في خزانة دولة تسجيل الطائرة المستثمرة، أو إيداعه في مصرف مرخص له بذلك من جانب هذه الدولة، وهي ضمان بديلة للتأمين التي تعتبر من واجبات مستثمر الطائرة حيث تقع على كاهله.
- **الكفالة المصرفية :** تقديم ضمان من بنك مرخص له من دولة تسجيل الطائرة المتعاقدة، التي تشترط على قدرة مستغل الطائرة بتسديد التعويضات اللازمة للمتضررين عند تحقق الخطر، وثبوت مسؤوليته.
- **كفالة دولة تسجيل الطائرة :** يقتضي تكفل دولة تسجيل الطائرة التعهد بالوفاء بالتعويضات التي تلحق ذمة مستغل الطائرة إذا لم يتم بالوفاء بها، هاني دويدار، مرجع سابق، ص 297.

كما تتعد أيضا بالامتناع عن الاحتجاج بأية حصانة قضائية، إذا ما حصل نزاع متعلق بوفاء الدولة بالتزاماتها ككفيل، تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 413.

(3) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، ص 218.

الفرع الثالث

الإلتزام بالتأمين وإعادة التأمين

يعد النقل الجوي الوسيلة المهمة والأكثر إستعمالا في عصرنا الحالي، أين أصبح العالم كقرية صغيرة، رغم المخاطر التي يتميز بها، لهذا قام المشرع بإلزام الناقل الجوي بالتأمين على جميع الأضرار التي يمكن أن تصيب الركاب والأمتعة و البضائع والغير على سطح الأرض (أولا) ونظرا لضخامة المخاطر تلجأ شركة التأمين الأصلية إلى إعادة التأمين (ثانيا) من أجل تقاسم العبء المالي الناجم عن الأضرار اللاحقة بالمضروبين.

أولا : الإلتزام بتأمين الطيران

إن المشرع الجزائري ألزم كل ناقل جوي بأن يكتتب تأمينا عن مسؤوليته المترتبة عن جميع الأضرار التي سببتها الطائرة للمضروبين عند شركات التأمين المرخصة من طرف الدولة ، من أجل إصدار شهادة تأمين التي تثبت ذلك.

1- ماهية الإلتزام بالتأمين عن مخاطر الطيران

تنص المادة 6 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي المنشور بالمرسوم رقم 43-00 (1) على أنه: يتعين على صاحب الإمتياز إكتتاب جميع التأمينات لتغطية الأخطار الناجمة عن استغلال الإمتياز، وتلك المتعلقة بإلتزاماته ومسؤولياته.

يجب أن تودع كل العقود التي تغطي أخطاره وإلتزاماته ومسؤولياته شهرا على الأقل قبل بداية الاستغلال لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني" .

ألزم المشرع الجزائري كل مستغل طائرة (2) مدنية أن يكتتب تأمينا كافيا لتغطية

(1) المرسوم التنفيذي رقم 43-00، مؤرخ في 2000/02/26 ، المتعلق بتحديد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته، ج.ر عدد 8، مؤرخ في 2000/03/01.

(2) تنص نظر المادة 2 فقرة 13 من القانون 06-98 المعدل والمتمم على أنه :
المستغل :- كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل العمومي أو العمل الجوي.
- كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي.
- كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني وبقيادة طاقم الطائرة أثناء مدة التأخير.
- كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه.

مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة، وكذلك عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض(1)، كما يجب أن يؤمن على مستخدميه المعرضين لمخاطر الطيران التي يمكن أن تلحق بهم أضرار، فهذا يعد شرط من شروط الواجب أن تتوفر في الطائرات التي تعمل في إقليم، لم يميز بين الطائرات الوطنية و الأجنبية .

لا يجوز تسجيل الطائرة وترخيصها إلا بعد تقديم وثيقة التأمين على مخاطر الطيران من طرف طالب الترخيص، و يجوز سحب رخصة الإستغلال من شركة الطيران التي لا تستوفي الشروط التأمينية المفروضة في التأمين، فإذا لم يكن للطائرة شهادة تأمين فلا يسمح له الهبوط في أي مطار مدني(2).

كما يجوز للهيئة العامة للطيران المدني إعفاء على الطائرات المستخدمة للتدريب أو التعليم والتجربة الفنية من شرط أو جميع شروط التي يجب أن تتوفر في الطائرات.

2- الحكمة من الإلتزام بالتأمين من مخاطر الطيران

فرض المشرع الإلتزام بالتأمين عن المخاطر الطيران من أجل ضمان التعويضات الكبيرة قد يعجز عن الوفاء بها لمصلحة المضرورين في حالة وقع حادث للطائرة ، لهذا تدخل المشرع بمقتضى نصوص آمرة من أجل فرض هذا تأمين عن مخاطر الطيران، حيث أصبح شرطاً من شروط ترخيص الناقل الجوي لمزاولة نشاطه، وفي حالة تخلف هذا الشرط توقع عليه جزاءات معينة، بحيث يبرم هذا التأمين من أجل تحقيق المصلحة العامة والحفاظ على حقوق المضرورين وحمايتهم (3)، كما يمكن لأطراف العقد إضافة بنود أخرى لا تتعارض مع النظام العام غايات المشرع وأهدافه من جعلها التأمين إلزامياً.

(1) تنص أيضا المادة 198 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم على أنه: يجب على كل مستعمل المركبة الجوية مسجل بالجزائر أو مستأجرة التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤولياته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض.

(2) المادة 1/46 من المرسوم التنفيذي رقم 00-43 السالف الذكر.

(3) محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني، نظرية الإلتزام، ج 1، مصادر الإلتزام، طبعة 9، جامعة دمشق، 2001-200، ص 59.

3- إجراء تأمين لدى مؤمن مرخص له

يتم إكتتاب تأمين الطيران لدى شركة تأمين معتمدة ومرخص لها بالتأمين بموجب قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة، فالمرشح الجزائري ألزم كل ناقل جوي بأن يبرم عقد تأمين لدى شركة معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤولياته تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير (1)، وأن يكتب تأمين لدى شركة معتمدة بالجزائر من أجل ضمان مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض (2) .

4- حمل شهادات التأمين على متن الطائرة

نصت المادة 173 من قانون رقم 98-06 المعدل والمتمم : يجب أن يقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية"، ألزم المرشح الجزائري مستغل الطائرة بتقديم شهادة التأمين عند كل تفتيش يتعرض له مهما كانت جنسيتها وطنية أو أجنبية تعمل في إقليمية الدولة، بحيث تثبت هذه الشهادة إجراء تأمين وفقا لأحكام المقررة قانونا، وحمل شهادة تثبت المقدرة المالية صادرة عن السلطة المختصة المسجل فيها الطائرة أو في الدولة التي يكن فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله.

ثانيا : إعادة التأمين

يقوم تأمين الطيران على أسس فنية قانونية، وتنظيم التعاون بين المؤمن لهم من طرف المؤمن، بإعتماد حساب الإحتمالات وإجراء المقاصة بين الأخطار التي تهدد الذمة المالية للمؤمن لهم، و تعدد مخاطر الطيران المدني فجائية لا يمكن التنبؤ بها وغير منضبطة، مما يؤدي إلى صعوبة حساب إحتمالات الخسائر والتنبؤ بها مثل ما هو معمول به في القواعد الفنية للتأمين ، حسب ما تتطلبه من تقسيم المخاطر قانون الأعداد الكبيرة (3) الذي يؤدي إلى عدم القدرة على التغطية التأمينية له وصعوبة وجود تقييم

(1) تنص المادة 196 من الأمر 95-07 المعدل و المتمم على أنه: يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير".

(2) المادة 198 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم السالفة الذكر.

(3) عمر أجير، إطار سامي لدى شركة CAAT مفهوم إعادة التأمين، مداخله ، المديرية العامة، ماي 2001 .

لأقساط التأمين مبيني على أسس علمية، لهذا لا يستطيع المؤمن الوطني تغطية كل مخاطر الطيران إلا في ظل مساهمة السوق الدولية، فيلجأ المؤمن إلى طريقة إعادة التأمين.

1 - تعريف عقد إعادة التأمين

في بعض الأحيان نجد شركة التأمين أمام طلب التأمين عن مخاطر الطيران بقيمة مرتفعة، تفوق إمكانياتها المالية، من أجل عدم خسارة عملائها تحتفظ بجزء من التأمين في حدود مقدرتها، وتحول الباقي إلى شركات تأمين أخرى وبالتالي يتوزع الخطر على عدة مؤمنين .

إن إعادة التأمين هو عقد تتحمل بمقتضاه إحدى شركات إعادة التأمين كل أو جزء من الخطر الذي سبق أن تحملته شركة التأمين الأصلية في مقابل قسط إعادة التأمين تدفعه الشركة الأصلية (2) التي تحملت الخطر بحيث تنظم وثيقة التأمين العلاقة بينهما، ولا تمس عملية إعادة التأمين بحقوق المؤمن له، ولا تربطه علاقة قانونية مباشرة بشركة إعادة التأمين، كما يلتزم المؤمن الذي أصدر وثيقة التأمين في مواجهته لجميع الحقوق الناشئة بمقتضى عقد التأمين (3).

2- موقف المشرع الجزائري من إعادة التأمين

يشهد قطاع إعادة التأمين في الجزائر تحسنا مستمرا ونموا متزايدا، لازم النمو الذي عرفه قطاع التأمين على المستويين الدولي والمحلي وتقوم الشركة المركزية لإعادة التأمين CENTRALE DE LA REASSURANCE COMPAGNIE بإعادة تأمين كافة

(1) من أبرز صور إعادة التأمين:

أ - إعادة التأمين الكلي: هو ذلك النوع الذي يتعذر تحقيقه جزئيا، وبالتالي لا بد من إعادة تأمين كلي كما في التزام المؤمن غير المحدود في المسائل المتعلقة بالمسؤولية المدنية.

ب - إعادة التأمين الجزئي : و يتحلّى هذا النوع عندما يتنازل المؤمن عن جزء من الخطر المؤمن عليه لصالح شركة إعادة تأمين . بحيث تتكفل هذه الأخيرة بضمان الحد المتبقى غير المؤمن عليه من قبل شركة التأمين الأصلية ، فإن الحصة المتبقية تودعها الشركة المؤمنة لدى شركة إعادة تأمين أو توزعها بين عدة شركات تتكفل كل واحدة بإعادة التأمين في حدود القسط المقدم لها.

(2) طيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، في التشريعات المقارنة (دراسة تحليلية)، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في العقود المسؤولية، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، 2003، ص 176

الأخطار الموجودة على مستوى شركات التأمين المعتمدة في الجزائر، واستوجب المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 95-409 المؤرخ في 09 سبتمبر 1995 والمتضمن التخلي الإجباري لإعادة التأمين، على شركات التأمين التابعة لقطاع العام، إعادة تأمينها لكافة الأخطار وفقا للنسب المحددة في المادة 3(1) من هذا المرسوم، و يأتي المرسوم التنفيذي رقم 98-312 المؤرخ في 5 أكتوبر 1998 بتعديلات على المرسوم 95-409 السالف الكر وخاصة بالنسب للمادة 3 (2) منه والمتضمنة النسب المخصصة لإعادة التأمين.

المطلب الثاني

أركان عقد تأمين الطيران

عقد تأمين الطيران كغيره من العقود لا ينعقد إلا بتوفر أركانه التي اقرها القانون، لذلك يشترط وجود الرضا بين طرفيه وهما المؤمن والمؤمن له (الفرع الأول)، وأن ينصب هذا الرضا على محل وهو الخطر المؤمن منه (الفرع الثاني)، وأن يكون له سبب هو المصلحة التأمينية (الفرع الثالث)، فهذه الأركان تمثل الأساس القانوني الذي يقوم عليه العقد وبدونها فلا وجود لعقد التأمين .

الفرع الأول

ركن الرضا في عقد التأمين الجوي

طبقا للمادة 59 من ق.مدني، يجب أن يكون الرضا موجودا بتوافق الإيجاب والقبول الذي يعبر عنه أحد أطراف العقد أي بتطابق الإرادتين، وأن يكون صحيحا بتوافر الأهلية لدى المتعاقدين أثناء إبرام العقد، وتكون هذه الأخيرة خالية من عيوب الإرادة،

-
- (1) المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 95-409 المؤرخ في 09 ديسمبر 1995 المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال إعادة التأمين ج.ر عدد 76 المؤرخة في 10 ديسمبر 1995.
- (2) المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 98-312 المؤرخ في 30 سبتمبر 1998 يعدل المرسوم التنفيذي رقم 95-409 المتعلق بالتنازل في مجال إعادة التأمين ج.ر عدد 74 المؤرخة في 5 أكتوبر 1998.

فإذا توافر لعقد التأمين ذلك أصبح موجودا من الناحية القانونية(1)، أما من الناحية العملية فعقد تأمين الطيران يستوجب عدة إجراءات فنية لإبرامه.

أولا : أطراف عقد تأمين الطيران

يتم إبرام عقد تأمين الطيران بين طرفين وهما المؤمن والمؤمن له (2)، وفي بعض الأحيان يتدخل أشخاص آخرون في إبرامه يسعون للوساطة بين الطرفين وإيجاد حلول عند انعقاد العقد، بحيث يمكن أن يأتي بهم المؤمن أم المتعاقد الآخر الذي قد يشترط التأمين لمصلحته أو لمصلحة شخص آخر الذي هو المستفيد، أو لصالح المؤمن عليه.

1- المؤمن

يعتبر المؤمن الطرف الأول الذي يلتزم بتقديم قيمة مبلغ التأمين عن الأضرار اللاحقة بالناقل الجوي عند تحقق الخطر بعد دفع هذا الأخير لأقساط الاشتراك، فلا يمكن للشخص الطبيعي ممارسة نشاط التأمين، حسب ما يتطلبه عقد تأمين الطيران نظرا لجسامة الخسائر والمبالغ الباهظة التي لا يقوى الأفراد على دفعها، فالمؤمن يتخذ شكل شركة تأمين يتعهد بدفع غطاء التأمين للمؤمن له في حالة تحقق الخطر وهي على شكل شركات مساهمة أو تعاضديات التأمين التي تتحصل على اعتماد من وزارة المالية(3).

أ- شكل شركة التأمين

تنص المادة 215 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات على أنه "تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون الجزائري وتأخذ أحد الشكليات شركة ذات أسهم، شركة ذات شكل تعاضدي، غير أنه عند صدور هذا الأمر يمكن للهيئات التي تمارس عمليات دون أن يكون غرضها الربح أن تكتسي شكل الشركة التعاضدية.

(1) عبد الرزاق أحمد السنهوري ، المرجع السابق ، ص 1103.

(2) عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق، ص 21.

(3) عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق، ص 26.

كانت الشركات العمومية في الجزائر هي التي تحتكر بصفة واسعة عقود تأمين الطيران والبحري لجسامة مخاطرها قبل صدور الأمر 95-07، بحيث تعيد التأمين لدى الشركة المركزية لإعادة التأمين محتفظة بنسبة معينة وتحول ما يزيد على قدرتها لشركات أجنبية وشركات أخرى عامة وخاصة، فوجد المؤسسات الجزائرية التي تمارس هذا النشاط CAAT المتمثل في الشركة الجزائرية للتأمين SAA، الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAR، والشركة المركزية لإعادة التأمين CCR، والشركة الجزائرية لتأمينات النقل (1)، تلتزم شركات التأمين بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر (2) المبين بالعقد مقابل أقساط معينة يؤديها المؤمن له (3).

ب- كيفية الحصول على الإعتماد

يمنح الاعتماد بقرار من الوزير المكلف بالمالية و ذلك بعد أن يبدي المجلس الوطني للتأمينات رأيه فيه وطبقا للمرسوم التنفيذي رقم 267/96 (4) الذي يحدد شروط

(1) تنص المادة 203 من الأمر رقم 95-07 المعدلة و المتمم بالمادة 23 من قانون 04-06 السالف الذكر أن: "شركات التأمين و/أو إعادة التأمين هي شركات تتولى اكتتاب وتنفيذ عقود التأمين و/أو إعادة التأمين كما هي محددة في التشريع المعمول له.

و يميز في هذا الشأن بين :

1- الشركات التي تأخذ التزامات يرتبط تنفيذها بمدة الحياة البشرية و الحالة الصحية أو الجسمانية للأشخاص و الرسملة و مساعدة الأشخاص.

2- شركات التأمين من أي طبيعة كانت و غير تلك المذكورة أعلاه في البند الأول.

ويقصد بـ "الشركة"، في مفهوم هذا الأمر، مؤسسات و تعاضديات التأمين و/أو إعادة التأمين.

(2) Yvonne Lambert-Faivre, Droit des Assurances, 10ème édition, DALLOZ, DELTA, 1998, p.342.

(3) تنص المادة 201 فقرة 1 من الأمر 95-07 أنه : "يجب على شركات التأمين تغطية أي خطر يخضع، بموجب هذا الأمر، لإلزامية التأمين بالنسب لعمليات التي اعتمدت من جلها."

(4) فإن الوثائق التي يجب أن يتضمنها ملف الاعتماد هي:

- طلب يتضمن عمليات التأمين التي تنوي الشركة ممارستها
- محضر الجمعية العامة التأسيسية
- نسخة من العقد التأسيسي للشركة
- وثيقة تثبت تحرير رأس المال
- نسخة من القانون الأساسي
- قائمة المسيرين الرئيسيين مع توضيح هويتهم و كفاءتهم المهنية
- مستخرج من صحيفة السوابق القضائية رقم 3 لكل واحد من المؤسسين و المسيرين
- نسخة من استمارات و وثائق التأمين المعدة للتوزيع على الجمهور
- مخطط يتضمن المبادئ الرئيسية التي تقترح الشركة إتباعها في مجال إعادة التأمين

منح شركات التأمين و/أو إعادة التأمين الاعتماد، فتتبع إرسال ملف طلب منح الاعتماد إلى الوزير المكلف بالمالية ويمنح الاعتماد إلى شركة التأمين إذا توافرت فيها شروط تتعلق خاصة بالمؤهلات المهنية لمسيرى الشركة و نزاهتهم، فلا يستطيع أن يؤسس شركة تأمين، الأشخاص الذين ثبت إدانتهم بارتكاب جنحة يعاقب عليها قانون العقوبات .

فإذا لم تتوافر الشروط المحددة في المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه يرفض طلب منح الاعتماد، غير أنه يمكن الطعن في قرار الرفض أمام مجلس الدولة. أما في حالة موافقة الجهة المختصة على منح الاعتماد، فإن قرار منح الاعتماد ينشر في الجريدة الرسمية. كما يمكن للجهة التي منحت الاعتماد أن تسحبه من شركة التأمين في أي وقت إذا توافرت أحد الأسباب(1) المنصوص عليها في المادة 220 من الأمر 07/95، وهذا بقرار من الوزير المكلف بالمالية.

لكي تقوم الجهة المختصة بسحب الاعتماد يجب عليها إعدار الشركة مسبقا بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع وصل الاستلام، ويجب أن يتضمن "الإعذار" الأسباب التي كانت مصدر إتخاذ قرار السحب، ويمكن للشركة أن تطعن في قرار السحب أمام مجلس الدولة.

كما تفرض الدولة رقابتها التقنية على شركات التأمين من خلال فرض التزامات خاصة توجب عليها الخضوع إليها، وتتمثل هذه الالتزامات في الاحتياطات والأرصدة التقنية والديون التقنية، توجب إعادة التأمين أن تكون قادرة في أي وقت على تبرير

(1) أسباب سحب الاعتماد الواردة في المادة 220 من الأمر 07-95 :

- إذا كانت الشركة لا تسير طبقا للتشريع و التنظيم المعمول بهما أو لقوانينها الأساسية
- إذا لم تعد شروط الاعتماد متوافرة
- إذا اتضح أن الوضعية المالية للشركة غير كافية للوفاء بالتزامها
- إذا كانت الشركة تطبق بصفة متعمدة زيادات أو تخفيضات غير منصوص عليها في التعريفات المبلغة إلى إدارة الرقابة
- إذا لم تمارس الشركة نشاطها لمدة سنة واحدة ابتداء من تاريخ تبليغ الاعتماد أو إذا توقفت عن اكتتاب عقود التأمين لمدة سنة واحدة
- إذا صرحت الشركة عن توقفها عن ممارسة التأمين أو إذا حلت أو صدر في حقها حكم بالإفلاس أو التسوية القضائية .

المتعلقة بالالتزامات النظامية التي يتعين عليها تأسيسها وهي: الاحتياطات، الأرصدة التقنية، الديون التقنية. ويجب أن تقابل هذه الالتزامات أصول معادلة لها وهي: سندات وودائع وقروض، قيم منقولة وسندات مماثلة، أصول عقارية، وأصول أخرى أضافها التعديل.

ج- وسطاء التأمين

كما يمكن أن يكون المؤمن وسطاء للتأمين المتمثلين في الوكلاء والسماسرة وهم أشخاص طبيعيين (1) توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن شركة أو أكثر بمقتضى عقد تأمين معتمد تبين فيه شروط الواجبة للحصول على تأمين لحساب موكلهم، كما يجب على الوكيل العام أن يخصص إنتاجه للشركة أو الشركات التي يمثلها (2).

أما السمسار توكل له أموال يدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم فيجب أن يتمتع بملاءة مالية لتسديد هذه الأموال في كل فترة (3) وفي حالة إرتكاب أخطاء من طرف الوكلاء أو إهمالهم أو إهمالهم فستترتب المسؤولية المدنية على كاهل شركات التأمين (4)، فالوسيط يمكن أن يكون مفوضاً أو مندوباً أو سمساراً غير مفوضاً.

فالوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركات التأمين، بحيث يتعاقد مع المؤمن له مباشرة دون اللجوء إلى شركة التأمين، كما يمكن أن يبرم العقد ويعدله، أو يمدد أجاله أو يفسخه (5)، أما المندوب ذو التوكيل العام يمكن أن يبرم العقد أو يعدل

-
- (1) مرسوم تنفيذي رقم 17-192، مؤرخ في 11/06/2017 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 95-340، مؤرخ في 30/10/1995 يحدد شروط منح وسطاء التأمين، لإعتماد والأهلية المهنية و سحبه منهم، ومكافآتهم، ومراقبتهم، ج.ر عدد 65، مؤرخة في 31/10/1995.
 - (2) تنص المادة 13 فقرة 1 من الأمر 95-07 على أنه: "يدفع التعويض أو المبلغ المحدد في العقد في أجل تنص عليه الشروط العامة لعقد التأمين".
 - (3) تنص المادة 255 من نفس الأمر على أنه: "على شركات التأمين و/أو إعادة التأمين وكذا وسطاء التأمين مسك دفاتير السجلات لتي تحدد قائمتها بقرار من الزير المكلف بالمالية".
 - (4) تنص المادة 262 من نفس الأمر على أنه: "على كل سمسار للتأمين، توكل له أمال قصد دفعها لشركات التأمين المعتمدة أ للمؤمن لهم، أن يثبت في كل وقت وجود ضمانة مالية مخصصة لتسديد هذه الأموال".
 - (5) تنص المادة 267 من نفس الأمر على أنه: "تعد شركة التأمين، صاحبة التوكيل، مسؤولية مدنية بنص المادة 136 من القانون المدني عن الضرر المترتب عن خطأ أو إغفال أو إهمال وكلائها الذين يعدون تطبيقاً لهذه المادة بمثابة مستخدمين و لو اتفق على خلاف ذلك".

شروطه أو يمدد أجاله أو يفسخه كون سلطاته محددة، بينما السمسار غير المفوض فدوره محدد في البحث عن العملاء من أجل التعاقد مع شركات التأمين وتسليم وثيقة التأمين إلى المؤمن له.

2- المؤمن له

المؤمن له هو الطرف الثاني في عقد التأمين، فهو شخص طبيعي أو معنوي الذي يسعى إلى إبرام عقد التأمين عن خطر يهدده في شخصه أو ماله، فيكون طالب التأمين هو المتعاقد المباشر مع المؤمن والملتزم إزاء هذا الأخير بكل الإلتزامات التي يرتبها عقد التأمين، من الإدلاء بالبيانات ودفع أقساط التأمين والإخطار بوقوع الخطر وتلقي الإعذارات والمراسلات المتعلقة بعقد التأمين وغير ذلك من الإلتزامات.

يكون المؤمن له مستفيدا إذ آل إليه مبلغ التأمين أو التعويض عند تحقق الخطر، فغالبا ما يتخذ المؤمن له ثلاث صفات في شخص واحد حسب طبيعة عقد التأمين فموضوع التأمين يمكن أن يكون متعاقد التأمين والمستفيد من التأمين في آن واحد، فالتأمين على البضاعة المنقولة جوا يكون فيها المؤمن أيضا هو المستفيد من التعويض في حالة حدوث الضرر للبضاعة، لأنه يتعاقد بإسمه مع شركة التأمين، ومستفيدا لأنه يتقاضى التعويض من المؤمن إذا هلكت بضاعته (1).

كما يمكن أن يكون المؤمن له ومكتتب التأمين شخص واحد لأنه يتعاقد بإسمه، والمستفيد شخص آخر لأنه يتقاضى مبلغ التأمين، كما يمكن أن يكون المؤمن له والمستفيد شخص واحد والمتعاقد شخص آخر وهذا يسمى بالتأمين لحساب ذي مصلحة في هذه الحالة ينشأ عن عقد التأمين حق للغير وهو المستفيد يستطيع بموجبه أن يطالب مباشرة المؤمن بمبلغ التأمين طبقا للمادة 11 من الأمر 95-07 (2).

(1) عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص 107-108.

(2) تنص المادة 11 من الأمر 95-07 على أنه: "مع مراعاة أحكام المادة 86 أذاه، يمكن إكتتاب تأمين لحساب شخص معين، إذا لم يسلم هذا الشخص تفويضه بذلك، فإن المستفيد من التأمين حتى وإن تمت المصادقة بعد وقوع الحادث، كما يمكن إبرام عقد التأمين لحساب من له الحق فيه".

كما ورد في المادة 93 من الأمر رقم 07-95 التي تنص على أنه: "يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو إجتنا ب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة"، فيشترط لصحة التأمين أن تكون للمؤمن له مصلحة مشروعة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه.

3- المستفيد

يعتبر المستفيد شخصا أجنبي عن العقد، حيث يمكن أن يحل طرف غير مؤمن محل هذا الأخير في المطالبة بالتعويض مباشرة فيستمد حق في ذلك من قواعد الإشتراط لمصلحة الغير الذي يعرف بالتأمين لحساب من يثبت له الحق فيه طبقا للمادة 94 من أمر رقم 07-95 (1)، كتأمين الناقل على البضائع التي ينقلها لمصلحة أصحابها، والمستفيد قد يتم تعيينه بالإسم أو بالصفة تبعا لإرادة المؤمن له المنفردة،

ينشأ عن عقد التأمين حق للغير وهو المستفيد، يستطيع بموجبه أن يطالب مباشرة المؤمن بمبلغ التأمين، ويستمد هذا الحق أحكامه من قواعد الإشتراط لمصلحة الغير. وقد تتوفر هذه الصفات الثلاث في أشخاص ثلاثة: مثل أن يؤمن الزوج على حياة زوجته في حالة الوفاة لمصلحة أبنائه، فيكون الزوج مكتتب التأمين لأنه هو الذي تعاقد مع شركة التأمين ويلتزم بدفع الأقساط، وتكون الزوجة مؤمنا لها لأن حياتها هي المؤمن عليها من الوفاة، ويكون الأولاد مستفيدين لأنهم يتقاضون مبلغ التأمين إذا توفيت الأم (2).

ثانيا : صحة الرضا

لكي ينعقد عقد التأمين يجب أن يكون الرضا صادرا من ذي أهلية سليمة خالية من عيوب الإرادة لكلا طرفي العقد.

(1) تنص المادة 94 من الأمر 07-95 على أنه : يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتتبه أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، في هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأمينا لفائدة مكتتب وثيقة التأمين إشتراطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط.

(2) عبد الرزاق بن خروف، مرجع سابق، ص 69 .

1- الأهلية

يشترط توفر الأهلية القانونية لأطراف عقد التأمين التي تستلزم خلو الإرادة من عيوب الرضا لكي ينعقد العقد صحيحا وغير قابل للإبطال، وأهلية التعاقد في التأمين الجوي لا تثور بالنسبة لشركة التأمين أي المؤمن (1) بإعتبارها شخص معنوي وهي لأنها شركة مساهمة بل تثور بأهلية المؤمن له الذي يمكن أن يكون شخصا طبيعيا.

فباعتبار عقد التأمين من عقود الإرادة فالأهلية الواجب توافرها هي أهلية الإرادة بحيث تكون لصيقة بأهلية التاجر الذي يزاول عملية تجارية، فبالنسبة للشخص الذي لم يبلغ سن الرشد فالأهلية المطلوبة لإبرام عقد التأمين هي أهلية الإرادة، لذا يجوز للقاصر إبرام عقد التأمين لكن يجب أن يكون مأذونا له بإدارة أمواله.

أما القاصر غير المأذون له بإدارة أمواله، فهو غير أهل لإبرام عقد التأمين، وإذا أبرمه كان قابلا للإبطال لمصلحته، إلا أنه يجوز لوليه أو وصيه أو وكيله أن يبرم عقد التأمين لصالحه ولحسابه، بمعنى أنه يجوز للبالغ الراشد أن يبرم عقد التأمين، كما يجوز ذلك للقاصر أو المحجوز عليه إذا كان مأذونا له في إدارة أمواله (2).

2- عيوب الإرادة

أما بالنسبة لصحة التراضي فعقد تأمين الطيران يخضع للأحكام العامة الواردة في القانون المدني، لذا يشترط أن يكون الرضا صحيحا ومنتجا لأثاره أن تكون إرادة الطرفين خالية من عيوب الإرادة المتعلقة بالتدليس والإكراه والغلط والإستغلال (3).

وفي هذه الحالات يصعب في الواقع تصور الإكراه والتدليس وما شابههما عندما يتعاقد المؤمن له مع المؤمن، لذا يمكن للمؤمن له أن يلحق عيب الغلط بإرادته، كما لو أبرم عقد تأمين على شيء معين هو لا يعلم التأمين عليه، لذا يقع كثيرا المؤمن في الغلط والتدليس من طرف المؤمن له، بحسن النية أو بسوء النية، وهذا من خلال البيانات المتعلقة بالخطر التي يقدمها المؤمن له وقت إبرام عقد التأمين، أو عدم التصريح عن

(1) أحمد شرف الدين، مرجع سابق، ص 86.

(2) عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 1104.

(3) جديدي المعراج، مرجع سابق، ص 60.

بعض المخاطر، وتكون في هذه الحالة تصريحات المؤمن له خاطئة غير مطابقة للواقع يتحقق التدليس(1).

ثالثاً : مراحل التراضي

يتم إبرام عقد التأمين بتبادل التعبير عن الإيجاب والقبول بين الطرفين غير أن هذا التبادل يتحقق من الناحية العملية عبر عدة مراحل وخطوات، بداية بتقديم طلب التأمين وعند موافقة المؤمن مبدئياً على تغطية الخطر يسلم المؤمن له "مذكرة تغطية التأمين، ثم المؤقتة لغاية توقيع وثيقة التأمين، إنه يجوز للمتعاقدتين تعديل اتفاقهما الأصلي عن طريق "ملحق وثيقة التأمين

1 - طلب التأمين

إن طلب التأمين عبارة عن نماذج مطبوعة يعدها المؤمن مسبقاً لهذا الغرض يشتمل على البيانات اللازمة التي يبرم على أساسها عقد التأمين، كما تحتوي على عدد من الأسئلة يجيب عليها المؤمن له، وعلى حسب الإجابة يطلع المؤمن على البيانات التي تمكنه من دراسة الموضوع والبت فيه بالقبول أو الرفض، وتتعلق هذه البيانات بشخص طالب التأمين وهويته وبالخطر الذي يريد التأمين عليه والظروف المحيطة به، وغيرها من البيانات التي يراها المؤمن ضرورية.

يملأ طالب التأمين الطلب المطبوع، ثم يوقعه ويسلمه للمؤمن أو إلى الوسيط وبعد أن يتلقى طالب التأمين الرد من المؤمن بالموافقة على التأمين متضمناً مقدار القسط (2) المطلوب منه دفعه، يتقدم بإيجاب بات يطلب فيه إبرام العقد .

كما يشمل طلب تأمين الطيران على مجموعة من البيانات اللازمة في التأمين عن جسم الطائرة و التأمين عن الأمتعة والبضائع.

(1) جديدي المعراج، مرجع سابق، ص 60.

(2) حسين يوسف محمود عليوة، مرجع سابق، ص 113.

أ - طلب التأمين عن جسم الطائرة :

يحتوي طلب التأمين عن الطائرة على البيانات عامة و بيانات خاصة بالطائرة:

أ - البيانات العامة :

تتمثل البيانات العامة في إسم طالب التأمين، عنوانه، عمله، إسم مالك الطائرة، صفة طلب التأمين، إستخدام الطيران الليلي ومدته، الإقليم الذي ستستخدم فيه الطائرة، وغيرها من الأسئلة المتعلقة بنوع الغطاء المطلوب توضيح حدود التعويض (1).

ب - بيانات الطائرة :

- علامات التسجيل : تتمثل في شهادة الصلاحية الجوية، فئتها، تاريخ إنتهاءها.
- إسم صانع الطائرة، نوعها وطرازها، تاريخ صناعة الطائرة.
- بيانات كاملة عن الرادار الراديو المجهز بهما.
- بيانات كاملة عن جميع الأشخاص، عدد الطيارين ذكر أسمائهم في الرخصة.
- بيانات عن المحركات (2).

2- طلب التأمين عن البضائع

إن الشروط التي ترد في طلب التأمين على الشحنة كثيرة و متعددة تختلف من بلد لآخر، ومن مؤمن لآخر، و هي تتمثل عادة في عدد الطرود المطلوبة في وثيقة التأمين الشحنة، إسم السمسار ، إسم المستأمن، إسم من يدفع له التعويض، نوع الشحنة المراد التأمين عليه، قيمة الشحنة، ورقم الإعتماد المستندي المفتوح من البنك، السعر الذي قيمت على أساسه البضاعة، المكان الذي يبدأ منه سريان التأمين، والمكان الذي ينتهي فيه التأمين، إسم الطائرة الناقلة للبضاعة، القسم الإجمالي المطلوب من التأمين، نسبة العمولة التي يتقاضاها السمسار (3).

(1) عصام الدين عمر ابراهيم، د.جورج راصف، مرجع سابق، ص 103.

(2) عصام الدين عمر ابراهيم، د.جورج راصف، نفس المرجع، ص 105.

(3) مواسي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2003، ص 145.

ب - مذكرة التغطية المؤقتة

نصت المادة 08 من الأمر المتعلق بالتأمينات أن مذكرة تغطية التأمين وثيقة تثبت وجود عقد التأمين ، نظرا لطول مدة قبول طلب التأمين والتوقيع عليه يمكن لطالب التأمين أن يتعرض لخطر الواجب التأمين عليه رغبة في تغطية الخطر مباشرة قبل إبرام العقد بصفة نهائية (1) ترتبه آثار فيتفق طالب التأمين مع المؤمن على تغطية وقتية للخطر خلال تلك المدة، ويتم ذلك عن طريق مذكرة وقتية بحيث يلتزم المؤمن بموجبها يتحمل الخطر عند تحققه ذلك بالشروط التي يتم الإتفاق عليها بين الطرفين (2). لذا تعتبر مذكرة التغطية المؤقتة إما دليلا مؤقتا على إتفاق نهائي، إما أن تكون إتفاق مؤقت قائما بذاته .

3 - وثيقة التأمين

بعد إتمام الإتفاق على العملية التأمينية تصدر وثيقة التأمين وهي التي تثبت العقد بين الطرفين، و وثيقة التأمين عبارة عن ورقة نهائية التي ينتهي إليها الطرفان، تكون في شكل محررا عرفيا أو رسميا، وهي تختلف في نموذجها باختلاف وضع الشيء موضوع التأمين الغرض من العملية التأمينية وتقوم بحماية من أخطار.

إن البيانات الواردة في المادة 7 من أمر 95-07 (3) وهي الأكثر إستعمالا في الواقع بين شركات التأمين والمؤمن لهم، وتتضمن حسب ما نصت عليه المادة السابقة للمعلومات الآتية: إسم كل من الطرفين المتعاقدين وعنوانهما، الشيء أو الشخص المؤمن عليه، طبيعة المخاطر المضمونة، تاريخ الإكتتاب، تاريخ سريان العقد ومدته، مبلغ الضمان، مبلغ قسط أو إشتراك التأمين(4).

(1) عبد الرزاق بن خروف، المرجع السابق، ص 89.

(2) جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016، ص 64-65.

(3) المادة 7 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم السالف الذكر.

(4) محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، دار الجامعة للطباعة و النشر، بيروت، 2000، ص 111

3 - ملحق الوثيقة التأمين

يحق لأي طرف أن يقوم بتعديل أو إضافة شروط أخرى إلى عقد التأمين لتكون مطابقة للظروف الجديدة الطارئة على العقد، كتعديل المستفيد من التأمين، أو تعديل موضوع المؤمن عليه، أو تعديل شروط العقد، وكل هذه التغيرات الطارئة على العقد يجب أن تكون بالكتابة، ويكون المحرر الذي تناول هذه التعديلات يسمى بملق الوثيقة، فهي جزء من الوثيقة الأصلية ويخضع لنفس أحكام موضوعية وشكلية الخاصة بالصحة والبطلان والتفسير(1).

2 - شهادة التأمين

هي شهادة يحررها المؤمن أو أحد وسطائه، أين تثبت فيها البضاعة المؤمن عليها، شروط التأمين عليها، وقيمتها والرحلة الممكن القيام بها، ولها نفس الدور مع الوثائق الأخرى، حيث تأخذ محل وثيقة التأمين عند مطالبة البنك التأكد من توقيع السمسار، ولها دول في البيوع الدولية وفي إثبات وجود وثائق التأمين، ولمعرفة شروطها يجب الرجوع إلى الوثيقة ، فهذه الشهادة لا تحتوي على جميع الشروط فهي تكتفي بذكر بعضها والرجوع إلى الوثيقة الأصلية عند الإقتضاء (2).

الفرع الثاني

ركن المحل في عقد التأمين الجوي

تقوم عملية التأمين على ثلاثة عناصر أساسية، أولهما الخطر المؤمن منه، الذي تعد تغطيته هدف عملية التأمين، و ثانيهما قسط التأمين الذي يمثل إلزام المؤمن له، وثالثهما مبلغ التأمين التي تتمثل في حق المؤمن له وفق القواعد العامة ، أما في عقد تأمين الطيران فالخطر يعد محلا لعقد التأمين ، لأن الغاية من عقد التأمين هي حماية

(1) محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 113.

(2) تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 176.

الشيء المؤمن عليه من الخطر الذي يهدده، لأنه يهدد إلتزامات طرفي العقد وقد يؤدي إلى إنتهاء العقد، من خلال ما تقدم يتوجب علينا ان نقوم ببحث التعريف بالخطر الجوي (أولا) ثم قسط التأمين (ثانيا) وأخير سوف نتطرق المصلحة التأمينية باعتبارها جزء من محل عقد التأمين.

أولا - الخطر

يمكن تعريف الخطر بأنه حادثة محتملة الوقوع لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد المتعاقدين وحدها و على الخصوص إرادة المؤمن له هي حادثة إذا تحققت تمس بالذمة المالية منها و الغير المالية لهذا الأخير (1)، فيعد الخطر الجوي من أصعب المخاطر في التأمين، فيستوجب علينا دراسة مفهوم الخطر الجوي الذي يعد العنصر الأساسي لمحل التأمين، و تحديد الخطر المؤمن منه في تأمين الطيران.

1 - الخطر الجوي :

يعتبر الخطر بصفة عامة، كل حادثة محتملة غير محققة الوقوع، لا تتوقف على إرادة أحد المتعاقدين (2)، لكن ليس كل خطر صالحا لأن يكون محلا لعقد التأمين وإنما يشترط توافر شروط معينة لكي يكون المحل مشروعا قابلا لتأمين يجب أن يكون الحادث محتمل الوقوع، ويكن الخطر مستقبلا ومشروعا وخارجا عن إرادة الطرفين و غير مخالف للنظام العام والأداب (3).

يقوم التأمين الجوي على أساس طبيعة الأخطار المؤمن منها، فهي أخطار جوية كحادث الطائرة، الذي يعد واقعة لها صلة بتشغيل الطائرة، وتقع في فترة صعود أي شخص إلى الطائرة من أجل نقله جوا للمكان المقصود أو نزوله من الطائرة، أي يمكن أن

(1) احمد شرف الدين ، مرجع سابق، ص115.

(2) هيثم حامد المصاروة، المنتقى في شرح عقد التأمين، طبعة 1، دار إثراء للنشر و التوزيع، عمان، 2010، ص 159 وما بعدها.

(3) محمد لي عرفه، مرجع سابق، ص 27 و ما بعدها.

يلحق بالشخص وفاته أو إصابته بأضرار بالغة لسبب وجوده على متن الطائرة، أو أي شيء مثبت فيها، أو أي جزء ينفصل عنها، وكذا تحطم الطائرة أو تلفها أو إصابتها بعطب يؤثر سلباً على قوة هيكلها أو أدائها أو خصائص طيرانها، ويتطلب عادة إجراء إصلاحات رئيسية أو إستبدال الجزء التالف، أو عند فقدان الطائرة و عدم العثور على حطامها، أ تعذر الوصول إليها تماماً، أو الهبوط الإضطراري للطائرة خارج المطار، بغض النظر عن الأضرار الإنساني و المادية من جراء هذا الهبوط (1).

2 - الخطر في تأمين الطيران

يتمثل الخطر في تأمين الطيران في الأضرار التي تلحق الناقل من رجوع الراكب أو الغير أو ورثتهم عليه قضائياً بالتعويض على الأضرار اللاحقة بالركاب والبضائع المنقولة والغير من جراء نشاط الناقل الجوي (2) لذا يجب أن يكون الخطر حادثاً إحتمالياً، أن يكون الخطر معيناً، أن يكون الخطر مستقلاً عن إرادة الطرفين، أن يكون الخطر مشروعاً.

لكن هذا التأمين يغطي الأضرار التي تصيب المال بصفة مباشرة، لأن الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته هو التعويض التي يثبت في ذمة المسؤول للغير المضرور، فهذا التأمين يغطي فقط مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث طائراته، عن أفعال تابعيه، الذين يستخدمهم الناقل في تنفيذ الإلتزامات المترتب على عقد النقل.

إن الخطر المؤمن منه في تأمين الطيران هو الذي يصيب المؤمن له أي الناقل الجوي جراء إلتزاماته بتعويض الضرر، وليس الضرر الذي يصيب الغير، فالخطر المؤمن منه هو مطالبة المضرور تعويضه عن الضرر الذي أصابه بسبب حادث الطائرة، فالمؤمن غير ملزماً بتعويض الغير بل يعرض المؤمن له عن الأضرار التي تصيب ذمته المالية نتيجة إلتزامه بدفع تعويض للمضرور، وهذا الإلتزام لا ينتج أثره (3)،

(1) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 17.
(2) حسين يوسف محمود عليوة، مرجع سابق، ص 100.
(3) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 17.

ولا ينفذ إلا إذا تحقق الخطر المؤمن منه (1) في نطاق سريان وثيقة التأمين، هو مطالبة الغير المضرور للمؤمن له بالتعويض عن حادث الذي نتجت عنه مسؤولية الناقل الجوي.

3 - الأخطار المستثناة من التأمين

يستثنى من حادث الطائرة التأمين على الوفاة لأسباب طبيعية، و الإصابات البالغة أو لمميته التي يلحقها الخص بنفسه، أو يتسبب فيها أشخاص آخرون داخل أو خارج الطائرة، وإصابات الأشخاص المتسللين للطائرة خارج مقصورة الركاب، وحالات فشل المحرك أو تلف ملحقاته أو أطراف الأجنحة والإطارات والفرامل والأسطح الإنسانية، أو أي تلف في سطح الطائرة الخارجي (2).

ثانيا : المصلحة التأمينية

تعد المصلحة في التأمين أن يكون المؤمن له مصلحة في عدم وقوع الخطر المؤمن منه، لذلك من هذا الخطر، فباعتبار التأمين الجوي تأمين من الأضرار فإن المصلحة تعتبر عنصر فيه محلا للعقد طبقا للمادة 621 من ق.م.ج التي تنص على أنه: يكون محلا للتأمين كل مصلحة اقتصادية مشروعة تعود على الشخص من عدم وقوع الخطر"، وتتمثل المصلحة الاقتصادية هي القيمة المالية للشيء المؤمن عليه وهي القيمة المعرضة للضياع إذا تحقق الخطر المؤمن منه (3)، ويشترط أن تكون المصلحة محلا للتأمين أن تكون مشروعة أي غير مخالفة للنظام العام والآداب العامة.

الفرع الثالث

ركن السبب في عقد تأمين الطيران

يخضع السبب في عقد التأمين للقواعد العامة التي يخضع لها السبب في العقود الأخرى إلا أن تحديد مفهوم السبب قد ثار جدلا بين الفقهاء وأختلفت بشأنها الآراء فمنهم

(1) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 18- 19.

(2) <http://law.uokerbala.edu.iq/wp/2015/02/23/messege12>

(3) سمير حامد عبد العزيز، نفس المرجع ، ص 16.

من قال أن السبب هو الغرض المباشر لجرد الذي يقصد الملتزم الوصول إليه هذا يسمى بالسبب القسدي المباشر فمثلا أن السبب الذي جعل المؤمن له يتعاقد هو الحصول على التعويض عند تحقق الخطر.

أولا : مفهوم السبب

بسبب إختلاف الفقه في تحديد مفهوم السبب فإننا حاول نعرض للسبب في عقد تأمين الطيران من خلال تبيان أحكام القواعد الخاصة و العامة للقول بتوافر هذا الركن في عقد تأمين لطيران بحث هناك نظريتان تناولتا السبب كما يلي :

1 - النظرية التقليدية للسبب

إن مفهوم السبب حسب النظرية التقليدية هو الغرض المباشر الذي يهدف إليه طرفا العقد من خلال إنشاء هذا الإلتزام، كما تأخذ هذه النظرية بالسبب القسدي طبقا لهذه النظرية واحد لا يتغير لكافة العقد ففي عقد تأمين الطيران سبب إلتزام المؤمن له هو دفع الأقساط وإلتزام المؤمن مبلغ التأمين و التعويض عن الأضرار المترتبة عن مسؤولية المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن ضده (1).

كما تميز النظرية التقليدية بين السبب المنشأ للإلتزام والسبب القسدي لا الباعث على التعاقد، وأن السبب القسدي عنصر موضوعي داخل في العقد، ولا يتغير بنوع واحد من العقد بحيث يختلف السبب في أي نوع من العقود يؤدي إلى بطلانها، هو الأساس بينما الباعث أمر شخص يتعلق بنوايا الملتزم وخارج العقد سواء كان مشروعاً وغير مشروع.

2 - النظرية الحديثة للسبب

يقصد بالسبب في النظرية الحديثة بالباعث الدافع إلى التعاقد كسبب في العقد، فيكون عند المؤمن له المصلحة في عدم تحقق الخطر، فلولاها لما تعاقد المؤمن أصلاً، يشترط أن يكون هذا الباعث مشروعاً وإلا كان باطلاً .

(1) تكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص 170.

معنى السبب في عقد تأمين الطيران، كما رأينا فهو وفقا للنظرية التقليدية سبب التزام المؤمن له بأداء قسط التأمين هو سبب التزام المؤمن بأداء مبلغ التأمين عند تحقق الخطر، أما عند الأخذ بالنظرية الحديثة للسبب يجب النظر إلى الباعث الدافع دون غيره، وعليه فإن العقد يعد باطلا إذا كان الباعث غير قائم أو غير مشروع فهو علة نشوء الرابطة القانونية والدافع عليها (1).

3 - موقف المشرع الجزائري

أما نظرية السبب في القانون المدني الجزائري فقد تضمنتها المادة 97 (2) و المادة 98 (3) إذ جاء فيهما أن يكون العقد باطلا إذا التزم المتعاقد دون سبب أو لسبب ممنوع قانونا و مخالف للنظام العام والأداب، كما يفترض في كل التزام أن يكون له سببا مشروعاً و لم يذكر هذا السبب في العقد ما لم يقر الدليل على غير ذلك.

ثانيا : شروط السبب

يشترط في السبب أن يكون :

1 - أن يكون السبب موجودا

شرط وجود السبب هو ابتداء وبقاء فالسبب ينبغي أن يكون موجودا وقت إبرام العقد وينبغي أن يظل قائما إلى وقت تنفيذه فإذا لم يوجد السبب كان العقد باطلا وإذا تخلف السبب أصبح العقد مهددا بالزوال والسبب ينبغي أن يظل قائما إلى نهاية وقت تنفيذ العقد .

(1) <http://law.uokerbala.edu.iq/wp/2015/02/23/messege12>

عقد التأمين على الطائرة وفق القانون العراقي والتشريعات المقارنة.

(2) المادة 97 من أمر رقم 58-75 المعدل والمتمم نص على أن: إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف

للنظام العام والأداب كان العقد باطلا.

(3) المادة 98 من نفس الأمر .

2 - صحة السبب

يشترط لصحة العقد أن يكون السبب صحيحا والسبب يكون غير صحيح إذا كان موهوم أو غير حقيقي، أما الصورية فهي ليست في ذاتها سببا من أسباب البطلان مادام يوجد سبب حقيقي صحيح، ويفترض أن السبب المذكور في العقد هو سبب حقيقي فإذا تبين أن المذكور هو سبب موهوم فإن العقد يبطل لعدم وجود السبب الحقيقي، أو لعدم صحة هذا السبب بحسب الأحوال تارة بذكر السبب وهو ليس بالسبب الحقيقي وتارة يفقد هذا السبب ابتداءا.

3 - مشروعية السبب

السبب المشروع هو السبب الذي لا يتعارض مع تحريم صريح في القانون ولا يخالف النظام العام والأداب فقد يكون محل العقد مشروعاً ولكن سببه غير مشروع وهذا يؤدي إلى بطلان العقد (1).

إن الخطر الجوي يلزم الناقل الجوي إبرام عقود تأمين مختلفة من أجل ضمان سلامة الركاب.

(1) <http://law.uokerbala.edu.iq/wp/2015/02/23/messege12/>

المبحث الثاني

أنواع عقود تأمين الطيران

يقصد بذلك التغطية التأمينية التي تقدمها شركات أو هيئات تأمين أخطار الطيران المختلفة في صورة عقود تأمين مختلفة، وذلك لمواجهة الإحتياجات التأمينية المختلفة التي يحتاج إليها المؤمن لهم المختلفين من ملاك ومشغلي الطائرات ومشغلي المطارات والركاب ومالكي البضائع المشحونة عن طريق الجو.

إن أهم هذه الأخطار هي تلك التي يحتاج لتغطيتها الناقل الجوي بالنسبة لممتلكاته كالطائرات وكذلك لمسؤولياته التي يتحملها بناء على عقود النقل الجوي طبق للأحكام المختلفة التي تنطبق على الرحلات التي تقوم بها طائراته، لهذا السبب نجد الناقل الجوي يبرم عقود تأمين مختلفة منها عقود رئيسية (المطلب الأول) يتم تغطيتها تأمين الطيران، وهناك عقود أخرى يتم تغطيتها فروع أخرى من التأمين (المطلب الثاني)

المطلب الأول

أنواع عقود تأمين الطيران الرئيسية

لم يحدد قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 أنواع الأخطار الواجب تغطيتها، لكن بعد إستقراءنا لأحكام النصوص الواردة في قانون التأمين رقم 95-07، نجد أن هناك ثلاث أنواع من عقود التأمين المخصصة في الكتاب الأول الباب الثالث من هذا القانون والكتاب الثاني الفصل الثاني وهي تعتبر عقود تأمين رئيسية نظرا لتداولها أكثر في سوق التأمين والتي جاءت بها مختلف البروتوكولات والإتفاقيات الدولية.

تتمثل عقود التأمين الرئيسية في التأمين على جسم الطائرة (أولا)، التأمين عن المسؤولية (ثانيا) والتأمين عن البضائع المنقولة (ثالثا).

الفرع الأول

تأمين على جسم الطائرة

يغطي هذا التأمين الأضرار التي تصيب جسم الطائرة ذاتها(1)، فعرفت إتفاقية شيكاغو لسنة 1944 في ملحقها الخامس المركبة الجوية أنها الجهاز الذي يمكنه البقاء في الفضاء اعتمادا على رد فعل الهواء (2) لكن هذا التعريف ضيق فيجب أن يشمل جميع الأجهزة الحديثة المبتكرة (3)، لذا عرف المشرع الفرنسي الطائرة أو المركبة الجوية بأنها الجهاز الذي يستطيع الإرتفاع والتحليق في الفضاء (4). فالطائرة هي كل وسيلة تستعمل أو تعد لطيران أو الملاحة الجوية (1) طبقا للمادة 2 من قانون رقم 98-06 المعدل والمتمم أنها "كل آلة تستطيع الإرتفاع في الجو والتمسك والإنتقال بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض"، إن الطائرة المدنية يجب أن تكون مسجلة في سجل قيد الطائرات المدنية (2)، بالغض النظر على مالكتها ومستغلا، كما تشطب منه الطائرات الهالكة والمفقودة أو عند تسجيلها في دولة أخرى.

أولا : ماهية التأمين على جسم الطائرة

يعتبر التأمين على جسم الطائرة عقد تأمين لمدة محددة، غالبا ما يكون 12 شهرا، يغطي هذا التأمين الأضرار الناشئة عن فقدان الطائرة أو تلف هيكلها وأجزائها الداخلية، سواء كانت طائرة عادية ذات أجنحة ثابتة أو طائرة عمودية أو طائرة ركاب أو نقل البضائع أو أي نوع من أنواع الطائرات الأخرى مثل الطيران الزراعي، المسح الجوي والطيران التدريبي، بما فيها الطيران الشراعي والمناطيد كمرحلة الإقلاع و الهبوط ثناء تواجدها على الأرض (6).

(1) تنص المادة 153 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم على أنه: "يهدف تأمين أجسام المراكب الجوية إلى ضمان الأضرار المادية اللاحقة بالمركبة الجوية المؤمن عليها وفق الشروط المحددة في العقد".

(2) محمود مختار بربري، القانون الطيران وقت السلم، دار الفكر، القاهرة، مصر 1985، ص 54.

(3) ثروة أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966، ص 48.

(4) محمود مختار بربري، القانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص 54.

(5) تنص المادة 195 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم على أنه : "كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة في الجزائر عن الأضرار التي يحتمل أن تحلق بها".

(6) بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 187.

نص المشرع الجزائري في المادة 2 فقرة 3 و 4 من القانون رقم 98-06 على نوعين من الطائرات وهي طائرات مدنية وطائرات الدولة.

ثانيا - الأخطار المؤمنة

يهدف عقد تأمين الطيران المتعلق بأجسام المراكب الجوية إلى تغطية جميع الأضرار والخسائر، التي تتعرض لها الطائرة في هيكلها وتجهيزاتها الضرورية الخاصة باتصال والدعم أثناء الطيران أو تجوالها أو وقوفها داخل المطارات، وذلك بحد أقصى القيمة التأمينية أو القيمة المتفق عليها في العقد (1)، فمهما كان سبب حدوث الأضرار سواء كان عن التحطم أو الانفجار أو التصادم أو العطب (2) كلي أو جزئي جوا أو على سطح الأرض ومصاريف إصلاح العطل، مصاريف الحراسة ونقل المركبة الجوية المتضررة ووضعتها في مكان آمن إذا لم يكن هناك إتفاق مخالف (3)، كما يشمل التأمين على الأجهزة الضرورية لتشغيلها والتابعة لها، منها أجهزة الإتصال ومختلف الآلات اللازمة للقيام بعمل في أجواء حسنة (4).

إن الأخطار الرئيسية المشمولة بالتغطية التأمينية بموجب وثيقة التأمين على جسم الطائرة هي : الحريق، الصواعق، الانفجار، التحطم بسبب الإرتطام بالأرض، أو الإحتكاك بجسم صلب، وتصادم الطائرات.

ويستثنى من التأمين على أجسام المراكب الجوية أثناء تركيبها أو تفكيكها، ولا على البضائع المحمولة فيها (5)، وأما التخلي عن المركبة الجوية المؤمن عليها (6) والتأمين

(1) Eric de Cugnac, Les assurances des le transport aérien, Article, p 7, www.manureva.net
(2) بن داود براهيم، أعياد نادية، تأمين الطيران والإعفاء من مسؤولية الطائرات، مجلة البحوث الأكاديمية، حوليات جامعة بشار، العدد 06، سنة 2009، ص 19.
(3) المادة 154 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم، السالف الذكر.
(4) طالب حسن موسى، القانون الجنائي الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2005، ص 225.
(5) تنص المادة 155 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم على أنه: "لا يسري تأمين الهياكل الخاصة بالمراكب الجوية على أجزاء المركبة الجوية أثناء التركيب أو التفكيك ولا على البضائع الموجودة داخل المركبة الجوية."
(6) تنص المادة 156 من نفس الأمر على أنه: يجب أن يكون التخلي عن المركبة الجوية المؤمن عليها موضوع اتفاقية خاصة تبرم بين المؤمن والمؤمن له".

على الأخطار التي تصيب هياكل الطائرات الناتجة عن أخطار الحربية أو الحوادث الأخرى تكون بموجب إتفاق مستقل بين المؤمن والمؤمن له (1).

أخضع المشرع الجزائري عقد التأمين أجسام الطائرات إلى الأحكام المطبقة على عقود التأمين البري، الواردة في الفصلين الأول والثاني من الباب الأول من قانون التأمينات رقم 95-07 المعدل والمتمم (2).

ثالثا: قيمة وثيقة التأمين على جسم الطائرة

تحدد قيمة وثيقة التأمين على ضد جميع المخاطر على أساس المبلغ المتفق عليه، الذي يشترط أن يكون إتفاق بين المؤمن والمؤمن له بخصوص مدة الوثيقة وقيمة الطائرة، كما يجب الدفع بالكامل لقيمة الطائرة المتفق عليها في وثيقة التأمين على جسم الطائرة في حالة الضرر الكلي، كما يتم شطب خيار الإستبدال طبقا لوثيقة القيمة المتفق عليها. كما يمكن أن يتم الإتفاق على التأين على قطع الغيار الجوية ضمن وثيقة التأمين على جسم الطائرة أو بواسطة وثيقة مستقلة، وعادة ما يتم تغطية قطع الغيار على أساس القيمة المتفق عليه، يقيم المؤمن له بتحميل مبلغ صغيرا.

رابعا : مبدأ التعويض في التأمين على جسم الطائرة

إن مبدأ التعويض قس التأمين على جسم الطائرة يختلف عن التأمينات المعاوضة لأخرى، لأنه لا يعيد المؤمن له إلى حالته الأصلية نتيجة تحقق الخطر المؤمن ضده، لأن إصلاح العطب الناتج عن الحادث الجوي لا يعيد الطائرة إلى حالته الأصلية قبل وقوع الضرر هذا ما يؤدي إلى إتفاق المؤمن والمؤمن له على مبلغ تأمين جسم الطائرة، وفي حالة تعرض جسم الطائرة لضرر مادي كبير يتم تسويته طبقا لشروط الوثيقة المتفق عليها (1).

(1) تنص المادة من 157 من الأمر رقم 95-07 على أنه : يخضع تأمين أخطار الحرب الحادث الشخصية الأخرى المماثلة لإتفاقية خاصة تبرم بين المؤمن والمؤمن له".

(2) تنص المادة 152 من الأمر رقم 95-07 على أنه : باستثناء أحكام المادتين 37 و39 من الأمر، يبقى تطبيق التأمين المتعلق بأخطار المراكب الجوية خاضعة للأحكام العامة للفصلين الأول والثاني من الباب الأول للكتاب الأول".

(3) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 34.

الفرع الثاني

التأمين من المسؤولية المدنية

كما ألزم المشرع الجزائري كل ناقل جوي أو مستعمل لمركبة جوية أن يبرم تأميناً لدى شركة معتمدة بالجزائر بتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والغير، على هذا الأساس سوف نتناول تأمين المسؤولية المدنية تجاه الأشخاص، وتأمين المسؤولية تجاه الغير على سطح الأرض.

أولاً: تأمين المسؤولية المدنية تجاه الركاب

إن إلزام الناقل الجوي لا يقوم فقط على نقل الركاب إلى وجهتهم المقصودة، بل يلتزم أيضاً بضمان سلامة الركاب بأن يصل سليماً معافى دون إلحاقه أي أذى في جسده من جراء عملية النقل (1) ودون تأخير، فعند الإخلال بهذا الإلزام بسبب المخاطر التي تعترض الطائرة، فيقوم الركاب أو المستفيدين من عائلتهم المطالبة بالتعويض عن إصابة الركاب أو وفاته، أو التأخير في النقل، كما يجب عليه التأمين من المسؤولية المدنية على وفاة أو إصابة الغير على سطح الأرض عند حدوث حادث سقوط الطائرة.

1- ماهية التأمين من المسؤولية المدنية تجاه الركاب

ألزم المشرع الجزائري الناقل الجوي بالتأمين مسؤوليته (2) تجاه الأشخاص لتغطية الأضرار التي تصيب المؤمن له في ذمته المالية في حالة قيام مسؤوليته والتزامه بدفع تعويض عن إصابة بجروح أو وفاة أحد ركاب الطائرة (3)، يكون المؤمن مسؤولاً عن أداء التعويض عن الضرر الناجم عن الإصابة الجسدية للراكب أو وفاته، بما في ذلك المصروفات القضائية التي يحكم لها (4) يشترط أن يقع الحادث الذي أدى إلى الضرر

(1) المواد من 3، 4 و 5 من قانون رقم 14-15 المؤرخ في 15 يوليو 2015 يعدل و يتم القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998، الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 41 المؤرخة في 29 يوليو 2015.

(2) تنص المادة 158 من نفس الأمر على أنه: "يهدف تأمين المسؤولية إلى ضمان التعويض عن الأضرار التي تسبب فيها المركبة الجوية مهما كان نوعها بمناسبة استغلالها ذلك وفق الشروط المحددة في العقد".

(3) المادة 145 من قانون 98-06 المعدل والمتمم التي تنص على أنه: الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي تصاب بها شخص نقل جوى والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرراً شريطة أن تكون تلك الخسارة الجرح قد حدث على متن الطائرة خلال أية عملية أركاب أو إنزال.

(4) Cass.Civ-1ere, 25 juin 2009 Pourvoi 07-21636 BICC n° 713 du 15/12/2009

خلال عملية النقل الجوي (1)، أي أثناء وجود الراكب في حراسة المؤمن له أو تابعيه على متن الطائرة، أو أثناء صعود الراكب أو نزولهم من الطائرة أو داخل مطار القيام أو الوصول، أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة إختياراً أو إضطرارياً(2)، وأن يكون الراكب حامل لتذكرة السفر (3) صادرة عن المؤمن له أو وكلائه (4). كما يمكن أن يشمل على الحوادث الناجمة عن إستخدام الوسائل المتاحة لإنقاذ الطائرة تلك التي تحدث أثناء نقل الركاب من موقع الحادث إلى مكان إجراء الإسعافات الأولية.

يستثنى المؤمن أن لا يكون مسؤولاً في عدة حالات عن دفع التعويض وهي :

- الأفراد الذين يعملون في خدمة المؤمن له أثناء تأدية عملهم إلا إذا كانوا حاملين تذكرة السفر ومسافرين مثل الركاب العاديين.
- أفراد طاقم الطائرة الذين يقومون بتشغيل الطائرة، ويشترط على المؤمن له إتخاذ الإجراءات اللازمة لإستبعاد أو تحدي المسؤولية عن المطالبات المغطاة في الحالة الأولى، بما فيها يجب تسليم تذكرة السفر للراكب، وفي حالة عدم الإلتزام بهذا لا يتجاوز مبلغ التعويض المبلغ الواجب تسديده في حال الإلتزام بهذه الشروط (5).

2- إلتزام المؤمن له بدفع مبالغ معجلة لمساعدة الراكب أو عائلته

في حالة وفاة أو إصابة الراكب يلتزم المؤمن له بدفع مبالغ نقدية إلى المستفيدين من عائلة الراكب بعد وقوع الحادث مباشرة، أو على الراكب في حالة إصابته، ذلك خلال 15 يوماً من تاريخ تحديد هوية الشخص الذي يحق له التعويض، لتلبية إحتياجاتهم العاجلة خاصة للقيام بالعلاج وتخفيف عن ورث الراكب من وطأة فقدانه، ويتم حسم هذه المبالغ من التي يدفعها الناقل الجوي كتعويض لاحقاً(6) لكن قانون الطيران الجزائري لم ينص على هذا التعويض الذي ترك الأمر لتطبيق أحكام الإتفاقيات الدولية .

(1) D.Adem, Le transporteur aérien et les règles applicables à l'indemnisation des atteintes aux personnes, Paris, 1998, p 9.

(2) المادة 1/17 من إتفاقية مونتريال المؤرخة في 28 ماي 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

(3) المادة 4/2 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في 14/06/2016 يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي ج.ر عدد 36 المؤرخة في 19 جوان 2016.

(4) بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 187.

(5) القسم الأول من الشروط النموذجية التي وضعتها مؤسسة لويذر.

(6) المادة 28 من إتفاقية مونتريال 1999 السالفة الذكر.

3- نظم التأمين المسؤولية المدنية تجاه الركاب

يتقرر للراكب الحق في التعويض إما تلقائيا دون حاجة إلى إتباع طريق القضاء وإجراءات التقاضي المعقدة، إما يبرم أيضا تأمينا بنفسه لدى شركة التأمين.

أ- التأمين الشخصي التلقائي:

هو عقد تبرمه شركة الطيران على نفقتها مع شركات التأمين لمدة محدودة للصالح المسافرين لتغطية رحلات الجوية أو جزء منه، ولا يستفيد من هذا التأمين للحصول على التعويض المقرر إلا بمجرد تنازله صراحة عن دعوى المسؤولية، (1). فمن رفض هذا النوع من التأمين ورفع دعوى المسؤولية لا يجوز له الرجوع على المطالبة بالتأمين التلقائي .

ب- التأمين الشخص التكميلي:

هو عقد يبرمه المسافر مع شركة التأمين قبل ركوبه للطائرة بوقت قصير ضد مخاطر السفر في فترة محددة بتسجيل إسمه وعنوانه وتحديد المستفيد من التأمين عند وفاته وتاريخ وساعة بداية سريان التأمين، ويسدد قسط التأمين فورا حسب مبلغ التأمين الذي يريد المؤمن له في الحصول عليه، ويبقى هذا التأمين ساريا حتى لو لم يتم السفر جوا أو استعمل المسافر وسيلة أخرى للسفر غير الطائرة، فهذا التأمين يغطي مخاطر جميع أنواع النقل حتى فترة الإقامة خلال عملية النقل (2)، وعلى المؤمن ضمان كل راكب يشغل مقعدا في الطائرة أو المسافر الذي لم يحمل تذكرة السفر لظروف إستثنائية (3) في حدود ما اتفق عليه كحد أقصى للتعويض في الإتفاقيات الدولية.

إعتبر المشرع الجزائري هذا التأمين من التأمينات على الأشخاص يخضع لنفس الشروط العامة التي تحكم التأمين الفردي من الحوادث الواقعة جوا، بحرا وبراً، لذا لم يرد في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المعدل والمتمم ها التأمين، بل أحالنا إلى الأحكام العامة الواردة في الفصل الثالث من الباب الأول المتضمن التأمينات البرية.

(1) Dr.Henri MATOUK, Les assurances aériennes, Librairie générale de droit et jurisprudences, Paris, 1971, p 53.

(2) P.CHAVEAU, Droit aérien, Paris 1951, p 478 .

(3) Dr.Henri MATOUK, op.cit, p 58.

ثانيا: المسؤولية المدنية للناقل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض

هو عبارة عن عقد تأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض الذي لا تربطه علاقة عقدية، بل تدخل ضمن المسؤولية المدنية التقصيرية وهي علاقة قانونية مترتبة من جراء الأضرار التي سببتها الطائرة للغير على سطح الأرض طبقا للمادة 198 من قانون رقم 98-06 و أحكام إتفاقية روما 1952، بحيث يعد أخطر أنواع المسؤولية المدنية في مجال النقل الجوي لما يلحق بالغير على سطح الأرض من ضرر على شخص أو ماله لذلك يكون التعويض مجحفا نظرا لكيفية تحديد أقساط التأمين وشروطه من طرف المؤمنين، فلتأمين المسؤولية المدنية التقصيرية يشترط أن يكون خطأ الناقل الجوي له علاقة بالضرر الذي أصاب الغير من أجل تعويضه.

1 - حالات التأمين عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض

تناولت اتفاقية روما 1952 أحكام التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض (3)، ونص المشرع الجزائري في المادة 198 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم (4) بإلزام الناقل الجوي بالتأمين عن مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض، أي تأمين الناقل الجوي عن مسؤوليته المدنية عن الأضرار الجسمانية أو الوفاة التي تصيب الأشخاص بخلاف الركاب، وكذلك عن الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير بشرط أن تكون ناتجة عن حادث سببته الطائرة أو الأشياء التي تسقط منها (5).

(1) LOUIS CARTOU, Le Droit Aérien, édition de presses universitaires de France, 1961, p 382

(2) الطيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، في التشريعات المقارنة (دراسة تحليلية)، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في العقود المسؤولية، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، 2003، ص 181.

(3) وهيبة بن ناصر، مرجع سابق، 218.

(4) تنص المادة 198 من أمر رقم 95-07 على أنه : يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة، التأمين لدى شركة التأمين معتمدة بالجزائر على مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض".

(5) تنص المادة 159 من قانون رقم 98-06 على أنه : يكون مستغل الطائرة مسؤولا عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة أو الأشياء، التي تنفصل عنها وتقع على الأشخاص و الأملاك المودين على اليابسة".

2- إستثناءات التأمين عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض

يستثنى من لتأمين الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض، حالات الضرر التي تخضع لأحكام الأنظمة والقواعد الأخرى المطبقة وهي :

- الضرر الذي يصيب الغير على سطح الأرض، إذا كان غير مباشر لحادث الطائرة الذي يقع، أو الذي ينشأ من مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي وفقا لقواعد الحركة الجوية المعمول بها مثل الضوضاء، الإهتزازات وسرعة الصوت، والتلوث مهما كان نوعه، والتداخل الكهربائي أو الكهرومغناطيسي، التداخل في إستخدام الممتلكات ما لم تكن بحاجة عن تصادم جوي أو هبوط إضطرابي .
- الضرر الذي يصيب جسم الطائرة وهي في حالة طيران أو يصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على متن الطائرة أو الممتلكات التي تخص المؤمن له أو توجد تحت سيطرته.
- الضرر الذي يحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية المدنية عن هذا الضرر ينظمها عقد بين المتضرر ومستثمر الطائرة، أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عند وقوع الضرر.
- الأضرار النووية، والأضرار الناجمة عن الطائرات المستحدثة في الأعمال الحربية والجمارك والشرطة .
- الضرر الذي يحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية المدنية عن هذا الضرر ينظمها عقد.
- بين المتضرر ومستثمر الطائرة، أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عند وقوع الضرر.
- الأضرار النووية، والأضرار الناجمة عن الطائرات المستحدثة في الأعمال الحربية والجمارك والشرطة (1)

(1) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 27.

الفرع الثالث

تأمين الأمتعة والبضائع

ورد في أحكام المادة 146 من قانون الطيران رقم 98-06 المعدل والمتمم أنه: "يكون الناقل الجوي بالطائرة مسؤولاً عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكن السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه الأمتعة المسجلة أو الشحن تحت حراسة الناقل الجوي، سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة في أي مكان، في حالة هبوط هذه الأخيرة خارج محطة جوية."

يهدف هذا النوع من التأمين إلى تغطية مسؤولية الناقل الجوي المترتبة من جراء الخسارة أو التلف أو النقص الذي حصل للبضائع والأمتعة بوجود أو عدم وجود هذه البضاعة المؤمن عليها خلال رحلة النقل الجوي المسجلة (2)، التي كانت تحت حراسة الناقل الجوي، لذا يمكن أن نفرق بين التأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة و الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحمولة.

أولاً: التأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة

يلتزم الناقل الجوي بالتأمين عن الأضرار التي تصيب الأمتعة المصطحبة مع الراكب التي نبين تعريف أنواعها وما هي الأضرار المؤمنة التي يمكن أن تصيب الأمتعة.

1- مفهوم الأمتعة وأنواعها

يقصد بالأمتعة الأشياء التي يجوز الراكب حملها معه في الطائرة، و تسلم للناقل لتكون في حراسته أثناء السفر ولا يشمل هذا اللفظ الأشياء الصغيرة والشخصية التي تبقى حراسة الراكب أثناء السفر، وتشمل كلا من الأمتعة المسجلة الأمتعة غير مسجلة، وذلك ما لم ينص على خلاف ذلك (2).

(1) عبد الوهاب عرفه، الوسيط في التعويض المدني عن المسؤولية المدنية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص 135.

(2) المادة 4/17 من إتفاقية مونتريال 1999.

إن الأمتعة نوعين أمتعة تكون بصحبة الراكب ويحتفظ بها بحراستها وحيازتها ويطلق عليها إسم حقائب اليد، ولا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاكها و تلفها إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم منه أو من تابعيه (1).

و أمتعة بصحبة الراكب ولكنه يتخلص من حراستها بتسليمها إلى الناقل، ويطلق عليها إسم الأمتعة المسجلة، فإذا لم تكن هذه الأخيرة بصحبة الراكب، تم شحنها فإنها تعتبر من البضاعة، وليست من الأمتعة المسجلة، و تخضع بالتالي للقواعد الخاصة بنقل البضائع، وإهتمت اتفاقية وارسوا والبروتوكولات المعدلة لها بالأمتعة المسجلة فقط وهي بصدد تنظيم وثائق النقل، وأوجبت على الناقل الجوي إصدار إستمارة الأمتعة، بحيث تحتوي على بيانات معينة

2- ماهية التأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة

يغطي هذا التأمين الأضرار الناجمة عن هلاك أو فقدان أو تلف الأمتعة المسجلة بشرط أن يكون الحادث الذي سبب الهلاك أو الفقدان أو التلف قد وقع فقط على متن (2) الطائرة، أو أثناء أي فترة تكون فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل، و ألا يكون الضرر ناجماً عن خلل كامن في الأمتعة، أو عن نوعيتها أو عيب ذاتي فيها.

ثانياً: التأمين من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع

يغطي هذا العقد الحماية من الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب تعرضها لأخطار مؤمن ضده أثناء النقل الجوي أو الشحن كالسرقة، الحريق، الإصطدام، الانقلاب، النقص، أو أي حوادث مشابهة، لهذا نعرض فيما يلي نطاق التأمين من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع وأهميته.

1 - نطاق التأمين من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع

يبرم الناقل الجوي عقد تأمين على البضائع المشحونة جواً في حدود اتفاقية وارسوا لسنة 1929، فهو تأمين إلزامي، بحيث تتفق التشريعات الحديثة في مجال التأمين

(1) المادة 2/17 من نفس الاتفاقية.

(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 40.

بضرورة تأمين مسؤولية الناقل الجوي الذي يعمل في إقليم معين عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع الموجودة على متن الطائرة، ويلتزم الناقل الجوي بتقديم قيم البضائع المشحونة، حيث يلتزم المؤمن بالتعويض حسب قيمة البضاعة المصرح بها من طرف المؤمن له في حالة تحقق الخطر(1).

كما يلتزم الناقل بتسلم البضاعة من المرسل وشحنها على متن الطائرة، والمحافظة عليها ونقلها سليمة إلى جهة الوصول، ويكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو فقدانها، بشرط أن يكون الحادث الذي ألحق الضرر قد وقع خلال مدة النقل الجوي، حيث يعتبر حارساً لها خلال الرحلة (2).

يقتصر نطاق هذا التأمين على المدة التي تكون خلالها البضائع في حراسة الناقل، سواء كان ذلك في المطار، أو على متن الطائرة، أو في أي مكان آخر عند الهبوط خارج المطار مثل الهبوط الإلزامي، وتبدأ مدة النقل الجوي من وقت إستلام الناقل للبضاعة من المرسل حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو كيله في مطار الوصول.

إن عقد تأمين البضائع عبارة عن تغطية الأضرار الناتجة عن التلف الكلي أو الجزئي للبضاعة، النقص في كميتها أو وزنها، لذا يجب على المؤمن له أن يختار ما بين الشكليين من التأمين:

أ- الشكل الأول

التأمين الشامل يضمن للمؤمن له الحصول على التعويض عن كافة الأضرار والخسائر المادية المترتبة عن الحادث خلال أو بمناسبة الرحلة الجوية مهما كان سبب وقوعها (1)، فالمشرع الجزائري نص على تطبيق الأحكام المتعلقة بتأمين البضائع المنقولة جواً على الرحلة كلها، التي تم نقلها عن طريق البر أو السكك الحديدية أو النهر سواء كان ذلك قبل النقل الجوي أو تكملة له طبقاً لنص المادة 161 من الأمر 95-07 المعدل والمتمم

(1) محمود مختار بربري، القانون الطيران وقت السلم، دار الفكر، القاهرة، مصر 1985، ص 54.

(2) المادة 18 من إتفاقية مونتريال 1999 السالفة الذكر.

(3) ثروة أنيس الأسويطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966، ص 48.

على أنه : تطبق الأحكام المتعلقة بتأمين البضائع المنقولة جوا على كامل الرحلة إذا تم نقل البضائع المؤمن عليها عن طريق البر أو السكك الحديدية أو النهر سواء كان ذلك قبل النقل الجوي أو تكملة له".

ب- الشكل الثاني

التأمين عن الخسائر المادية الناتجة عن الحادث الجوي، مع تحديد الأخطار المؤمنة فقط (1)، يخضع عقد التأمين البضائع المنقولة جوا إلى الأحكام الباب الثاني منه الخاصة بالتأمينات البحرية والإتفاقيات الخاصة (2).

2 - أهمية التأمين من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع

إن زيادة عمليات الشحن الجوي الدولي والإختلاف الهائل للبضائع من حيث الدقة والتقنية والحساسية للصدمات، وإرتفاع أسعار بعض المنتجات التقنية التي تحتاج إلى طرق مناولة خاصة ومعدات نقل ملائمة أعطت أهمية كبيرة لتأمين في النقل الجوي للبضائع .

تعد عملية الشحن الجوي للبضائع معقدة وهذا رادع للإختلاف مصادره وتباعد أماكن الشحن، مما يؤدي إلى تعدد عمليات المناولة على الشحنة و في أماكن مختلفة، فعملية الشحن الجوي إلى إستلام البضائع من المعمل على شاحنة ثم نقلها برا إلى المطار، تسليمها على الجهات المسؤولية للقيام بإجراءات الجمركية، ثم يتم شحنها على الطائرة، كما يمكن تغيير الطائرة في أكثر من مطار دولي حتى تصل إلى مطار المرسل إليه، فزيادة عملية المناولة تؤدي إلى إحتتمالات الضرر، مع صعوبة تحديد المسؤول المباشر عن الضرر، فعملية التأمين من المسؤولية عن البضائع المنقولة هي العنصر الأساسي للتعويض عن الأضرار المادية التي قد تلحق بالبضائع (1).

(1) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص 54.

(2) المادة 162 من الأمر 95-07 السالف الذكر التي تنص على أنه: "يخضع تأمين البضائع المنقولة جوا لأحكام الباب الثاني المتعلق بالتأمينات البحرية ولإتفاقيات الخاصة دون الإخلال بالأحكام الملزمة المحددة في المادة 96 من هذا الأمر".

المطلب الثاني

أنواع عقود تأمين الطيران الأخرى

إن تأمين الطيران لا ينصب فقط على عقود تأمين أخطار الطيران الرئيسية بل هناك أنواع أخرى من عقود تأمين الطيران تغطي أخطاراً استثنائية، رغم ذلك لم ينص عليها قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 ولا قانون التأمينات رقم 95-07، بل يمكن إستقراءها من خلال المسؤولية المترتبة على الناقل الجوي عند إلحاق ضرر للركاب وأمتعتهم، البضائع المنقولة والغير بسبب وقوع حادث جوي الواردة في قانون رقم 98-06 في الفصل الثامن القسم الثالث إلى القسم الخامس، لذا نجد هناك عقود تأمين الحوادث الشخصية (الفرع الأول) و عقود التأمين من المسؤولية عن التأخير (الفرع الثاني) عقود التأمين من المسؤولية عن المخاطر المستحدثة (الفرع الثالث)

الفرع الأول

تأمين عن الحوادث الشخصية في الطيران

هذا التأمين يجريه الناقل الجوي على العاملين لديه ويعتبر هذا النوع ضمن مسؤوليات رب العمل عن عماله والحوادث التي تحدث لهم أثناء القيام بواجباتهم وأهم من يستفيدون من هذا التأمين الطيارون و مساعدتهم، باقي أعضاء طاقم الطائرة من مضيفين وخلافه، مديروا الطيران، طلبة معاهد الطيران(2)، لذا يقع على عاتق الناقل الجوي إلزاماً بضمان سلامة مستخدميه، بحيث يكون مسؤولاً بمجرد حدوث الوفاة أو الإصابة عند وقوع الحادث، و يشترط لقيام هذه المسؤولية وفقاً لإتفاقية ارسوا 1929 المعدلة أن يكون حادث (أولاً) وقع على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول(ثانياً) و أن يصاب المستخدم بضرر .

(1) حسنين مكي جودي، ضمانات التأمين على الطائرة تطبيقاتها الدولية(دراسة مقارنة)، بحث مجلة رسالة الحقوق، جامعة كربلاء، 2015، ص 381-364 .

(2) عصام الدين عمر ابراهيم، د.جورج راصف، مرجع سابق، ص 34.

أولا : وقوع الحادث

لم تحدد اتفاقية وارسوا 1929 معنى الحادث لكن يمكن تعريفه بأنه حادثة ناتجة عن عملية النقل الجوي حيث يشمل الحادث انفجار الطائرة أو سقوطها على الأرض أو على سفينة أو اصطدامها بطائرة أخرى في الجو، سواء كان الضرر ناشئا عن عطل بالطائرة أو خطأ بقيادتها، أما إذا كان الضرر ناتجا عن شجار بين مستخدميه فلا يرتب مسؤولية على عاتق مستثمر الطائرة .

ثانيا : النطاق الزمني للإلتزام بالتأمين

تقضي المادة 17 من إتفاقية وارسوا 1929 : إن الناقل مسؤولا متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء الصعود أو النزول....."، فالناقل الجوي يكون مسؤولا على الأضرار اللاحقة بمستخدميه إذا كان الضرر الذي لحقه في وقت وجوده على متن الطائرة أو عند الصعود أو النزول، فالناقل الجوي ملزم بضمان السلامة لحماية المستخدمين من مخاطر الطيران من بداية الرحلة إلى نهايتها .

ثالثا : الضرر

يمكن أن نفهم من خلال نص المادة 17 من إتفاقية وارسوا 1929 أن يكون الضرر الملزم للناقل الجوي بالتأمين ضررا بدنيا، فهو يشمل الوفاة أو الجرح (2) الإصابات الجسدية والإضطرابات النفسية العقلية و حالات الذعر الشديد، التي قد تصيب مستخدميه أثناء وقوع حادث على متن الطائرة.

(1) حسنين مكي جودي، ضمانات التأمين على الطائرة تطبيقاتها الدولية، مرجع سابق.

(2) المادة 63 من أمر رقم 95-07 السالف الذكر

الفرع الثاني

التأمين من المسؤولية عن التأخير

يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الضرر اللاحق بالركاب والأمتعة والبضائع في حالة التأخير، أما إذا إتخذ التدابير اللازمة فلا يكون مسؤولاً طبقاً لأحكام المادة 19 من إتفاقية مونتريال 1999 (1) والمادة 147 من قانون 06-98 المعدل والمتمم (2).

لذا سوف نقوم بعرض ماهية التأمين من المسؤولية عن التأخير في نقل البضائع والشروط اللازم توافرها لقيام المسؤولية عن التأخير.

أولاً : ماهية التأمين من المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع

إن الناقل الجوي يقع على عاتقه إلتزام بتحقيق نتيجة، وإحترام مواعيد النقل، فإذا أخل بهذا الإلتزام يتعين مساءلته في حالة إلحاق الضرر بسبب التأخير في وصول الركاب أو الأمتعة أو البضائع عن طريق الجو (1) وعند نقل الركاب إلى مطار الوصول، تسليم البضاعة و الأمتعة إلى المرسل إليه في المكان المتفق عليه سوف تنتهي مسؤولية الناقل الجوي (2).

إذا أثبت أن الناقل الجوي إتخذ هو وتابعه ووكلاؤه جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو أنه إستحال عليه أو عليهم إتخاذ مثل هذه التدابير، أو قام به أو ليده سبب آخر من أسباب الإعفاء من المسؤولية طبقاً للقاعد العامة، فيكون النقل الجوي غير مسؤولاً عن الضرر الناجم عن التأخير.

(1) المادة 19 من إتفاقية مونتريال 1999 التي تص على أنه : يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه إتخذ هو وتابعيه ووكلاؤه كافة التدابير المعقول اللازمة لتفادي الضرر أو أنه إستحال عليهم إتخاذ مثل هذه التدابير.

(2) المادة 147 من قانون رقم 06-98 السالف الذكر على أن: لناقل الجوي مسؤولاً عن الخسائر الناتجة عن التأخر في النقل الجوي لأشخاص الأمتعة و الشحن طبقاً للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به.

كما يجب أن يخطر المرسل إليه خلال بثلاثين يوم من تاريخ إنقضاء الميعاد المعين للتسليم، و في حالة عدم إخطار المرسل إليه من تاريخ إنقضاء الميعاد الذي يستغرقه الناقل الجوي العادي في النقل ولم تسلم الأمتعة البضائع لكونها هالكة.

ثانيا : الشروط اللازم توافرها لقيام المسؤولية عن التأخير

لكي تتعدّد مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير في النقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع يزم توافر الشروط التالية :

1- وقوع تأخير في النقل الجوي

إن وقوع التأخير في النقل الجوي يستلزم وجود ميعاد معين، وأنه تم تجاوزه، ويكون هذا الميعاد محددًا في عقد النقل أو في جدول مواعيد طائرات شركة الطيران، التي لا تلتزم عادة بمواعيد النقل نظرا للظروف الجوية و الإمكانيات المادية للطائرة .

إن التأخير الذي يكون معناه اتفاق سابق بين الناقل و الراكب يعد من بين تجاوز المواعيد العادية، أما الذي لم يتفق عليه، يعد من بين تجاوز غير العادية للميعاد المعقول و هذا إستقر عليه القضاء (1).

2 - حدوث التأخير أثناء فترة زمنية محددة

يكون الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير الذي وقع أثناء فترة النقل الجوي، أما إذا كان سبب التأخير نشأ عن النقل البري أو البحري أو النهري، فإن مسؤوليته عن التأخير تخضع لأحكام القانون الواجب التطبيق (2).

إن أغلب الفقه يتفق على القول بأن المادة 19 من إتفاقية واسوا اكنفت بتقرير المسؤولية جزاء التأخير في نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع، كما تعترفان المادتان 17 و 18 الإلتزام بضمان السلامة في نقل الأشخاص والتزام بضمان المحافظة في نقل البضائع و الأمتعة (3).

(1) فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، طبعة 1998، ص 210.

(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 45.

(3) الطيب عز الدين، مرجع سابق، ص 67.

أما المشرع الجزائري لم يشرح الفترة الزمنية بل إكتفى بتقرير المسؤولية الناتجة عن التأخير بموجب المادة 152 فقرة 3 و 5 من قانون 98-06 فهي تخص مواعيد المضرور من جراء التلف أو ضياع البضاعة أو التأخر بالنسبة للمسافر، ومقاضاة الناقل الجوي بعد وقع الحادثة مباشرة ، كما يحيلنا إلى المادة 145 من نفس القانون المتعلقة بضمان سلامة الركاب و إلى المادة 146 المتعلقة بالتزام بضمان المحافظة على البضاعة (1).

3 - حدوث الضرر بسبب التأخير

يكون الناقل الجوي مسؤولاً إذا نتج عن التأخير ضرر يصيب الراكب الشاحن (2)، ولم توضح اتفاقية وارسوا تعديلاتها المقصود بالضرر وعناصره، ولذلك يرجع في هذا الشأن إلى القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي، ويعد من بين الأضرار الناتجة عن التأخير والموجبة لمسؤولية الناقل تأخر نقل البضاعة في الميعاد، مما يؤدي إلى انخفاض أسعارها، أو أن تأخرها في الوصول فوت الفرصة على المرسل في الإشتراك في معرض دولي مخصص لعرض هذا النوع من البضائع.

الفرع الثالث

عقد تأمين الطيران عن المخاطر المستحدثة

إن الطيران المدني يواجه مخاطر مستحدثة سببت مشاكل كبيرة في الأونة الأخيرة، رغم التطور التكنولوجي الذي توصلت إليه صناعة الطائرات، مما دفع بالمشرع الدولي و الوطني إلى سن قوانين من أجل التأمين ضد هذه المخاطر والمتمثلة في تأمين د مخاطر الحرب و الإرهاب، تأمين ضد مخاطر البراكين، تأمين فقد رخصة الطيران.

(1) الطيب عز الدين، مرجع سابق، ص 67.

(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 46.

أولاً : التأمين ضد مخاطر الحرب و الإرهاب

بعد هجمات 2001/09/11 اتخذ التأمين بعدا جديدا، أين تم إستخدام الطائرات المدنية وركابها كسلاح مماثل لأسلحة الدمار الشامل التي كلفت شركات التأمين مبالغ ضخمة (1)، حيث نتج عنها 3100 قتيل و 2250 جريح (2).

لذا سنتعرض لدراسة مفهوم تأمين الطيران ضد مخاطر الحرب والإرهاب، التأمين الإجباري ضد هذه المخاطر وثيقة تأمين الطيران على جسم الطائرة ضد مخاطر الحرب .

1- مفهوم تأمين الطيران ضد مخاطر الحرب والإرهاب

يغطي عقد تأمين الطيران الأضرار الناجمة عن أعمال الحرب والإرهاب، سواء كانت إصابة جسدية أو وفاة، أو تلك التي تصيب الممتلكات مثل العقارات أو المنقولات، التي كانت غير مغطاة من طرف شركات التأمين على سطح الأرض لعدم توفر معايير المعتادة للتأمين، لأن الخطر غير قابل للتأمين إلا إذا كان يمكن قياسه، بحيث نجد إجحاف في هذا المجال لقلة إهتمام المؤمن عليهم (3) وعدم اليقين بالوسائل المستحدثة في هذه الأعمال مثل صواريخ أرض جو، الأسلحة النووية والبيولوجية والكيميائية والمشعة، مما نتج عنه عدم قدرة شركات التأمين على تقييم المخاطر المترتبة عنها.

نظرا لتحمل الأطراف المتعاقدة لإرتفاع تكلفة التأمين ضد مخاطر الحرب والإرهاب، قام الإتحاد الأوروبي بوضع نظام المساعدة العامة لشركات الطيران المدني وتقديم الدعم من خلال الصندوق المركزي لإعادة التأمين، وأنشأت شركات التأمين وإعادة التأمين هيئة عامة مشتركة من أجل تأمين من خطر الهجمات الإرهابية سواء متعلق

(1) تعرضت شركات التأمين لخسائر كبيرة خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية نتيجة أحداث 2001/09/11، وهذا راجع لدفع تعويضات لشركات الطيران و الأفراد الذين لحقت بهم الأضرار و الذي تقدر ما بين 30 و 63 مليار دولار، وبسبب تحول من شراء أسهمها بعد تأثرها إلى شراء أسهم شركات أخرى في الأسواق العالمية.

(2) **Olivier WALDNER**, Sureté aérienne : « Incidences juridique et financières des mesures antiterroristes » Interventions faite lors d'un colloque par LIDIT et l'Institut du transports Aérien, le 09/12/2004 à l DGC –paris, p2 et s.

(3) **حمدي أحمد سعد**، دور التأمين في مواجهة مخاطر الأعمال الإرهابية، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، المجلة الكبرى، مصر، 2010، ص 115 وما يليها.

اللاحقة بالتملكات أو انقطاع الأعمال أو إصابة و وفاة الأشخاص على سطح الأرض.

كما تم إنشاء نظاما عالميا للتأمين على الطيران المدني من طرف ICAO (1) يغطي مخاطر الحرب والإرهاب (2) من أجل ملء الفراغ الناتج عن انسحاب شركات التأمين الخاصة جزئيا أو كليا من سوق التأمين وتقاسم هذه المخاطر بين جميع دول الأطراف و فسخ المجال للقطاع الخاص بإعادة التأمين ضد مخاطر الحرب والإرهاب، فبموجب هذا النظام تم إنشاء هيئة تأمين لتوفير التغطية التأمينية للطيران المدني بالشروط المقررة للمسؤولية عن بعض مخاطر الحرب والإرهاب، وتقوم الدول المشاركة بضمان بعض التزامات هيئة التأمين أين تساهم بنسبة 51 من مجموع قيمة المساهمات السنوية في الدول للطيران المدني (3).

2 - التأمين الإجباري عن المسؤولية ضد مخاطر الحرب والإرهاب

تعتبر أخطار الحرب من الأخطار الرئيسية المستثناة في تغطيات الطيران المباشر وتغطيات إعادة التأمين، لهذا حرص المشرع الأوروبي على حصول ضحايا مخاطر الحرب والإرهاب على تعويضات عادلة في الوقت المناسب (4) كما أصدر البرلمان الأوروبي (5) اللائحة رقم 785 لسنة 2004 من أجل إلزام شركات ومشغلي الطائرات بتأمين مسؤوليتهم ضد مخاطر الحرب والإرهاب التي تصيب لركاب والأمتعة والبضائع والغير.

(1) ICAO هي منظمة الطيران المدني الدولي International Civil Aviation Organisation، أسست في 04 أبريل 1947، هي إحدى منظمات الأمم المتحدة، يقع مقرها في القسم الدولي في مدينة مونتريال الكندية، مهمتها هي تطوير أسس أو تقنيات الملاحة الجوية و التخطيط لها، و العمل على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان أمنها وسلامتها ونموه، كما تقوم المنظمة بتنظيم عمليات الملاحة بين الدول وعمليات عبور الحدود وتسهيلها منع المخالفات وهي التي تعرف وتضع أنظمة التحقيق في الحوادث الجوية.

(2) البند 35 من إتفاقية منظمة الطيران المدني الدولي، الجمعية العمومية، دورة الخامسة و الثلاثون المؤرخة في 24 سبتمبر 2001، المتعلقة بالمساعدة في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب.

(3) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 50 - 51.

(4) Hinghofer SZALKAY , Financial Compensation for Victime of Catastrophes - Comparative Legal Approach, Autriche, 2006 – 7, p 107.

(5) Article 4-1 Le Règlement (CE) N° 785/2004 du Parlement Européen et du Conseil relatif us exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs est entré en vigueur le 30 avril 2005.

كما ألزم المشرع الفرنسي بعدم إستبعاد هذه المخاطر من وثائق التأمين وجعلها إجبارية، لا يجوز مخالفتها كونها من النظام العام، كما ألزمت إتفاقية مونتريال 1999 بالتأمين عن المسؤولية عن المخاطر الأعمال الإرهابية التي يتعرض لها الركاب.

أما المشرع الجزائري فقد ألزم الناقل الجوي بأن يخضع أخطار الحرب و الحادث الأخرى المماثلة لإتفاقية خاصة تبرم بين المؤمن المؤمن له طبقا لما ورد في المادة 157 من الأمر رقم 95-07.

3 - وثيقة تأمين الطيران على جسم الطائرة ضد مخاطر الحرب

تعتبر وثيقة تأمين على جسم الطائرة على تغطية جميع المخاطر بإستثناء مخاطر الحرب الإرهاب، لذا يتم تغطية المخاطر المستثناة بوثيقة تأمين مستقلة عن أي عمل من أعمال الحروب، وفق شروط وأسعار محددة و متعارف عليها دليا، وعلى أساس القيمة المتفق عليها ضد الخسارة أو الضرر المادي الذي لحق بالطائرة بسبب أحد مخاطر الحرب الإرهاب.

ثانيا : تأمين الطيران عن مخاطر البراكين

إن شركت التأمين تكبدت خسائر كبير تزيد عن تلك التي وقعت خلال هجمات 11 سبتمبر 2001، هذا راجع إلى ظاهرة الكوارث الطبيعية التي فوجئت العالم بثورة بركان إسلندا الأخيرة، التي أثرت على قطاع الطيران المدني والإقتصاد العالمي، فلهاذا يستوجب على الناقل الجوي بتغطية الأضرار التي تنشأ من هذه الكوارث الطبيعية فهل البراكين لها مخاطر على الطيران المدني وكيف يتم التأمين عنها (1).

1 - تعريف البراكين

تعتبر البراكين من الأخطار الطبيعية الناتجة عن ظواهر طبيعية عامة و لا دخل للإنسان في وجودها، فتترتب عنها خسائر مالية كبيرة (2)، كما تتميز هذه الأخطار

(1) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 52.

(2) كمال صبحي سعد، التأمين وخطر الحرب، مجلة الخليج العربي، المجلد 13، مركز دار الخليج العربي، جامعة البصرة، العراق، 1981، ص 191-192.

إحتمالها وانتشار الأضرار الناجمة عنها رغم ذلك قالية التأمين عليه يكون وفق ضوابط معينة وتحت مظلة خطر آخر قابل للتأمين، فهي تسمى مخاطر المتحالفه (1).

لذا يصعب حصر الخسائر الناجمة عن سحابة الغبار الكيميائي الناتج عن ثورة بركان إسلندا التي سببت في شل حركة الطيران في غرب شمال أوروبا لعدة أيام لهذا أدى إلى كشف مدى تطور أنظمة التأمين في الدول المتطورة.

2 - مخاطر البراكين على الطيران المدني

إن بركان إسلندا فرض حظر على الطيران في بعض الدول الأوروبية إغلاق المجال الجوي لخمسة أيام متتالية، من أجل تجنب الطائرات خطر التعرض للسحابة البركانية التي قد تنشأ توقف محركات الطائرة النفثة، مما جعل توقف الطائرات إلى ارتفاع فوري لأسعار تذاكر السفر خاصة في نقل البضائع.

إن عقد تأمين الطيران ضد مخاطر البراكين يدخل ضمن الكوارث الطبيعية التي أصبحت قابلة للتأمين في المناطق التي توجد فيها البراكين.

3 - نزاعات التأمين من المسؤولية عن مخاطر البراكين في الطيران المدني

إن شركات التأمين لا تغطي الأخطار المترتبة عن إلغاء أو تأجيل رحلات الطيران بسبب ثورة البراكين، أين يستوجب تعديل القوانين من أجل إلزامية وثيقة التأمين ضد مخاطر الثروات البركانية في السفر للدول المعرضة لمثل هذه المخاطر، وإعتبار هذه الوثيقة شرطاً أساسياً للحصول على تأشيرة الدخول لهذه الدول، حتى لا تتحمل التبعات المالية التي تترتب عن حدوث هذه المخاطر (2).

نظراً للفراغ التشريعي في هذا المجال يستوجب إنشاء صندوق دولي تسهم فيه عدة جهات عالمية، مثل الحكومات كونها المسؤولة عن الملاحة الجوية، ودعم شركات الطيران المدني التي تقع عليها مسؤولية سلامة الركاب كنهم مستفيدين من خدمات النقل الجوي.

(1) بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص 52.
(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 52.

ثالثا : التأمين عن فقدان رخصة الطيران

يكون لمستثمر الطائرة مصلحة مالية في سلامة أفراد الطاقم، وهذا يتم بواسطة تأمين فقد رخص الطيران أو أية أضرار تلحقهم في أنفسهم أو إمكانياتهم الفنية ذات الصلة (1)، فيستوجب دراسة تعريف تأمين فقد رخص الطيران، ذكر أنواعها وشروطها وإلغائها.

1 - تعريف تأمين عن فقدان رخصة الطيران

يغطي هذا التأمين الطاقم الجوي للطائرة، والذي يتكون من الطيارين ومعاونيهم والميكانيكيين والمهندسين والمضيفين والمضيفات من خطر فقدان أحدهم لرخصة الطيران نتيجة إصابته بمرض يمنعه من العمل لفترة العلاج أو لفترة طويلة تفقده عمله.

إن تعويض المؤمن له يتم بتحديد ما يعادل مجمع راتبه السنوي ابتداء من تاريخ توقفه عن الطيران وحتى تاريخ تقاعده الطبيعي (2)، وعادة ما تستثني وثيقة تأمين ضد فقد رخصة الطيران الأضرار الناشئة عن بعض الأمراض الخطيرة مثل الإيدز، الإضطراب الذهني، والأمراض السابقة غير المعلنة.

2 - أنواع تأمين فقدان رخصة الطيران

إن تأمين فقدان رخصة الطيران متنوعة فمنها تأمين فقد رخصة طيار شخصي، وهو الذي يقوم بإبرامه أحد أفراد طاقم الطائرة مع شركة التأمين، و تأمين فقد رخصة طيار جماعي هو ذلك التأمين الذي تبرمه شركة طيار تعمل لها أفراد الطاقم أو نقابة مهنية تمثلهم مثل جمعية الطيارين المدنيين.

(1) حسن يوسف محمود عليوة، مرجع سابق، ص 73.

(2) Cass.Civ 2, Audience publique 15 janvier 2011, N° du pourvoi 09-16275 non publier au bulletin officiel.

3 - شروط تأمين فقدان رخصة الطيران

يشترط في هذا التأمين أن يقدم المؤمن له تقرير بحالته الصحية، الذي يستثنى تقديمه في حالة تجديد وثيقة التأمين، كما يجب أن يكون المؤمن له سليماً من لأمراض المزمنة الذي يؤكد الطبيب المختص في الأمراض، التي تؤخذ بعين الاعتبار عند تقييم الخطر كالسكري، ضغط الدم وأمراض القلب (1).

4 - أقساط تأمين فقدان رخصة الطيران

يتم تحديد قسط تأمين فقدان رخصة الطيران على أساس نسبة مئوية من أضعاف الراتب السنوي لمؤمن له، بحيث تزداد هذه النسبة مع تقدم عمره، كما يتم التحديد على أساس فئات أعمار المؤمن لهم في حالة التأمين الجماعي.

أما في حالات الحرب بين الدول فلا تدفع أية تعويضات للإصابات المباشرة أو غير المباشرة، أو عند صدر حكم جنائي بالحبس ضد المؤمن له، أو إذا كان في مهمة عسكرية، أو في حالات الانتحار، والحمل والولادة والإجهاض، والأمراض التناسلية وأثارها، والإيدز، أو الأمراض التي تأتي نتيجة لتناول بعض الأدوية التي تكون سبباً في ظهر أمراض أخرى والأمراض السابقة المصاب بها قبل التأمين (2).

(1) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 55.

(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 55.

الفصل الثاني

أثار عقد تأمين الطيران

يقصد بآثار عقد التأمين عادة الإلتزامات والحقوق الناشئة عنه، على عاتق كل من طرفيه أو لصالحه، والتي تستمر إلى حين إنقضائه، التأين مبادلة أو معاوضة من نوع خاص، ووجه خصوصيتها أو العلاقة بين البلدين أو العوضين فيهما يتحكم في تشكيلها أمر آخر متميز عنهما هـ الخطر المؤمن منه.

وبما أن عقد التأمين من المسؤولية لا يقتصر أثره على علاقة المؤمن بالمؤمن له بل لأبد من وجود شخص ثالث مضرور تنهض مسؤولية المؤمن له تجاهه، وأثر التأمين من المسؤولية على علاقة المؤمن بالشخص الثالث المضرور، نظراً لما تثيره هذه العلاقة من إشكاليات قانونية، تطرقنا إلى دراسة حدود التزام المؤمن في إطار عقد التأمين من المسؤولية وذلك من ناحية الحدود التي ترجع إلى شروط عقد التأمين من المسؤولية إضافة إلى الحدود التي ترجع إلى تعدد عقود التأمين، لكن يمكن أن يكون الناقل الجوي غير مسؤولاً عن وقوع الحادث للأسباب مختلفة فيتم إعفائه من المسؤولية (المبحث الأول).

غير أن العقد ينقضي لسبب عدة حالات فمنها حالة الإخلال أحد طرفي العقد عن إلتزاماته الواردة في عقد التأمين فيمكن أن يتعرض العقد إلى الإنقضاء، كما يمكن أن ينقضي العقد بإنتهاء المدة أو بفسخ العقد الذي ينشأ نزاع بين الأطراف المتعاقدة التي يمكن أن يتم تسويتها إما عن طريق القضاء أو التحكيم (المبحث الثاني).

المبحث الأول

أثر العلاقة التأمينية

إن عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين، فإنه يلقي بالإلتزامات متقابلة ومتبادلة على عاتق طرفيه المؤمن والمؤمن له، فيرتب الإلتزامات على عاتق المؤمن له المتمثلة في الإعلام ببيانات الخطر والإعلان عن تفاقمه ودفع القسط والإخطار عن تحقق الخطر،

كما يلقي على عاتق المؤمن التزام مقابل تغطية الخطر المؤمن منه ودفع مبلغ التأمين (المطلب الأول) وعند تحقق الخطر يقتضي على المؤمن دفع التعويض عن الأضرار المؤمنة والمتمثلة في عقد التأمين جسم الطائرة وعقد تأمين المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول إلتزامات الأطراف

إن طلب التأمين لا يكتسب أي قوة إلزامية إلى حين تمام العقد، فبعد إبرام العقد كل من الطرفين ملزم بتنفيذ إلتزاماته الواردة فيه والتي تقع على عاتق كل من المؤمن المؤمن له لذا نجد في كل مرحلة من مراحل سريان العقد المؤمن له ملزم بالقيام قبل إبرام العقد بالإعلان عن جميع البيانات المتعلقة بالخطر، عند سريان مدة العقد ملزم بدفع أقساط التأمين الإعلان بتغير الخطر تفاقمه، عند تعرضه للخطر ملزم بالإعلان عن تحقق الخطر من أجل الحصول على التعويض عن الأضرار اللاحقة به (الفرع الأول)، أما المؤمن فهو ملزم بتقديم شهادة الترخيص بالتأمين، وفي مرحلة إبرام العقد ملزم بتقديم وثيقة دفع مبلغ التأمين (الفرع الثاني)

الفرع الأول إلتزامات المؤمن له

تتنوع صور الإلتزامات المتعين على المؤمن له الإلتزام بها عند إبرام عقد التأمين فكل مرحلة من مراحل تنفيذ العقد تفرض على المؤمن له طائفة معينة من الإلتزامات يتعين عليه مراعاتها والإلتزام بها، لذلك سنبحث أولا الإلتزام بأداء قسط التأمين، ثم ثانيا الإلتزام بالإدلاء بما يؤثر على احتمالية تحقق الخطر، أخيرا إشعار المؤمن عند تحقق الخطر المؤمن عليه.

أولاً : إلتزام الإعلان عن البيانات المتعلقة بالخطر

نصت للمادة المادة 15 فقرة 1 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "يلزم المؤمن له بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات والظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها".

1- مضمون الإلتزام:

إن المشرع الجزائري ألزم كل طالب تأمين الطيران أن يصرح بالبيانات والظروف عند إبرام العقد، والتي تتضمن مجموعة من الأسئلة التي يجيب عليها بحيث تسمح للمؤمن بتقدير الأخطاء المحتمل الوقوع، والتي من شأنها أن تمكن المؤمن من تقدير الأخطار التي يأخذ على عاتقه لتحملها، ويتم هذا الأمر في سياق عملية إبرام عقد التأمين الجوي، وقد أصبح هذا الإلتزام من المبادئ العامة المسلم بها في مجال التأمين.

جرى العرف التأميني عليها ويتضح من هذا الإلتزام وجود حتمية توافر الشفافية الإفصاح التام عن طبيعة المصلحة لتأمينية لطالب التأمين، وهذا بالتصريح بكل ما يعلمه أو يتوافر لديه من بيانات عن الطائرة من حيث جهة الصنع وسنته والنوع وعدد المقاعد، وأماكن التسجيل وبيانات عن نوع محركاتها وعددها وجهة صنعها وسنته، والقيمة الإجمالية للطائرة، والغرض الذي تستخدم لأجله، والنطاق الجغرافي الذي سيتم تشغيلها فيه، وجميع البيانات الأخرى ذات الصلة (1).

إن الأساس القانوني لهذا الإلتزام يرجع إلى تطبيق مبدأ حسن النية، الذي يقضي بضرورة تصريح المؤمن له عن جميع العوامل والظروف المحيطة بمحل التأمين، التي قد يعلم بها المؤمن له إلا بهذا التصريح، لذا يجب على المؤمن له أن يتحمل نتيجة إخفائه للبيانات الأساسية، إذ تعتبر إرادة المؤمن عند إبرام العقد قد شابها عيب من عيوب الرضا نتيجة الإخفاء المتعمد للحقائق الجوهرية التي لو علمها المؤمن لما أبرم العقد، أو أبرمه وفقاً لشروط أسعار مغيرة لتلك التي حصل عليه المؤمن له نتيجة إخفاؤه لتلك الحقائق (2).

(1) أحمد محمد طوزان، عقد التأمين الجوي، مرجع سابق.

(2) جميلة حميدة، الوجيز في قانون التأمين، مرجع سابق، ص 99.

2- جزاء الإخلال بعدم الإعلان بالبيانات المتعلقة بالخطر:

يميز المشرع الجزائري في حالات الإخلال بالتزام بالتصريح بين حالتين:

أ- حالة عدم التصريح بالبيانات المطلوبة أو بتصريح مخالف للحقيقة بحسن نية

إن المشرع صارم في تنظيم الجزاءات المترتبة عن الإخلال بالبيانات المصرح بها، إذا تحقق المؤمن قبل وقوع الخطر المؤمن منه، وأن المؤمن له صرح ببيانات خاطئة أو ببيانات ضرورية في تقدير القسط ومبلغ التأمين، وفي هذه الحالة يمكن له الإستمرار في العقد مقابل القسط إذا قبل المؤمن له ذلك، أما إذا رفض فيمكن للمؤمن فسخ العقد، وملزم بتبليغ المؤمن له في هذه الحالة، وبالمقابل يلتزم المؤمن له الرد بالقول أو الرفض في أجل خمسة عشرة (15) يوما، طبقا للمادة 19 فقرة 1 من أمر 95-07، في حال رفضه كان المؤمن طلب فسخ العقد، عليه حينها أن يرد للمؤمن له الأقساط التي دفعها و التي تغطي المدة المتبقية من التأمين التي لا يسري فيها العقد، وفسخ العقد لا يسري بأثر رجعي (1).

فإذا لم يكشف المؤمن الحقيقة إلا بعد تحقق الخطر فلا يستطيع التمسك بفسخ العقد لأن الخطر تحقق ويستوجب تنفيذ التزامه بتغطيته، لكن أن يخفض مبلغ التأمين بحيث يتناسب مع الأقساط المدفوعة، ولا يدخل في الحساب تقادم الخطر ما دامت الأقساط المستحقة عن هذا التقادم لم تدفع مع تعديل العقد للمدة الباقية لسريانه (2).

ب- حالة عدم الإدلاء بسوء نية المؤمن له:

وتجد هذه الحالة حكمها القانوني في المادة 21 من الأمر 95-07 التي تنص :
"كل كتمان أو تصريح كاذب متعمد من المؤمن له قصد تضليل المؤمن في تقدير الخطر ينجر عنه إبطال العقد..."، كل إخفاء أو تصريح خاطئ متعمد من المؤمن له للتصريح بأي فعل من شأنه تغيير تقدر المؤمن للخطر، وعلى المؤمن إثبات سوء النية المؤمن له،

(1)(2) عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع جزائري، مرجع سابق، ص 147-149.

بإثباته إغفاله المتعمد لبيان، أو تقديمه لتصريح كاذب أو معلومات خاطئة يكون هدفها المساس بتقدير المخاطر المؤمن منها والجزاء المترتب عن هذا الكتمان أو التصريح الكاذب هو بطلان عقد التأمين، وطبقاً للقواعد العامة إرجاع الطرفين إلى ما كانا عليه قبل إبرام العقد في حالة بطلان العقد (1).

ثانياً: الالتزام بالإعلان عن تغيير الخطر وتفاقمه خلال مدة العقد

تم تكريس هذا الالتزام في مجال تأمين الطيران من خلال وثائق التأمين المبرمة وعقوده وبعض نصوص تشريعات التأمين الوطنية كالتشريعين اللبناني والفرنسي، كما حذا المشرع الجزائري نفس الحذو أين نجد المادة 15 فقرة 3 من أمر رقم 95-07 التي تنص على أنه : " 1- بالتصريح الدقيق بتغيير الخطر أو تفاقمه إذا كان خارجاً عن إرادة المؤمن له، خلال سبعة (7) أيام ابتداء من تاريخ اطلاعه عليه إلا في حالة الطارئة أو القوة القاهرة. "

وبموجب هذا الالتزام يقتضي على المؤمن له أن يعلم المؤمن مسبقاً بكل الزيادة في الأخطار المؤمن منها سواء كان ناجماً عن فعله أم لا، وتكون شركة التأمين مخيرة بين فسخ العقد أو زيادة بدل التأمين، مع احتفاظها بحقها بالمطالبة بالتعويض عما تكون قد تكبدته من نفقات في حال كون زيادة المخاطر ناجمة عن فعل المؤمن له.

يتميز المشرع في هذا الشأن بين تفاقم الخطر الذي يكون بسبب من المؤمن له، وتفاقم الخطر الذي يكون بسبب أجنبي، فإذا كان التفاقم وقع بسبب المؤمن له دون علم المؤمن فيكون الجزاء في هذه الحالة إسقاط حقه في مبلغ التأمين، وهذا ما تتعامل به شركات التأمين بسقوط حق المؤمن له في مبلغ التأمين.

وإذا كان سبب التفاقم ناتج عن الطبيعة أو فعل الغير أو بسبب قيام المؤمن له بعمل يدخل في مجال عمله العادي المألوف وأعلم المؤمن في الآجال المحددة، لا يفقد حقه في تغطية الخطر، لذلك يختار المؤمن له بين حالتين : إما المطالبة بفسخ العقد

(1) جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 99.

(2) جديدي معراج، مرجع سابق، ص 78-79.

للمدة الباقية لسريانه، إما المطالبة بزيادة القسط، في هذه الحالة يحق للمؤمن بمطالبة الأقساط المستحقة لغاية فسخ العقد، كما للمؤمن له حق في إسترداد الأقساط في فترة بعد الفسخ (1).

ثالثاً : إلتزام بدفع قسط التأمين

يلتزم المؤمن له بأداء قسط التأمين للمؤمن بالصورة التي تم الاتفاق عليها في العقد، وعادة ما يكون مقابل التأمين على الركاب وهياكل الطائرات ومعدات أقساطاً دورية سنوية، أما التأمين على الشحنات الجوية فيما يتصل بمسؤولية الناقل فيكون مقابله عادة مبلغاً إجمالياً يناسب قيمة الشحنة المنقولة جواً ويسمى القسط الوحيد (1).

وإذا امتنع المؤمن له عن أداء هذا الإلتزام فإن وثائق التأمين المعمول بها تعطي الحق للمؤمن بوقف التزامه بالضمان بموجب عقد التأمين بعد إعداره المؤمن له لتنفيذ التزامه بهذا الخصوص وامتناعه عن ذلك خلال مهلة محددة.

1- كيفية دفع أقساط التأمين :

تتم عملية دفع القسط بتحديد من حيث الزمان والمكان، وطريقة دفعه.

أ- الوفاء بالقسط من حيث الزمان :

يتم دفع القسط في المدة الزمنية التي يتم تحديدها وفقاً لإتفاق الطرفين وقت إبرام عقد التأمين (2)، يتم دفع القسط إما دفعة واحدة أو على دفعات متعددة، في هذه الحالة الأخيرة يتم دفع قسط أولي ثم يتم تحديد آجال الأقساط الباقية خلال مدة سريان العقد، قد تتحدد هذه الدفعات بسنة أو ستة أشهر، وغالباً ما يتم دفع الأقساط سنوياً (3).

(1) تنص المادة 79 من أمر 07-95 على أنه: "يمثل القسط الوحيد، المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أدائه دفعة واحدة عند إكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من إلتزامه و الحصول على الضمان."

(2) جديد معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، مرجع سابق، ص 72.

(3) إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 248.

ب - مكان الوفاء بقسط التأمين :

إن تحديد مكان دفع القسط يخضع للقواعد العامة طبقا للمادة 282 فقرة 2 من ق.م.ج التي تنص على أنه :

"أما في الإلتزامات الأخرى فيكون الوفاء في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وقت الوفاء، أو في المكان الذي يوجد فيه مركز مؤسسته إذا كان الإلتزام متعلقا بهذه المؤسسة."

يتضح من هذه المادة أنها تقضي على أن الدين يدفع في موطن المدين، والمؤمن له هو المدين، لذا ينتقل المؤمن إلى موطن المؤمن له في كل صفة تأمينية من أجل إستلام قسط التأمين، لذلك فخلافا للقاعدة أن الدين مطلوب لا محمول فإن المؤمن له هو الملمزم بإنتقال إلى مقر المؤمن من أجل دفع الأقساط عند حلول أجلها، كما يجوز الإتفاق على مكان آخر للدفع كون القاعدة ليست من النظام العام (1).

ج- طريقة دفع القسط

إن دفع القسط يتم دفع نقدا، حيث يقوم المؤمن له بدفع للشخص المكلف من طرف شركة التأمين بقبض أقساط التأمين، كما يمكن دفعها عن طريق حوالة بريدية أو خصم المبلغ من رصيد المؤمن له في البنك، أو عن طريق شيك لمصلحة المؤمن، وفي هذه الحالة لا تبرء ذمة المؤمن له إلا بعد قبض المبلغ من طرف المؤمن (2).

د - معايير تقدير القسط:

أصلا يتم تقدير القسط حسب حجمها ونوعيتها وحجم الخسائر المحتملة، وهي أصعب عمليات التي يقوم بها المؤمن نظرا لطابعها التقني التأميني، لذا تعتمد عادة شركات التأمين من أجل حساب القسط في التأمين على الحياة، على جداول الحياة، يعتمد على الأساليب الرياضية والإحصائية من أجل قياس الخطر وتحديد أقصى الخسائر المحتمل وقوعها والتي تتحملها الشركة (3).

(1) حميدة جميلة، الوجيز في قانون التأمين، مرجع سابق، ص 83-85.

(3) حميدة جميلة، نفس المرجع ، ص 87.

2- جزاءات التخلف عن دفع القسط

إن المؤمن له ملزم بدفع القسط، ولكن إذا لم ينفذ هذا الإلتزام فسوف تطبق عليه إجراءات يتعين على المؤمن إستنفادها للحصول على القسط، أو فسخ العقد في حالة عدم إستجابة المؤمن له، مما يترتب عليه إما إيقاف الضمان وإما أن يلجأ إلى فسخ العقد، لكن لا يمكن فسخ العقد إلا بعد إعدار المؤمن له ومنحه أجل خمسة عشر يوماً (15) على الأكثر تحسب من تاريخ الإستحقاق، و يجب على المؤمن بدفع خلال هذا الأجل، وإذا لم يستجيب لهذا الإعدار وانقضت المدة القانونية، يتم إعداره عن طريق رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام بدفع القسط المطلوب خلال أجل ثلاثين يوماً (30) طبقاً للمادة 16 فقرة 3 من أمر رقم 95-07 (1).

رابعاً : إلتزام الإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه:

يترتب على كاهل المؤمن له بإلتزام الإعلان للمؤمن بتحقيق الخطر من أجل تغطية الخطر.

1- مضمون الإلتزام :

تنص المادة 15 فقرة 5 من أمر 95-07 على أنه :
..."

5- بتبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه و في أجل لا يتعدى سبعة (7) أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وعليه أن يزود بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمداه كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمن."

ينبغي على المؤمن له في حال تحقق الخطر محل التأمين أن يصرح بذلك إلى شركة التأمين ويوجه التصريح إلى الشركة في مقرها الرئيس أو لأقرب فرع أو وكالة له،

(1) المادة 16 فقرة 3 و 4 من أمر 95-07 .

والتصريح يحمل عادة صيغة الإخطار المتضمن جميع البيانات التي توافرت لدى المؤمن له عن الحادث من حيث وقت وقوعه والمكان الذي وقع فيه والظروف والملابسات التي رافقته، وتنص وثائق تأمين الطيران وغيرها عادة على ضرورة التصريح عن وقوع الخطر المؤمن منه أو الكارثة خلال مهلة محددة من تاريخ حصولها.

2- جزاء الإخلال بالالتزام بالإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه:

يترتب على تأخر المؤمن له في تقديم التصريح عن المهلة المحددة إمكانية قيام شركة التأمين بتخفيض قيمة التعويض المستحق بمقدار الضرر الذي لحق بها نتيجة التأخير، ولكن هذا الجزاء لا يخل بحقوق الغير بالنسبة إلى حالات تأمين المسؤولية المدنية، إذ لا يحق لشركة التأمين الاحتجاج في مواجهة المتضررين بحصول التأخير للانتقاص من التعويض المستحق لهم، باعتبار أن حق المتضرر ينشأ في هذه الحال من لحظة وقوع الكارثة، ولا ينبغي أن ينتقص منه تخلف المؤمن له عن تنفيذ التزاماته بعد ذلك.

خامسا : تقليل الخسائر (عملا بمبدأ حسن النية)

يلاحظ في العديد من وثائق تأمين الطيران وخاصة تلك التي تتناول النقل الجوي أنها تضع على عاتق المؤمن له اتخاذ كل التدابير المعقولة بغية تفادي الخسائر أو تقليلها إلى حدها الأدنى، مع الاحتفاظ له بحق تحصيل أي مصاريف قد يتكبدها في سبيل تحقيق ذلك الالتزام بصورة صحيحة ومعقولة، مع التعويض المستحق له بموجب عقد التأمين(1).

الفرع الثاني

إلتزامات المؤمن

نظرا لجسامة المخاطر الجوية وانعكاسها على مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على الناقل الجوي عن حادث واحد أو أكثر، والتي يضمنها المؤمن الجوي ضمن تغطية

(1) أحمد محمد طوزان، عقد التأمين الجوي، مرجع سابق.

عقد التأمين المبرم بمقدرته المالية ، وعند تحقق الخطر فالمؤمن ملزم بدفع مبلغ التأمين المتعلق بالتغطية التأمينية على الأضرار اللاحقة بالمتضررين لذلك سنبحث في هذا الفرع بإلتزام تقديم شهادة ترخيص التأمين على الطائرة، وإلتزام بتقديم خطاب المقدرة المالية لكي يستطيع التأمين على الأشخاص، والتأمين على الأضرار وأداء مبلغ التأمين عند تحقق الخطر.

أولاً: إلتزام المؤمن بتقديم شهادة التأمين

إن المشرع يشترط في نص المادة 195 من الأمر رقم 95-07 (1) على المؤمن، أن يكون مرخصاً له بالتأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة، مما يعطي سلطات الطيران المدني حق رفض التصريح الذي يسمح بالطائرة بالطيران في إقليم الدولة، إذا لم يقم الناقل الجوي بالتأمين لدى مؤمن مرخص له، وكون نشاط تأمين الجوي بالغ أهمية فلا يترك بدون تنظيم خاص في القوانين الدول المختلفة، والعبرة في الترخيص بأحكام قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة الذي يعتبر ضابط تحديد جنسية الطائرة، لذا يستوجب التمييز بين الطائرات الأجنبية والوطنية.

ثانياً: إلتزام المؤمن بتقديم المقدرة المالية للتأمين الجوي

أوجب المشرع على المؤمن أن يقدم خطاب يؤكد فيه مقدرة المالية هذا ما تؤكدته المادة 224 المعدلة المتممة بالمادة 39 من قانون رقم 06-04 (2) من قانون التأمينات السالفة الذكر أنه على شركات التأمين وإعادة التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية أن تبرر في أي وقت التقديرات المتعلقة بالالتزامات النظامية التي يتوجب عليها إنشائها، وهي: الاحتياطات، الأرصدة التقنية، الديون التقنية، ويشترط أن تقابل هذه الالتزامات أصول معادلة لها، وهي سندات وودائع وقروض، قيم منقولة وسندات مماثلة، أصول عقارية، أصول أخرى .

(1) تنص المادة 195 من الأمر رقم 95-07 على أنه: "كل مركبة جوية مسجلة في الجزائر يجب التأمين عليها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يحتمل أن تلحق بها".

(2) المادة 224 المعدلة المتممة بالمادة 39 من قانون 06-04 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني.

تبرز أهمية هذا الحكم بالنسبة للطائرات الأجنبية التي تعمل في إقليم دولة ما لأن بعض الدول تضع قوانين للإشراف والرقابة على التأمين التي تستوجب المقدرة المالية لشركة التأمين خاصة المؤمن الذي يختص في تأمين الطائرات التي يتوجب أن تتخذ شكل الشركة مساهمة عامة أم خاصة ويفرض عليها إيداع نصف رأسمالها لضمان مستحقات المستأمنين وحمايتهم، تفرض القوانين الحديثة للتأمين وتأمين الطيران خصوصا على شركات التأمين تكوين احتياطات خاصة.

ثالثا : الإلتزام بالتأمين على الأشخاص

تنص المادة 60 من أمر رقم 95-07 على أنه:

"أن التأمين على الأشخاص هو إتفاقية إحتياط بين المؤمن له و المؤمن يلتزم المؤمن بموجبها بأن يدفع للمكتب أو للمستفيد المعين مبلغا محددا رأسمالا كان أو ريعا في تحقق الحادث أو عند حلول الأجل المنصوص عليه في العقد".

فالتأمين على الأشخاص هو تأمين يتعلق بشخص المؤمن له لا بما له، و فيه يؤمن نفسه من الأخطار التي تهدد سلامة جسمه و حياته. إن هذا النوع من التأمين لا يخضع للمبدأ التعويضي كما هو الحال بالنسبة للتأمين على الأضرار، حيث لا يوجد ضرر يقدر على أساسه التعويض، فإذا تحقق الخطر المؤمن عليه يستحق المؤمن له كامل المبلغ المتفق عليه، ولا يأخذ بعين الإعتبار ما أصاب المؤمن له أو المستفيد من ضرر عند تحقق الخطر كما هو الحال في تأمينات الأشخاص غير الحياة والمتمثلة في الإصابات الجسمية والمرض، بل حتى ولو لم يقع أي ضرر للمؤمن له مثل التأمين على الحياة لحالة البقاء، فإن المؤمن له يستحق مبلغ التأمين كاملا (1) فمبلغ التأمين يقدم للمؤمن له كاملا ودفعة واحدة، وقد يدفع على شكل إيراد على دفعت متعددة ويتمثل عادة في مبلغ النقود.

(1) حميدة جميلة، الوجيز في قانون التأمين، مرجع سابق، ص 81.

رابعاً : الإلتزام بالتأمين على الأضرار

تنص المادة 30 من أمر رقم 95-07 على أنه :

"يخول تأمين لأموال للمؤمن له في حالة حادث منصوص عليه في العقد الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، و لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على إستبدال المال المؤمن وقت وقوع الحادث".

ينقسم التأمين على الأضرار إلى قسمين التأمين على الأشياء والتأمين على المسؤولية (1)، فإن المادة 12 من أمر رقم 95-07 حددت الأضرار التي يلتزم المؤمن بالتعويض عنها لكن هذه الأضرار تحدث بسبب أجنبي كقوة قاهرة أو حادث فجائي فهي لا تتعلق بإرادة المؤمن له ويدخل خطأ الغير في السبب الأجنبي ولو كان عمدياً، لكن لا يلتزم المؤمن بتعويض عن ضرر متعمد من المؤمن له، أما الضرر الناتج عن خطأ غير متعمد من المؤمن له فيكون المؤمن مسؤولاً عن التعويض عنه شرط أن يكون غير عمدي.

أما التأمين من المسؤولية عن فعل الغير طبقاً للمادة 12 من أمر رقم 95-07 فقد تكون مسؤولية متولي الرقابة حيث يسأل الأب أو الأم عن الأخطاء المرتكبة عن أولادهما الذين تحت رقابتهما كما يسأل المعلم عن الأخطاء التي يرتكبها التلاميذ الموجودون تحت رقابته طبقاً للمادتين 14 و 135 ق.م.ج (2).

خامساً : الإلتزام بدفع مبلغ التأمين

ينشأ التزام شركة التأمين وفقاً لما سبق بيانه بمجرد تحقق الخطر محل التأمين حيث يصبح التعويض أو مبلغ التأمين المتفق عليه واجب الأداء، ويكون محل التزام شركة التأمين مبلغاً من النقود، وفي الحالات التي يغطي فيها التأمين الأضرار المادية كالأضرار التي تلحق بهياكل الطائرات ومعدات أو بممتلكات الغير لا يجوز أن يتجاوز

(1) حميدة جميلة، الوجيز في قانون التأمين، مرجع سابق، ص 82.

مبلغ التعويض بحال من الأحوال قيمة تلك الأضرار، ويختلف الأمر إذا كان التأمين يغطي الأضرار الجسدية حيث يكون مبلغ التأمين عادةً محدداً مسبقاً في عقد التأمين.

إن المؤمن قبل أن يقوم بأداء مبلغ التأمين يقوم أولاً بإجراء كشف وخبرة فنية على الطائرة المتضررة أو المنكوبة وعلى مكان الحادث للتحقق (1) من دخول الضرر في نطاق العقد المبرم بينها وبين المؤمن له وتقدير قيمة الأضرار. ومن المتعارف عليه في حالات التأمين على الأضرار التي يستتثى منها الأضرار الناجمة عن الحرب الخارجية أو الداخلية أو التمرد أو العصيان أو أي أخطار أخرى، افتراض عدم علاقة الأضرار بأي خطر من الأخطار المستثناة ما لم تثبت شركة التأمين أن تلك الأضرار قد نجمت عن أحد الأخطار المستثناة من العقد (2).

الفرع الثالث

أثر تأمين الطيران على العلاقة بين المؤمن والمؤمن له والغير

يهدف تأمين الطيران إلى حماية المؤمن له من أضرار التي يتعرض لها من جراء تحقق مسؤوليته قبل الغير رجوع الغير بالتعويض، لكن مبلغ التأمين ستفيد منه شخص آخر غير المؤمن له، هذا ما ينشئ علاقات متعددة ، لكن لم يرد في أحكام إتفاقية مونتريال 1999 على من يحق للشخص المضرور الرجوع إليه لمطالبة التعويض عن الأضرار اللاحقة به (3).

لهذا يجب أن ننظر في أثر التأمين المسؤولية المدنية على العلاقة بين المؤمن والمؤمن له، وحق الغير المضرور في الرجوع على المؤمن، ورجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرر .

-
- (1) تنص المادة 94 فقرة 2 من قانون 06-98 على أنه: "... وفور وقوع حادث، و دون المساس بالتحريات التي تقوم بها الجهات المختصة الأخرى، تفتح السلطة المكلفة بالطيران المدني تحريات و تنصب لهذا الغرض لجنة تحقيق لتحديد ظروف الحادث و أسبابه طبقاً للمعايير الدولية."
 - (2) أحمد محمد طوزان، عقد التأمين الجوي، مرجع سابق.
 - (3) المادة 37 من إتفاقية مونتريال 1999.

أولاً : أثر التأمين من المسؤولية المدنية على العلاقة بين المؤمن والمؤمن له
إن إلزام المؤمن تجاه المؤمن له يتحدد وفقاً لحدود إلزام المؤمن له قبل الغير، لذا لا يتجاوز ضمان المؤمن بأي حال إلزام المؤمن له، فبسبب قيام مسؤوليته يحق له الحصول إلا على تعويض يعادل الضرر الفعلي الذي لحق بذمته المالية، مهما كان التأمين المتفق عليه، ما لم يكن هذا المبلغ أقل من الضرر الحاصل، فإلزام المؤمن يتحدد في نطاق هذا المبلغ، فلاحق للمؤمن له مصدراً للإثراء (1) بلا سبب إذا لم تترتب آثار مالية (2) على وقوع الخطر المؤمن منه.

كما لا يحق للمؤمن له أن يطالب المؤمن بأكثر من قيمة الضرر الفعلي الذي لحقت بذمته المالية، فالتعويض يقدر حسب ما لحق المضرور من ضرر وما فاتته من كسب، فيستوجب أن يكون ناتج عن طبيعة الفعل الضار (3)، بحث تشمل دعوى المسؤولية جميع المبالغ بما يتضمنها التأمين وكافة المصاريف والنفقات التي يتكبدها المؤمن من أجل دفع المسؤولية على كاهله (4).

ثانياً : حق الغير المضرور في الرجوع المباشر على المؤمن

إن الغير المضرور يجوز له الرجوع مباشرة على المؤمن لتعويضه عن الضرر، بواسطة دعوى مباشرة، لكن المؤمن له لا يقوم بالتأمين لصالح المضرور بل يؤمن لمصلحته الشخصية كي لا تصاب ذمته المالية بضرر عند رجوع المضرور عليه، لها سوف نتعرض على أثر عقد لتأمين من المسؤولية على علاقة المؤمن بالغير المضرور، حق الغير المضرور في الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة.

1 - أثر عقد التأمين من المسؤولية المدنية على علاقة المؤمن بالغير المضرور

إن أثر عقد التأمين تنصرف إلى المتعاقدين وحدهما طبقاً للقواعد العامة في

(1) حسين يوسف محمود عليوة، مرجع سابق ص 72.

(2) مصطفى محمد جمال، مرجع سابق، ص 60 وما يليها.

(3) المادة 182 من الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم.

(4) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 87

القانون المدني، لكن الغير لا يرتب العقد إلزاماً على ذمته بل يجوز له أن يكتسبه حقاً (1)، فالغير المضرور لا تربطه علاقة بالمؤمن كونه ليس طرفاً في العقد، فلم يقرر المشرع حقاً مباشراً للغير المضرور في مطالبة التعويض من المؤمن إلا إذا تضمنت وثيقة التأمين شرطاً لمصلحة الغير (2)، فعقد التأمين من المسؤولية المدنية في تأمين الطيران ينشئ إلزامات وحقوق للطرفين المتعاقدين، لكن إبرام العقد يعود لمصلحة الغير المضرور، والعلاقة بين الغير المضرور المؤمن أنشأها المشرع لضمان حماية مصالح الغير المضرور.

2 - حق الغير المضرور في الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة

تطبيقاً للقواعد العامة، لا يجوز للغير المضرور الرجوع إلى المؤمن إلا بالدعوى غير مباشرة إستعمالاً لحق مدينه المؤمن له قبله، لكن حماية لحقه وضماناً لحصوله على حقه في التعويض لجبر الضرر الذي لحق به، مهما كانت قيمة هذا التعويض، فيجوز للمضرور الرجوع مباشرة على المؤمن بدعوى لإقتضاء التعويض عن الضرر الذي تعرض له من الحادث، ويجب إدخال في الخصام المؤمن له في الدعوى ليحكم عليه فيها، حتى يمكن أن يدفع مسؤوليته إن كان لذلك وجه، بحيث يكون الحكم حجية عليه في تقرير مبدأ المسؤولية (3)، ولا يفقد المضرور حجية حقه المقرر شرعاً.

3 - ضوابط رجوع الغير المضرور على المؤمن

ينشأ حق المضرور في الرجوع على المؤمن بمجرد وقوع الحادث المنتج للضرر، بحيث يحق له الرجوع على المؤمن قبل المؤمن له، لكن يتطلب الأمر وفاء المؤمن أولاً للمؤمن له قبل الحلول، فعملاً بقاعدة عدم جواز الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض، فيحق للغير المضرور الرجوع على المؤمن والمؤمن له معاً، كما يحق له إقتضاء التعويض مرة واحدة فقط إما من المؤمن أو من المؤمن له (4)، لأن هذان الأخيران

(1) المادة 113 من الأمر رقم 75-58 السالف الذكر.

(2) المادة 116 من نفس الأمر.

(3) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 89.

(4) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 90.

ملتزمين قبل المضرور بالتزام واحد على سبيل التضامن، بحيث تبرئ ذمة أحدهما (1) عند الوفاء بالتعويض، فإذا كان المؤمن له من أوفى بالتعويض كان له أن يرجع على المؤمن بما دفعه في حدود قيمة التأمين المستحقة له، أما إذا كان المؤمن هو الموفي بالتعويض فلا يحق له الرجوع على المؤمن له إلا إذا تجاوز قيمة الإلتزام الموفي به قبل المؤمن له (2).

كما لا يستطيع المضرور الرجوع على المؤمن إذا كان مبلغ التعويض المستحق له قبل المؤمن له يفوق مبلغ التأمين، بل يمكن رجوع الغير المضرور على المؤمن في حدود مبلغ التأمين.

ثالثا : رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرر

إن الخطر يمكن أن يتحقق من فعل الغير، فيجز للمؤمن له الرجوع على الغير لإقتضاء التعويض لقيام مسؤوليته فعل الغير، كما يمكن له أيضا الرجوع على المؤمن لإقتضاء مبلغ التأمين لوجود علاقة عقدية بينهما، ولكن الطبيعة الخاصة للتأمين من المسؤولية المدنية، تستلزم تطبيق قواعد خاصة في هذا الشأن، عند رجوع المؤمن على الغير المسؤول، لهذا يجب أن نعرف حق المؤمن في الحلول والغرض من تطبيقه وشروطه.

1 - تعريف حق المؤمن في الحلول

يقصد به أن يحل المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر الناشئ عن تحقق الخطر المؤمن منه، وذلك بعد تسديده لقيمة التعويض ويكون الحلول في حدود ما سدده للمؤمن له (3)، بحث إذا زاد المبلغ المحصل عليه من الغير المسؤول وجب على المؤمن دفع الزيادة إلى المؤمن له الذي لحقه الضرر.

يقاضي المؤمن الغير المسؤول على حسابه وبإسم المؤمن له، بحيث يلتزم هذا الأخير باتخاذ كل ما يمكنه بالمحافظة على حقوق المؤمن، وتقديم المساعدات

(1) المادة 222 من الأمر رقم 58-75 السالف الذكر.

(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 90.

(3) سمير حامد عبد العزيز، نفس المرجع، ص 91.

المستندات التي يحتاجها للرجوع على الغير، سواء كان مصنعا أو مصمما أو قائما بالإصلاح أو الصيانة، أو مسؤولا على التصادم الجوي (1).

2 - الغرض من تطبيق مبدأ الحلول محل المؤمن له

إن الغرض من تطبيق مبدأ الحلول هو منع المؤمن له من الحصول على زيادة من تعويض كامل بالنسبة للضرر الذي لحقه، بحيث يكون الخطر قد تحقق بفعل الغير كحدوث حريق للطائرة بفعل متعمد من الغير أو بسبب إهماله، فهنا يحق للمؤمن له الحصول على مبلغ لتأمين، ويحق له الرجوع على الغير المسؤول طبقا لأحكام المسؤولية المدنية، فيحصل المؤمن له على قيمة الضرر مرتين، فيصبح الخطر مصدر إثراء المؤمن له، هذا ما يتنافى عن القاعدة العامة و هدف عقد التأمين، فعدم الرجوع على الغير عبارة عن إعفائه من فعله الضار، فهذا ما يؤدي إلى تمكين المؤمن المسدد للتعويض بالرجوع على المسؤول عن الضرر للحصول على ما تم دفعه للمؤمن له (2).

3 - شروط الحلول القانوني

لكي يحل المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول، يجب أن تتوفر الشروط التالية :

- بقاء حق المؤمن له قبل الغير المسؤول.
- أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمؤمن له المضرور.
- ألا يكون الغير المسؤول عن الضرر ممن تقوم مسؤولية المؤمن له عن أفعاله

رابعا :حق المؤمن في الرجوع على مؤمن آخر

لا يقتصر حق حلول المؤمن محل المؤمن له على الغير المسؤول وحده، وإنما يحق له الرجوع على مؤمن آخر يكون الغير المسؤول قد أمن من مسؤوليته لديه، وهذا ما يحدث عادة في حوادث الطائرات، عندما يكن المؤمن على إحداها مسؤولا والآخر مضرورا، فيقوم مؤمن المضرور بدفع قيمة التأمين، ثم يرجع بها على مؤمن المسؤول.

(1) المادة 7/16 من إتفاقية روما الثانية لعام 1952 بشأن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض.

(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 92.

(3) سمير حامد عبد العزيز، نفس المرجع، ص 93-94.

المطلب الثاني

التحديد القانوني لتأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني

إن محل الخطر في تأمين المسؤولية المدنية أن يكون غير محدد أصلاً، لأن الأضرار التي تترتب على المسؤولية لا يمكن معرفته مقدماً، لذلك يحدد المؤمن مبلغاً يؤمن مسؤوليته في حدوده، فيكفي بوضع مبلغ التأمين وهو حد أقصى يجري على أساسه التأمين، أو دون تحديد القيمة المطلقة، فالمؤمن يقوم بأخذ بعين الاعتبار هذا الإطلاق عند تحديده لقيمة أقساط التأمين، فيعد إن محل الخطر في التأمين من المسؤولية يمكن أن يكن معيناً في بعض الأحيان، حيث يعتد بقيمة الشيء، واعتباره مبلغ التأمين يحسب على أساسه أقساط التأمين.

إلا أن أبرز حدود تأمين الطيران هي التأمين من المسؤولية المحدودة (الفرع الأول)، و التأمين من المسؤولية غير المحدودة (الفرع الثاني)، لكن حدد المشرع حالات يتم فيها الإعفاء كلياً أو جزئياً من المسؤولية (الفرع الثالث).

الفرع الأول

التأمين من المسؤولية المحدودة عن مخاطر الطيران

طبقاً للقواعد العامة يترتب على ذمة المؤمن له التعويض للمضرور عندما تلحق به ضرر عند وقوع حادث للطائرة فتتعدد مسؤولية المؤمن له، يكون التعويض قدر الضرر، لكن إتفاقية وارسوا وتعديلاتها أقرت غير ذلك، فمبدأ التعويض المحدد بمبلغ أقصى، بحيث لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه.

لهذا يجب دراسة مفهوم التأمين من المسؤولية المحدودة عن مخاطر الطيران المدني، والفرق بينه والتعويض الجزافي، الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به

المؤمن، وحدود التأمين من المسؤولية عند تعدد المؤمنين، وحدود التأمين من المسؤولية في حالة تعدد المسؤولين عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض.

أولاً : مفهوم التأمين من المسؤولية المحددة عن مخاطر الطيران المدني

إن التحديد القانوني للتأمين من المسؤولية المدنية عبارة عن تقدير التعويض من طرف المشرع، بوضع حد أقصى لا يمكن أن يفوقه التعويض المستحق من المضرور، حتى لو كان الضرر اللاحق به يتعدى المبلغ المحدد، ففي حالة قيام مسؤولية المؤمن له يتحدد إلزام المؤمن بدفع مبلغ التعويض إلى المؤمن له، حسب بنود عقد التأمين التي تضع حد أقصى لا يمكن أن يتجاوزه مهما كانت مسؤولية المؤمن له (1).

يتم تنظيم هذا التأمين حسب نوع الطائرات، سعتها، قدرتها، والمناطق الجغرافية التي تعبر الطائرة فوقها، بحيث تخضع حدود المسؤولية لقوانين داخلية، وبعضها ينظمها سوق تأمين الطيران أو اتفاقيات دولية ملزمة، مهما كان الأساس القانوني القائم بها دعوى المسؤولية أو صفة الخصوم عددهم أو قيمة التعويض المطلوبة، فتكون المسؤولية في الحدود المقررة قانوناً.

فمبدأ تحديد المسؤولية المدنية له أهمية كبرى للمؤمن والمؤمن له بحيث يقلل في مقدار التعويض عن وقوع الحادث، مما يساهم في تحديد تخفيض أقساط التأمين عن مخاطر الطيران المدني.

ثانياً : الفرق بين التأمين من المسؤولية المحدودة والتعويض الجزافي

إن هذا التحديد القانوني للمسؤولية يختلف عن التقدير الجزافي للتعويض، إذ أنه لا يستحق بطريقة تلقائية دون إعتبار للضرر الحقيقي اللاحق بالمتضرر، وإنما هو بمثابة حد أقصى لما يدفعه المسؤول من تعويض، بحيث إذا ثبت أن قيم الضرر أدنى من هذا

(1) محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الإتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية، جزء 2، مطبعة جامعة القاهرة، 1990، ص 268.

(2) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 63.

الحد، فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة، دون أن يكون له الحق في الحصول على الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً، فيشترط للحصول على هذا الحد أن يكون الضرر مساوياً له أو أكبر من هذا من جهة.

من جهة أخرى فإن تنظيم التعويض التلقائي لا يقوم على المسؤولية المدنية، لولا يقع على عاتق المتضرر إثبات أركانها، بل بمجرد إلحاقه بضرر ترتب تعويضه، أما فيما يخص بالتعويض وفقاً للتحديد القانوني للمسؤولية فإنه لا يحق المطالبة به إلا بعد قيام المسؤولية و تحققت أركانها، وهذا بغض النظر عن أساسها إن كانت مسؤولية موضوعية أو مسؤولية قائمة على أساس الخطأ.

كما أن المشرع حدد في التعويض الجزافي قواعد يمكن منها الحصول على التعويض بصفة دقيقة، في حين أن التحديد القانوني للمسؤولية يتم من طرف القاضي بحث يقدر التعويض وفقاً للقواعد العامة، مادام أن الضرر لم يصل إلى درجة الحد الأقصى للتعويض المحدد(1).

ثالثاً : الحد الأقصى لمبالغ التعويض التي يلتزم بها المؤمن

في الأصل يتم تحديد قيمة التعويض حسب قدر الضرر اللاحق بالمضرور أي ما لحق به من خسارة وما فاتته من كسب، لكن المشرع وضع حداً أقصى مخالف للأصل يتحمله الناقل، كما يجوز وضع حد أقصى يلتزم به المؤمن إذا كان غير مخالف للنصوص الأمرة في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية (2)، من أجل دفع المؤمن له التعويض عند تحقق الخطر واتخاذ الإجراءات والإحتياطات لعدم تفاقم الأضرار، حتى لا يدفع المبلغ الزائد عن مبلغ التأمين الوارد في العقد.

لذا يختلف الحد الأقصى الذي يلتزم به المؤمن في حالة التأخير في نقل الركاب، وينقل الأمتعة، والبضائع كما يلي :

(1) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 64.
(2) محمود جمال الدين زكي، مرجع سابق، ص 271.

1 - الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل الركاب

حدد الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل الركاب بموجب أحكام المادة 1/22 من إتفاقية مونتريال 1999 المحدد بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب عن كل راكب في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب.

أما المشرع الجزائري فتم تحديد الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل الركاب بموجب المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 16-175 (1) بمبلغ قدره 3000.00 دج على الشبكة الداخلية و 4500.00 دج على الشبكة الخارجية ولا يحق له أن يتحصل على تعويض آخر أي كان شكله ، كما يجب أن يدفع هذا المبلغ في أجل لا يتعدى ثلاثين (30) يوما.

2 - الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل الأمتعة

لم ينظم المشرع الجزائري في قانون رقم 98-06 الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل الأمتعة المسجلة بل ترك الأمر لأحكام المادة 2/22 من إتفاقية مونتريال 1999 لتحديده، ففي حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخرها بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن أمتعة كل راكب، كما يجوز أن يشمل التعويض كل مختلف الأضرار اللاحقة بالأمتعة أثناء النقل بكافة عناصره بما فيها الأضرار المعنوية، إذا قام المضرور عن تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته ومدى الأهمية التي تحتويها الأمتعة بإيضاح نوعتها، قيمتها الحقيقية، ودفعه للرسوم الإضافية، فيكون الناقل الجوي مجبرا بدفع لا يتعدى المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد.

3 - الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل البضائع

تحدد مسؤولية الناقل الجوي في حالة تأخير نقل البضائع بموجب أحكام المادة 3/22 من إتفاقية مونتريال 1999 في حالة ضياعها أو تعييبها أو تلفها، بمبلغ 17

(1) المادة 1/22 من إتفاقية مونتريال 1999.

(2) المادة 9 من مرسوم تنفيذي رقم 16-175 السالف الذكر .

(3) المادة 2/22 من إتفاقية مونتريال 1999.

وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام، ما لم يقيم المرسل عند تسليم الطرد إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يبين مصلحته في تسليمه عند نقطة الوصول، ودفع مبلغ إضافي إذا لزم الأمر ذلك، فإذا كان الضرر أقل من هذا الحد، فلا يتحصل المضرور إلا على التعويض المساوي لضرر (1).

كما يشترط للحصول على الحد الأقصى أن يكون الناقل حسن النية، وألا يكون الضرر راجعاً إلى غشه أو خطئه المعدل للغش، وأن تبين وثيقة النقل الجوي أن النقل يتم وفقاً لأحكام المسؤولية المحدودة المقرر قانوناً، ويمكن لأي دولة أن تقوم بتنظيم خاص للتعويض الإضافي المعمول على إقليمها (2)، وأن يتم الحكم على هذا التعويض وفقاً لقانونها، بكل مبلغ يقابل كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي.

رابعاً : حدود التأمين من المسؤولية في حالة تعدد المؤمنين على مخاطر الطيران المدني

عندما تكون التغطية التأمينية الكاملة للخطر المؤمن منه تفوق قدرة مؤمن واحد، فيبرم المؤمن له عدة عقود تأمين مع عدة مؤمنين يتحمل كل واحد نسبة من الخطر، في هذه الحالة يجب على المؤمن له أن يخطر كل المؤمنين بعقود التأمين الأخرى، وقيمة كل منها، أسماء غيره من المؤمنين، فعند زيادة مجموع مبالغ التأمين على قيمة الشيء المؤمن عليه عند تحقيق مسؤولية الناقل، فكل مؤمن ملزم بدفع جزء يعادل النسبة بين المبلغ المؤمن عليه وقيمة عقود التأمين مجتمعة، دون أن يدفع للمؤمن له أكثر من قيمة ما لحقه من أضرار (3).

كما يختلف ضمان المؤمن في التأمين من المسؤولية حسب مؤمن وحيد أو مؤمن واحد من عدة مؤمنين لنفس الخطر، فيحق للمؤمن التمسك بالتعدد ليقف في التزامه بالضمان عند حدود معينة .

(1) المادة 3/22 من إتفاقية مونتريال 1999.

(2) المادة 14/أ من بروتوكول جواتيمالا 1971.

(3) المادة 938 من القانون المدني الأردني.

خامسا: حدود المسؤولية في حالة تعدد المسؤولين عن الأضرار للغير على سطح الأرض

إذا تعدد المسؤولين عن فعل، فكل منهم مسؤولاً عن نسبة نصيبه فيه حسب نسبة مساهمته في وقوع الحادث (1)، ولو كان أحدهما مساهمته يسيرة، وتطبق الحدود القصوى لمبالغ التعويض المستحقة عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم الدولة وفقا لأحكام الإتفاقيات الدولية وتعديلاتها المنضمة إليها الدولة.

إذا تعدد المسؤولون عن الأضرار التي لحقت بالغير على سطح الأرض، فلا يجوز للمضرورين أن يطالبوا بتعويض إجمالي يزيد على الحد الأقصى للتعويض الذي قد يحكم به على مسؤول واحد (2)، أما إذا كانت الأضرار ناجمة عن حادث تصادم بين طائرتين أو إذا كانت إحداهما قد أعاققت الأخرى في طيرانها فنجم الضرر عن ذلك، يجوز للمضرور أن يتقاضى تعويضا لا يتجاوز الحدود القصوى المقررة للطائرتين المساهمتين في وقوع الضرر، لكن كل مستغل لطائرته لا يلتزم بدفع تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر لطائرته (3).

أما إذا تبادل الضرر بين المؤمن له والغير في نفس الوقت فينتج عنه مسؤولية متبادلة ، وإذا كان كلا الطرفين مؤمنا له، فيمن أن تتحقق المسؤولية المتبادلة المشتركة، إذا ساهم فعل كل منهما بقدر معين في إحداث الضرر، يلتزم كل مؤمن له النصف الآخر من التعويض المستحق، أما إذا كانت المسؤولية المتبادلة كاملة، فإن المؤمن له لا يتحمل أية نسبة في التعويض، فيلتزم كل مؤمن بتعويض كامل الضرر الذي لحق الذمة المالية للمؤمن له جراء إلتهامه بتعويض الطرف الآخر (4).

(1) المادة 2/165 من قانون رقم 98-09 السالف الذكر.

(2) المادة 13 من إتفاقية روما 1952 السالفة الذكر.

(3) المادة 6 من إتفاقية مونتريال المؤرخة في 4/20 إلى 2009/05/02 المتضمنة تعويض الضرر تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.

(4) سمير حامد عبد العزيز، مرجع سابق، ص 69.

الفرع الثاني

التأمين من المسؤولية غير المحدودة عن مخاطر الطيران

إن الأضرار الناتجة عن وقوع حادث الطائرة يمكن أن يلحق إما بالركاب أو الغير على سطح الأرض، لهذا يلزم كل ناقل جوي أن يؤمن عن مسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالركاب و الغير، في حدود قانونية حسب ما قضت به الإتفاقيات الدولية وقانون كل دولة.

أولاً : التعويض على جسم لطائرة

تشير الوثائق التأمينية إلى نوعين من التغطية التي يشملها التأمين على جسم الطائرة، التغطية الكلية للخسائر حيث يتم تعويض المؤمن له عن الخسارة الكلية للطائرة محسوماً منها أي نسبة متفق في العقد على تحملها من قبل المؤمن له نظير تخفيض قسط التأمين «شرط الخصم»، والتغطية الجزئية حيث يتم تعويض المؤمن له عن الخسارة الجزئية التي تلحق بالطائرة على أساس ما يتطلبه إصلاح الضرر، وقد يتضمن العقد شرطاً يسمى «شرط النسبة» حيث يتحمل المؤمن له الخسارة بنفسه إذا نقصت عن نسبة معينة، في حين تتحملها شركة التأمين بالكامل إذا زادت نسبة الخسارة على النسبة المتفق عليها.

1- التعويض في حالة الضرر الكلي

يتصل التعويض في هذه الحالة إلى تغطية كل الخسارة بشرط عدم تجاوز المبلغ المحدد في عقد التأمين، فإذا تجاوز المبلغ المستحق للتعويض قيمة الطائرة المؤمن عليها لا يتحصل المؤمن له إلا قيمة هذه الطائرة و يتحمل كل زيادة على ذلك طبقاً للمادة 105 من أمر رقم 95-07 التي نص على أنه :

"يجب أن تطابق القيمة القابلة للتأمين القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه وإذا إقتضى الحال تضاف النفقات الثانوية ومقدار الفائدة المرجوة بخصوص البضائع المشحونة، فإذا اتضح أن المبلغ المؤمن عليه أقل من القيمة الحقيقية للشيء حسب مفهوم هذه المادة فلا يلزم المؤمن بالدفع إلا في :

- حالة الخسارة الكاملة: يدفع مبلغ يساوي القيمة المؤمن عليها.
- حالة الخسارة الجزئية: يحدد مبلغ التعويض بنسبة القيمة المؤمن عليها منسوبة على القيمة الحقيقية.

أما عندما يتضح أن المبلغ المؤمن عليه يفوق القيمة القابلة للتأمين كما هي معرفة سابقة، لا يدفع المؤمن إلا في حدود هذه القيمة، وتطبق هذه الأحكام على كل من الإسهام المؤقت والنظامي في الخسارة المشتركة وعلى تكاليف المساعدة والإنقاذ الموضوعة على عاتق المؤمن(1)، يمكن أن نشير إلى أن نص هذه المادة يتعلق بمجال الضمان في جميع أنواع التأمينات البحرية وهو يعني أيضا أنواع التأمينات الأخرى، لأن المسؤولية المدنية للناقل البحري وتأمين هذه المسؤولية يخضعان لنفس الأحكام في المسؤولية المدنية للناقل الجوي والمسؤولية المدنية للناقل البري وتأمين كافة هذه المستويات، وتقدر قيمة الضرر الكلي على أساس قيمة الشيء المؤمن عليه عند تحقق الخطر، فإذا كان الشيء قابل للبيع، أخذت قيمته في السوق بعين الاعتبار.

وإذا كان الشيء ما عدا للإستعمال إعتد قيمة الشيء مستعملا وقيمة الشيء تقدر على أساس تكاليف إعادة الشيء إلى ما كان عليه قبل وقوع الخطر، في هذه الحالة تبين عدم كفاية مبالغ التأمين لتغطية الخطر وتقاديا لإثراء المؤمن له على حساب المؤمن، وجب خصم الفرق بين قيمة الشيء الجديد وهذا حتى لا يتحمل المؤمن له قيمة الفرق بين حالة الشيء في السابق و حالته أثناء وقوع الخطر (2).

2- التعويض في حالة الضرر الجزئي

يجب التمييز بين الخسارة البسيطة و الخسارة الجسيمة، فإذا كانت الخسارة جسيمة على جسم الطائرة وكان الضرر حكم الهلاك الكلي، تقدر قيمة الضرر على النحو السابق بيانه، فيخصم من التعويض ما بقي سليما من الشيء المؤمن عليه بحيث لا يمكن

(1) (2) الطيب عز الدين، مرجع سابق، ص 122-123.

للمؤمن له أن يلزم المؤمن بتعويضه عما تبقى سليماً من الشيء الهالك، مقابل تحلي هذا الخير عن ذلك الشيء (1)، وقصد تحقيق التعاون بين المؤمن لهم، مكن المشرع المؤمن من إدراج شروط تهدف إلى حث المؤمن لهم على بذل العناية و الجهد في الحفاظ على الشيء المؤمن عليه، بحيث يدرج المؤمن شروطاً خاصة في وثيقة التأمين إلى جانب قاعدة النسبية التي نص عليها المشرع الجزائري في المادة 32 من أمر رقم 95-07 والتي تنص على أنه : "إذا إتخذ أن تقديرات قيمة المال المؤمن عليه فوق المبلغ المضمون يوم الحادث وجب على المؤمن تحمل كل الزيادة في حالة الضرر الكلي وتحمل حصة نسبية في حالة الضرر الجزئي إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف. "

ثانياً : تعويض عن المسؤولية المدنية

يرتبط تقدير التعويض عن تأمين مسؤولية الناقل الجوي بتقدير مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام عقد النقل الجوي حيث تخضع عقود النقل الجوي الدولي لاتفاقية وارسوا الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي لعام 1929م وتعديلاتها، إضافة إلى الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي المعروفة اختصاراً IATA. ووفقاً لتلك الاتفاقية فإن مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض وفاة الركاب أو إصابتهم أو عن الأضرار المادية التي قد تلحق بالأمثلة والبضائع ، أثناء الرحلات الجوية الدولية تكون محدودة بحد أقصى للتعويض ما لم يثبت تقصير الناقل الجوي في بيان محدودية مسؤوليته في وثائق السفر، أو رجوع الضرر إلى غشه أو خطئه الجسيم، أما فيما يتصل بالنقل الجوي الداخلي فقد لجأت العديد من التشريعات الوطنية إلى إحالة الأحكام الخاصة بعقود النقل الجوي الداخلي لأحكام اتفاقية وارسوا (1).

1 - التعويض عن الأشخاص

تنص المادة 22 فقرة 1 من إتفاقية وارسوا (1) بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي: في نقل الأشخاص تحدد مسؤولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ مائتين

(1) أحمد محمد طوزان، عقد التأمين الجوي، مرجع سابق.

وخمسين ألف فرنك، فإذا أجاز القانون للمحكمة المعروضة عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز رأس مال المرتب على الحد المذكور، ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على إتفاق خاص مع الناقل، أن يضع للمسؤولية حداً أكبر.

وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 150 فقرة 1 من قانون 06-98 التي تنص على أنه:

"تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقاً لقواعد إتفاقية وارسوا المؤرخة في 12/10/1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28/09/1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر.

وتحدد قيمتها بمائتي و خمسون ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر".

إن مبلغ 250 ألف فرنك (2) هو الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم الناقل الجوي الوفاء به سواء لحق المسافر ضرر كإصابته بجروح أو وفاته أو أي تأخير للوصول في الموعد المحدد، و قد عرف المشرع هذه الوحدة الحسابية بأنها تقدر بالذهب في نص المادة 150 فقرة 3 من قانون 06-98 التي تنص على أنه : يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب مشكلة من خمسة وستين مليغراما و نصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص و يمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة و يتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم" (3).

(1) تنص إن المادة 22 فقرة 1 من إتفاقية وارسوا قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي "على الحد الأقصى للتعويض يقدر بـ 125 ألف فرنك، أما بروتوكول لاهاي رفعه إلى 250 ألف فرنك.

(2) هذا المبلغ هو المعمول به حالياً في مجال التعويضات، لكن حسب بروتوكول جواتيمالا لسنة 1971 الذي عدل الحد الأقصى للتعويض وجعله في حالة الأضرار البدنية يصل إلى مليون و خمسمائة ألف فرنك و في حالة التأخير عن الوصول يصل المبلغ إلى إثنين وستين ألف وخمسمائة فرنك لكل راكب، و في حالة هلاك أو تلف أو ضياع أو تأخر الأمتعة و البضائع يصل على خمسة عشرة ألف فرنك، إلا أن بروتوكول جواتيمالا لم يدخل حيز التنفيذ بعد.

(3) وهو نفس التعريف الوارد في المادة 22 فقرة 5 من إتفاقية وارسوا التي انص على أنه : المبالغ المبينة بالفرنك في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من 65.5 ملغرام من الذهب عيار تسعمائة من الألف و تكون هذه المبالغ قابلة للتحويل على أرقام دائرة في كل عملة وطنية، و يتم تحويل هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملية وطنية، ويتم تحويل هذه المبالغ على عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية في حالة رفع دعوى قضائية وفقاً لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم " المقصود بالفرنك في الإتفاقية هو فرنك الذهب المعروف بإسم Poincaré الذي يتحدد على أساس 65,5 مبلغ الذهب عيار 900%.

قد تم إعتداد الذهب كوحدة حسابية على المستوى الدولي حتى يحل إشكال كيفية دفع التعويض ما هي العملة المعتمدة في ذلك خاصة إذا كان الضحايا من جنسيات متعددة، بالتالي توحيد العملة التي يتم على أساسها التعويض يساوي بين كل المتضررين فيما يحصلون عليه من تعويضات خاصة مع إختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض عليها النزاع (1).

أما على الصعيد الداخلي لم يحدد لنا المشرع الجزائري الحد الأقصى للتعويض إذا كان حادث طائرة داخلي خاصة أن بعض التشريعات وضعت حدا للتعويض في حالة وقوع حوادث في الخطوط الداخلية (2).

- بالنسبة للأمتعة الخفيفة التي يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة نصت المادة 22 فقرة 3 من إتفاقية وارسوا على أنه : تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل مسافر"، إلا أن المشرع الجزائري لم ينظم حالة تعويض المسافر مند فقدانه للأمتعة الخفيفة، في قانون 98-06، وما على القاضي المعروض عليه النزاع إلا تطبيق نص المادة 22 فقرة 3 من إتفاقية وارسوا ما دام الجزائر موقعة على هذه الإتفاقية والمشرع إعتد عليها في تحديد مسؤولية الناقل الجوي عند وضع لقانون 98-06.

كما أجازت الإتفاقية للطرفي (الناقل الجوي والمسافر) على تشديد مسؤولية الناقل الجوي بتحديد حد أقصى للتعويض يفوق ذلك حددته الإتفاقية، ولكن يشترط وجود إتفاق خاص بينهما.

2- التعويض عن البضائع والأمتعة المسجلة

نصت المادة 22 فقرة 2 أ من إتفاقية وارسوا التي تنصت على أنه : وفي نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين و خمسين

(1) هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 423.
(2) مثل ما حدده المشرع الفرنسي في قانون 1976/06/18 أين كان التعويض عن حودث طائرة في خط داخلي لا يتجاوز 300.000 فرنك فرنسي، ثم عدل بقانون 1982/05/06 ورفع التعويض إلى 500.000 فرنك فينسي ثم قانون 1989/07/10 أين وضع حدا للتعويض يقدر ب: 750.00 فرنك فرنسي.

(3) Michel Alter, Droit des transports terrestres, aériens et maritimes interne et internationaux 2ème édi Dalloz , 1989, p 114.

فرنكا عن كل كيلو غرام، ما لم يذكر المرسل مصلحته في التسلم عند تسليم الطرد على الناقل وفي مقابل إن يدفع رسماً إضافياً إذا إقتضى الأمر عندئذ يكون الناقل ملتزماً بأن يدفع التعويض في حدود المبلغ المذكور، ما لم يقدّم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل في التسليم" (1).

إن المشرع الجزائري في قانون 98-06 لم ينص على الحد الأقصى للتعويض عند نقل البضائع و الأمتعة المسجلة و نتساءل عن عدم تنظيمه لهذه الفكرة رغم أهميتها. ومنه فالحد الأقصى للتعويض يقدر بـ 250 فرنك عن كل كيلوغرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع في كل حالة تثور فيها مسؤولية الناقل الجوي إما بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير في وصول الأمتعة والبضائع لكن هذا لا يمنع القاضي الجزائري عند دعوى المسؤولية من تطبيق نص المادة 22 فقرة أ.

3 - التعويض عن الأضرار على سطح الأرض

تحدد المادة 11 من إتفاقية روما الحدود القصوى للتعويض وتفرق في هذا الصدد (2).

أ- التعويض عن الأضرار التي تصيب الأموال :

يؤخذ في هذا النوع من الأضرار يوزن الطائرة المتسببة في الضرر.

- إذا كانت وزن الطائرة ألف كيلو غرام أو أقل فالحد الأقصى للتعويض هو 500.000 فرنك.

- إذا كانت الطائرة تزن بين أكثر من ألف كيلوغرام و تساوي أو أقل من 6 ألف كيلو غرام فالحد الأقصى للتعويض يقدر بـ 600.000 فرنك زائد 400 فرنك عن كل كيلوغرام.

- إذا كان وزن الطائرة أكثر من 6 آلاف كيلوغرام ويساوي أو أقل من 20 ألف كيلوغرام فالحد الأقصى للتعويض 200.000 فرنك زائد 250 فرنك عن كيلوغرام.

(1) دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2010-2011، ص 156 .

(2) الطيب عز الدين، مرجع سابق، ص 73.

- إذا كان وزن الطائرة أكثر من 20 ألف كيلوغرام و يساوي أو أقل من 50 ألف كيلوغرام فالحد الأقصى للتعويض 6.000.000 (ملاين فرنك) إضافة 150 فرنك عن كل كيلوغرام.

- إذا كان وزن الطائرة أكثر من 50 ألف كيلو غرام فالحد الأقصى للتعويض يقدر بـ 10.500.000 (عشرة ملايين و خمسة مائة ألف فرنك).

ب- التعويض عن الأضرار البدنية :

يشمل التعويض في حالة الوفاة، و الضرر الجسماني.

- في حالة وفاة أي راكب أو أصابته بأذى جسماني، يكون الحد الأقصى للتعويض يقدر بـ 500.000 فرنك، عن كل شخص توفي أو أصيب بجروح.

الفرع الثالث

حالات إعفاء الناقل الجوي من التعويض

يلقي عقد النقل على الناقل الجوي بضمان وصول المسافر إلى وجهته سالما، وإذا أخل الناقل الجوي بهذا الإلتزام انعقدت مسؤوليتهن ووجب عليه التعويض عن الضرر الذي لحق بالمسافر، وبكن بالرغم من توافر أركان المسؤولية الخطأ و الضرر والعلاقة السببية إلا أن الناقل يستطيع أن يدفع هذه المسؤولية بإحدى الوسائل التي يترتبها النظام القانوني بهذا الشأن (2).

أولا :إثبات انتفاء خطأ الناقل

تقوم مسؤولية الناقل عللا أساس الخطأ المفترض، وذلك في كل من اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي 1955، بمعنى أن اتفاقية وارسو جعلت توازنا بين مصالح الناقلين (3)

(1) الطبيب عز الدين، مرجع سابق، ص 73.

(2) عيسى غسان ربيضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص أمتعتهم، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 2008، ص173.

(3) دمانة محمد، مرجع سابق، ص 125.

ومستعمل الطائرة، وما له من نتائج بالغة الأهمية إلتزام بوسيلة أو بذل عناية وهو ما يسهل دفع المسؤولية. فالإلتزام ببذل عناية يجعل أمر تتصل الناقل الجوي من المسؤولية، أكثر بكثير من الإلتزام بتحقيق النتيجة، وهذا يتضح من أحكام اتفاقية وارسو، إذ أن الناقل يستطيع التخلص من المسؤولية إذ بذل إلتزامه عناية الرجل الحريص، المادة 20 الفقرة الأولى منها نصت أن "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها".

كما نصت أيضا المادة 148 من قانون 98-06 ق.ط.م.ج " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صحة كل مندوبيه الإجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو إستحالة إتخاذهم ذلك.

يكون الناقل الجوي مسؤولاً عند نقل الأمتعة أو الشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها".

من خلال هاتين المادتين يتضح أن هناك سبيلين يستطيع بهما الناقل الجوي إثبات انتقاء الخطأ من جانبه الأول، اتخاذ تدابير لتفادي وقوع الضرر أمكنه دفع المسؤولية التي يدعيها المضرور، فيعين عليه إثبات السبب الضرر للتدليل على عدم تأثير التدابير على حدوثه (1).

فقد تبنى الفقهاء معنى أكثر توضيحا لذلك وهو ضرورة تقديم دليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادة الناقل فيه، أي يجب تقديم دليل سلبي على انتقاء الخطأ بمعنى أن يثبت الناقل أن سبب الضرر مع ضرورة الإثبات أنه هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه، في الأخير كان موقف القضاء في بداية الأمر منحازا إلى جانب الناقل الجوي، فلم يتردد في إصدار أحكام تقضي بإعفاء الناقل الجوي من مسؤوليته بمجرد إثبات هذا الأخير اتخاذه التدابير الضرورية لتوفي الضرر أو كان من المستحيل عليه اتخاذها، حتى لو بقي السبب الذي نجم عنه حادثا مجهولا، وأول الأحكام صدرت

(1) هاني دويدار، النقل البحري و الجوي، المرجع السابق، ص464 .

(2) عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص-137.

عن محكمة فرنسا تولوز، حيث أعفت المحكمة الناقل من المسؤولية، بالرغم من أن السبب الذي نجم عنه حادث ظل مجهولاً وقد جاء بالحكم أن الناقل قد اتخذ التدابير الضرورية و الطبيعية كي يتفادى وقوع الضرر (1).

ثانياً: خطأ المضرور

تنص المادة 149 من قانون 06-98 "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة على كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة " هذا النص مستمد من المادة 21 من اتفاقية وارسو أنه "إذا اثبت الناقل أن الخطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها " (2)

اختلفت الاتجاهات في قوانين الدول حول أثر خطأ المتضرر على مسؤولية الناقل، لذا أنت المعاهدة بقاعدة إسناد تحيل إلى قانون المحكمة المثار أمامها النزاع فيما يتعلق بتحديد أثر خطأ المتضرر وتوزيع المسؤولية بينه وبين الناقل الجوي، وبالتالي فأى خطأ يرتكبه الراكب أو المرسل ويلحقه ضرر تعفى فيه مسؤولية الناقل الجوي ولكن على هذا الأخير تقديم الدليل على أن الضرر لحق المضرور من جراء أخطائه أو مساهمته فيه(2).

من أمثلة خطأ المضرور إهمال الراكب في إطفاء سيجارة، مما أدى إلى نشوب حريق بالطائرة، أو قيام الراكب وفتح باب عنوة، أو مغادرة الركاب أماكنهم بعد إضاءة النوى الأحمر، أو إفلات الراكب من رقابة تابعي الناقل وإقترابه من محركات الطائرة مما أدى إلى إصابته بالضرر نتيجة تواجده في منطقة جذب الهواء (3) وخطأ المرسل في

(1) عيسى غسان ربضي، مرجع سابق، ص - ص 137-138-139.

(2) دمانة محمد، لمرجع سابق، ص - ص 138-139.

(3) عيسى غسان ربضي، المرجع نفسه، ص - ص 156-157.

شحن البضاعة مثلاً :عدم تغليفها جيداً مما أدى إلى تلفها غيرها (1) الكثير من الأخطاء، أما إذا كان الخطأ مشتركاً مع الناقل فللقاضي حينئذ أن ينقص من قيمة التعويض بتوزيع المسؤولية بينهما بنسبة كل من الخطأين إلى الآخر (2).

المبحث الثاني

إنقضاء عقد تأمين الطيران

إن عقد تأمين الطيران مثل باقي العقود يخضع لأحكام القانون المدني، فيعد من العقود الزمنية، الذي ينقضي بإنهاء المدة المحددة في العقد من قبل الأطراف المتعاقدة، طبقاً لنص المادة 10 فقرة 1 من أمر 95-07 التي تنص على أنه: **يحدد الطرفان المتعاقدان مدة العقد،** إلا أنه يمكن أن تطرأ ظروف أو أسباب معينة تؤدي إلى إنقضاء العقد قبل إنتهاء المدة المتفق عليها، لذا قام المشرع بتحديد الجهة المختصة ومدة التقادم لرفع الدعوى من أجل إقتضاء التعويض عن الأضرار الناتجة عن وقوع حوادث الطائرات.

المطلب الأول

إنهاء عقد تأمين الطيران

يعد عقد تأمين الطيران عقد مستمر لذا يمتد تنفيذه في الزمان، فيستوجب تحديد مدة سريان العقد (الفرع الأول)، لكن يمكن ينتهي قبل المدة المحددة في العقد إذا تعرض لتغيرات كتطبيق الجزاءات الواردة في العقد عند إخلال أحد طرفي العقد بالتزاماته (الفرع الثاني).

(1) عيسى غسان ربضي، المرجع نفسه، ص - ص 156-157.

(2) محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص -ص 250-251.

الفرع الأول

إنقضاء العقد بإنهاء مدته

طبقا للقاعدة العام ينقضي عقد تأمين الطيران بإنهاء مدته (أولا)، إلا أنه يمكن أن يستمر بتجديد مدته (ثانيا)

أولا : إنقضاء عقد تأمين الطيران بإنهاء مدته

إشترطت المادة 7 من أمر 95-07 السالف الذكر أن يشمل عقد التأمين على المدة التي يعدها المتعاقدان وفقا لتوافق لإرادتهما، فلهما مطلق الحرية في تحديد هذه المدة بسنة واحدة أو أكثر، طبقا للمادة 10 السالفة الذكر، لكن لم يخصص قانون الطيران المدني على تحديد مدة العقد بل ترك الأمر للمتعاقدان وذلك بالرجوع إلى وثائق التأمين، لذا لا يبطل عقد التأمين إذا لم يبين مدته، في هذه الحالة يمكن أن تكون إرادة المتعاقدان إنصرفت إلى ما جرت عليه العادة في تحديد مدة العقد بسنة واحدة(1).

ثانيا : تجديد عقد التأمين

إن مدة إنتهاء عقد التأمين محددة بسنة إذا لم يوجد إتفاق مخالف، إلا أنه يمكن أن تجدد مدته ضمنا من سنة إلى سنة أخرى عند إنتهاء المدة المقررة، ولا يتم التجديد إلا بناء على شرط صريح في العقد، وأصل أن يمتد العقد لمدة أخرى مماثلة للمدة الأصلية بنفس الشروط والأحكام، فتعد الإرادة الصريحة والضمينة للأطراف مصدر التجديد الضمني الذي يترتب لعيه نشوء عقد جديد ليس له صلة بالعقد السابق خاصة فيما يتعلق بالمدة، عكس الإمتداد الذي يؤدي إلى إستمرار العقد في كل ما يحتوي عليه(2) في تأمين الطيران يمكن أن تكون مدة التأمين لأقل من سنة حسب مدة تنفيذ عقد النقل الجوي، ومن شروط تجديد العقد :

- أن يكون العقد من عقود التأمين من الأضرار.
- أن تنقضي مدة العقد المتفق عليها بموجب وثيقة التأمين.

(1) إبراهيم أبو النجا، مرجع سابق، ص 300.
(2) محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 184.

- أن يقبل المؤمن له هذا التجديد، ولا يعارض الأشكال التي يحددها القانون في ذلك.

فإذا إنتهت المدة المحددة صراحة أو ضمناً إنقضى عقد التأمين، وإنقضت أيضاً التزامات أطرافه، لذا ينتهي إلتزام المؤمن بتغطية الخطر المؤمن منه، وينتهي إلتزام المؤمن له بدفع القسط، كما ينقضي العقد بتحقيق الخطر المؤمن منه، فيقوم المؤمن بتنفيذ إلتزامه بدفع مبلغ التأمين، وينتهي المؤمن له بدفع القسط (1).

الفرع الثاني

إنقضاء عقد التأمين قبل إنتهاء مدته

يمكن أن ينتهي عقد تأمين الطيران قبل إنهاء المدة المحددة في العقد، إما بالبطلان أو الفسخ .

أولاً : بطلان العقد

يعتبر البطلان قرار يصدر من سلطة قضائية أو إدارية لإبرام عقد يشوبه البطلان، أو إنعقد في غير وقته، لذا يكون العقد باطلا (2) إذا :

- إذا تم إبرام عقد التأمين بعد حدوث الخطر المؤمن عليه، بعد وصول الأشياء المؤمن عليها إلى مكان الوصول، مع علم المؤمن بذلك، فتكون الأقساط المدفوعة من حق المؤمن فلا يترتب عنه أي أثر.

- إذا أبرم العقد، ولم تبدأ حدوث الأخطار المؤمن عليها خلال شهرين من إبرام العقد، أو في المدة المحددة لحدوث الأخطار فيها، إلا إذا كان هناك إتفاقا مخالف.

- إذا قام المؤمن له بإخفاء بعض المعلومات والنشاطات التي يقوم بها و التي تؤدي إلى تغليط المؤمن، كتغيير حقيقة الخطر المؤمن منه طبقاً للمادة 110 من أمر 95-07 التي تنص على أنه : يعتبر التأمين لاغياً في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له".

(1) إبراهيم أبو النجا، مرجع سابق، ص 300.
(2) مواسي العلجة، مرجع سابق، ص 191-192.

- إذا قام المؤمن له بتقديم بيانات غير صحيحة وتصريحات كاذبة طبقا للمادة 113 من أمر 07-95 (1) .

- إذا لم يقدم المؤمن له المعلومات و التغيرات التي طرأت على الخطر التي تسمح للمؤمن بتقدير الخطر من خلالها.

- إذا لم يصرح المؤمن له بحالة تفاقم الخطر خلال 10 أيام على الأكثر، فيجوز إبطال العقد لأن لو علما بها المؤمن قبل إبرام العقد لما قبل تغطيته طبقا للمادة 109 فقرة 2 من أمر 07-95 السالف الذكر (2).

يعد هذا البطلان مقرر في جميع هذه الحالات الذي تقره شركة التأمين، دون إنذار مسبق، لذا فتكون بريئة من كل إلتزاماتها، ويصبح العقد منعدم الأثر، لذا يجب على المؤمن له بإرجاعه التعويضات المدفوعة له و لا يحق له المطالبة بإسترداد الأقساط التي دفعها كونه مرتكب الخطأ (3).

ثانيا : فسخ العقد:

يمكن أن ينتهي عقد تأمين الطيران مثل باقي العقود الزمنية بالفسخ، فهو يخضع لأحكام القانون المدني سواء كان المؤمن المسبب في ذلك أو المؤمن له أو بإتفاقهما، فالفسخ عبارة عن إنهاء الرابطة العقدية في العقود التي تنتج إلتزامات متقابلة، أو التي تنفذ ويرجع المتعاقدان إلى حالتهم الأصلية قبل العقد.

فيجب عدم الخلط بين الفسخ والإلغاء أو حل العقد عند إستحالة تنفيذه فينحل العقد بأثر رجعي، ولا يتم الفسخ إلا بعد تبليغ المؤمن له بمقتضى رسالة مضمونة بالإشعار بالوصول و يمكن ذكر حالات الفسخ كما يلي :

-
- (1) المادة 113 من أمر 07-95 السالفة الذكر.
 - (2) المادة 109 فقرة 2 من نفس الأمر التي تنص على أنه : غير أنه بإمكان المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا أثبت أنه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند إكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر.
 - (3) المادة 100 من نفس الأمر التي تنص على أنه: لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى مكان المقصود أي أثر، و يبقى القسط مكتسباً للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل.

-إذا كان المؤمن له مفلسا أو كونه في حالة التسوية القضائية، فبمجرد شهر إفلاس المؤمن له وإعساره يتم فسخ العقد دون اللجوء إلى القضاء لفسخه (1).

- إذا لم يوفي المؤمن له بدفع أقساط التأمين خلال 8 أيام بعد إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالإستلام، فيحق للمؤمن فسخ العقد خلال 10 أيام من إيقاف الضمان، بعد إعلامه برسالة مضمونة معل الإشعار بالإستلام (2).

- إذا لم يصرح المؤمن له في وثيقة التأمين بالإرساليات التي تمت لحساب الغير أين تعهد بالتأمين عليها طبقا للمادة (3).

- إذا لم يعلم المؤمن له المؤمن بشح الإرساليات خلال 8 أيام من إستلام الإشعارات الضرورية أو خلال 3 أيام للإشعارات القائمة داخل الوطن (4) ، ويحق للمؤمن له المطالبة بالأقساط المراسلات غير المصرح بها عند تاريخ الفسخ .

- إذا تم إنتقال ملكية الطائرة أو إستئجارها بدون طاقم لفائدة المالك الجديد أو المستأجر الجديد خلال شهر إبتداء من يوم تلقي التبليغ بنقل الملكية أو الإستئجار (5) وهذا يشترط توفر شروط الفسخ و هي :

- أن يكون العقد محدد المدة

- يكون طلب الفسخ محدد المدة من المشرع.

- أن يكون موضوع العقد التأمين عن الأضرار.

- أن يتم إخطار الطرف الراغب في الفسخ الطرف الآخر قبل نهاية المدة المحددة من المشرع .

إذا توفرت كل هذه الشروط، ينتهي العقد بالفسخ قبل المدة المحددة في وثيقة التأمين وتنتهي العلاقة التعاقدية بين الطرفين.

(1) محمد حسين منصور، مرجع سابق، ص 182.

(2) المادة 111 من أمر 07-95 .

(3) المادة 140 من الأمر نفسه.

(4) المادة 141 من الأمر نفسه.

(5) المادة 135 من الأمر نفسه.

الفرع الثالث

الدعاوى الناشئة عن عقد تأمين الطيران

اختلف الفقه والقضاء في طبيعة الدعوى المباشرة للمتضرر تجاه المؤمن ومدى استقلالها عن دعوى المسؤولية حيث أنه بمجرد وقوع حادث يغطيه عقد التأمين من المسؤولية يتولد أو ينشئ عنها دعوتان للمضرور، دعوى ضد المؤمن له ودعوى ضد المؤمن، فيثور التساؤل هنا هل يستطيع المضرور أن يبادر برفع الدعوى المباشرة ضد المؤمن له أم ينبغي عليه أن يتربص بالمؤمن حتى يحكم في دعواه ضد المؤمن له ثم يعود ليرفع الدعوى المباشرة ضد المؤمن أم أنه يستطيع أن يخاصم كلا من المؤمن والمؤمن له في دعوى واحدة؟

أولاً: دعوى المضرور المباشرة دعوى تابعة

إن دعوى المضرور المباشرة هي دعوى تابعة لدعواه ضد المؤمن له حيث أنه لا يمكن أن يرجع المضرور على شركة التأمين بمجرد وقوع الحادث بل يجب أن يحصل على حكم نهائي بتقرير مسؤولية المؤمن له من الحادث ثم بعد ذلك يحق للمضرور ممارسة دعواه المباشرة تجاه شركة التأمين (1)، ويستوي في ذلك أن تتقرر مسؤولية المؤمن له أمام المحكمة المدنية التي تحكم عليه بالتعويض، أو أمام المحكمة الجنائية التي تحكم عليه بعقوبة جنائية وخلاصة هذا المذهب هي وجوب تقرير مسؤولية المؤمن له أولاً. لكن هذه الدعوى شديدة المغالاة وتعطل المضرور بعض الوقت من الوصول إلى حقه ويضع في سبيله شرط ليس له سند من القانون، ذلك هو ضرورة الحصول على حكم نهائي على المؤمن له وهذا تعقيد لا مبرر له، وتأباه روح التأمين، وإن كان ليس هناك ما يمنع من الناحية القانونية أن يسلك المضرور هذا المسلك.

(1) لؤي ماجد نيب أبو الهجاء، التأمين ضد حوادث السيارات، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، . 2885 بدون طبعة، ص150 .

ثانيا :دعوى المضرور المباشرة دعوى احتياطية

إن دعوى المضرور المباشر هي دعوى احتياطية تأتي بعد دعواه على المؤمن له، ولا داعي لها إذا أدخل المؤمن له المؤمن في الدعوى وبمعنى آخر يكفي أن يختصم المضرور والمؤمن له في دعوى واحدة، وخلاصة هذا المذهب هي ضرورة مخاصمة المؤمن له مع مخاصمة المؤمن أي ليس من الضروري حصوله على حكم نهائي بل يكفي بأن يخاصم المضرور والمؤمن له في دعوى واحدة ليصدر فيها حكم واحد على المؤمن والمؤمن له معا(2).

ثالثا : دعوى المضرور المباشرة دعوى مستقلة

إن الدعوى المباشرة مستقلة عن دعوى المؤمن له وهي حق خاص للمضرور على مبلغ التعويض الذي تلتزم به شركة التأمين وهي دعوى أصلية حيث يستطيع المضرور رفع الدعوى المباشرة على شركة التأمين ولو تنازل عن دعواه ضد المؤمن له(3).

بمعنى آخر أن المضرور يستطيع أن يوجهها إلى المؤمن وحده دون حاجة إلى سبق اختصام المؤمن له، أو الحصول على حكم عليه، فهي ليست تابعة أو احتياطية لغيرها، وخلاصة هذا المذهب أنه لا ضرورة لمخاصمة المؤمن له مع المؤمن أو قبله.

(1) محمد المنجي، موسوعة دعاوى العلمية، دعوى تعويض حوادث السيارات، توزيع منشأة، المعارف، الإسكندرية، 1773، ط 1، ص 266.

(2) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج 9، المجلد 2 عقود الغرر وعقد التأمين، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، 2811، ط 3، ص 1604.

المطلب الثاني

إجراءات الدعاوى الناشئة عن عقد تأمين الطيران

عندما يخل أطراف عقد تأمين الطيران بالتزاماتهما المقررة في العقد، ينتج عنها دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض المتضرر، فالدعوى القضائية هي سلطة يمنحها القانون، وتسمح للمضرور اللجوء إلى العدالة لإقتضاء حقوقه، لذا يجب أن يرفع الدعوى من طرف الشخص الذي له مصلحة في العقد (الفرع الأول) أمام الجهة المختصة في الآجال المقررة قانونا (الفرع الثاني) للمطالبة بمستحققاته المقررة في عقد التأمين الجوي.

الفرع الأول

أطراف الدعوى

تتمثل أطراف الدعوى في المدعى والمدعى عليه، والمدعى عليه دائما في هذه الدعوى هو الناقل الجوي، أما المدعى فقد يكون المضرور، أو صاحب بضاعة، أو الغير على سطح الأرض لتعرض جميع هذه العناصر.

أولا : المدعى

يختلف الطرف المدعى باختلاف نوع النقل ونوع الحادث الذي أصاب الطائرة المتسبب في الضرر الواقع.

1- في نقل الأشخاص

نصت المادة 145 من قانون رقم 98-06 على ما يلي : الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر و الضرر التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي على وفاته أو تسبب له جرحا أو ضرا شريطة أن يكون سبب الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية إركاب أو نزول". كما نص المادة 153 فقرة 3 من نفس القانون "يمكن للمسافر أو ذوي حقوقه أن يرفعوا دعوى...." من خلال المادتين يمكن تحديد المدعى في حالة تعرض المسافر لضرر نتيجة إخلال الناقل الجوي بالتزامه بضمان سلامة في عقد النقل للأشخاص، وهو في هذه الحالة المضرور نفسه أو ورثته أو من كان يعلوهم المضرور إذا أصيب بعجز يمنعه عن العمل.

فالورثة لهم الحق في رفع الدعوى لأنها تعد من الحقوق التي تنتقل لهم بالميراث فيه دعوى مورثهم عن الضرر الذي أصابه قبل وفاته، فهي دعوى عقدية تنتقل لهم بالميراث، ودعواهم عن الضرر الشخص الذي أصابهم بسبب وفاة مورثهم تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية (1)، فتخرج عن نطاق إتفاقية وارسوا ويطبق بشأنها القانون الوطني، وتركت إتفاقية وارسوا مسألة رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر للقوانين الوطنية لعدم تنظيمها لها، لكن نصت في المادة 24 من إتفاقية وارسوا (2) على أنه إذا رفعت هذه الدعوى لا يكون ذلك إلا وفقا للأوضاع وفي الحديد المقررة في الإتفاقية ، دون الإخلاء بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوق كل منهم، هذا ما أكدت معناه المادة 9 من بروتوكول جواتيمالا ستي (3).

2- في نقل البضائع

المدعى في هذه الحالة قد يكون المرسل أو المرسل إليه أي من لحقه ضرر منهما، فترفع الدعوى من طرف من ورد إسمه في خطاب النقل الجوي سواء المرسل أو المرسل إليه، لذلك نصت المادة 12 فقرة 4 والمادة 13 من إتفاقية وارسوا (4) أن للمرسل أن يرفع دعوى تعويض ضد الناقل الجوي بإعتبار أن له السيطرة على البضاعة ولا ينتهي حقه إلا عندما يبدأ حق المرسل إليه بتسليمه البضاعة أو خطاب النقل أو إتراف الناقل بفقدان البضاعة أو بفوات سبعة أيام على اليوم الذي يجب أن تصل فيه، وأضيفت هذه المدة إلى 31 يوم بموجب المادة 15 من بروتوكول لاهاي

كما يحق لكلا الطرفين رفع الدعوى التعويض عندما يصيب الضرر كلاهما بسبب

(1) عدلي أمير خالد، أحكام دعوى المسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد و أحكام قانون التجارة الجديد والمعاهدات الدولية و المستحدث في أحكام محكمة النقض، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2000، ص115.

(2) ياسمينه بشار، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتب العلمية، بيروت ، 2013، ص 163

(3) المادة 9 من بروتوكول جواتيمالا ستي التي تنص على : أنه في نقل الأشخاص وأمتعتهم فإن كل دعوى ترفع على الناقل أيا كان سببها سواء طبقا للإتفاقية أو بسبب عقد أو عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر لا يمكن مباشرتها إلا بالشروط في الحدود المقررة للتعويض في الإتفاقية و التي لا يصح تجاوزها مهما كانت الظروف التي تؤسس عليها مسؤولية الناقل".

(4) عدلي أمير خالد، مرجع سابق، ص 114.

عدم تنفيذ العقد، لكن الناقل الجوي يعرض مرة واحدة القيمة الذاتية للبضاعة، وإنما يحسب نسبة الضرر اللاحقة لكل من المرسل والمرسل إليه (1).

حددت المادة 152 فقرة 1 من قانون رقم 98-06 أن في حالة تسلم الأمتعة والبضاعة دون إحتجاج من المرسل إليه دليل على حالتها الجيدة وقت تسلمها من طرفه طبقاً لسند النقل، أما في الفقرة الثانية والثالثة من نفس المادة تؤكد على أنه يجب تقديم المرسل إليه إحتجاج في حالة تلف له مهلة ثلاثة (3) أيان فيما يتعلق بالأمتعة وسبعة (7) أيام بالشحن إبتداء من تاريخ تسلمها أو ضياع البضاعة، أما في حالة ضياع أو التأخر يجب أن يتم الإحتجاج خلال أربعة عشرة (14) يوماً من تاريخ وضعها تحت تصرفه، ويعد هذا الإحتجاج إجراءاً جوهرياً لقبول دعوى المرسل والمرسل إليه طبقاً للمادة 152 فقرة الأخيرة.

كما يحق للمرسل أو المرسل إليه الحق في رفع الدعوى ضد الناقل أي من لحقه الضرر منهما طبقاً للمادة 153 من قانون 98-06 بشرط تقديم المرسل إليه بإحتجاج في المدة المحددة في المادة 152 من نفس القانون، و تطبق أحكام إتفاقية وارسوا على هذه الحالة في حين لم يذكره القانون الوطني. كما يحق لشركة التأمين التي دفعت تعويض للمرسل أو المرسل إليه بالرجوع على الناقل الجوي من أجل إسترداد المبالغ المدفوعة (2).

3- الغير على سطح الأرض

المدعى في هذه الحالة هو الغير كل من تعرض لضرر بسبب نشاط الطائرة، أي بتوفر العلاقة السببية بين الضرر الذي لحق الغير على السطح و نشاط الطائرة سواء في ماله أو في جسمه، فله الحق في رفع دعوى للمطالبة بالتعويض أو لورثته إذا توفي الغير لإنتقال الميراث لورثة الغير طبقاً للمادة 159 فقرة 2.

(1) وهيبه بن ناصر، مرجع سابق، ص 256-257.

(2) مختاري بربري، القانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص 78.

(3) المادة 159 فقرة 2 من قانون 98-06 التي تنص على أنه : يحق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون، التعويض عندما يبرهن أن الخسارة ناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها.

ثانيا : المدعى عليه

إن المدعى عليه في دعوى المسؤولية هو الناقل الجوي، لكن الإتفاقيات الدولية تناولت في نصوصها حالة ما إذا نفذ النقل أشخاص تابعين للناقل الجوي، هنا تثار مسؤوليتهم لهذا سنتعرض لحالة وفاة الناقل الجوي وحالات تابعي النقل الجوي.

1- حالة وفاة الناقل الجوي :

ينص المشرع الجزائري صراحة على هذه الحالة لذا يجب الرجوع إلى أحكام إتفاقية وارسوا في مادتها 27 التي تنص على أنه "في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسؤولية في الحدود المقررة في هذه الإتفاقية على من يخلفونه"، إذن ترفع الدعوى على ورثة الناقل الجوي في حالة وفاة هذا الأخير(1).

2- حالة الناقلين المتتابعين

قد ينفذ النقل عدة ناقلين مما يطلق عليهم إسم "الناقلين المتتابعين" حيث تنص المادة 153 فقرة 1 من قانون 98-06 التي تنص على أنه: في حالة إتمام نقل جوي من طرف عدة ناقلين متتاليين، يعد كل ناقل يقبل مسافرين أو أمتعة أو شحنا، طرفا متعاقدا في عقد النقل في حدود الجزء من النقل الذي تم تحت رقبته" ، و بالتالي كل ناقل جوي يقبل بنقل المسافرين أو الشحن أو الأمتعة يعد طرف في عقد النقل الجوي ويتحمل مسؤوليته في حدود الجزء من النقل الذي نفذه على جانب الناقلين الآخرين الذين أتموا معه نفس النقل الجوي، ولا يحق له التملص من المسؤولية كونه نفذ جزء بسيط من النقل، و إنما مسؤوليته تبقى قائمة في حدود ذلك الجزء، ففي حالة نقل المسافرين (2) تنص المادة 30 فقرة 2 من إتفاقية وارسوا : لا يجوز للمسافر أو خلفه الرجوع سوى على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو حدث التأخير في مرحلة النقل الجوي التي تولاه، و يقع إثبات أن الحادث أو التأخير ترتب في هذه الحالة، و يجوز الرجوع على الناقل الأول بشرط أن يكون هناك إتفاق صريح على تحمل الناقل المسؤولية عن النقل الجوي بكل مراحلها".

(1) ياسمينة بشار، مرجع سابق، ص 164.

(2) الزاير أحلام، مرجع سابق، ص 48.

نفس الحالة تناولها المشرع في المادة 153 فقرة 2 (1) لا يجوز للمسافر أو ذوي حقوقه في حالة وقوع ضرر ناتج عن حادث أو وقوع تأخير في الرحلة، الرجوع سوى على الناقل الذي وقع الحادث في مرحلة النقل الجوي الذي أنجزه بنفسه و يجب إثبات أن الضرر وقع في هذه الرحلة، لكن كل من إتفاقية وارسوا و قانون 06-98 أجازوا الرجوع على الناقل الأول بشرط أن يكون هناك إتفاق صريح على تحمل الناقل الأول المسؤولية عن النقل الجوي بكل مراحلها رغم تنفيذه من قبل عدة ناقلين.

أما في حالة نقل البضائع و الأمتعة فتقضي المادة 30 فقرة 3 من إتفاقية وارسوا (2) والمادة 153 فقرة 2 من قانون 06-98 (2) أن إذا لحق المرسل خسارة أو تلف أو ضياع أو تأخير في وصول البضاعة أو الأمتعة يحق له مقاضاة الناقل الجوي الأول الذي تولى إستلام الأمتعة أو البضاعة، كما يحل للمرسل إليه مقاضاة الناقل الجوي الأخير بصر النظر عن المرحلة التي تحقق فيها الضرر وهذا لكون المرسل يكون قريباً عادة من الناقل الأول بينما المرسل إليه في الغالب قريباً من الناقل الأخير وفي ذلك تيسير عليهما التقاضي (3).

كل من إتفاقية وارسوا وقانون رقم 06-98 تنصان على التضامن بين مختلف الناقلين المتخصصين من قبل المرسل أو المرسل إليه و في ذلك حماية لهما ضد خطر إعسار أو إفلاس الناقلين.

-
- (1) المادة 30 فقرة 3 من إتفاقية وارسوا تنص على أنه : "يحق للمرسل الرجوع على الناقل الأول كما يجوز للمرسل إليه الرجوع على الناقل الأخير، وذلك بصرف النظر على المرحلة التي تحقق فيها الضرر و يكون للمدعى الحق في إخصام الناقل الذي تحققت الحادثة أو التأخير في المرحلة التي تولاها"
 - (2) المادة 153 فقرة 2 من قانون 06-98 التي تنص على أنه "يمكن مرسل أمتعة أو سلع أن يرفع دعوى ضد الناقل الجوي أول و المرسل عليه صاحب حق التسلم ضد الناقل الأخير، و فضلاً عن ذلك يمكن الإثنين التصرف ضد الناقل الذي أتم النقل الذي وقع خلاله التلف أو الضياع أو الخسارة أو التأخير.
 - (3) يتقاسم هذان الناقلان المسؤولية تجاه المرسل و المرسل إليه".
 - (4) هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، 451.

3- حالة إستعمال الطائرة من قبل الغير :

تنص المادة 154 من قانون 98-06 على أنه : إذا كانت الخسارة من فعل شخص استعمل طائرة دون موافقة مستغلها، يتقاسم هذا الأخير مسؤولية الإستعمال غير المشروع إلا إذا أثبت أنه قدم العناية المطلوبة لتفادي ذلك الإستعمال، وكل منهما ملزم بالشروط و الحدود المنصوص عليها في هذا القانون.

إذن أي شخص أجنبي يستعمل طائرة دون موافقة مستغلها فيتحمل مسؤولية الإستعمال غير المشروع للطائرة، وتثور المسؤولية عن أي ضرر يكون السبب في وقوعه لأن مستغل الطائرة حسب هذا النص يتقاسم المسؤولية مع الشخص الأجنبي، إلا إذا أثبت أنه قدم العناية اللازمة لتفادي هذا الإستعمال ويخضعان في ذلك لشروط وحدود المسؤولية المحددة في قانون 98-06.

ويخضع الشخص الذي إستعمل الطائرة دون موافقة المستغل إلى العقوبات المقررة في المادة 219 من قانون 98-06 التي تنص على أنه " يعاقب بالحبس من سنة الى خمس سنوات و بغرامة تتراوح بين 200 ألف و 500 ألف دج كل من إستعمل طائرة دون إذن المستغل أو حاول ذلك."

الفرع الثاني

الجهة المختصة بالنظر في الدعوى وتقادمها

حددت كل من الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى التعويض المرفوعة من طرف المضرور .

أولا : الجهة المختصة بالنظر في الدعوى

تحديد المحكمة المختصة يعد من المعايير الأساسية لبدء سريان دعوى المسؤولية التي يرفعها المضرور سواء كان راكبا أو ورثته أو صاحب بضاعة سواء كان المرسل أو المرسل إليه، أو الغير على سطح الأرض.

1- دعوى المسؤولية تجاه الأشخاص والبضائع والأمتعة

نصت المادة 155 من قانون 98-06 على أنه : يمكن أن ترفع الدعوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرمت فيها العقد"، كما نصت إتفاقية وارسوا في مادتها 28 فقرة 2 (1) في هذه الحالة إذا لحق المسافر أو الأمتعة أو بضاعة الشاحنين أضراراً ناجمة عن عملية النقل الجوي، فإن يحق لهم رفع دعوى التعويض عن الخسارة اللاحقة بهم بين جهتين قضائيتين هما :

- إما محكمة الناقل الجوي سواء محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه (2) أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد الفروع التابعة لشركة الناقل الجوي إذا أبرم العقد عن طريق فرع الشركة
- إما محكمة جهة الوصول أي الجهة التي وصلت إليها الطائرة فعلاً .

2- دعوى المسؤولية تجاه الغير على سطح الأرض

في حالة ما إذا لحق الغير على اليابسة أضراراً من جراء سقوط الطائرة أو سقوط أشياء منها على الممتلكات أو على الأشخاص يحق لهم رفع دعوى المسؤولية عن الخسائر اللاحقة بهم و قد حددت لنا المادة 20 من إتفاقية روما 1952 (3) والمادة 164 قانون 98-06 المحكمة المختصة بنظر هذه الدعوى وهي محكمة مكان الواقعة التي أدت على الخسارة التي نصت على أنه : ترفع دعاوي مسؤولية الخسائر التي تصيب الغير على اليابسة، أمام محكمة مكان الواقعة التي أدت إلى الخسارة".

(1) المادة 28 فقرة 2 من إتفاقية وارسوا التي تنص على أنه : على أنه : يقيم المدعى دعوى المسؤولية في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة وفقاً لما يختاره، إما أمام محكمة موطن الناقل أو محكمة المركز الرئيسي لنشاطه أو محكمة الجهة المتعاقدة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد بمعرفتها، وإما أمام محكمة جهة الوصول.

(2) صدور حكم بتاريخ 2006/06/06 عن محكمة الجزائر في إحدى قضايا الورثة تحطم طائرة تمناست قضى بأن محكمة المقر الرئيسي للمدعى عليها - شركة الخطوط الجوية الجزائرية هي المختصة و ليس محكمة باريس بصفتها محكمة الجهة التي تولت إبرام العقد.

(3) وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص286.

إن المحكمة المختصة لرفع دعوى هي محكمة الدولة التي وقع فيها الضرر، تسهила على المضرور رفع دعواه أمام هذه المحكمة، ليتم التحقيق في الدولة مكان وقوع الضرر وتحديد الضرر من أجل السرعة في الحكم في الدعوى كما نصت الإتفاقية أنه يحق للأطراف أن يختاروا محكمة أخرى بشرط أن تكون هذه المحكمة في دولة من الدول الموقعة على الإتفاقية، أو اللجوء على التحكيم.

ثانيا : تقادم دعوى المسؤولية

تتميز دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن باقي الدعوى بتحديد كل من إتفاقية وارسوا والتشريعات الداخلية لمدة تقادم هذه الدعوى الناشئة عن حادث الطائرة الذي ألحق أضرار على الركاب والأمتعة والبضائع المنقولة جوا، كما حددت إتفاقية روما لسنة 1952 والقوانين الداخلية مدة تقادم الدعوى المسؤولية الناقل الجوي تجاه الغير على سطح الأرض.

1- تقادم دعوى المسؤولية تجاه الأشخاص و الأمتعة والبضائع

نصت المادة 29 فقرة 1 من إتفاقية وارسوا (1) على أنه: "تقادم دعوى المسؤولية في بحر سنتين إعتبارا من تاريخ الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل و إلا سقط الحق في رفع الدعوى". كما نص المشرع الجزائري نفس الأحكام في المادة 156 من قانون 98-06 و التي تنص : " تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين إثنين فيما يتعلق :

2- بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة و الشحن المنقول و لأعضاء الطاقم مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه.
تسري المهلة إعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود".

(1) وهيبة بن ناصر ، مرجع سابق، ص274.

نلاحظ في هذه المادتين أنه يجب على المتضرر أن يرفع الدعوى ضد الناقل الجوي خلال سنتين أي من تاريخ إمتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لأي سبب من الأسباب، وتحسب المدة إما من يوم وصول الطائرة أو من يوم الذي كان من المفروض أن تصل على المكان المقصود (1).
وجاء المادة 35 من إتفاقية مونتريال 1999 تقابل نص المادة 29 من إتفاقية وارسوا فنصت على :

1- يسقط حق التعويض إذا رفع الدعوى خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد، أو من تاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة أو من تاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل.

2- يحدد قانون المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى طريقة حساب المدة "
فإن مدة تقادم الدعوى حسب هذه المادة رفع الدعوى سنتين من تاريخ الوصول إلى مكان المقصود، كما يترك الأمر للقاضي في تحديد مدة تقادم رفع الدعوى.

2- تقادم دعوى مسؤولية تجاه الغير على سطح الأرض

لقد تناول المشرع الجزائري تقادم الدعوى المرفوعة في حق الغير على سطح الأرض في دعوى مسؤولية الناقل الجوي من أجل دفع مستحقته عن الضرر اللاحق به من جراء حادث سقوط الطائرة أو سقوط أشياء من الطائرة في المادة 163 من قانون 98-06 التي تنص على أنه : **تحدد مهلة تقادم دعاوي مسؤولية الخسائر التي تصيب أشخاص أو أملاكاً على اليابسة بسنتين و تسري تلك المهلة إعتباراً من يوم الواقعة التي أدت إلى الخسارة"**، فتقادم دعوى المسؤولية الناقل الجوي تحسب بسنتين من يوم الحادث الذي أدى وقوع الأضرار التي لحقت الغير على سطح الأرض في ماله و جسده.
كما نصت أيضا عليه إتفاقية روما سنة 1952 في المادة 21 فقرة 1 : **فتقادم بمضي عامين من تاريخ وقوع الفعل الضار وتحسب المدة وآثار وقفها أو إنقطاعها**

(1) وهيبة بن ناصر ، مرجع سابق، ص274.

(2) دمانة محمد، المرجع السابق، ص 166.

طبقا للقانون الوطني الواجب التطبيق وهو غالبا ما يكون قانون الدولة التي وقع فيها الضرر، وطبقا للفقرة الثالثة من المادة 21 "أيا كانت آثار الوقف أو الإنقطاع فإن الدعوى تنقضي بمضي مدة ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث"، إن الإتفاقية قد حددت حد أقصى لا يمكن لأسباب الوقف أو الإنقطاع تجاوز في مد مدة التقادم (1). كما أوردت أيضا إتفاقية روما قيد آخر هو وجوب رفع الدعوى أو إعلانها قبل إنقضاء ستة أشهر من تاريخ الواقعة المنشئة للضرر وعدم رفعها في هذه المدة لا يعني رفضها و إنما مصير دعواه يتوقف على ما تم بشأن دعوى المضرورين الآخرين إن وجدوا، فإذا إستغرقت تعويضهم الحد الأقصى للتعويض لم يبقى له شيئا طبقا لنص المادة 19 منها، فإذا لم يتعدد المتضررون تتقدم دعواه بمرور سنتين من وقوع الحادث و تحديد مدة 6 أشهر تقررت لحماية المضرورين من تقاعس أحده.

الفرع الثالث

الطرق غير القضائية للحصول على التعويض

تيسيرا للمتضررين من عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزاماته العقدية، مكنت النصوص القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي هؤلاء المتضررين من اللجوء إلى وسائل غير قضائية للحصول على مقدار التعويض، وتنقسم هذه الطرق إلى التحكيم (أولا) ، والصلح (ثانيا).

أولا : التحكيم

يعرف التحكيم بكونه طريقة خاصة ، أباحها القانون، يتفق عليها الأطراف قصد عرض نزاعاتهم المحتملة والقائمة على هيئة تحكيم قصد تسويتها (2) عوضا عن المحكمة المختصة. ومن هذا التعريف يستنتج أن للتحكيم فوائد عديدة من أهمها السرعة وانخفاض الكلفة في فصل النزاعات (3).

-
- (1) مختاري بربري، القانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص 205.
 - (2) المادة 1/1006 من ق.إ.م وإ التي تنص على أنه " يمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيه.....".
 - (3) صالح بن عبد الله العوفي ، " المبادئ القانونية في صياغة عقود التجارة الدولية"، مركز الطباعة والنشر بمعهد الإدارة العامة 1998 ، ص 361

وهذا لا يعني أن التحكيم جاء ليلغي احتكار الدولة لمرفق القضاء بل أن الأطراف يمكنها أن تتفق مسبقا على أن يضمنوا العقد شرطا ينص على أن التحكيم هو وسيلة حل النزاع في صورة نشوئه، ويسمى هذا بالشرط التحكيمي La clause « compromissaire » كما يمكن للأطراف - بعد نشوء النزاع - الاتفاق على إبرام اتفاقية يحال بموجبها النزاع إلى التحكيم، وهذا الاتفاق يسمى باتفاقية التحكيم Le « compromis d'arbitrage » .

وباستقراء هذه المادة والقوانين الوطنية المنظمة للتحكيم، يمكن القول بأنه إذا توفرت شروط التحكيم فإنها تنتج آثار معينة .

1- شروط التحكيم

يخضع اتفاق الناقل الجوي ومستعمل الطائرة على إخضاع نزاعهم الناشئ عن عدم تنفيذ الأول لالتزاماته العقدية إلى محكم، شأنه شأن بقية اتفاقات التحكيم إلى شروط موضوعية تتمثل في ضرورة توفر أهلية الأداء في طرفي عقد التحكيم، كما يشترط في المحكم أن يكون راشدا وكفءا مستقلا ومحيادا، كما يجب أن يكون الرضا موجودا وصحيحا، ويشترط أيضا أن تكون اتفاقية التحكيم مكتوبة.

إن جملة هذه الشروط العامة لصحة اتفاقية التحكيم لا تطرح إشكاليات خاصة في الصلح نظرا لاختلاف تنظيمها من نظام قانوني لآخر. وعلاوة على هذه الشروط العامة اشترطت اتفاقية وارسوا لصحة التحكيم شروطا خاصة يمكن تقسيمها إلى ثلاثة شروط :

أ- الشرط المتعلق بميدان التحكيم

أن اتفاقية وارسوا لم تجبر التجاء الناقل الجوي ومعاقده للتحكيم بصفة مطلقة بل قيّدت مجال التحكيم ، ويستنتج ذلك من المادة 32 الذي ينص على أنه: " ... ومع ذلك تصحّ في نقل البضائع شروط التحكيم...".

كما تؤكد المادة 34 من إتفاقية مونتريال على الناقل الجوي ومرسل البضاعة يمكنهما الاتفاق على إخضاع نزاعهم إلى هيئة تحكيمية قبل نشوء النزاع أي قبل تنفيذ

الناقل الجوي لالتزاماته العقدية، ويتم ذلك عن طريق الشرط التحكيمي الذي يقع تضمينه صلب وثيقة تأمين الطيران.

إن الفقرة الأولى من المادة 34 من إتفاقية مونتريال 1999 (1) تؤكد لنا أن مجال التحكيم في النقل الجوي، يقتصر فقط على عقد نقل البضائع بحيث لا يجوز أن يكون هناك تحكيم في عقد نقل الركاب، كما تؤكد لنا أيضا المادة 2/1006 من ق.إم. وإ (2)، و يكون الإتفاق إختياريا و ليس إجباريا بشرط أن يكون إتفاق التحكيم كتابيا من أجل مراقبة مدى مطابقة هذا الإتفاق للأحكام الإتفاقية.

إن المشرّع يعتبر النزاعات المتعلقة بتنفيذ الالتزامات العقدية في مادة نقل المسافرين جوا خاصة المتعلقة بالأضرار البدنية، هي من الاختصاص المطلق لمحاكم الدولة، وبصفة أدق إن النزاعات التي تمس الحرمة الجسدية للفرد لا تقبل التحكيم لتعلقها بالنظام العام (3).

كما يشترط إلى جانب تحديد ميدان التحكيم أن يحدد الشرط التحكيمي مكان التحكيم .

ب- الشرط المتعلق بمكان التحكيم

مكان التحكيم ليس فقط موقعا جغرافيا بل هو أيضا قانون مطبق على اجراءات التحكيم ويحدد أيضا المحكمة المختصة بمراجعة الإبطال وتحديد مكان التحكيم ضروري جدًا في عقد التحكيم .

(1) المادة 1/34 من إتفاقية مونتريال 1999 التي تنص على أنه "مع مراعات أحكام هذه المادة يجوز أن يشتر الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية النابل بمقتضى هذه الإتفاقية يسوي بالتحكيم ، و يجب أن يكون مثل هذا الإتفاق كتابيا..."

(2) المادة 2/1006 من قانون رقم 09-08 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 الجريدة الرسمية عدد 21 لسنة 2008 التي تنص على أنه : لا يجوز التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص وأهليتهم.

(3) Ali Mezghani, « Contribution à l'étude juridiques des relations commerciales internationales de la Tunisie », thèse, faculté de droit des sciences politiques de Tunis 1980, p. 508.

والأصل أن الأطراف لهم الحرية في تحديد مكان التحكيم سواء كان التحكيم داخليا أو دوليا، لقد أوجب المادة 32 من اتفاقية وارسو أنه "... يجري التحكيم في جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها بالفصل 28 فقرة أولى".

ومما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية مونريال الموقعة سنة 1999، قد أجازت للنقل الجوي ومرسل البضاعة من إمكانية تحديد مكان التحكيم في المكان الذي يوجد به مقر الإقامة الرئيسية والمتواصلة للمدعي (1).

وعلاوة على تحديد مجال ومكان التحكيم، اشترطت اتفاقية وارسو أن يتم التحكيم طبقا لأحكامها.

ج- الشرط المتعلق بالقانون المنطبق على التحكيم

في جميع الأنظمة القانونية، للأطراف حرية اختيار القانون الذي يتجه تطبيقه لتحديد التزاماتهم وبالتالي مسؤولياتهم التعاقدية، فإن المادة 32 من اتفاقية وارسو قد خرق هذا المبدأ مؤكدا على أن الشرط التحكيمي يجب أن يكون " في حدود هذه الاتفاقية".

كما تؤكد المادة 3/34 أن إتفاقية مونريال لم تلزم الأطراف بمنع معين من أن التحكيم فيمكن أن يكون التحكيم عن طريق إجبار المحكم أو هيئة التحكيم لتطبيق حكام الإتفاقية (2).

كما تشير المادة 1050 ق.إ.م إ أن هيئة التحكيم تفصل في النزاع طبقا لقواعد التي يمكن أن يشير إليها الأطراف، كما يمكن يطبقها المحكم من تلقاء نفقسه في حالة الإختيار الذي يعطي أولوية تطبيق للقانون الإرادة، وفي حالة غياب هذه الإرادة يعتبر أن إختيار المحكم ما هو إلا تطبيقا للمهمة المسندة إليه (3).

(1) المادة 2/34 من إتفاقية مونريال 1999 التي تنص على أنه "تتم إجراءات التحكيم، وفقا لإختيار صاحب المطالبة، في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليه في المادة 33 ..."

(2) المادة 2/34 من إتفاقية مونريال 1999 التي تنص على أنه "يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام الإتفاقية".

(3) المادة 1050 من قانون رقم 09-08 التي تنص على أنه: "تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي إختاره الأطراف، وفي غياب هذا الإختيار تفصل حسب قواعد القانون و الأعراف التي تراها ملائمة.

بناء على ما تقدم يمكن القول أنه إذا توفرت شروط الشرط التحكيمي في مادة نقل البضائع جواً، فإنها تنتج آثاراً معينة.

2- آثار التحكيم

متى أصدر المحكم أو هيئة التحكيم ، بناء على الشرط التحكيمي الموقع بين الناقل الجوي ومرسل البضاعة حكماً تحكيمياً تزول الخصومة بطريق التحكيم، ويكون لهذا الحكم إذا كان التحكيم داخلياً نفس النفاذ للأحكام القضائية بمجرد صدور حكم التحكيم يكون له نفوذ الأمر المقضي به بالنسبة إلى موضوع الخلاف الذي بت فيه (1).

كل هذه المسائل لا تطرح إشكاليات قانونية عويصة ، غير أن مبدأ الأثر النسبي للشرط التحكيمي (2) وإبطاله (3) يطرح صعوبات قانونية شائكة.

أ- مبدأ الأثر النسبي للشرط التحكيمي

تطبيقاً للقواعد العامة في القانون المدني لا ينصرف أثر الشرط التحكيمي إلا على المتعاقدين فقط، ومن ثم لا ينسب الحكم التحكيمي - مبدئياً إلا على أطرافه، وتجدر الملاحظة إلى أن عقد نقل البضائع جواً يهيم ثلاثة أشخاص وهم الناقل الجوي ومرسل البضاعة والمرسل إليه الذي لم يشارك في تكوين هذا العقد، لكنه يعتبر شريكاً في تنفيذه، كما استقر فقه القضاء الفرنسي في مادة النقل البحري على عدم انصراف الشرط التحكيمي تجاه المرسل إليه ما لم يقبله قبل تسلمه للبضاعة لأنه في هذه اللحظة فقط ينتمي إلى عقد النقل المبرم بين الناقل الجوي ومرسل البضاعة، كما يسري الشرط التحكيمي تجاه ورثة الأطراف في صورة وفاة أحدهم بشرط قبولهم التركة .

وبما أن عملية نقل البضائع جواً يمكن أن يتم عن طريق الناقلين الجويين المتتابعين أو عن طريق الناقل الجوي الفعلي، فيصدر الحكم التحكيمي لفائدة الناقل الجوي كأن يلزمه بدفع مبلغ من المال للمتضرر طبقاً لأحكام المادة 22 فقرة ثانية من

(1) خليفة الخروبي ، "مدخل لدراسة طرق التنفيذ" ، مؤسسات بن عبد الله للنشر والتوزيع ، ص. 49.

(2) المادة 2/22 من إتفاقية وارسوا 1929.

اتفاقية وارسوا إذا توفرت شروط مسؤوليته العقدية أو أن يعفي هذا الحكم الناقل الجوي من دفع مبلغ التعويض لعدم توفر مسؤوليته. في هذه الحالة يسري الحكم التحكيمي تجاه المدنيين المتضامنين (الناقلين المتضامنين) باعتباره ينفعهم ولا يضرهم. كما يتضمن الحكم التحكيمي مبالغ مجحفة بعنوان تعويض عن الأضرار اللاحقة بمرسل البضاعة أو المرسل إليه، في هذه الحالة يكون الحكم التحكيمي مضرًا بمصالح الناقلين المتضامنين ، الذين لا ينسحب عليهم أثر الشرط التحكيمي إلا برضاهم (1).

إضافة إلى تحديد مبدأ الأثر النسبي للشرط التحكيمي ، تثار مسألة ثانية تتعلق بآثار إبطال هذا الشرط على مدة سقوط دعوى التعويض.

ب- أثر إبطال الشرط التحكيمي على مدة سقوط دعوى التعويض

يجوز طلب إبطال الحكم التحكيمي إذا توفرت إحدى الأسباب المنصوص عليها في المادة 1058 قانون رقم 08-09 (2)، وعادة ما يتطلب النظر في النزاع المنصوص عليه بالشرط التحكيمي والطعن فيه بالإبطال وصدور الحكم بالإبطال وقتًا طويلاً. وفي صورة صدور حكم قضائي بإبطال الحكم التحكيمي ، يرجع أطراف النزاع إلى حالة ما قبل صدور الحكم التحكيمي . هل يقطع أو يعلق الحكم التحكيمي الباطل مدة سقوط دعوى التعويض المرفوعة ضد الناقل الجوي ؟.

إن التقيد الحرفي بأحكام المادة 29 من اتفاقية وارسوا، الذي يعتبر السنتين هي مدة سقوط لدعوى التعويض المرفوعة ضد الناقل الجوي ، تؤدي إلى التأكيد على أنه لا يمكن للحكم التحكيمي أن يقطع أو يعلق مدة سقوط الدعوى، ومن ثم يفقد المرسل أو المرسل إليه حقه في رفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي إذا أخل بأحد التزاماته العقدية المنصوص عليها باتفاقية وارسوا.

(1) أحمد أبو الوفاء ، " التحكيم الاختياري والإجباري " ، منشأة المعارف بالاسكندرية،/ الطبعة الرابعة ، 1983 ، ص.

(2) المادة 1058 من قانون رقم 08-09 التي تنص على أنه : " يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجائر موضوع طعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه

يتبين مما تقدم أن للتحكيم في مادة نقل البضائع فوائد عديدة لكن هذه المزايا تصطدم ببعض العوائق . وإلى جانب التحكيم ، يمكن لأطراف النزاع أن يفضوا خصومتهم دون تدخل طرف ثالث ، ويتم ذلك عن طريق الصلح.

ثانيا :الصلح

للحدّ من مساوئ وتشعب وطول إجراءات الفصل في دعاوى التعويض المرفوعة ضدّ الناقل الجوي ، سمحت اتفاقية ارسوا بإبرام الصلح بين مستعمل النقل الجوي أو ورثته وبين الناقل الجوي أو مؤمنه. وخلافا للتحكيم ، يسمح بإبرام عقد الصلح لفضّ النزاعات المترتبة عن عدم تنفيذ الناقل الجوي لالتزاماته العقدية في نقل المسافرين والأمتعة والبضائع .

وأمام سكوت اتفاقية وارسوا عن تنظيم عقد الصلح يتعين الرجوع إلى القوانين الوطنية ، سواء كان الصلح لفض نزاعات النقل الجوي الداخلي أو الدولي.

لقد عرف المشرع الجزائري الصلح في المادة 459 من القانون المدني: " عقد ينهي به الطرفان نزاعا قائما أو يتوقيان به نزاعا محتملا وذلك بأن يتنازل كل طرف منهما على وجه التبادل عن حقه" .

وبالاستناد إلى هذه المادة فإن عقد الصلح ينتج آثاره (1) يجب أن تتوفر شروط لصحته (2) .

1- شروط صحّة الصلح

الصلح عقد رضائي ، يهدف إلى قطع الخصومة بين طرفين متنازعين أو على أهبة الدخول في النزاع، وهو بهذا المعنى يخضع إلى الشروط العامة الواجب توفرها في إبرام العقود. ومن ثمة تنقسم شروط الصلح إلى شروط متعلقة بأطراف العقد [1] وشروط متعلقة بعقد الصلح [2] .

1- الشروط المتعلقة بأطراف العقد :

تنقسم الشروط المتعلقة بأطراف العقد إلى شروط متعلقة بأهلية المتعاقدين أو برضاها.

فيما يتعلق بالأهلية : اقتضى المادة 460 من ق.مدني (1) توفر ركن الأهلية لصحة إبرام العقد، وتعرف الأهلية بكونها قدرة الإنسان على الإلزام والالتزام وعلى مباشرتهما شخصيا بما يترتب عن تصرفه من حقوق وواجبات.

ويشتمل هذا التعريف على أهلية الوجوب وهي صلاحية الشخص لكسب الحقوق وتحمل الالتزامات، وأهلية الأداء وهي صلاحية الشخص لمباشرة التصرفات القانونية التي تكسبه الحقوق وترتب عليه الالتزامات.

فالأهلية الواجب توفرها في المصالح هي أهلية الأداء باعتبار أن أهلية الوجوب تكون مفترضة لدى جميع الناس لارتباطها بالشخصية القانونية.

أما فيما يتعلق برضا المتصلحين : بما أن عقد الصلح هو عقد رضائي، يكفي لانعقاده توافق الإيجاب والقبول طبقا للقواعد العامة المنظمة للعقد، وفي الواقع تقوم شركات النقل الجوي بالاتصال بالمتضرر وتقتصر عليه إبرام عقد صلح بدون اللجوء إلى المحاكم، وسعيا منها إلى المحافظة على سمعتها التجارية تقدم هذه الشركات إجابا للمتضرر أو لورثته يتمثل عادة في مبلغ مالي يفوق المبالغ المنصوص عليها المادة 22 من اتفاقية وارسوا أو النصوص المعدلة لها.

وفي هذا الصدد، يجب التنويه بمبادرة شركة الخطوط الجوية الداخلية الفرنسية بإجراء صلح مع المتضررين من تحطم طائرتها Airbus يوم 20 جانفي 1992 مما أدى إلى هلاك 87 مسافرا وجرح 9 آخرين ، وقررت التعويض عن كامل الأضرار دون التمسك بالتحديد في التعويض (750.000 فرنكا فرنسيا).

(1) المادة 460 من القانون المدني على أنه: " يشترط في من يصالح أن يكون أهلا للتصرف بعوض في الحقوق التي يشملها عقد الصلح".

(2) المادة 22 من إتفاقية وارسوا 1929.

ولا يكفي أن يتوفر رضا المتصالحين ، بل يجب أن يكون الرضا صحيحا ويكون الرضا صحيحا إذا كانت إرادة كل من المتصالحين خالية من العيوب، وتطبيقا للقواعد العامة يكون عقد الصلح المبرم بين الناقل الجوي وبين المتضرر قابلا للإبطال لتوفر الغلط أو الإكراه أو التغيرير.

وليكون عقد الصلح صحيحا يجب أن تتوفر أيضا شروطا تتعلق بعقد الصلح .

2- الشروط المتعلقة بعقد الصلح

تطبيقا للقواعد العامة المتعلقة بإبرام العقود، يجب أن يكون لعقد الصلح في نزاعات النقل الجوي محلا وسببا.

فيما يتعلق بمحل عقد الصلح : يجب أن يكون المحل موجودا معيناً أو قابلاً للتعيين كما يجب أن يكون مشروعاً. وتطبيقاً لهذه المبادئ العامة ، يكون محل إلتزام الناقل الجوي بدفع مبلغ من المال للتعويض عن الأضرار التي أصابت المتصالح المتضرر، في حين يكون محل إلتزام هذا الأخير عدم رفع دعوى التعويض ضد الناقل الجوي أمام المحكمة المختصة .

إذا كان أطراف عقد الصلح مقيمين بالتراب لا يمكن بأي حال من الأحوال دفع مقدار التعويض بالعملة الصعبة، ويكون عقد الصلح باطلاً بطلاناً مطلقاً ، إذا خلا من ركن المحل ويسري هذا الجزاء عند عدم توفر ركن السبب ، ويعرف السبب بكونه الغاية التي يسعى إلى تحقيقها الأطراف المتصالحة.

ترى النظرية التقليدية أن سبب الصلح هو نزول المتصالح للآخر عن جزء من ادعاءاته، لا يفلت هذا الاتجاه من التقييم باعتبار أنه في نطاق الصلح المبرم بين الناقل الجوي الدولي أو الداخلي في الدول التي طبقت أحكام الاتفاقيات الدولية على النقل الداخلي لا يمكن للمتضرر أن يبرم عقد صلح مع الناقل الجوي يتضمن مبلغاً من المال أقل من الحدود القصوى للتعويض إذا كانت قيمة ضرره تساوي أو تفوق التعويض المسقف ، وبعبارة أخرى لا عمل على الصلح الذي يحدد مبلغاً أقل من الحد الأقصى

للتعويض إذا ارتكب الناقل الجوي غشاً أو لخطأ مساوياً للغش تنتج عنه ضرر تفوق قيمته الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه بالاتفاقيات الدولية.

أما النظرية الحديثة فإنها ترى السبب في الصلح هو الباعث والدافع للمتصالحين على إبرام الصلح فالسبب الذي يدفع عادة المتضرر أو ورثته للصلح مع الناقل الجوي هو سرعة الحصول على مقدار التعويض أما سبب إبرام الناقل الجوي للصلح يتمثل في عدم رغبته في نشر القضايا ، التي قد تسيء إلى سمعته التجارية . إضافة إلى وجود السبب ، أن يكون السبب مشروعاً.

إذا توفرت الشروط المنصوص عليها آنفاً ينتج عقد الصلح في مادة نزاعات النقل الجوي الدولي والداخلي آثاره.

2-آثار عقد الصلح

يترتب عن إبرام عقد الصلح بين المتضرر أو ورثته وبين الناقل الجوي العديد من الآثار تتمثل في عدم دفع الناقل الجوي للمصاريف والنفقات الأخرى إضافة إلى سقف التعويض طبقاً لأحكام الفقرة الرابعة من المادة 22 من اتفاقية وارسوا (1) المعدلة ببروتوكول لاهاي، كما يكون لعقد الصلح أثر كاشف للحقوق.

عادة ما تتضمن بوليصة التأمين بنداً يتعلق بالصلح مع المتضررين ، وفي هذا الصدد نص المادة 7 من وثيقة التأمين الفرنسية على المسؤولية العقدية للناقل الجوي على أنه " ... للناقل الجوي وحده الحق ، في حدود الضمان ، الحق في إجراء الصلح مع المتضرر أو ورثته ... لا يحتج بالصلح المبرم بدون تدخل المؤمن (أي تجاه شركة التأمين)..."

إذا وقع الصلح على التعويض عن الأضرار الجسدية اللاحقة بالمسافر جواً ، فإن ذلك يحول دون رفعه لدعوى التعويض عن الأضرار التي لحقت بأمتعته إذا توفرت الشروط المنصوص عليها بالمادة 18 من اتفاقية وارسوا (2).

(1) المادة 4/22 من اتفاقية وارسوا المعدلة ببروتوكول لاهاي.

(2) المادة 18 من اتفاقية وارسوا 1929.

وإذا اقتصر الصلح عن التعويض عن الأضرار البدنية فإنه لا مانع قانوني يمنع المتضرر من دعوى التعويض أمام القضاء للحصول على التعويض المعنوي.

والأصل أن يتم تنفيذ عقد الصلح من طرف الناقل الجوي بحسن نية طبقاً للقواعد العامة للعقود . إلا أنه يحصل أحياناً ، أن يتأخر الناقل الجوي في دفع مقدار التعويض المنصوص عليه صلب عقد الصلح . في هذه الحالة ، يمكن للمتضرر أن ينذر المدين المماطل إذا لم يتضمن عقد الصلح أجلاً للوفاء . وإذا استحال التنفيذ العيني ، جاز للمتضرر من عدم تنفيذ الناقل الجوي لعقد الصلح طلب الفسخ.

ويعرّف الفسخ بكونه جزاء عدم تنفيذ أحد المتعاقدين لالتزاماته العقدية ، يطلب بمقتضاه الطرف الآخر حل الرابطة العقدية بأثر رجعي حتى يتفصى من الالتزامات التي فرضها عليه العقد.

ويجب التذكير بأن طلب فسخ عقد الصلح المبرم بين الناقل الجوي والمتضرر يمكن أن تكون له آثاراً وخيمة على مصالح المتضرر خاصة إذا كانت المدة الزمنية الفاصلة بين وصول الطائرة أو اليوم التي كان يتعين فيه الوصول أو تاريخ وقف النقل وفسخ عقد الصلح تتجاوز مدة السنتين المنصوص عليها المادة 29 من اتفاقية وارسوا باعتبار أن هذه المدة هي مدة سقوط وليست مدة تقادم.

بناء على ما تقدم، يمكن القول بأنه بالرغم من تعدد وسائل الحصول على التعويض التعاقدي عن مسؤولية الناقل الجوي ، فإن هذه الطرق لها مفعول محدود نظراً لعدم تنظيمها بصورة واضحة .

وفي صورة حصول المتضرر أو ورثته على حكم قضائي أو شرط تحكيمي أو عقد صلح يحدد مقدار التعويض الذي يلتزم بدفعه الناقل الجوي ، لا يعني ذلك أنه حصل على شيك يمكن صرفه من أقرب بنك . وهذا ما يحتم تحليل حظوظ المتضرر في الحصول على التعويض.

خاتمة:

إن التطور التكنولوجي لمختلف وسائل النقل خاصة النقل الجوي الذي تستعمل فيه آلة ميكانيكية معقدة التركيب وسريعة التطور، قد ينتج عنها أخطارا تسبب أضرارا لمستعملها أو للغير على سطح الأرض لذا إستوجب التأمين عن هذه الأخطار من أجل تعويض المتضررين في حالة تعرضهم لتلك الأضرار بإبرام عقد تأمين جوي لتغطية جميع الأضرار التي تلحقها الطائرة على الركاب والأمتعة والبضائع والغير على سطح الأرض.

فإن تأمين الطيران يعد إجراء من إجراءات التي يقوم بها الناقل الجوي من أجل ضمان سلامة الركاب وأمتعتهم وكذلك من أجل تقادي كل الأضرار السلبية التي يمكن أن تنشأ عن وقوع حادث جوي، لذا تظهر أهمية خاصة في عندما تناقصت الكوارث الجوية التي تؤدي في بعض الأحيان إلى إزهاق أرواح الركاب.

كما عقد التأمين الجوي عبارة عن أداة للحد من الآثار المالية البالغة السوء التي تلحق بمستثمر الطائرة نتيجة للأضرار التي تسببها للغير أو لركابها أو الأضرار التي تصيب هيكل الطائرة ومستخدمي المستثمر، هناك دورا كبيرا للاتفاقيات الدولية في تنظيم كيفية تعويض المضرورين الذين تعرضوا لحوادث الطيران ووضع الضوابط الخاصة بالتعويض وعدم إعمال القانون الوطني في حال تعارضه مع الاتفاقية ماعدا القواعد التي يضعها المشرع والتي لا توجد في الاتفاقية كإجراءات إبرام العقد التي تخضع للقواعد العامة فهي تطبق مع الاتفاقية جنبا إلى جنب.

على الرغم من الدور البارز لعقد التأمين الجوي في النقل الجوي إلا أنه لم يحظ بالاهتمام الكافي من المشرع الجزائري، حيث أورد فقط ثلاث مواد في القسم السادس من الفصل الثامن من قانون رقم 98-06 ولم ينظم ولم يضع الأحكام اللازمة لكيفية إبرام عقد التأمين، والشروط الواجب توفرها في المؤمن الجوي، وأنواع الأضرار الواجب التأمين عليها، خاصة أن المشرع فتح مجال التأمين للإستثمار من قبل الشركات الخاصة، فحتى نضمن حقوق الضحايا أو المضرورين من حوادث الطائرات على المشرع تنظيم مسألة تأمين الطيران بوضوح حتى يستفيد كل متضرر من التعويض اللازم.

وعليه نقترح الأخذ بالمقترحات التالية لإبراز دور وأهمية هذا العقد في المجال الجوي ولعل من ابرز هذه المقترحات هي :

1. نقترح الإسراع بالنصوص التنظيمية والتطبيقية التي أعطى المشرع سنتين منذ صدور قانون رقم 15-14 مؤرخ في 2015/07/15 المعدل لقانون رقم 98-06 وقد تجاوزنا السنتين التي أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 18 منه. و لم تصدر هذه النصوص الشارحة لقانون الطيران المدني الجزائري و قانون التأمين الجوي.

2. نقترح بان يقوم المشرع الجزائري بوضع قانون خاص بتأمين الطيران نظرا لتمييزه عن باقي التأمينات كما قامت بعض التشريعات لدول حوض البحر الأبيض المتوسط.

3. نقترح إدراج التعويض الفوري للمضرور ليستفيد من هذه التعويضات ولا ينتظر المحاكم سواء الوطنية أو الدولية للقضاء له بذلك التعويض على أن يدفع الناقل الجوي لنصف مقدار التعويض رغم طرح النزاع أمام المحكمة المختصة وهذا لكي لا يهدر حق المتضرر ولا يطول وينقص من قيمته ولسرعة قيامه بالعلاج.

3. كذلك نقترح على المشرع الجزائري بوضع تشريع خاص يمكن من خلاله شركات الطيران بالدخول في مجال استثمار الطائرات خاصة إن الجزائر على أبواب انتعاش اقتصادي وأسوة بدول الجوار التي لم تجعل شركات الخطوط الجوية حصرا بيد الدولة وإنما فتحت المجال للشركات الخاصة للاستثمار .

قائمة المراجع

(1) الكتب العامة :

- إبراهيم أبو النجا، التأمين في القانون الجزائري، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992
- أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، توزيع دار الكتاب الحديث، الطبعة الثالثة، مطبعة نادي القضاة القاهرة 1991.
- بهاء بهيج شكري، إعادة التأمين بين النظرية و التطبيق، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين، دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد للتأمينات، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2012.
- حلال محمد براهيم، التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
- حلال محمد براهيم، التأمين، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
- جديدي معراج، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016.
- عبد الرزاق بن الخروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري (التأمينات البرية)، دار الخلدونية، الجزائر 2017.
- عبد الهادي السيد تقي الحكيم، عقد التأمين، حقيقته ومشروعيته: دراسة مقارنة، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2003.
- عز الدين فلاح، التأمين (مبادئه أنواعه)، الطبعة الأولى، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، ج 9، المجلد 2 عقود الغرر وعقد التأمين، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، ط3، 2011.
- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، عقد التأمين والمقامرة والرهان و المرتب مدى الحياة، الجزء السابع، المجلد الثاني، دار النهضة العربية، مصر، 2004.

هيثم حامد المصاروة، المنتقى في شرح عقد التأمين، طبعة 1، دار إثراء للنشر و التوزيع، عمان، 2010.

نبيل محمد مختار، إعادة التأمين، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.
محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، دار الجامعة للطباعة و النشر، بيروت، 2000،

محمد رفيق المصري، التأمين، مؤسسة دار الكتاب الحديث، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 1986

محسن عبد الحميد البيه، عقد التأمين، مبادئ التأمين، ج1، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، مصرن 1985.

محمد وحيد الدين سوار، شرح القانون المدني، نظرية الإلتزام، ج 1، مصادر الإلتزام، طبعة 9، جامعة دمشق، 2000-2001.

(2) الكتب الخاصة:

أبو زيد رضوان، القانون الجوي . قانون الطيران التجاري، د.ط، ملتزم الطبع والنشر دار الفكر العربي، د.س

أكرم ياملكي، الأعمال القانونية الواردة على الطائرة، التأمين على الطائرة بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية، منشورات الحلبي 2006-2008.

ثروة أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1966

فائق أحمد زاهر، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، وفقا للتشريع الدولي الموحد و القانون المصري، دار النهضة العربية، د.س.ن.

عدلي أمير خالد، أحكام دعوى المسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد وأحكام التجارية الجديد والمعاهدات الدولية والمستحدث في أحكام محكمة النقض، منشأة المعارف بالاسكندرية، سنة 2000

حسن يوسف محمود عليوة، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي على الأشخاص، دراسة مقارنة مع تطبيق على مؤسسة مصر للطيران، مطابع شتات دار الكتب القانونية، مصر، 2010.

هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري (النقل التجاري الدولي)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.

طالب حسن موسى، القانون الجنائي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2005.

عيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص أمتعتهم، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 2008.

عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية منونتريال 1999، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، بيروت، 2004.

فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، دار المطبوعات الجامعية، مصر طبعة 1998.

محمد المنجي، موسوعة الدعاوى العلمية، دعوى تعويض حوادث السيارات، توزيع منشأة المعارف، الإسكندرية، 1773، ط 1.

محمود مختار بربري، القانون الطيران وقت السلم، دار الفكر، القاهرة، مصر 1985.

محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الإتفاقات المتعلقة بالمسؤولية، جزء 2، مطبعة جامعة القاهرة، 1990.

3) الرسائل و المذكرات :

أ) أطروحات الدكتوراه

تكاري هيفاء رشيدة، النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص قانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2012.

دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون
الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان،
2011-2010

ب- الماجستير:

الطيب عز الدين، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي في تقنين الطيران المدني الجزائري
رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، في التشريعات المقارنة (دراسة
تحليلية)، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في العقود المسؤولية، جامعة
الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، 2003.

مواصي العلجة، النظام القانوني للتأمين البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون،
فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2003

ج) الماستر :

الزاير أحلام، مسؤولية الناقل الجوي للركاب، مذكرة لإستكمال متطلبات شهادة ماستر
أكاديمي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2015-
2016

رملة مصطفى، بكة نبيل، الأحكام العامة لعقد التأمين، مذكرة ماستر، التخصص : قانون
الضمان الإجتماعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجلالي بونعامة
خميس مليانة، 2014-2015.

4) المقالات والبحوث :

بن داود براهيم، أ.عياد نادية، تأمين الطيران والإعفاء من مسؤولية الطائرات، مجلة
البحوث الأكاديمية، حوليات جامعة بشار، العدد 06، سنة 2009،
مني حسب الرسول حسن، المسؤولية المدنية لتي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص
والممتلكات على سطح الأرض في ضوء إتفاقية 1952 وإتفاقية مونتريال
2009، مقال ، كلية الحقوق، جامعة النيلين، مصر، د.س.ن.

عمر أجير، إطار سامي لدى شركة CAAT مفهوم إعادة التأمين، مداخله ، المديرية
العامة، ماي 2001 .

خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء، عدد 26، مصر. د. ت. ن.

سمير حامد عبد العزيز، التأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني، مجلة الأمن القانون، المجلد 20، العدد 1، دار المنظومة، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات، 2012.

شذى حسن زلزلة، وثائق الطيران والشروط العالمية المستعملة في تطبيقاتها في السوق العالمية، بحث مقدم إلى كلية الإدارة والاقتصاد جامعة بغداد، العراق، 1978.

نبيل أبو الشيخ، بحث في تأمين الطيران، منشور في مجلة التأمين، الصادرة عن الاتحاد الأردني لشركات التأمين، العدد الأول، سنة 1991

(5) المحاضرات :

أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، مقال، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، دار المنظومة، المجلد 16 العدد 1، كلية الحقوق، جامعة عين الشمس، مصر، 2016.

أ. عبد المنعم متولى، محاضرات في تأمين الطيران، معهد مصر للتأمين، 1938

د. عصام الدين عمر ابراهيم، د. جورج راصف، تأمين بحري و طيران، للطلاب الصف الخامس بالمدارس التجريبية الفنية التجارية، تخصص تأمينات تجارية، الجهاز المركزي للكتب الجمعية والمدرسية الوسائل التعليمية، مصر، 1980-1981.

عبد المنعم متولى، محاضرات في تأمين الطيران، معهد مصر للتأمين، 1983.

حسين عطا الله حسين، محاضرات في تأمين الطيران، معهد مصر للتأمين، د. س. ن.

(6) الإتفاقيات :

إتفاقية وارسو المؤرخة في 12/10/1929 توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي، بروتوكول لاهاي المؤرخ في 28/09/1955 المكمل لإتفاقية وارسو 1929.

إتفاقية روما المؤرخة في 07/10/1952 المتعلقة بالأضرار الملحقه على اليابسة .

إتفاقية جواد لآخارا المؤرخة في 18/09/1961 المكملة إتفاقية وارسوا، المتعلقة بالنقل الجوي الدولي .

بروتوكول جواتي مالا ستي المؤخر في 08/03/1971.

إتفاق مونريال المؤرخ في 28/05/1999 لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي .

7) النصوص القانونية:

أ) النصوص التشريعية:

أمر رقم 95-07 مؤرخ في 25/01/1995 يتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 13، مؤرخة في 08/03/1995 المعدل والمتمم.

الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم.

قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني ، ج.ر عدد 48 المؤرخة في 28/06/1998.

قانون رقم 06-04 مؤرخ في 20/02/2006 يعدل ويتمم الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 والمتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 15 مؤرخة في 12/03/2006.

قانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2008 الجريدة الرسمية عدد 21 لسنة 2008.

قانون رقم 15-14 مؤرخ في 15 يونيو 2015 يعدل و يتمم لقانون 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر

عدد 41، الصادرة في 29 يوليو 2015.

ب) المراسيم التنظيمية :

المرسوم التنفيذي رقم 95-409 المؤرخ في 09 ديسمبر 1995 المتعلق بالتنازل الإلزامي في مجال إعادة التأمين ج.ر عدد 76 الصادرة في 10 ديسمبر 1995.

مرسوم تنفيذي رقم 95-340، مؤرخ في 1995/10/30 يحدد شروط منح وسطاء التأمين، لإعتماد والأهلية المهنية وسحبه منهم، ومكافأتهم، ومراقبتهم، ج.ر عدد 65، مؤرخة في 1995/10/31.

المرسوم التنفيذي رقم 98-312 المؤرخ في 30 سبتمبر 1998 يعدل المرسوم التنفيذي رقم 95-409 المتعلق بالتنازل في مجال إعادة التأمين ج.ر عدد 74 الصادرة في 5 أكتوبر 1998.

المرسوم التنفيذي رقم 00-43، مؤرخ في 2000/02/26 ، المتعلق بتحديد شروط استغلال الخدمات الجوية وكيفياته، ج.ر عدد 8، الصادرة في 2000/03/01.

المرسوم التنفيذي رقم 16-175 المؤرخ في 2016/06/14 يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي ج.ر عدد 36 الصادرة في 19 جوان 2016. مرسوم تنفيذي رقم 16-175 مؤرخ في 14 يونيو 2016 يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي، ج.ر عدد 36، الصادرة في 19 يونيو 2016.

المراجع باللغة الأجنبية :

D.Adem, Le transporteur aérien et les règles applicables à l'indemnisation des atteintes aux personnes, Paris, 1998, p 9.

Great Britain, *Parliament: House of Commons: Transport Committee*, Passenger's experiences of air travel, eighth report, Vol. 1, 2006-2007

Dr.Henri MATOUK, Les assurances aériennes, Librairie générale de droit et jurisprudences, Paris, 1971.

P.CHAVEAU, Droit aérien, Paris 1951.

Yvonne Lambert-Faivre, Droit des Assurances, 10ème édition, DALLOZ, DELTA, 1998,

P.LOUIS CARTOU, Le Droit Aérien, édition de presses universitaires France, 1961.

Michel Alter, Droit des transports terrestres, aériens et maritimes interne et internationaux 2ème édi Dalloz , 1989.

Eric de Cugnac, Les assurances des le transport aérien, Article.

Site Internet :

[www.arab-ency.com/ /details.law](http://www.arab-ency.com/details.law).

www.manureva.net

[www. Aviation insurance.com](http://www.Aviation insurance.com)

فهرس

مقدمة

- 05.....الفصل الأول : الإطار العام للتأمين الجوي
- 06.....المبحث الأول : ماهية عقد التأمين الجوي

المطلب الأول : مفهوم عقد التأمين الجوي.....	06
الفرع الأول : تعريف عقد التأمين الجوي.....	06
أولا : التعريف الإصطلاحي	07
1 - التعريف اللغوي	07
2 - التعريف الإصلاحي	08
ثانيا :التعريف القانوني لعقد تأمين الطيران.....	09
1 - عقد تأمين الطيران في أحكام الاتفاقيات الدولية	09
2 - عقد تأمين الطيران في التشريع الجزائري.....	09
الفرع الثاني: خصائص عقد تأمين الطيران وعلاقته بالتأمينات الأخرى	11
أولا : الخطر في تأمين الطيران	11
1 - تعدد الخطر في تأمين الطيران	11
2 - السرعة في تطور الأخطار	12
ثانيا : إلزامية تأمين الطيران	12
ثالثا :الطابع الدولي	13
رابعا : إثبات المقدرة المالية للمؤمن	14
خامسا : بدائل التأمين.....	15
الفرع الثالث :الإلتزام بتأمين الطيران و إعادة التأمين.....	16
أولا : الإلتزام بتأمين الطيران.....	16
1 - ماهية الإلتزام بتأمين عن مخاطر الطيران.....	16
2 - الحكمة من الإلتزام بتأمين عن مخاطر الطيران	17
3 - إجراءات تأمين لدى مؤمن مرخص له	18
4 - حمل شهادات التأمين على متن الطائرة	18
ثانيا : إعادة التأمين	18
1 - تعريف عقد إعادة التأمين	19

19.....	2 - موقف المشرع الجزائري من إعادة التأمين
20.....	المطلب الثاني : أركان عقد تأمين الطيران
20.....	الفرع الأول : ركن الرضا في عقد تأمين الطيران
21.....	أولا : أطراف عقد تأمين الطيران
21.....	1 - المؤمن
21.....	أ - شركة التأمين
22.....	ب - كيفية الحصول على الإعتماد
24.....	ج - وسطاء التأمين
25.....	2 - المؤمن له
26.....	3 - المستفيد
26.....	ثانيا : صحة الرضا
27.....	1 - الأهلية
27.....	2 - عيوب الرضا
28.....	ثالثا : مراحل التراضي
29.....	1 - طلب التأمين
29.....	أ - طلب التأمين عن جسم الطائرة
29.....	1 - البيانات العامة
29.....	2 - بيانات الطائرة
29.....	ب - طلب التأمين عن البضائع
30.....	2 - مذكرة التغطية المؤقتة
30.....	3 - وثيقة التأمين
31.....	4 - ملحق وثيقة التأمين
31.....	5 - شهادة التأمين
31.....	الفرع الثاني : ركن المحل في عقد تأمين الطيران
32.....	أولا : الخطر

1 - الخطر الجوي	32
2 - الخطر في تأمين الطيران	33
3 - الأخطار المستثناة من التأمين	34
ثانيا : المصلحة التأمينية	34
الفرع الثالث : ركن السبب في عقد تأمين الطيران	34
أولا : مفهوم السبب	35
1 - النظرية التقليدية للسبب	35
2 - النظرية الحديثة للسبب	35
3 - موقف المشرع الجزائري	36
ثانيا : شروط السبب	36
1 - أن يكون السبب موجود	36
2 - صحة السبب	37
3 - مشروعية اسبب	37
المبحث الثاني : أنواع عقود تأمين الطيران	38
المطلب الأول : أنواع عقود تأمين الطيران الرئيسية	38
الفرع الأول : عقد تأمين على جسم الطائرة	39
أولا : ماهية التأمين على جسم الطائرة	39
ثانيا : الأخطار المؤمنة	40
ثالثا : قيمة وثيقة التأمين على جسم الطائرة	41
رابعا : مبدأ التعويض في تأمين على جسم الطائرة	41
الفرع الثاني : تأمين المسؤولية	42
أولا : تأمين المسؤولية المدنية تجاه الركاب و الغير	42
1 - ماهية التأمين من المسؤولية المدنية عن وفاة الركاب أو إصابته	42
2 - إلتزام المؤمن له بدفع مبالغ معجلة لمساعدة الركاب أو عائلتهم	43

- 3 - نظم تأمين المسؤولية المدنية تجاه الركاب.....44
- أ- التأمين الشخصي التلقائي.....44
- ب - التأمين الشخص التكميلي.....44
- ثالثا : تأمين المسؤولية المدنية للغير على سطح الأرض.....45
- 1 - حالات التأمين عن الأضرار التي تسببها الطائرة لغير على سطح الأرض.....45
- 2 - إستثناءات التأمين عن الأضرار التي تسببها الطائرة لغير على سطح الأرض....46
- الفرع الثالث : تأمين المسؤولية المدنية عن تجاه الضائع و الأمتعة**.....47
- أولا : التأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة 47
- 1 - مفهوم الأمتعة و أنواعها 47
- 2 - ماهية التأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة 48
- ثانيا : التأمين من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بال بضائع 48
- 1 - نطاق التأمين من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بال بضائع 49
- أ - الشكل الأول 50
- ب - الشكل الثاني 50
- 2 - أهمية التأمين من المسؤولية عن الأضرار للاحقة بال بضائع 50
- الطلب الثاني : أنواع عقود تأمين الطيران الأخرى**.....51
- الفرع الأول : تأمين عن الحوادث الشخصية في الطيران**.....51
- أولا : وقوع الحادث 52
- ثانيا : النطاق الزمني للإلتزام بالتأمين.....52
- ثالثا : الضرر 52
- الفرع الثاني : التأمين من المسؤولية عن التأخير**
- أولا : ماهية التأمين من المسؤولية عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة والبضائع ...52
- ثانيا : الشروط اللازمة توافرها لقيام المسؤولية عن التأخير 54
- 1 - وقوع التأخير في النقل الجوي 54
- 2 - حدوث التأخير أثناء فترة زمنية محددة 54

3 - حدوث اضرار بسبب التأخير	55
الفرع الثالث : عقد تأمين الطيران عن المخاطر المستحدثة	55
أولاً : التأمين ضد مخاطر الحرب الإرهاب	56
1 - مفهوم التأمين ضد مخاطر الحرب الإرهاب	56
2 - التأمين الإجباري من المسؤولية ضد مخاطر الحرب	57
3 - وثيقة تأمين الطيران على جسم الطائرة ضد مخاطر الحرب	58
ثانياً : تأمين الطيران عن مخاطر البراكين	58
1 - تعريف البراكين	58
2 - مخاطر البراكين على الطيران المدني	59
3 - نزاعات التأمين من المسؤولية في مخاطر البراكين في الطيران المدني	59
ثالثاً : تأمين الطيران عن فقدان رخصة الطيران	60
1 - تعريف تأمين عن فقدان رخصة الطيران	60
2 - أنواع تأمين فقدان رخصة الطيران	60
3 - شروط تأمين عن فقدان رخصة الطيران	61
4 - أقساط تأمين عن فقدان رخصة الطيران	61
الفصل الثاني : آثار عقد تأمين الطيران	62
المبحث الأول : آثار العلاقة التأمينية	62
المطلب الأول : إلتزامات الطرفين	63
الفرع الأول : إلتزامات المؤمن له	63
أولاً : إلتزام الإعلان عن البيانات المتعلقة بالخطر	64
1- مضمون الإلتزام	64
2- جزاء الإخلال بعدم الإعلان بالبيانات المتعلقة بالخطر	65
ثانياً : إلتزام الإعلان عن تغيير الخطر أو تفاقمه خلال مدة العقد	66
ثالثاً : إلتزام بدفع القسط	67
1 - كيفية دفع أقساط التأمين	67

- أ - الوفاء بالقسط من حيث الزمان 67
- ب - مكان الوفاء بقسط التأمين 68
- ج - طريقة دفع القسط 68
- د - معايير تقدير القسط..... 69
- 2 - جزاءات التخلف عن دفع القسط..... 69
- رابعاً : إلتزام الإعلان عن تحقق الخطر المؤمن منه..... 69
- 1- مضمون الإلتزام..... 69
- 2- جزاء الإخلال بالإلتزام..... 70
- خامساً : تقليل الخسائر..... 70
- الفرع الثاني : إلتزامات المؤمن..... 70**
- أولاً : إلتزم المؤمن بتقديم شهادة التأمين..... 71
- ثانياً : إلتزام المؤمن بتقديم المقدرة المالية للتأمين الجوي..... 71
- ثالثاً: إلتزام بالتأمين عل الأشخاص..... 72
- رابعاً : إلتزام بالتأمين على الأضرار..... 73
- خامساً : إلتزام بدفع مبلغ التأمين..... 73
- الفرع الثالث : أثر تأمين الطيران على العلاقة بين المؤمن والمؤمن له والغير.. 74**
- أولاً : أثر التأمين من المسؤولية المدنية على العلاقة بين المؤمن و المؤمن له 75
- ثانياً : حق الغير المضرور في الرجوع المباشر على المؤمن 75
- 1 - أثر عقد التأمين من المسؤولية المدنية على علاقة المؤمن بالغير المضرور..... 76
- 2 - حق الغير المضرور في الرجوع على المؤمن بالدعوى المباشرة 76
- 3 - ضوابط رجوع الغير المضرور على المؤمن 76
- ثالثاً : رجوع المؤمن على الغير المسؤول عن الضرر 77
- 1 - تعريف حق المؤمن في الحلول 77
- 2 - الغرض من تطبيق مبدأ الحلول محل المؤمن له 78
- 3 - شروط الحلول القانوني 78

78.....	رابعاً : حق المؤمن في الرجوع على مؤمن آخر
	المطلب الثاني : التحديد القانوني لتأمين من المسؤولية المدنية عن مخاطر
79.....	الطيران المدني
79.....	الفرع الأول :التأمين من المسؤولية المحدودة عن مخاطر الطيران
80.....	أولاً : مفهوم التأمين من المسؤولية المحددة عن مخاطر الطيران المدني
80.....	ثانياً : الفرق بين التأمين من المسؤولية المحدودة و التعويض الجزافي
80.....	ثالثاً : الحد الأقصى لمبالغ التعويض التي يلتزم بها المؤمن
82.....	1 - الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل لركاب
82.....	2 - الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل الأمتعة
82.....	3 - الحد الأقصى لمبلغ التعويض في حالة التأخير في نقل البضائع
	رابعاً : حدود التأمين من المسؤولية في حالة تعدد المؤمنين عل مخاطر الطيران
83.....	المدني
	خامساً : حدود المسؤولية في حالة تعدد المسؤولية عن الأضرار للغير على سطح
84.....	الأرض
85.....	الفرع الثاني : التأمين من المسؤولية غير المحدودة عن مخاطر الطيران
85.....	أولاً : التعويض عن جسم الطائرة
85.....	1 - التعويض في حالة الضرر الكلي
86.....	2 - التعويض في حالة الضرر الجزئي
87.....	ثانياً : التعويض عن المسؤولية المدنية
87.....	1 - التعويض عن الأشخاص
89.....	2 - التعويض عن البضائع و الأمتعة المسجلة
90.....	3 - التعويض عن الأضرار على سطح الأرض
90.....	أ - التعويض عن الأضرار التي تصيب الأموال
91.....	ب - التعويض عن الأضرار المدنية
91.....	الفرع الثالث: حالات إعفاء الناقل الجوي من التعويض

أولا : إنتفاء خطأ الناقل الجوي	91
ثانيا : خطأ المضرور	93
المبحث الثاني : إنقضاء عقد تأمين الطيران	94
المطلب الأول : إنتهاء عقد التأمين الجوي	94
الفرع الأول: إنقضاء العقد بإنتهاء المدة	95
أولا: إنقضاء العقد بإنهاء المدة	95
ثانيا : تجديد عقد التأمين	95
الفرع الثاني: إنقضاء عقد تأمين الطيران قبل إنتهاء مدته	96
أولا : إبطال العقد	96
ثانيا :فسخ العقد	97
الفرع الثالث : الدعاوي الناشئة عن عقد تأمين الطيران	99
أولا : دعوى المضرور المباشرة دعوى متابعة	99
ثانيا : دعوى المضرور المباشرة دوى إحتياطية	100
ثالثا : دعوى المضرور المباشرة دعوى مستقلة	100
المطلب الثاني : إجراءات الدعوى الناشئة عن عقد تأمين الطيران	101
الفرع الأول: أطراف دعوى المسؤولية	101
أولا : المدعى	101
1 - نقل الأشخاص	102
2 - نقل البضائع	102
3 - الغير على سطح الأرض	103
ثانيا: المدعى عليه	104
1 - حالة وفاة الناقل الجوي	104
2 - حالة الناقلين المتتابعين	104
3- حالة إستعمال الطائرة من قبل الغير	106
الفرع الثاني : الجهة المختصة بالنظر في الدعوى وتقادمها	106

أولا : الجهة المختصة بالنظر في الدعوى.....	106
1 - المسؤولية تجاه الأشخاص و البضائع و الأمتعة.....	107
2 - المسؤولية تجاه الغير على سطح الأرض.....	107
ثانيا : تقادم دعوى المسؤولية.....	108
1 - تقادم دعوى المسؤولية تجاه الأشخاص و الأمتعة و البضائع	108
2 - تقادم الدعوى دعوى المسؤولية تجاه الغير على سطح الأرض.....	109
الفرع الثالث : الطرق غير القضائية للحصول على التعويض	109
أولا : التحكيم	109
1 - شروط التحكيم	111
أ - الشرط المتعلق بميدان التحكيم	111
ب - الشرط المتعلق بمكان التحكيم	112
ج - الشرط المتعلق بالقانون المنطبق عل التحكيم	113
2 - آثار التحكيم	114
أ - مبدأ الأثر النسبي للشرط التحكيمي	114
ب - أثر إبطال لشرط التحكيمي على مدة سقوط دعوى التعويض	115
ثانيا : الصلح	116
1 - شروط صحة الصلح	116
أ - الشروط المتعلقة بأطراف العقد	117
ب - الشروط المتعلقة بعقد الصلح	118
2 - آثار عقد الصلح	119
خاتمة.....	121
قائمة المراجع.....	123
فهرس:.....	129

