المحور السابع:

تأمينات النقل

تمهيد:

تعتبر تأمينات النقل أحد أشهر أنواع التأمين المتعارف عليها دوليا، وقد حدد المشرع الجزائري أنواع تأمينات النقل المرخص بها في الجزائر في أربعة فروع جزئية وهي:[1]

- ✓ تأمينات النقل البري: وتشمل المسؤولية المدنية لصاحب السيارة- تأمين البضائع المنقولة؛
- ✓ تأمين النقل بالسكك الحديدية: وتضم أجسام عربات السكة الحديدية-المسؤولية المدنية- والبضائع؛
- ✓ تأمين النقل الجوي: يشمل :أجسام العربات الجوية –المسؤولية المدنية للناقل والمستغل-البضائع أو الأمتعة المنقولة جوا- تأمينات النقل الجوي الأخرى؛
- ✓ تأمين النقل البحري:يتضمن أجسام العربات البحرية –المسؤولية المدنية للناقل والمستغل- البضائع أو الأمتعة المنقولة بحرا -تأمينات بحرية أخرى.

وفي هذا المحور سنحاول الإحاطة بأهم المفاهيم المتعلقة بتأمينات النقل ذات العلاقة بمجال التجارة الدولية ، لاسيما تأمينات النقل البحري والجوي و البري.

[1] أنظر المرسوم التنفيذي رقم95-338المؤرخ في 30أكتوبر1995والمتعلق بإعداد قائمة عمليات التأمين، مرجع سبق ذكره.

1. تأمين النقل البحري

1.1. النقل البحري وأهميته

يعرف النقل البحري على أنه عبارة عن نقل الأشخاص أو البضائع عن طريق المياه، حيث تعتبر السفينة أو الباخرة المحور الذي تدور حوله جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري والملاحة البحرية. وفي هذا السياق تتولى أساطيل النقل البحري ربط المسافة البحرية بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك في الاقتصاد الدولي نظرا لأن أجرة النقل البحري أرخص نسبيا من غيرها من طرق النقل الدولي[1]. إضافة إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، لعل أهمها قدرته على نقل ألاف الأطنان من البضائع مقارنة بالقدرة الاستيعابية لباقي أنواع النقل الأخرى كالبري والجوي.ويلعب النقل البحري دورا هاما في ميدان التجارة الدولية حيث يقوم بنقل ما يزيد على ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية وما يقرب من 70% من قيمة البضائع المتداولة دوليا، بالإضافة إلى عملية نقل المسافرين التي تشكل جزءا هاما من حركة السفر العالمية.لهذا تعمل كثير من الحكومات في الدول الصناعية المتقدمة والدول نصف الصناعية والنامية على تنمية أساطيلها التجارية الوطنية من خلال كفالة وضمان قيام الأساطيل الوطنية بنقل جزء من تجارتها الخارجية مع باقي العالم[2].

وتبرز الأهمية الاقتصادية للنقل البحري من خلال مايلي:[3]

- أن النقل البحري هو نشاط إنتاجي مكمل للأنشطة التجارية القائمة في القطاعات الاقتصادية مثل :الزراعة الصناعة والسياحة؛
- للنقل البحري تأثيره الواضح على ميزان المدفوعات من خلال توفيره لجانب مهم من النقد الأجنبي يزداد بزيادة حجم وتنافسية الأسطول التجاري الوطني؛
- تحقيق إيرادات ضخمة للدولة في حالة استغلال أو تأجير أسطولها لباقي الدول.

وبالإشارة إلى التجربة الجزائرية في هذا المجال فقد تم إنشاء الشركة الوطنية للنقل البحري عام 1987، حيث يتكون أسطولها من ثلاث بواخر فقط تتولى نقل المسافرين لاسيما المهاجرين خارج الوطن، مما يجعل هذا الأسطول غير قادر على منافسة الأسطولين الفرنسي والإسباني، مما يضطر بالشركة إلى كراء سفن في الموسم الصيفي لتغطية العجز، كما أن الأسطول الحالي المخصص لعمليات النقل الدولي للبضائع لا يغطي إلا حوالي ثلاثة بالمائة من البضائع المستوردة، وهي نسبة جد ضعيفة وتعكس حجم العجز الذي تعاني منه الجزائر في هذا المجال ، مما يدفعها لاستيراد خدمات النقل البحري للبضائع [4].

2.1. تأمين النقل البحري: النشأة والتعريف

---

[1] سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص.130.

[2] المرجع نفسه.

[3] أمال قلبازة ، يوسفي رشيد،لوجستيك النقل البحري للبضائع:حالة الجزائر،مجلة دفاتر بوادكس،العدد 04، 2015، ص.178.

[4] http://www.apn.dz/AR/plus-ar/actualite-speciale-ar/6306-2020-12-07-17-28-35.

1.2.1.-نشأة التأمين البحري[1]

يعتبر تأمين النقل البحري أقدم أشكال التأمين، إذ سبق التأمين البري في الظهور بوقت بعيد، نظرا للمخاطر التي اكتنفت الملاحة البحرية كالقرصنة والغرق... ولم تكن نشأة التأمين البحري طفرة واحدة بل كانت نتيجة لتطور طويل عبر التاريخ. وعموما يرجع المؤرخون نشأة التأمين البحري إلى نظام القرض البحري أو قرض المخاطر الجسيمة التي عرفته الشعوب القديمة. حيث يقصد بهذا النظام أن الشخص المقرض يقرض مجهز السفينة أو الشاحن ما يحتاجه من نقود، فإذا انتهت الرحلة بسلام استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل البضاعة والسفينة يعفى المقترض من رد ما اقترضه من مال.

يلاحظ أن قرض المخاطر الجسيمة يتشابه كثيرا مع مبادئ التأمين المعاصر ، فالمقرض يقوم في الواقع بدور شركة التأمين، حيث يدفع تعويض التأمين مسبقا في صورة قرض ليستوفيه بعد ذلك مع فائدة مرتفعة تحل محل الأقساط إذ نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر، أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز أو الشاحن يحتفظ بالمبلغ المقترض مثل المؤمن له الذي يحصل على التعويض في حالة تحقق الخطر المتفق عليه في العقد.

لم يتميز التأمين البحري عن قرض المخاطرة الجسيمة كنظام مستقل عنه إلا في بداية القرن الرابع عشر، مع ازدهار التجارة البحرية في المدن التي تقع في الشمال الإيطالي على يد سكانها المعروفين "باللومبارد"، حيث حل "مبلغ التأمين" محل "مبلغ القرض" وصار لا يدفع إلا عند تحقق الخطر، وحل "قسط التأمين" محل" الفائدة" في عقد القرض، وصار يدفع في جميع الأحوال وليس فقط في حالة سلامة الرحلة البحرية. وفي نفس الفترة مارس تجار مدن شمال ألمانيا كهامبورغ التأمين البحري في نفس الوقت الذي كان يمارسه فيه اللومبارد.

وبسبب الحروب والغزوات التي شهدها شمال إيطاليا فقد نزح عدد كبير من التجار اللومبارد إلى إنجلترا، حيث استوطنوا هناك ، ومارسوا التأمين البحري لاسيما في لندن التي لا يزال أحد شوارعها يعرف باسم شارع "اللومبارد".وبحلول عام 1687 افتتح البريطاني "ادوارد لويد" مقهى "اللويدز" الشهير في لندن حيث كان يلتقي فيه المشتغلون بالأعمال البحرية من شحن البضاعة وبيع السفن والتأمين البحري. ثم تطور هذا المقهى حتى صار يعرف بمؤسسة "اللويدز" أهم مركز للتأمين البحري في العالم. وفي عام 1875 تم تأسيس الإتحاد الدولي للتأمين البحري بمدينة برلين، الذي كان يهدف إلى حماية مصالح الدول الأعضاء، كما يعتبر هذا الإتحاد الجهة الرئيسية لنشر الإحصائيات والخسائر البحرية بأنواعها والتي يمكن استخدمها كأساس للتعبير ومؤشر للاكتتاب.وفي عام 1884، أنشا مجمع مكتبي التأمين بلندن بهدف تطوير صناعة التأمين، حيث لعب هذا المجمع دورا كبيرا في تقدم المعونة والاستشارة الفنية لأسواق التأمين البحري وإرساء أسس التسعير والاكتتاب وتوحيد المفاهيم والشروط المعمول بها دوليا.

---

[1] رابح بوجادي،تأمين واردات الجزائر المنقولة بحرا،مذكرة ماستر، جامعة أم البواقي ،2013 ،ص ص.16-17.

2.2.1.تعريف تأمين النقل البحري

من التعاريف المقدمة للتأمين البحري مايلي:

-" هو عقد يتعهد المؤمن بموجبه لتعويض المؤمن له وفق للطريقة وإلى الحد المتفق عليه في الخسائر البحرية وهي الخسائر التي تنشأ عن الأخطار البحرية"[1].

-التأمين البحري هو "عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما ، مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة"[2].

-"هو عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن بتقديم تعويض لطرف أخر يسمى المؤمن له عند تحقق الخطر المؤمن ضده، وتعرضه لخسارة احتمالية مقابل دفع المؤمن له قسط معين"[3].

-أما المشرع الجزائري فيعرفه على أنه "أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحري"[4].

مما سبق يمكن القول أن التامين البحري هو عقد بموجبه يتكفل المؤمن (شركة التامين) للمؤمن له (صاحب السفينة-صاحب البضاعة)، في مقابل قسط متفق عليه، بأن يدفع له الخسارات التي تحصل له بحادثة بحرية في الأشياء المعرضة لأخطار السير في البحر.

3.1.خصائص عقد التأمين البحري

تبرز أهم خصائص عقد التأمين البحري في مايلي:[5]

- ✓ **الرضائية والإذعان:**

تتجلى هذه الخاصية بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين طرفيه على انعقاده ، فهو ليس عقد شكلي لان القانون لا يستلزم إفراغه في شكل معين و إنما استلزم الكتابة لإثبات العقد ، أما الإذعان فيعني أن المؤمن لا يملك مناقشة شروط العقد من المؤمن ، فهذا الأخير يعرض عليه الوثيقة بشروطها ليقبلها كلها أو يرفضها جميعها.

- ✓ **الاحتمالية وحسن النية:**

يعد عقد التامين عقدا احتماليا بمعنى أن الخطر قد يقع أثناء سريان عقد التأمين البحري، وقد لا يقع إطلاقا .و عليه فإن مزايا أو تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند إبرام هذا العقد ، إذ قد يحصل المؤمن على مبلغ التعويض الذي يرد في العقد بمجرد سريان العقد ودفع قسط واحد ووقوع

---

[1] أسامة عزمي سلامة ، شقيري نوري موسى ،المرجع السابق، ص.232.

[2] طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الثالثة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص.279.

[3] عبد القادر العطير، التأمين البحري في التشريع،الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006، ص.125.

[4] معراج جديدي، مدخل لدراسة قانون التامين البحري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية،2007، ص.157.

[5] حاوشين ابتسام وآخرون، المرجع السابق، ص.132.

الخطر المؤمن ضده، وقد يحصل أن يتم البدء بتنفيذ عقد التامين وينتهي العقد بأخذ المؤمن جميع الأقساط ، ولا يقع الخطر المؤمن منه ، وبالتالي لايدفع المؤمن أي تعويض .

ومن جهة أخرى يعد عقد التامين من عقود حسن النية، حيث يلتزم المؤمن له بتقديم بيانات صحيحة عن المال المؤمن عليه وعن الخطر المؤمن عنه ، إذ يترتب على كتمانه لهذه البيانات أو التصريح الكاذب قابلية العقد للإبطال.

✓ **عقد تعويض وملزم للجانبين:**

يعتبر عقد التأمين البحري عقدا تعويضيا، حيث تعد هذه الخاصية من أهم خصائص عقد التامين البحري، التي تميزه عن المقامرة والرهان، ويترتب على هذه الخاصية ما يلي:

- يشترط وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا انتفى حقه بالتعويض؛
- يقوم التعويض في عقد التأمين على فكرة جبر الضرر الذي يلحق بالمؤمن له أكثر من مرة؛
- عند إبرام عقد التأمين على مبلغ من المال يفوق الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له، فانه يمكن في هذه الحالة إبطال العقد.

إضافة لما سبق، يعتبر عقد التامين البحري عقدا ملزما للجانبين، باعتبار أن للمتعاقدين التزامات متقابلة ناشئة عن العقد في حالة تحقق الخطر المتفق عليه ، أما إذا لم يتحقق الخطر فان ذلك لا يضفي على عقد التأمين صفته الإلزامية.

4.1.أخطار النقل البحري القابلة للتأمين:

تنقسم الأخطار القابلة للتامين في التأمين البحري إلى نوعين هما:[1]

✓ **أخطارلها صلة بالبحر** :مثل (الجنوح، التصادم، الغرق، العواصف، الأمواج والأمطار...).

✓ **الأخطار التي تحدث نتيجة السير في البحر** : الحريق، شن الحرب، القرصنة -القرصنة-خيانة الربان والملاحين....

وبالمقابل هنالك أخطار لايضمنها عقد التامين البحري وتشمل:[2]

- **الحرب الأجنبية:**

تتمثل الحرب الأجنبية في تلك العمليات الهجومية التي تقوم بها دولة على دولة أخرى وعمليات الدفاع التي ترد بها الدولة المهاجمة. حيث تستبعد الحرب الأجنبية من نطاق التأمين البحري إلا إذا تم الاتفاق بين المؤمن والمؤمن له على عكس ذلك.

- **الخطأ العمدي للمؤمن له:**

---

[1] سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص ص.153-154.

[2] أعراب كميلة، عقد التامين البحري كآلية لإدارة المخاطر البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس ،ص ص.274-275.

استبعد المشرع الجزائري الخطأ العمدي للمؤمن له من التأمين البحري، أما الخطأ غير العمدي فيمكن التأمين عليه مهما كانت جسامته، فقد استقر الفقه على جواز التأمين من الحوادث غير العمدية التي يتسبب فيها المؤمن له بإهماله ورعونته والأساس في ذلك أنه لاتوقف وقوع الخطر على إرادة المؤمن له فيكون احتماليا من حيث تحققه.ويقصد بأفعال المؤمن له إهماله أو تقصيره المتسبب في تلف البضاعة كما هو الحال في صورة سوء تغليفها أو لفها.

- **العيب الذاتي للشيء المؤمن عليه**:يقصد بالعيب الخاص بذات الشيء تلك الطبيعة الخاصة أو بالأحرى الحساسية الشديدة للأشياء المؤمن عليها والتي تؤدي إلى هلاكها وتلفها ومثال ذلك قابلية بعض المواد للتبخر الشديد أثناء نقلها.

5.1.أنواع عقود التأمين البحري:

تنقسم عقود التأمين البحري إلى الأنواع التالية:[1]

✓ **تأمين هياكل السفن:** تغطي وثيقة التأمين الأخطار التي تلحق بهياكل السفن والأجهزة الثابتة فيها وأماكن تشغيلها وكذلك جميع مستلزمات السفينة من أجهزة رفع وربط وقيادة ورسو ... إلخ، وذلك ضد مجموعة من الأخطار تشمل :[2]

- أخطار البحار ، الأنهار و البحيرات.
- خطر الحريق أو الانفجار.
- القرصنة على السفينة من قبل أشخاص من خارجها.
- طرح البضاعة في البحر.
- الارتطام بوسيلة نقل بري أو بحوض أو معدات المرفىء أو الموانئ أو تجهيزاتها.
- الزلازل والبراكين والصواعق.
- حوادث التصادم خلال التحميل والتفريغ.
- انفجار المراجل أو الغلايات، كسر أعمدة التشغيل أو التدوير أو أي عيوب كامنة في الآلات أو هياكل السفن.
- إهمال المصلحين أو المستأجرين للسفينة.
- خيانة ربان أو طاقم السفينة.
- الأضرار الناتجة عن التصادم مع الطائرات أو أي أجسام قد تسقط منها.

✓ **تأمين البضائع:**

---

[1] سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص.126.

[2] شركة التامين الإسلامية،التأمين البحري،متاح على الموقع:http://www.islamicinsurance.jo/ar/takaful-products

تتضمن تغطية الأضرار التي تصيب البضائع التجارية (كانت أم صناعية أم زراعية) المنقولة بحرا من مستودعات المصدر إلى مستودع المستورد ضد أخطار الرحلة البحرية، كغرق السفينة مثلاً أو دخول المياه عبر منافذ السفينة أثناء فترات الطقس الجوي السيئ أو تعرض البضاعة المنقولة إلى حريق أو سرقة وغيرها من الأضرار الأخرى التي قد تصيب البضائع المؤمن عليها.

✓ **تأمين المسؤولية المدنية:**

تأمين المسؤولية يكون اتجاه الطرف الثالث، و في هذا النوع من التأمين البحري يتم التعويض عن أي مسؤولية تحدث نتيجة تصادم السفينة وما ينجم عنها من أضرار تلحق بالطرف الثالث.

✓ **تأمين أجور الشحن:**

تتولى هذه العقود ضمان المؤمن له عن خسارته المتمثلة في ضياع أجور الشحن، وهذا في حال عدم تمكن مالك السفينة من إتمام الرحلة البحرية بسبب خطر يتمتع بالتغطية التأمينية.

6.1. التغطيات التأمينية في تأمين النقل البحري

تعرف التغطيات التأمينية في مجال النقل البحري بأنها الشروط التي بموجبها يتم إصدار وثائق التأمين البحري، و هذا وفقا لشروط مجمع مكتتبي التأمين بلندن الخاصة بالتأمين على البضائع وأهمها:[1]

- **شروط التأمين البحري بضائع :(A)** :

تغطي الخسائر والأضرار الجزئية أو الكلية التي تصيب البضاعة المؤمن عليها نتيجة الحريق أو الانفجار، الجنوح، الانقلاب، الاصطدام، التفريغ الاضطراري للبضاعة في ميناء اللجوء، الزلازل، مصاريف الخسارة العمومية، تسرب المياه إلى العنابر، طرح البضاعة في البحر، انجراف البضاعة في البحر، السرقة، الضرر بسبب التبخر أو الحرارة، التسرب، الكسر، العورية.

- **شروط التأمين البحري بضائع :(B)**

يغطي الخسائر والأضرار الجزئية التي تصيب البضاعة المؤمن عليها نتيجة الحريق أو الانفجار، الجنوح، الانقلاب، الاصطدام، التفريغ الاضطراري للبضاعة في ميناء اللجوء، الزلازل، مصاريف الخسارة العمومية، تسرب المياه إلى العنابر، طرح البضاعة في البحر، انجراف البضاعة في البحر.

---

[1] شركة التامين الإسلامية،التأمين البحري،المرجع السابق.

- **شروط التأمين البحري بضائع :(C)** يغطي الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة المؤمن عليها والناتجة عن الحريق أو الانفجار، جنوح أو انقلاب أو اصطدام السفينة، طرح البضاعة بالبحر، مصاريف الخسارة العمومية، التفريغ الاضطراري للبضاعة في ميناء اللجوء.

ملاحظة: في جميع التغطيات السابقة يمكن إضافة تغطية أخطار الحرب والاضطرابات والشغب للبضاعة المؤمنة لقاء اشتراك تأمين إضافي.

7.1.تطور التأمين البحري في الجزائر

يمكن إبراز أهم التطورات التي مر بها التامين البحري في الجزائر في المراحل التالية:[1]

✓ **خلال مرحلة ماقبل الاستقلال** (1962): يعود أول تشريع منظم لعقود التامين البحري في الجزائر إلى 13 جويلية 1930. بالإضافة إلى قانون 25 أفريل 1946، الذي ينص على تأميم 32 شركة تأمين ، وخلق صندوق مركزي لإعادة التأمين والمجلس الوطني للتأمين.

✓ **مرحلة ما بعد الاستقلال:**

- قام المشرع بتشريع قانون 08 جوان 1963 الذي يفرض رقابة الدولة على مؤسسات التأمين؛
- بموجب القانون 127/66 المؤرخ في 27 ماي 1966، أقر المشرع احتكار الدولة لسوق التأمين؛
- بتاريخ 5 جويلية 1975 ألغى المشرع جميع القوانين الفرنسية التي كانت سارية المفعول،مما أدى لفراغ تشريعي كبير لاسيما في مجال التأمين البحري؛
- في 09 أوت 1980، شرع قانون التأمينات الجزائري المنظم لأحكام العامة لتأمينات الأشخاص والأضرار والأحكام العامة للتأمين البحري؛
- في 17 ديسمبر 1981 صدرت وثيقة أولى متعلقة بالتأمين على البضائع، ثم وثيقة أخرى متعلقة بالتأمين على السفن بتاريخ 20 مارس 1985، حيث تعتبر هاتين الوثيقتين المصدر الرئيسي للشروط العامة التي يرجع إليها أطراف عقد التأمين البحري قبل الاتفاق على الشروط الخاصة عند التعاقد؛
- في عام 1995، أصدرت الدولة القانون 07/95 المتعلق بالتأمينات ،لإلغاء احتكار الدولة لقطاع التأمين وفتحه أمام القطاع الخاص؛
- في عام 1998، أصدرت وزارة المالية وثيقتين خاصين بالتأمين البحري على البضائع، والتأمين البحري على السفن.
- آخر تعديل للتشريع المتعلق بالتأمين البحري في الجزائر ، كان خلال عام 2006 مع صدور القانون المؤرخ في 20 أفريل 2006، تحت رقم 04/06.

---

[1] باهي زواوية، الوثيقة العائمة في التأمين البحري على البضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري ، كلية الحقوق، جامعة وهران ، 2012، ص ص.16-17.

2. تأمين النقل الجوي

يغطى هذا النوع من التأمين البضائع المنقولة جوا ضد جميع الأخطار والخسائر والأضرار التي تلحق بالأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة الجوية، وفي هذا المحور سنحاول عرض أهم جوانب هذا التأمين .

1.2. النقل الجوي وأهميته

يعتبر الطيران أهم صورة من صور استغلال الفضاء الجوي باستخدام مركبات ذات سرعة فائقة وقادرة على حمل أثقال كبيرة، بل انه تجاوز الغلاف الجوي ليخوض مجال اكتشاف الفضاء الخارجي. وقد برزت أهمية النقل الجوي مع شرعت البشرية في استغلاله اقتصاديا، و قد جاء ذلك مع اتساع نطاق المبادلات الدولية وضرورة انتقال الأشخاص عبر الدول أو عبر أقاليم الدولة الواحدة. إضافة لما تتميز به الطائرة من القدرة على حمل الأشخاص والأشياء والسرعة الفائقة التي تجعلها أكثر وسائل النقل سرعة[1].

ويرجع دخول الطيران مجال النقل الدولي إلى الحرب العالمية الثانية، حيث ساهمت صناعة الطيران في نقل جانب متزايد وكبير من التجارة الخارجية عبر أساطيل النقل الجوي، لاسيما تلك السلع والبضائع التي لاتستطيع البقاء طويلا وتتطلب السرعة في نقلها (مثل تجارة الزهور، وبعض الأدوية واللقاحات...)[2].

ويعتبر النقل الجوي من أهمّ المواضيع التي كانت ولا تزال تكتسي أهمية بالغة في مجال النقل، حيث تعد خدماته من بين الخدمات التي تسعى شركات الطيران لتحيينها، وإدخال التطورات التكنولوجية الحديثة عليها باعتبار النقل الجوي يتميّز بالسرعة وتقديم خدمات متنوعة ومختلفة عن خدمات الأنواع الأخرى من النقل. وقد أصبح يقاس تطور العالم بتطور النقل الجوي وانتشار شبكة الخطوط الجوية[3].

ورغم الإيجابيات التي يتميز بها النقل الجوي إلا أن كبر حجم المخاطر التي تواجهه وجسامتها نتيجة حوادث سقوط الطائرات أثناء قيامها بعملياتها الجوية، قد عجلت بظهور فكرة تأمين الطيران. فمع التطور التجاري للبيئة الجوية بواسطة الطائرة ،فقد وضعت شركات التامين أمام تحديات كبيرة نتيجة لظهور أخطار جديدة غير معروفة سابقا[4].

2.2.نشأة تأمين النقل الجوي

يعتبر التأمين الجوي أحدث صور التأمين التي عرفها الإنسان كونه مرتبط ارتباطا وثيقا بتطور الطيران المدني، حيث يرجع المؤرخون ظهور هذا التأمين إلى عام 1911 عندما تم اكتتاب أول عقد تأمين

---

[1] علاء الجبوري،حسنين أبودكة، عقد التأمين على الطائرة-دراسة مقارنة،مجلة أهل البيت ، العدد 20، ص.347.

[2] سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص.173.

[3] بن عيسى حياة،التامين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص.9.

[4] علاء الجبوري،حسنين أبودكة،المرجع السابق، ص ص.347-348.

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 عام 1912 بسبب تزايد أرقام الأضرار الناجمة عن حوادث سقوط الطائرات[1].

ولكن العامل الذي ساعد على تطور التأمين الجوي كان الطيران العسكري، حيث أن التامين قبل الحرب العالمية الثانية لم يذكر إلا بعض الأغطية التأمينية التي تغطي مسؤولية الشخص الثالث وتحطم الطائرة. ولذلك فان هذا النوع من التامين لم يزدهر إلا مع تطور تكنولوجيا صناعة الطائرات منذ نهاية الحرب العالمية الثانية.وقد كان تأمين الطائرة في البداية يعتمد على المعرفة الفنية للمكتتب عندما كانت الطائرات صغيرة، لذلك كانت شركات التامين تلجأ إلى التعاون في سبيل تأسيس مجمعات أو وحدات متخصصة لأجراء التامين، وكان أول هذه المجمعات في لندن عام 1931 وتسمى (avshoin company insurance limited British) إذ أن تأمين الطيران يتم عن طريق هذه المجمعات ، وتلاه بعد ذلك تأسيس الاتحاد العربي للتامين، ولعل من أفضل الوثائق التي صدرت هي الوثيقة التي تصدرها شركة Lloyds للتأمين.وقد بدأ مستثمرو الطائرات بالإقبال على التأمين كأداة للحد من الآثار المالية البالغة السوء التي تترتب عند تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران، والتي في بعض الأحيان قد تلحق أضرارا بالغير أو ركاب الطائرة أو من كان منهم تحت إمرة الناقل الجوي.ويزيد الأمر سوءا أن النشاط الجوي يتطلب استثمارات مالية ضخمة منها أثمان الطائرات والأجهزة المختلفة وأجور العاملين وتدريبهم مما يجعل العبء المالي الذي يتحمله مستثمر الطائرة جسيما عند تعرض الطائرة لكارثة معينة وكذلك الوفاء بالتعويضات إلى من ألحقت بهم الطائرة إضرارا[2].

3.2.تعريف تأمين النقل الجوي

من التعاريف المقدمة لتأمين النقل الجوي مايلي:

- هو "عقد يلتزم بموجبه 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].
- هو ذلك النوع من العقود الذي يغطي المخاطر التي تتعرض لها الطائرة أو الحمولة والناتجة عن حوادث تشغيل أو صيانة وإصلاح أو صنع الطائرات ، وحوادث النقل والمسؤولية عنها[4].
- هو "عقد يعقده مالك الطائرة أو مشغلها 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"[1].

---

[1] قرشي حورية، الإطار القانوني لعقد تأمين الطيران ، مذكرة ماستر ، جامعة تيزي وزو، 2017،ص.1.

[2]علاء الجبوري،حسنين أبودكة،المرجع السابق، ص ص.347-348.

[3]قرشي حورية، المرجع السابق، ص.8.

[4]بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص.10.

مما سبق يمكن القول أن تأمين النقل الجوي هو عبارة عن عقد بموجبه يتكفل المؤمن (شركة التامين) للمؤمن له (الناقل الجوي-المسافر-الشاحن)، في مقابل قسط متفق عليه، بأن يدفع له الخسارات التي تحصل له بحادثة جوية في الأشياء المعرضة لأخطار النقل الجوي.

4.2. خصائص عقد التأمين الجوي:

يتميز عقد التأمين الجوي بثلاث خصائص أساسية وهي:[2]

✓ **فيما يتعلق بالخطر الجوي:**

يتميز الخطر الجوي في عقد التأمين الجوي بالسرعة والذي يرجع إلى التطور التكنولوجي في عقد النقل الجوي، مما يؤدي إلى صعوبة تقديم الإحصائيات بشأن نسبة الأخطار المحتمل وقوعها.

✓ **الطابع الدولي للتأمين الجوي:**

يغلب على عقد النقل الجوي الطابع الدولية، ويظهر ذلك من خلال الاتفاقيات العديدة التي توالت لتنظيم قواعده ومن أهمّها اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها واتفاقية روما انتهاء إلى اتفاقية مونتريال لعام 1990، بهدف توحيد قواعد وأحكام النقل الجوي الدولي.

✓ **حداثة نشأة التأمين الجوي:**

يعد التأمين الجوي من أحدث أشكال التأمين التي عرفها الإنسان، وذلك نظرا لشدّة المخاطر الجوية وجسامتها وانعكاساتها الخطيرة ، ما جعل جل الدول تؤكد إلزاميته ومنها من تجعله شرطا من شروط تسليم وثائق النقل الجوي.

وهناك من يضيف خصائص أخرى لعقد التأمين الجوي أهمها:[3]

- **عقد رضائي:**

بمعنى أن العقد ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب والقبول الصادر من طرفي العقد، أي أن العقد ينعقد بتطابق الإرادتين لطرفي، وعدم وجود شائبة تشوبهما مثل الإكراه والغلط والتدليس...

- **عقد ملزم للجانبين:**

يعتبر عقد التأمين على الطائرة من العقود التي ترتب التزامات متقابلة على ذمة طرفيه.

- **عقد التأمين على الطائرة عقد احتمالي:**

ذلك أن أي من المتعاقدين لا يستطيع معرفة ما سيعطي وما سيأخذ حيث يصعب تحديد مقدار التزامات وحقوق الطرفين في العقد لان الأمر يتوقف على حدوث أمر معين في المستقبل قد يتحقق أو لا يتحقق.

---

[1] علاء الجبوري،حسنين أبودكة،المرجع السابق، ص. -348.

[2] بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص ص. 11-12.

[3] علاء الجبوري،حسنين أبودكة،المرجع السابق، ص ص. 348-351.

- **عقد التأمين على الطائرة من العقود التعاوضية:**

وهذا يعني أن كلا من الطرفين المتعاقدين يأخذ مقابلا لما أعطاه، بحيث أن المؤمن يستلم مقابلا للتأمين يتمثل في أقساط التأمين التي يدفعها المؤمن له . وكذلك فان المؤمن له يأخذ مقابلا لما أعطاه يتمثل هذا المقابل بمبلغ التعويض في حالة تحقق الخطر المؤمن ضده.

- **عقد التأمين من عقود الحلول الشخصية:**

إذا ما تحقق للمؤمن له حق في مواجهة شخص ثالث فمن حق شركة التأمين بعد دفعها التعويض الرجوع على هذا الشخص الثالث، ومطالبته بقيمة الأضرار التي سبق وان دفعتها. وهذا هو مبدأ حق الحلول أو الرجوع الذي يرتبط ارتباطا وثيقا ومباشرا بمبدأ التعويض أو العقود التعويضية ذلك أن العقود غير التعويضية لايعمل فيها مبدأ حق الحلول كوثائق الحياة والحوادث الشخصية مثلا.

5.2.أخطار النقل الجوي القابلة للتأمين:

يمكن تجميع أنواع ا أخطار القابلة للتأمين الجوي في مايلي:[1]

✓ **الأخطار الطبيعية للنقل الجوي:**

تشمل هذه الأخطار كل من :

-سوء الأحوال الجوية؛

-تراكم الثلوج على أجنحة الطائرة ؛

سوء الرؤية وصعوبتها بسب العواصف الرملية؛

- ارتطام الطائرة بالقمم الجبلية.

✓ **أخطار الطائرة ذاتها:**

من ا أخطار المشمولة هنا نجد :

فقدان الحد الادني للسرعة اللازمة عند المدرج تمهيدا للإقلاع؛

- المشاكل الناجمة عن التصميم الحديث والمتطور للطائرات؛

-أخطار تصيب المحرك كالحريق؛

-حدوث عطل في الأجزاء الميكانيكية للطائرة كالأبواب...

✓ **أخطار الأشخاص أنفسهم:**

تتمثل هذه الأخطار أساسا في أخطاء قائد الطائرة (كالسهو عن إنزال العجلات قبل الهبوط...)

✓ **الأخطار الأرضية:**

تشمل هذه الأخطار كل من :

---

[1] سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص ص.178-180.

-أخطار الممرات التي تقلع منها الطائرات وتهبط عليها؛

-السرقات التي تتعرض لها بعض معدات الطائرة؛

-أخطاء أعمال الصيانة؛

-الأخطار التي يتعرض لها الركاب من لحظة دخولهم صحن المطار وحتى خروجهم منه...

6.2.أنواع عقود التأمين الجوي:

تقسم عقود التأمين الجوي إلى ثلاثة أنواع وهي :[1]

- **عقد تأمين جسم الطائرة:**

يشمل هذا النوع من عقد التأمين جسم المركبة الجوية والتجهيزات الضرورية لاستعمالها ، ويهدف لتغطية الأضرار التي تلحق بجسم الطائرة عند هلاكها باحتراقها أو تصادمها أو انفجارها سواء حصل ذلك أثناء طيرانها أو عندما تكون على الأرض وتأخذ الشركة عند إبرامها لهذا العقد في الاعتبار قيمة الطائرة ،طرازها، عمرها، خصائصها والنشاط المخصصة له، إذ وفقا لهذه العناصر يتمّ تحديد قيمة القسط. ويهدف التأمين على الطائرة إلى تعويض الناقل عن الأضرار التي تصيب المركبة والخسائر المترتبة عن الحادث الجوي.

- **عقد تأمين البضاعة:**

يغطي الأضرار الناجمة عن هلاك البضائع والأمتعة المسجلة سواء كان هذا الهلاك كليا أو جزئيا أو الإنقاص من كميتها، حيث يضمن المؤمن الخسائر المادية التي يتعرّض لها الناقل، وأيضا على البضاعة . ويختار المؤمن له في هذه الحالة مابين:

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

- التأمين عن الخسائر المادية المترتبة عن الحادث الجوي.

- **عقد تأمين مسؤولية الطائرة:**

يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية والجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها. وبالتالي فهي تتضمن تغطية الأخطار التي تصيب المسافرين في أرواحهم وأمتعتهم، وكذا البضاعة المنقولة جوا، وهذا من لحظة دخولهم صحن المطار وصعودهم للطائرة وأثناء الرحلة الجوية،وحتى الوصول والخروج من المطار[2].ويعتبر التامين على المسؤولية المدنية من التأمينات الإلزامية أو الإجبارية.

---

[1] بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص ص.12-13.

[2] سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق،ص.180.

3.تأمين النقل البري للبضائع

في هذا المحور سنحاول التعرف على أبرز المفاهيم المتعلقة بالتأمين البري للبضائع مع إشارة خاصة إلى التشريع الجزائري في هذا المجال.

1.3. تعريف وأهمية النقل البري للبضائع

يعرف النقل البري بأنه "ذلك النقل الذي يكون مجاله البيئي البر، أي اليابسة، ويكون عبر الطرقات أو السكك الحديدية أو الأسلاك، و وسيلته المستعملة هي العربات و القطارات، و يخضع لأحكام القانون التجاري كأصل عام"[1].

ويعتبر النقل البري الذي ينقسم إلى قسمين رئيسيين هما النقل البري للأشخاص والنقل البري للبضائع شريان الحياة الاقتصادية وعصب حركة تداول السلع والخدمات .فبفضله حققت الكثير من الدول تنميتها المستدامة مستغلة في ذلك موقعها الجغرافي الذي سمح لها بتوطيد علاقات مع باقي الدول وتطوير المعاملات سواء كان في المجال الاقتصادي أو الثقافي.وتبرز أهمية النقل البري في المجال الاقتصادي في أنه يساعد على رفع كفاءة التبادل التجاري بين الدول ذات الحدود المشتركة و كذا الزيادة في الإنتاج أما أهميته في المجال السياسي في أنه يساعد على سهولة الحركة داخل الدولة وإ ا زلة خطر العزلة والانقسام أما في المجال الاجتماعي فإنه يلعب أهمية كبيرة في نمو المدن وتوسعها واتصال أبناء الدولة الواحدة[2].

وبالنسبة للجزائر تتولى الشركة الوطنية للنقل البري التي تأسست في ثمانينات القرن الماضي كأول مؤسسة وطنية لنقل الوقود ومختلف البضائع برا داخل وخارج الجزائر.وتتوفر الشركة على أزيد من 3000 شاحنة كبيرة للنقل، وبلغ رقم أعمالها عام 2020 ما مقداره 2ر7 مليار دج، في حين وصل حجم المنقولات إلى أزيد من 15 مليون طن بمسافة مقطوعة قدرت ب 126 ألف كلم. كما شرع المجمع العمومي لنقل البضائع و الإمدادات "لوجيترانس" في تنفيذ الاتفاقيات الجديدة للنقل الدولي للسلع لدول الجوار الإفريقي (موريتانيا - السنيغال - النيجر - مالي - تونس) بداية من سنة 2020، حيث تتعلق بعمليات للنقل الدولي للبضائع على المدى المتوسط، وتشمل هذه البضائع أساسا مواد البناء والاسمنت[3]. ومن أجل تطوير مجال النقل البري للبضائع فقد صادقت الجزائر على اتفاقية الإتحاد المغربي المتعلقة بالنقل البري للأشخاص والبضائع والعبور في 23 جويلية 1990، وكذا اتفاقية جنيف المسماة "بنظام النقل الدولي البري" في 26 جويلية 1988[4].

---

[1] سعادة فاتح ، عقد النقل البري للبضائع في ظل التشريع الجزائري، مذكرة ماستر ،جامعة المسيلة ، 2014،ص.1.

[2] بويعقوب عبد القادر، تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، 2018، ص.6.

[3] وكالة الأنباء الجزائرية، الشركة الوطنية للنقل البري : تعزيز الحظيرة لضمان نقل البضائع نحو الدول الإفريقية،25 ديسمبر 2020، متاح على الموقع:https://www.aps.dz/ar/economie/98683-250

[4] بويعقوب عبد القادر ، المرجع السابق، ص.6.

2.3.ماهية عقد النقل البري للبضائع[1]

يتم نقل البضائع (برياً أو بحرياً أو جويا) عن طريق إبرام عقد، بين الناقل من جهة والمرسل صاحب البضاعة المراد نقلها من جهة أخرى. وفي هذا السياق قدمت لعقد النقل البري التعاريف التالية:

-عرف المشرع الجزائري عقد النقل البري من خلال القانون التوجيهي للنقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم ،حيث نصت المادة 2 من الفقرة 1منه على أن النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان لآخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة".

- عرف المشرع المصري عقد النقل بأنه " اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائله الخاصة بنقل شخص أو شئ إلى مكان معين مقابل أجرة".

-كما يعرف أيضا على أنه "عقد تبادلي بين شخصين يتعهد بمقتضاه الناقل بأن ينقل بضائع من مكان إلى آخر لقاء أجر، ويتم فيه النقل عن طريق البر بواسطة السيارات أو العربات أو السكك الحديدية".

ويختلف عقد النقل البري للبضائع عن عقد النقل البحري للبضائع وعقد النقل الجوي للبضائع من خلال:

- ✓ الوسيلة المستعملة في عملية النقل و مجال سيرها؛
- ✓ يعتبر النقل البري للبضائع أنشط من باقي أنواع نقل البضائع الأخرى، خاصة إذا كان نقل البضائع داخل إقليم الدولة الواحدة.

ويفترض عقد النقل البري للبضائع وجود ثلاثة أشخاص، الناقل و المرسل (الشاحن) و المرسل إليه، وقد يكون المرسل و المرسل إليه شخصا واحدا، فلا تتضمن العملية عندئذ إلا شخصين. وعموما تتمثل أطراف عقد النقل البري في مايلي:

- ✓ **الناقل:**

هو الشخص الذي يمارس نشاط نقل البضائع من مكان لآخر مقابل أجرة، ويكون شخصا طبيعيا أو معنويا، و لاكتسابه صفة الناقل يجب عليه القيد في السجل التجاري و سجل الناقلين، والحصول على رخصة من مدير النقل المختص إقليميا.

- ✓ **المرسل:**

هو صاحب البضاعة، التي يُرغب في نقلها من مكان لآخر.

- ✓ **المرسل إليه:**

هو الذي يتسلم البضاعة المنقولة ، وقد يكون المرسل و المرسل إليه شخصاً واحدا.

---

[1] سعادة فاتح ،المرجع السابق، ص ص.8-12.

ويقع عقد النقل البري للبضائع في الأصل بين الناقل و المرسل، أما المرسل إليه فهو أجنبي عن العقد، و مع ذلك تنشأ لهذا الأخير حقوق لدى الناقل، و بالمثل قد يرتب العقد بعض الالتزامات على المرسل إليه، بشرط قبول صريح أو ضمني منه للناقل.

أما خصائص عقد النقل البري، فهي مشابهة لجميع خصائص عقود التامين التي تمت الإشارة إليها سابقا حيث تتمثل في:

-أنه عقد رضائي؛

-عقد ملزم للجانبين؛

عقد معاوضة؛

عقد إذعان.

3.3.نشأة التأمين البري

يعود ظهور التأمين البري إلى القرن السابع عشر نتيجة لمخاطر الحريق، وهذا عقب الحريق الضخم الذي شب بلندن سنة 1666 وما نتج عنه من خسائر هائلة، حيث أتى على 85 بالمائة من مباني المدينة سواء كانت أصولا أو ممتلكات ، وقد بلغت قيمة الخسائر آنذاك أكثر من عشرة ملايين جنيه إسترليني غير أن عدم تواجد أي وسيلة لتعويض الخسائر الناجمة عن هذا الحريق، دفع إلى ظهور الحاجة إلى التأمين من الحريق الذي انطلقت فكرته من إنجلترا وانتقلت بعدها إلى غيرها من باقي البلدان. ومع مرور الوقت أصبح التأمين البري لايقتصر على الحريق فقط، بل امتد ليشمل جميع العمليات المتعلقة بتغطية كافة المخاطر التي تحدث على سطح الأرض[1].

تشمل التأمينات البرية التأمين على الأشخاص الذي يتعلق بشخص المُؤمّن له، كما تتضمن التّأمين على الأضرار الذي يتعلق بمال المُؤمّن له، وهذا التقسيم هو الذي أخذ به المشرع الجزائري في الباب الأول من الكتاب الأول من قانون التّأمين[2]، حيث حدد فروع التأمين البري في مايلي:[3]

- ✓ **تأمينات على السيارات :**
- ✓ وتشمل كل من :

- تأمين المسؤولية المدنية: كل مسؤولية مدنية تنجر عن استعمال عربات برية ذات محرك، وعربات برية غير محركة ذاتيا.
- تأمينات من الأضرار التي تلحق بالعربات البرية ذات المحرك.

---

[1] Denis Claire Lambert,Op.Cit., pp.7-8.

[2] فودي سعيدة، فعالية التأمين في تغطية الأخطار في المجال البري ، مذكرة ماستر ، جامعة البويرة ، 2015،ص.40.

[3] المرسوم التنفيذي رقم95-338المؤرخ في 30أكتوبر1995، المتعلق بإعداد قائمة عمليات التامين وحصرها، المرجع السابق، ص ص.7-9.

✓ **التأمينات من الحريق، والكوارث الطبيعية:**

تشمل كل ضرر يلحق بالأملاك الأخرى غير المدرجة في تأمينات السيارات وتأمين النقل البري، والنقل عبر السكة الحديدية والنقل الجوي، وهذا إذا تسبب فيه حريق، أو انفجار،أو عاصفة ، أو أي عنصر طبيعي آخر.

✓ **التأمينات في مجال البناء:**

ونجد فيها كل من :

-تأمين المتدخلين خلال البناء من المسؤولية المدنية؛

-تأمين المنشأة الجاري بناؤها من الأضرار؛

-التأمينات من المسؤولية المدنية العشارية.

✓ **تأمينات المسؤولية المدنية العامة:**

وتشمل:

-كل مسؤولية مدنية أخرى غير مذكورة في تأمينات السيارات ، البناء،النقل بالسكة الحديدية والنقل الجوي.

- المسؤولية المدنية العامة؛

-المسؤولية المدنية المهنية.

✓ **التأمينات ضد الأضرار الأخرى اللاحقة بالممتلكات :**

يتضمن هذا النوع كل من:

-كل ضرر يلحق بالأملاك غير المذكورة في تأمينات السيارات، الحريق، البناء، تأمينات البرد، هلاك القطيع، التأمينات الزراعية الأخرى؛

-أضرار المياه؛

-انكسار الزجاج؛

-السرقة؛

-إتلاف الماكينات؛

-أضرار أخرى.

✓ **التأمينات من الخسائر المالية المختلفة:**

يشمل هذا النوع كل من:

-خسائر الاستغلال بعد الحريق؛

- خسائر الاستغلال بعد إتلاف الماكينات؛

- خسائر الاستغلال بعد الفيضانات؛

-خسائر مالية أخرى.

4.3.تعريف تأمين النقل البري

يوفر هذا النوع من التأمين الحماية للممتلكات أثناء نقلها بواسطة الوحدة الناقلة سواء كانت عن طريق السيارات – الشاحنات – السكك الحديدية، و التي تغطى كافة الخسائر والأضرار الناتجة عن الفقد و / أو التلف الكلى و /أو الجزئي للبضاعة المؤمن عليها نتيجة حريق و /أو وقوع حادث انقلاب أو تصادم لوسيلة النقل.

وهذا النوع من التأمين يكون الخطر فيه منصبا على مال المؤمن له وليس على شخصه ، ويهدف إلى تعويض المؤمن له فيما قد يلحقه من ضرر جراء وقوع الخطر المؤمن ضده، ويشمل تامين المركبة والبضائع المنقولة عليها وكذا المسؤولية المدنية[1].

5.3.أنواع تأمين النقل البري للبضائع

لايوجد نوع واحد فقط لتأمين النقل البري للبضائع ، بل ينقسم بدوره إلى نوعين رئيسين لكل منهما خصائصه المميزة له .وعموما يتفرع هذا النوع من التأمين إلى كل من تأمين البضاعة ،وتأمين المسؤولية المدنية كمايلي:

- **تأمين البضائع** :[2]

يغطي هذا التأمين الخسائر التي تلحق بالبضائع أثناء نقلها براً بسبب حادث مشمول بالتأمين ناتج عن حادث انقلاب أو حريق،أو اصطدام للسيارة الحاملة لهذه البضاعة ويؤدي إلى إلحاق أضرار بالبضائع المحملة على السيارة.

وتبدأ التغطية من وقت تحميل البضاعة على الشاحنة وتنتهي بمجرد تفريغ البضاعة في مكان الوصول النهائي أو بمضي أربع وعشرين ساعة عمل على وصول الشاحنة إلى مكان الوصول النهائي أيهما أسبق في الحصول.وقد تمدد التغطية التأمينية لتشمل السرقة الناتجة عن الانقلاب والاصطدام والحريق، وكذا التحميل والتنزيل للبضاعة المؤمن عليها.

- **تأمين المسؤولية المدنية** [3]

يهدف هذا النوع من التأمين إلى تفادي رجوع الغير مباشرة ضد الناقل في حالة حدوث ضرر للبضاعة، أما الهدف الثاني هو ترسيخ الثقة و الائتمان بين أطراف عقد النقل"المرسل، الناقل، المرسل إليه ". كما يهدف التأمين من المسؤولية إلى تغطية خسائر مادية التي تترتب عن مسؤولية المؤمن له بسبب الأضرار التي ألحقت بالغير والذي يكون فيها مسئولا قانونا.

وفي هذا السياق فقد ألزم المشرع الجزائري الناقلين البريين للبضائع بالتأمين من مسؤوليتهم اتجاه البضائع المنقولة برا. وذلك عبر الأمر95/07 المتعلق بالتأمينات حيث جاء في الفصل الأول من الكتاب الثاني المتعلق بالتأمينات الإلزامية ومنها المادة 166 التي ألزمت الناقلين البريين للبضائع في فقرتها

---

[1] بن عيسى حياة ،المرجع السابق، ص.38.

[2] مجموعة ترست العالمية للتأمين،تأمين النقل (بري-بحري-جوي)، متاح على الموقع:www.trustpalestine.com/ar/insurances/8

[3] بوبعقوب عبد القادر ، المرجع السابق ، ص.8-45.

الثانية على اكتتاب عقد تأمين يغطي مسؤوليتهم تجاه البضائع المنقولة، وأيضا تحميل المؤمن التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية الناقل حسب نص المادة 56 من نفس الأمر.