

دور التأمين كآلية لإدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر

The role of insurance as a mechanism for managing air transport risks in Algeria

عبد الوهاب سعاد

جامعة الجزائر 03 (الجزائر)

Abdelouahab.souad@univalger3.dz

ملخص:	معلومات المقال
تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على دور التأمين في إدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر ، إذ يعتبر التأمين عملية ضرورية كونه يساهم في تطور الاقتصاد الوطني كل هذا يفرض على الدولة أن تقوي المركز المالي لمؤسسات التأمين الجزائري ، لكي لا تضطر إلى التعامل مع شركات أجنبية ، و بالتالي الحد من خروج العملة الصعبة من خلال عملية التأمين.	تاريخ الارسال: 2021/02/20
	تاريخ القبول: 2021/03/20
	الكلمات المفتاحية: ✓ التأمين الجوي ✓ إدارة المخاطر ✓ النقل الجوي
Abstract :	Article info
<i>This study aims to identify The role of insurance as a mechanism for managing air transport risks in Algeria, as insurance is a necessary process as it contributes to the development of the national economy.</i> <i>All this imposes on the state to strengthen the financial position of the Algerian insurance institutions, in order not to have to deal with foreign companies, and thus limit the exit of hard currency through the insurance process.</i>	Received 20/02/2021
	Accepted 20/03/2021
	Keywords: ✓ Air insurance ✓ managing risks ✓ air transport

. مقدمة:

شهد التأمين الجوي تطوراً واکب تطور مجال الخدمات والصناعة الملاحية الجوية، وذلك حرصاً على توفير الامن والطمأنينة، عن طريق تأمين الاضرار التي تلحق سواء بالأشخاص أو الطائرات أو البضائع والسلع، واستمر التطور في هذا المجال حتى أصبح التأمين الجوي في الوقت الراهن أمراً ملزماً في مختلف مجالات الطيران، وذلك من خلال عقد تبرمه شركات التأمين مع مشغلي الطائرات تحت مسمى عقد التأمين الجوي أو عقد تأمين الطيران.

● الاشكالية: تتمثل إشكالية الدراسة في السؤال الجوهری التالي:

إلى أي مدى يمكن أن يساهم التأمين في ادارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر؟.

تندرج تحت الاشكالية الرئيسية مجموعة من التساؤلات الفرعية وتتمثل في:

* مالمقصود بالتأمين الجوي؟.

* مالمقصود بإدارة المخاطر الجوية؟.

* كيف يكون التأمين آلية لإدارة المخاطر الجوية في الجزائر؟

● الفرضيات: قصد الإجابة على التساؤلات المطروحة تم صياغة الفرضيات التالية التي تعتبر كإجابات مسبقة ومؤقتة:

* التأمين هو نشاط يتم من بين متعاقدين المؤمن والمؤمن له.

* إدارة المخاطر الجوية، تتمثل في الضمانات التي تقدمها شركات النقل الجوي لمتعامليلها وذلك بالتعويض في حالة حدوث أية خسائر و ذلك في حدود القوانين المدنية و والاتفاقيات الدولية.

* يقوم المشرع الجزائري بفرض قوانين تتعلق بالتأمين، يتم بموجبها إدارة المخاطر الجوية.

أهداف البحث:

* تسعى الدراسة إلى تقديم إطار نظري لكل من التأمين وإدارة مخاطر النقل الجوي وبيان مدى توفرها في الجزائر.

* التعرف على مدى توفيق المشرع الجزائري في تقنين قوانين تساهم في التأمين على مخاطر النقل الجوي.

* بيان مدى أهمية التأمين في شركات النقل الجوي.

أهمية البحث:

تكتسب هذه الدراسة أهميتها في كونها تتناول أحد الدراسات الحديثة، والتي تتمثل في التأمين الجوي الذي أصبح ضرورة لازمة، للتكيف مع متطلبات العصر، فقد أصبح اليوم الطيران المدني بمؤسساته المختلفة سواء كان شركة خطوط جوية أو مطار أو الشركات والمؤسسات الداعمة لأعمال الطيران المدني، أحد أعمدة الإقتصاد للدول صاحبة هذه المؤسسات

منهج الدراسة:

لقد تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي باعتباره منهج يهدف بالدرجة الاولى إلى جمع بيانات ومعلومات كافية ودقيقة عن ظاهرة ما بغرض تشخيصها وتوضيح معالمها.

2. ماهية التأمين الجوي

1.2 التأمين لغة:

التأمين لغة مشتق من الأمن وهو طمأنينة النفس وزوال الخوف. (المهيرات، 2011، ص13). أي أن التأمين مأخوذ من الاطمئنان الذي هو ضد الخوف ومن الأمانة التي هي ضد الخيانة ومن هنا يتضح أن التأمين يعني إعطاء الأمان والطمأنينة وإزالة الخوف.

2.2 التأمين إصطلاحا

هو " وسيلة أو نظام يهدف إلى حماية الأفراد أو المنشآت المادية المحتملة الناشئة عن تحقق الأخطار المؤمن منها و ذلك عن طريق نقل عبء مثل هذه الخطار إلى المؤمن الذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن كل أو جزء من الخسارة المالية التي يتكبدها , و ذلك في مقابل أقساط محددة محسوبة وفقا لمبادئ رياضية و إحصائية معروفة". (ابراهيم, 2003 , ص.28)

" كما عرف التأمين كعقد تطبيقي من قبل الشيخ أحمد الزرقا بأنه : "نظام تعاقدى يقوم على أساس المعارضة غايته على ترميم أضرار المخاطر الطارئة بواسطة هيئات منظمة تزاوّل عقود بصورة فنية قائمة على أساس و قواعد إحصائية. (زيتي بنت عبدالعزيز, 2008,ص304).

ومن هنا نستنتج من خلال التعريفين السابقين أن التأمين أصبح اليوم يشير للدلالة على عقد خاص تقوم به شركات التأمين تدفع بموجبه مبلغا في حالة وقوع حادث معين لشخص يدفع لها قسطا من المال، ويتمثل عموما في الاحتياط ضد التعرض للخسائر المادية التي يتعرض إليها الانسان خلال حياته في المستقبل.

3.2 عقد التأمين حسب التشريع الجزائري

عرفت المادة 619 من القانون المدني الجزائري لعقود التأمين كإيلي : " هو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إل المستفيد الذي يشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إجراء أو أي عوض آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن". (جديدي، 2016، ص177).

و قد أعادت المادة 02 من الأمر رقم 95_07 الصادر في 25 جانفي 1995 نفس التعريف بالعبارات التالية , "إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو غير مستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو اجراء أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المعين في العقد و ذلك مقابل أقساط أو أية دفعة مالية أخرى." (الجريدة الرسمية الجزائرية , العدد 13 , 1995 , ص03)

و يعرف عقد التأمين بأنه "عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد و ذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن". (طلبة، 2005، ص05).

وهو "العقد ايجاب من أحد المتعاقدين يتعلق به قبول من الآخر أو ما يدل عليهما على وجه يظهر أثره في المعقود عليه (الحل) و يترتب على العقد التزام كل من المتعاقدين بما وجب به الآخر , و لا يشترط التعيد بصيغة معينة بل المعتبر ما يدل على التراضي . (العنكي، 2007، ص42).

كل التعريفات السابقة تظهر العلاقة القانونية التعاقدية بين المؤمن والمؤمن له، كما تبرز عناصر التأمين المتمثلة في الخطر، القسط ومبلغ التأمين.

من تقصي المادة 619 نلاحظ إقتصار هذه الأخيرة على الجانب الذي يوضح العلاقة القانونية بين المؤمن والمؤمن له مع إهمال الجانب الفني الذي يمثل جوهر عملية التأمين في كونه يعبر عن مصلحة المتعاقدين وموضوعها .

4.2 عقود تأمين المخاطر الجوية

يعد عقد التأمين الجوي تأمين حديث النشأة ، يستمد معظم قواعده من المعاهدات والإتفاقيات الدولية، وهو ذلك التأمين الذي يغطي مخاطر النقل الجوي و الذي يتم بواسطة الطائرة، ويشمل الأضرار التي تلحق الطائرة ذاتها و حمولتها من البضائع، والأضرار التي تصيب المسافرين.

كما يمكن تعريف عقود التأمين على المخاطر الجوية ، بأنها تلك العقود التي تلتزم شركات التأمين (المؤمن) بضمان المخاطر الجوية بمختلف صورها نظير قسط مالي مرتفع. (جديدي، 2016، ص177).

تتسم عقود التأمين الجوي بعدد من الخصائص نحاول فيما يلي تحديد البعض منها:

• الطابع الدولي:

ما يلاحظ على التأمين الجوي، أنه يغلب عليه الطابع الدولي، حيث أبرمت العديد من الإتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، منها اتفاقية روما لعام 1952 الخاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير.

و تظهر الطبيعة الدولية لعقود التأمين الجوي كذلك، في الممارسة اليومية لهذا النشاط، فكثيرا ما تلتجئ الشركات الوطنية الى أسلوب التعاون مع الشركات الأجنبية، لاقتسام أعباء المخاطر الكبرى، وذلك باستخدام أسلوب إعادة التأمين، و يتمثل ذلك في تغطية الخطر الواحد من قبل عدد من شركات التأمين، و بنسب تحددها الإتفاقيات الموقعة بين الأطراف في هذا لصدد. و إعادة التأمين، هو الأسلوب المتبع بشكل واسع من قبل شركات التأمين الجزائية ، أو الانخراط في نواد أو مؤسسات أنشئت بغرض التعاون في مجال التأمين الجوي، للمساهمة في تحمل النتائج الناجمة عن تحقق المخاطر الجوية التي تتميز بالشدة و جسامه الأضرار. (جديدي، 2016، ص179).

• حادثة نشأتها :

يعد التأمين الجوي من أحداث أنواع التأمينات، مقارنة مع كل من التأمين البحري، و التأمين البري، وذلك نظرا للمخاطر الناجمة عن النقل الجوي، و جسامتها و انعكاسها الخطيرة.

و كانت شركات التأمين الكبرى، تتهرب من ضمان المخاطر الخاصة بالنقل الجوي، و تستبعد بنص صريح في عقودها النموذجية، التأمين على مخاطر الطيران المدني، ولا سيما ضمان التبعية المالية المترتبة على مسؤولية الناقل تجاه الغير.

• ارتفاع احتمال وقوع المخاطر الجوية

تتميز عقود التأمين الجوي بشدة المخاطر التي تحل بالمركبة الجوية، التي غالبا ما تسبب أضرار جسمية تصيب جسم المركبة و الغير المتمثل في الركاب و الطاقم و الأشخاص و الأموال التي يلحقها الضرر عند السقوط على سطح الأرض.

و تختلف شدة المخاطر باختلاف نوع و حجم و حمولة المركبات الجوية، بالإضافة الى أن هذه المخاطر تختلف باختلاف قدرة مستخدميهما في التحكم في تكنولوجية قيادة الطيران وفن الملاحة الجوية.

و الواقع أن ارتفاع درجة المخاطر، تؤدي حتما الى ارتفاع مبلغ القسط، و ارتفاع مبالغ التعويض المستحقة لضحايا حوادث الطيران، و نجد تأكيدا لذلك في التشريع الجزائري المتمثل في كل من قانون الخدمات الجوية، و قانون التأمين الحالي. (جديدي، 2016، ص180).

5.2 أشكال عقود التأمين الجوي

يشمل التأمين الجوي ثلاث أصناف تتمثل في التأمين على المركبة الفضائية أو الجوية ، والتأمين الجوي على السلع والبضائع المشحونة ، والتأمين من المسؤولية المدنية للمسافرين عن طريق الخطوط الجوية ، بصفة عامة التأمين على الأفراد في أرواحهم وأرزاقهم سواء داخل المركبة الجوية أو الأضرار المادية والبشرية التي تنتج عن سقوط الطائرة على سطح الأرض.

- **التأمين على جسم الطائرة (المركبة):** يشمل هذا الشكل من التأمين ضمان جسم المركبة، و التجهيزات التي تكون ضرورية لاستعمالها و تابعة لها، بما في ذلك أجهزة الاتصال ومختلف الآلات لتشغيلها على الوجه الأحسن.

كما يغطي عقد التأمين في هذا الأمر المخاطر التي قد تتحقق و تتسبب في أضرار و خسائر مادية للمؤمن له - شركات الملاحة الجوية -، و ذلك مهما اختلفت الأسباب في حدوثها، بغض النظر عن كون السبب في وقوع المخاطر الاصطدام في الجو أو على الأرض، و الاشتعال و الانفجارات، و يستوي في ذلك وقوع الخطر بمناسبة وجودها بالجو أو على سطح الأرض، أو كان ذلك بمناسبة اقلاعها أو بمناسبة نزولها.

و بموازاة مع ذلك، يمكن للأطراف الاتفاق على اضافة مخاطر أخرى كتلك التي تتسبب في حدوثها الحروب الداخلية و الدولية. و يخضع عقد التأمين الجوي على جسم الطائرة، في التشريع الجزائري، الى الأحكام المطبقة على عقود التأمين البري، الواردة في الفصلين الأول و الثاني من الباب الأول من قانون التأمين. (جديدي، 2016، ص181).

- **التأمين على البضاعة:** تلزم عقود التأمين الجوي على البضائع، المؤمن بتغطية نتائج الأضرار المادية، و الخسائر التي يتعرض اليها الناقل. و كذلك الأضرار الناجمة عن التلف الكلي أو الجزئي للبضاعة، و النقص في كميتها أو وزنها.

وللمؤمن له أن يختار في هذا الشأن، أحد الشكلين للتأمين:

التأمين الشامل: الذي يضمن للمؤمن له التعويض عن كافة الأضرار و الخسائر المادية التي تنجم عن حادث خلال المرحلة الجوية أو بمناسبة، و ذلك مهما كان سبب وقوعها.

التأمين المحدد: فيضمن بمقتضاه المؤمن التعويض عن الخسائر المادية المترتبة عن الحادث الجوي، مع تحديد الأسباب المضمونة دون سواها.

و يحدد عقد التأمين و شروطه العامة و الخاصة، ماهي المخاطر القابلة للضمان و المخاطر الغير قابلة للضمان. كما يخضع عقد التأمين الجوي على البضاعة في التشريع الجزائري الى الأحكام المتعلقة بعقود التأمين البحري على البضائع. (جديدي، 2016، ص182).

- **التأمين من المسؤولية المدنية:** هذا الشكل من التأمين من المسؤولية المدنية يضمن بمقتضاه المؤمن تغطية التبعية المالية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي، و التي تلحق أضرار بالغير، المتمثلين في الركاب و الأشخاص و الأموال المتواجدة على سطح الأرض، و يستوي أن تكون مادية أو جسمانية أو معنوية.

ويعتبر التأمين من مسؤولية شركات الملاحة الجوية أمرا الزاميا بالتشريع الجزائري، و يتطلب في هذا الأمر، أن يكون المبلغ المضمون كافيا للتعويض عن الأضرار التي تصيب الأشخاص و الأموال، و يتم تقدير هذا المبلغ على أساس وزن و حمولة المركبة الجوية. و ما يمكن أن ينتهي اليه الباحث، بشأن عقود المخاطر البحرية و الجوية، هو أن القواعد التي تحكم هذه العقود رغم حداثة، الا أنها في حاجة الى مراجعة جدية، تأخذ في الاعتبار اكثر تلك التحولات التي نشهدها اليوم في مجال التجارة الدولية، اذ ينبغي أن تحرر العقود من ذهنية احتكار الدولة لهذا القطاع و فتحها أمام مجالات المنافسة الدولية. و هو سيشكل حافزا للشركات الأجنبية للاستثمار في هذا المجال.

و رغم أن ضمان المخاطر الجوية اعتبر الى وقت قريب نوعا من المجازفة، فان تطور العلمي يدعو الى استحداث قواعد تنظم سوق التأمين في هذا المجال، اذ ينبغي أن نفكر من الآن في كيفية وضع نظام للتأمين على المركبات الفضائية و الأقمار الصناعية التي أصبح استعمالها

اليوم في مجالات الاتصال و الاستشعار عن بعد و تحقيق بعض التجارب البيولوجية بشكل مصدر مخاطر جمة ينبغي ضمانها. (جديدي، 2016، ص183).

3. إدارة مخاطر النقل الجوي

1.3 مفهوم إدارة المخاطر:

هي " تنظيم متكامل يهدف إلى مجابهة المخاطر بأفضل الوسائل وأقل التكاليف وذلك عن طريق التنبؤ بالخطر المتوقع وتحليله وقياسه وتحديد وسائل مجابهته مع اختيار أنسب هذه الوسائل لتحقيق الهدف المطلوب". (عزمي سلام، شقيري، 2007، ص55). إدارة المخاطر "عبارة عن إجراء منظم للتخطيط من أجل تحديد، تحليل الاستجابة ومتابعة المخاطر المتعلقة بأي مشروع وتتضمن الإجراءات و الأدوات والتقنيات التي ستساعد مدير المشروع على تعظيم إمكانية وأسباب تحقيق نتائج ايجابية و تخفيض إمكانية وأسباب تحقيق نتائج غير ملائمة". (Collective :project,2003,p22)

2.3 مجالات النقل الجوي في إطار القانون الداخلي الجزائري:

يعتبر النقل الجوي من الاسس الهامة في تطوير المواصلات سواء كانت داخلية دولية، وهو عبارة عن ميدان إقتصادي يضم كافة أشكال نقل الافراد والبضائع لغايات مدنية أو عسكرية، يتم من خلاله نقل الأشخاص والبضائع على خطوط منتظمة، ويهم هذا النشاط كافة شركات النقل الجوي.

والنقل الجوي عدة أشكال وأهم تصنيفاته تتمثل في تقسيمه إلى نقل جوي داخلي ونقل جوي خارجي.

النقل الجوي الداخلي و القانوني الواجب تطبيقه

النقل الجوي الداخلي وهو النقل الذي تنتقل طائراته ضمن حدود البلد، أي داخل البلد فقط، ومثال ذلك الرحلات الجوية التي تنظمها الخطوط الجوية الجزائرية داخل الوطن مثلا من الجزائر العاصمة إلى قسنطينة أو تمنراست إلى الجزائر العاصمة. وفي هذا الصدد تنص الفقرة الثانية من المادة 112 من قانون الطيران المدني الجزائري على ما يلي: "... تسمى الخدمات الجوية للنقل العام الدولية عندما تربط مطارا جزائريا بمطار أجنبي، و تسمى داخلية عندما تربط مطارين بالتراب الوطني..." (القانون رقم: 98-6 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني) ..

وتعد الجزائر من الدول التي تعمل على تطوير وتنظيم النقل الجوي حيث كرست مجهودات كبيرة من منطلق منظومة قانونية الهدف منها بعث النقل الجوي في خدمة وحماية المواطن من الاخطار الناجمة عن هذه العملية.

لا يمكن استغلال أو استخدام خدمات الطيران الداخلية و مباشرتها إلا من طرف المؤسسات الخاضعة للقانون الجزائري، حيث لا يزال النقل الجوي يعرف حالة احتكار على مستوى السوق المحلي ، أي النقل الداخلي ، إذن شركة الخطوط الجوية الجزائرية هي المحتكرة أو المتعاملة في السوق الداخلية، أما بالنسبة للشركات الأجنبية فقد شرع لها هذا القانون بأن تشغل الخدمات الجوية الدولية شريطة أن تراعي الأحكام التي يحددها و التي تضمنته مواده. (العربية، 1997، ص 65).

و غالبا ما تمنع الدول شركات الملاحة الجوية الأجنبية القيام بالنقل الجوي الداخلي و تحصره فقط على الشركات الوطنية ، هادفة لحماية الأمن الوطني الداخلي و المحافظة على أسرار العسكرية، وإحاطة الشركات الوطنية للنقل الجوي بحماية تمنع عنها المنافسة من طرف الشركات الأجنبية.

كما حدد قانون الطيران المدني قواعد الملاحة الجوية المتعلقة خصوصا بالطائرة، من بين هذه المواد نجد المادة 27 و التي جاء في مضمون نصها أن يسمح باستعمال المجال الجوي الجزائري من طرف الطائرات في حدود هذا القانون و في حدود التشريع المعمول به و تتمثل هذه الطائرات حسب القانون في: (العرينية، 1997، ص 65).

- الطائرات الجزائرية التابعة للدولة.
- الطائرات المقيدة في التابعة للدولة.
- الطائرات التي باستطاعتها استعمال المجال الجوي بموجب الاتفاقيات الدولية.
- الطائرات التي رخص لها من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني.

النقل الجوي الدولي و القانون الواجب تطبيقه

تعرف الخدمات الجوية الدولية أو النقل الجوي الدولي بأنها خطوط طويلة بصفة عامة بالقياس إلى الخطوط الداخلية حيث حيث تربط بين المطارات الدولية والتي تتباين المسافات الفاصلة فيما بينها تبعا للمواقع الجغرافية.

يعرف هذا النوع من النقل الجوي بكونه ذلك النقل الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، و يثير هذا النقل صعوبات جمة من حيث تحديد القانون الذي يحكمه، و ذلك نظرا لتغيير النظام القانون الذي قد يخضع له كلما انتقلت الطائرة من دولة إلى أخرى، لذا كان من الضروري توحيد القواعد المنظمة لهذا النوع من النقل، بالقضاء على ما يترتب على هذا التغيير من تعدد الأنظمة القانونية التي قد تحكمه و على ما يؤدي إليه هذا التعدد من تنازع، و لتجنب هذا الأخير بين الدول تم التوحيد بمقتضى اتفاقية وارسو في شأن النقل الجوي الموقعة في 12 أكتوبر 1929، و التي أصبحت سارية المفعول في 13 فيفري 1933. (العريني، 2003، ص 70). يتميز النقل الجوي الدولي بمجموعة من الخصائص تتمثل في :

- **وقوع النقل بواسطة الطائرة:** عمد المشرع الجزائري فعمد إلى وضع تعريف لمصطلح الطائرة حتى يميزها عن غيرها من الآلات في المادة 2 من قانون 06/98، حيث عرفها بأنها " كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض". (الجريدة الرسمية، رقم 48، 1998). فقد اشترط واضعوا اتفاقية وارسو أن يتم النقل بواسطة الطائرة حتى تنطبق أحكامها عليه، وهذا بديهي فلا تمتد أحكامه على أنواع النقل الأخرى، بل أكثر من ذلك يؤدي تخلف هذا الشرط إلى الخروج كليا من نطاق قانون النقل الجوي.
- **وجود عقد نقل:** يجب أن يكون هناك اتفاق بين الناقل الجوي والمستفيد من النقل و ينبغي أن يكون الغرض الأساسي من الاتفاق المبرم بين الناقل و ذوي الشأن هو التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع، أي أن يوجد عقد نقل، لما نصت عليه هذه الاتفاقية صراحة على هذا الشرط و لكنه يستنتج من مصطلح "بمقابل" و الإشارة إلى العقد في العديد من مواد الاتفاقية.

إن تطبيق الاتفاقية لا يتم فقط بمجرد وجود عقد بواسطة الطائرة بل يجب أن يتفق محل العقد على نقل الأفراد و الأمتعة و البضائع، و هذا الشرط نصت عليه الاتفاقية صراحة في الفقرة الأولى من مادته الأولى: "... كل نقل دولي للأشخاص و الأمتعة و البضائع...".

(القانون رقم: 98-6 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني)

- **الصفة الدولية للنقل:** رغم اتصاف النقل الجوي الذي يتجاوز تنفيذه الحدود الإقليمية للدولة بالصفة الدولية، إلا أن ذلك يعني بالضرورة صوغه لأحكام اتفاقية " وارسو " إنما ينبغي لسيورته أن يكون النقل دوليا بالمعنى الذي حددته الاتفاقية في الفقرة الثانية من المادة الأولى على أن النقل "... يعتبر دوليا في مفهوم هذه الاتفاقية إذا كانت نقطتي القيام و الوصول فيه طبقا

لاتفاق المتعاقدين، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين في الاتفاقية، و إما في إقليم طرف واحد من أطراف الاتفاقية...". (القانون رقم: 98-6 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني)

- **توفر المقابل:** لا تنطبق الاتفاقية على كل أنواع النقل الذي يتمتع بالصفة الدولية في مفهومها، بل ينحصر نطاقها كقاعدة عامة في نوع خاص هو النقل بالمقابل، و لقد نصت صراحة على ذلك في الفقرة الأولى في مادتها بقولها: "...تسري الاتفاقية الحالية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع على متن طائرة بالمقابل..." (القانون رقم: 98-6 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني).

4: التأمين كإستراتيجية لإدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر

. التأمين على مسؤولية الناقل الجوي حسب التشريع الجزائري هو تأمين إجباري ، يظهر ذلك صراحة في قانون الطيران المدني الجزائري 98-06 في نص المادة 171 منه بقولها : " يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبنية في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجل بالجزائر أو بالخارج ، أن يكتب تأمينا يغطي مسؤولياته".

قد أقر القانون 166/64* قسما كاملا لمسؤولية الناقل الجوي من المادة 71 إلى المادة 83 وطبقا للمواد 71، 72، 73، و 74 المسؤولية في ظل هذا القانون مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض يعني لا يمكن للناقل أن يتحلل من مسؤوليته إلا إذا اتخذ ومندوبوه كافة التدابير لبضورية لتفادي وقوع الضرر و استحالة ذلك أو أن الضرر يرجع لخطأ المضرور كما نجد في المادة 10* من هذا القانون تحيل كل حكم لم يجد فيه نص في هذا القانون إلى القانون التجاري.

ثم جاء القانون 06/98* الذي جاء بأحكام مطابقة لاتفاقية وارسو الدولية لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي و مطابقة كذلك لأحكام القانون 166/64، حيث تناول المشرع الجزائري مسؤولية الناقل في الفصل الثامن من القسم الثالث تحت عنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين و الشحن و الأمتعة من المادة 145 إلى 156. (دمانة، 2010، ص 117). وفيما يلي أمثلة من مواد هذا القسم:

المادة 146 " يكون الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والاضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الامتعة المسجلة او الشحن شرط ان يكون سبب الاصلي للخسارة حدث في الوقت الذي كانت فيه الامتعة المسجلة او الشحن تحت حراسة الناقل الجوي. سواء كان في المطار او على متن الطائرة او في اي مكان في حالة هبوط هذه الاخيرة خارج محطة الجوية."

لا تغطي مدة النقل الجوي اي نقل بري او بحري يتم خارج المحطة الجوية.

غير انه عند اتمام مثل ذلك النقل في اطار تنفيذ العقد نقل جوي من اجل الشحن او التسليم او اعادة الشحن يفترض في كل خسارة الا عند اثبات العكس انها ناتجة عن حدث وقع اثناء النقل الجوي.

المادة 147 " الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والامتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به".

ومن هنا يتضح لنا من خلال تمعننا في المادة أعلاه أن المسؤولية تتمثل في تقديم تعويضات عن الخسائر المحققة ويخضع ذلك لشروط محددة تتماشى مع أثر الضرر المحصل.

المادة 148: " الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه اتخذ صيغة كل مندوبيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك.

لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عند نقل الامتعة والشحن إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها".

ومن هنا نلاحظ من خلال هذه المادة أن الضرر الناجم عن أسباب قاهرة أو ناتجة عن عيب في البضاعة تسقط إلتزامات الناقل الجوي بحيث لات سري حدود المسؤولية وفق مبدأ حسن النية في إبرام العقود القانونية .

المادة 150: مع مراعاة المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد إتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929، وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر.

وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف 250 وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر. يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلليغرام ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من ألف من الذهب الخالص ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بالارقام الصحيحة ويتم تحويل، وفي حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم

5. خاتمة:

تناولنا في هذه الدراسة دور التأمين في إدارة مخاطر النقل الجوي في الجزائر ، و ذلك بإلقاء الضوء على مختلف أنواع التأمينات الجوية ، و أنواع التغطيات التأمينية المتوفرة في الجزائر والإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي .

إذ يعتبر التأمين الجوي ذو أهمية كبيرة في التقليل من مخاطر النقل الجوي، وهو أحد عناصر السياسة الاقتصادية للبلاد، كما يعد من أهم آليات الحماية ذات الوظيفة التعويضية التي تقدم للمتضرر، وهذا ما دفعنا إلى إبراز أحكام التأمين في مجال النقل الجوي حسب التشريع الجزائري وما يتطلب من تحيين لهذه القوانين لتتماشى مع معايير المراقبة التقنية القياسية العالمية للطائرات لتفادي الأخطار الناجمة عن اللامبالاة .

وبما أن تقدم الدول في الوقت الراهن يقاس بمدى تقدم النقل فيها، فقد شرع المشرع الجزائري قوانين متعلقة بالتأمينات كآلية للحد من مخاطر النقل الجوي، وحرصاً على توفير الاطمئنان والأمان في هذا الميدان، ومن بين هذه القوانين القانون رقم: 98-6 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، وقانون القانون رقم 64-166 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتعلق بالخدمات الجوية، جريدة رسمية رقم 49 سنة 1964، و المرسوم التنفيذي 268/04 المؤرخ في 29 أوت 2004 المتضمن تشخيص الحوادث الطبيعية المعطاة بالزامية التأمين على آثار الكوارث الطبيعية و يحدد كفاءات اعلان حالة الكارثة الطبيعية.

نتائج الدراسة: توصلت الباحثة من خلال هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج من بينها:

- التأمين نشاط قديم النشأة , نشأ مع فكرة التعاون و التطور بتقديم الإنسان إلى أن وصل إلى ما هو عليه الان.
- يعتبر التأمين الجوي أحد فروع علم الإقتصاد التطبيقي , بالتالي يعد أحد فروع العلوم الإجتماعية.
- يعتبر التأمين الجوي وسيلة تهدف إلى حماية الافراد عن الاخطار الناجمة عن النقل الجوي ويتم بين المؤمن والمؤمن له ، وهو من أهم أنواع التأمين نظرا لطبيعة النشاط الجوي. ومن هنا نستنتج أن الفرضية الأولى والتي مفادها " التأمين هو نشاط يتم بين متعاقدين المؤمن والمؤمن له". هي فرضية صحيحة.
- إدارة الأخطار هي العملية التي تقوم من خلالها إدارة شركة التأمينات بإجراءات للحد من مخاطر النقل الجوي أو التقليل منه. ومن ومن هنا نستنتج أن الفرضية الثانية والتي مفادها " إدارة المخاطر الجوية، تتمثل في الضمانات التي تقدمها شركات النقل الجوي لمعاملتها وذلك بالتعويض في حالة حدوث أية خسائر و ذلك في حدود القوانين المدنية والإتفاقيات الدولية". هي فرضية صحيحة.
- التشريع الجزائري الذي يحدد التأمين الجوي و التعويض عن المسؤولية المدنية يتضمن نفس الأحكام الموجودة في الإتفاقيات الدولية.

- شرع المشرع الجزائري قوانين متعلقة بالتأمينات كآلية للحد من مخاطر النقل الجوي، حرصاً على توفير الاطمئنان والأمان في هذا الميدان، ومن هنا نستنتج أن الفرضية الثالثة والتي مفادها " يقوم المشرع الجزائري بسن قوانين تساهم في الحد من مخاطر النقل الجوي ". هي فرضية صحيحة.

الاقتراحات: تقترح الباحثة مجموعة من التوصيات تتمثل في :

- 1- فتح المجال أمام شركات التأمين في إطار تأمين النشاط الجوي وتسهيل إجراءات وخطوات التأمين الجوي من طرفها .
- 2- ضرورة تقوية المركز المالي لمؤسسات التأمين الجزائرية ، لكي لا تضطر إلى التعامل مع شركات أجنبية ، و بالتالي الحد من خروج العملة الصعبة من خلال عملية التأمين .
- 3- تحين قانون التأمينات خاصة في مجال النقل الجوي بفرض معايير صارمة للمراقبة التقنية القياسية للطائرات لتفادي الأخطار الناجمة عن اللامبالاة.

6. قائمة المراجع:

• المؤلفات:

- جديدي، المعراج، 2016، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية .
- علي ابراهيم، إبراهيم، 2003، التأمين و رياضته، الإسكندرية، الدار الجامعة.
- بنت عبد العزيز، أخت زيتي، 2008، المعاملات المالية المعاصرة، دمشق، دار الفكر.
- طلبة، أنور، 2005، العقود الصغيرة (عقد التأمين)، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث.
- العنكي، شهاب احمد جاسم، 2007، التأمين الهندسي (تأمين كافة أخطار المقاولين وثيقة ميونخ لإعادة التأمين) ، صنعاء.
- عزمي سلام، أسامة، شقيري، نوري موسى، 2007، إدارة المخاطر والتأمين، دار حامد للنشر والتوزيع، عمان الأردن.
- العربية، فريد، 1997، كتاب القانون الجوي ، الإسكندرية، 1997، دار المطبوعات الجامعية .
- العربي، محمد فريد، 2003، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي و الدولي)، مصر، دار الجامعة الجديدة.

Collective :project –risk management hand book, office of project management process improvement ,first edition ,June 26,2003,p 22

• الأطروحات:

- نويران المهيرات، علا عبد الحفيظ، 2011، المصلحة في التأمين البحري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الاوسط.
- عبدلي، لطيفة، 2012، دور ومكانة إدارة المخاطر في المؤسسة الاقتصادية دراسة حالة مؤسسة الاسمنت ومشتقاته SCIS سعيدة، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.
- دمانة، محمد، 2011، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم الانسانية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.

• القوانين والمراسيم

- قانون رقم 98-6 المؤرخ في 27 جوان 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية رقم 48 سنة 1998.
- قانون القانون رقم 64-166 المؤرخ في 08 جوان 1964 المتعلق بالخدمات الجوية، جريدة رسمية رقم 49 سنة 1964،