

جامعة لونيبي علي - البليدة 2

كلية الحقوق و العلوم السياسية

محاضرات في تأمين النقل

السنة الثانية ماستر قانون التأمينات و الضمان الاجتماعي

من اعداد:

د/كحيل حياة

السنة الجامعية 2021/2020

## مقدمة :

تطورت اقتصاديات نقل السلع و البضائع و الممتلكات بتطور و نمو اقتصاديات الجماعات و الدول على مر السنين و الاحقاب ، اذ كان من الطبيعي نتيجة لارتفاع مستويات المعيشة أن زاد الانتقال من مكان لآخر مما ترتب عليه نقل السلع و الممتلكات سعياً وراء الاستثمار و التجارة و اشباع رغبات المستهلكين المتفاوتة في جميع انحاء العالم ، و كان من الطبيعي ان يصاحب نمو حركة النقل بين الدول وجود اخطار متعددة تتعرض لها وسائل النقل و السلع و البضائع المنقولة عليها ، و يمكن تعريف اخطار النقل بانها تلك التي تتعلق بما يصيب الممتلكات اثناء نقلها من مكان لآخر او هي تلك الاخطار التي تصيب وسائل النقل و ادواته من سفن و الالات و التي تستعمل و تساعد او هي تلك التي تصيب الناقل او امين النقل المسؤول عن سلامة البضاعة المنقولة و موعد وصولها .

و هو ما سنحاول توضيحه من خلال المباحث التالية :

- المبحث الأول : تأمين النقل البري
- المبحث الثاني : تأمين النقل البحري
- المبحث الثالث : تأمين النقل الجوي

## المبحث الأول : تأمين النقل البري

لقد حاول الفقه و القضاء إيجاد وسائل قانونية لحماية المسافرين لا سيما في الحوادث التي تبقى أسبابها مجهولة و التي يستحيل على المتضرر ان يثبت خطأ الناقل فيها و لقد أكد القضاء الفرنسي انه لا يستساغ أن يعامل ناقل الأشخاص معاملة مختلفة على ناقل الأشياء فلا يوجب على الأول التزاما لضمان السلامة و يوجبه على الثاني بحجة أن المسافر هو صاحب السيطرة على نفسه في نقل الأشخاص و في هذه الحالة فان المسافر هو الضعيف إذ يجد نفسه في موقف صعب عندما يكلف بإثبات خطأ الناقل فغالبا لا تتوفر لديه الإمكانيات التي تسمح له بإثبات خطأ الناقل في مواجهة شركات النقل و هي عادة الطرف القوي لما لها من القدرات المادية و العلمية ما يفوق كثيرا ما يتوفر منها لدى المسافر، و لقد استقر القضاء الفرنسي على ان مسؤولية الناقل اتجاه المسافرين هي مسؤولية عقدية .

### المطلب الأول :تعريف عقد النقل البري و خصائصه

#### الفرع الأول : تعريف عقد النقل البري

عرفت المادة 36 من القانون التجاري عقد النقل البري بأنه «... اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان». و إن كان المشرع لم يحدد وسيلة النقل في نص المادة 36 السالفة الذكر، لذلك قد يكون النقل بواسطة الحيوان أو السيارة أو القطار، إلا أنه أكد على ضرورة ملاءمتها لنمط النقل

البري في نص الفقرة الأولى من المادة 2 من القانون رقم 01 / 13 المؤرخ في 07 / 08 / 2001 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه بقولها : « النقل البري هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة ».

أما اخطار النقل البري فتعرف بأنها تلك الاخطار التي تشمل اخطار النقل بالسيارات و الحافلات و السكك الحديدية على سطح الارض ،فهو تأمين من اخطار الطريق خلال عمليات النقل البري المستقلة و غير المرتبطة بعملية النقل البحري و يغطي هذا التأمين هلاك الاموال المؤمن عليها او تضررها بسبب احتراق وسيلة النقل او انقلابها او تصادمها او خروج القاطرة عن السكة.

### **الفرع الثاني : خصائص عقد النقل البري**

يتميز عقد النقل البري للبضائع بخصائص بثلاثة، فهو عقد رضائي و عقد ملزم للجانبين و عقد معاوضة.

#### **1- عقد النقل البري عقد رضائي :**

بمعنى أنه يتم باتفاق طرفيه الأصليين الناقل والمرسل فقط و هذا ما أكده المشرع صراحة في نص المادة 38 من القانون التجاري التي قضت بأنه: « يتكون عقد النقل وعقد العمولة للنقل باتفاق الطرفين وحده » ، و كل شرط يقضي بخلاف ذلك باطل و عديم الأثر طبقا لنص المادة 77 من القانون التجاري،

و بذلك لم يشترط المشرع خضوع رضاء الأطراف لأي إجراء شكلي لاحق على اتفاقهم، ولا لتسليم البضاعة من قبل الناقل لأن التسليم أثر من أثار العقد وليس ركنا لانعقاده

#### **2- عقد النقل البري عقد ملزم للجانبين:**

حيث يلتزم الناقل بالنقل في الميعاد المتفق عليه و يلتزم المرسل او الراكب بدفع الاجرة بالكيفيات المتفق عليها و في الزمان و المكان المتفق عليه ،

### 3- عقد النقل البري عقد معاوضة

ان التزام الناقل بالنقل لا يكون على وجه التبرع و إنما يكون بمقابل اجر يتحصل عليه و هو ما يبرر مسؤوليته القانونية .

#### المطلب الثاني - تعريف عقد تامين النقل البري و محله

##### الفرع الأول : تعريف عقد تامين النقل البري

هو عقد يبرم بين المؤمن و المؤمن له يلتزم بموجبها المؤمن بتعويض ما قد يصيب الأشخاص في أموالهم أو أجسادهم أو لتعويض مسؤوليتهم عن الأضرار التي تصيب الغير بسبب أو أثناء نقلهم برا بأي وسيلة نقل برية مقابل أقساط يدفعها المؤمن له خلال مدة معينة .

و يشمل هذا التامين هلاك الأموال المؤمن عليها أو تضرر بسبب احتراق واسطة النقل أو انقلابها أو تصادمها أو خروج القاطرة عن السكة و التغطية التأمينية قد تكون كلية لكل مخاطر الطريق من احتراق او انقلاب او تصادم و قد تكون جزئية ، و يمكن ان يمتد التامين أخطار الشحن و التفريغ و أخطار السرقة أو السطو ،

و تختلف أحكام تأمين النقل البري باختلاف وسيلة النقل حيث أقرت المادة 2 من الأمر رقم 15/74 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار عدم إلزامية التأمين في حالة النقل عن طريق القطار او النقل عن طريق السكك الحديدية باعتبار ان الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مؤسسة عمومية و ان كانت المادة 163 من الامر رقم 07/95 قد ألزمت الشركات و المؤسسات التابعة للقطاعات الاقتصادية المدنية بالتأمين من مسؤوليتها تجاه الغير ، بما فيها النقل بواسطة المركبات ذات المحرك كالسيارات و الشاحنات و الحافلات تسري عليها الزامية التأمين .

و لقد مر تأمين النقل البري في الجزائر بمراحل مختلفة :

- المرحلة الاولى و هي المرحلة التي امتدت من سنة 1952 إلى غاية سنة 1958 و كان النظام في هذه المرحلة يخضع للقانون الفرنسي الذي صدر بتاريخ 1951 و الذي انشئ بموجب الصندوق الذي يتولى تعويض ضحايا حوادث المرور و الرجوع على المتسبب في الحادث،

- المرحلة الثانية و هي المرحلة التي تمتد من سنة 1958 إلى غاية سنة 1973 و تميزت هذه المرحلة بصدور قانون سنة 1958 و الذي يلزم كل مالك سيارة بإجراء تأمين يضمن تأمين مسؤوليته المدنية في حالة ارتكابه لحادث يسبب اضرار للغير كما عرفت هذه المرحلة بصدور الامر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 و المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الاضرار المادية و الجسمانية الناتجة عن حوادث السيارات ، و عدل هذا الامر بالقانون رقم 31/88 الصادر في 1988/07/19.

### **الفرع الثاني : محل عقد تأمين النقل البري**

**أولا - تأمين النقل عن طريق المركبات ذات المحرك ( السيارات ، الحافلات ، الشاحنات):**

تنص المادة 1/8 من الامر رقم 15/74 المعدل و المتمم بالقانون رقم 31/88 على انه : " كل حادث سير سبب اضرار جسمية يترتب عليه التعويض لكل ضحية او ذوي حقوقها و ان لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث" ، و يعتبر الشخص من الركاب سواء كان داخل المركبة او صاعدا إليها أو نازلا منها مهما كان نوع المركبة و يستوي في ذلك ان يكون نقل الراكب قد تم ام لا ، و قد اعتبر المشرع كشرط لقيام المسؤولية العقدية او التقصيرية و تلقي التعويض تلقائيا ، هو تدخل السيارة في الحادث بأي صفة كانت متحركة أو ساكنة منفصلة أو متصلة أو متصادمة كما يغط التأمين المسؤولية المدنية للراكب التي يتسبب فيها هذا الأخير جراء فتح السيارة بصورة مفاجئة أثناء تحركها و يترتب عن ذلك إصابة الغير بأضرار.

و بالتالي يلزم كل مكتسب او مالك للمركبة باكتتاب التأمين و كل شخص الت اليه بموجب اذن منه حراسة او قيادة المركبة و يفترض ان حارس المركبة هو مالکها و عليه يقع اثبات ان حراستها خرجت من يد ه كمالك حيث تنتقل الحراسة منه إلى الغير عن طريق انتقال حيازة المركبة بموجب عقد ايجار او عقد عارية او عقد وديعة او عقد رهن حيازي فالمسؤول اذن هو الحارس فالتأمين يشمل كل شخص يقود السيارة المؤمن عليها من الحوادث .

و ان كانت المادة 25 من الامر رقم 07/95 قد نصت : " اذا انتقلت ملكية سيارة ما ، يستمر التأمين عليها قانونا لفائدة المشتري حتى انتهاء العقد بشرط ان يعلم المؤمن في مدة اقصاها ثلاثون يوما و يدفع زيادة القسط المستحق في حالة تفاقم الخطر ، و اذا لم يصرح المشتري في اجل ثلاثين يوما ابتداء من تاريخ تملك السيارة ، يجب عليه دفع قسط اضافي يقدر ب 5 بالمائة من القسط الاجمالي ، على ان يصب ناتج هذا الدفع في الصندوق الخاص بالتعويضات ، غير انه يحق للمتصرف ان يحتفظ بالاستفادة من عقد تأمينه بغية نقل الضمانات إلى سيارة اخرى ، شريطة ان يعلم المؤمن بذلك قبل التصرف و يعيد له شهادة تأمين السيارة المعنية " .

### ثانيا - تأمين النقل البري عن طريق السكك الحديدية :

أنشأت الشركة الوطنية للسكك الحديدية بموجب المرسوم رقم 63-183 المؤرخ في 1963/05/16 ليتم حل الشركة بموجب الأمر رقم 76-28 المؤرخ في 25/03/1976 و إحلال محلها الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ليصدر المرسوم التنفيذي رقم 90-91 المؤرخ في 01/12/1990 و حوادث النقل بالسكك الحديدية التي تلحق الأشخاص قد تكون فردية و قد تكون جماعية كالتصادم بين قطارين ، و إذا تحقق الخطر و ثبتت مسؤولية الناقل بالسكك الحديدية وجب جبر الضرر عن طريق التعويض بموجب قرار

قضائي نهائي بعد دعوى المضرور في حالة الإصابة أو الجروح أو دعوى ذوي الحقوق في حالة وفاة مورثهم استنادا إلى أحكام القانون المدني،

و إن كان هناك تناقض في الاجتهاد القضائي فيما يتعلق بالمقاييس و العناصر المعتمدة في تقدير التعويض في حوادث النقل بالسكك الحديدية فهناك من يستند في تقريره للتعويض على أحكام الأمر رقم 74-15 المعدل و المتمم بالقانون رقم 88-31 و هناك من يستند على القواعد العامة الواردة بالقانون المدني المتعلقة بالتعويض ،

### المطلب الثالث : أنواع تأمين النقل البري و آثاره

#### الفرع الأول : أنواع تأمين النقل البري

##### أولا - تأمين الأشخاص :

تنص المادة 1/166 من الامر رقم 95-07 : " يجب على الناقلين العموميين

للمسافرين عن طريق البر ان يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الاشخاص المنقولين "

تأمين الأشخاص في النقل البري يمتاز بخاصيتين :

- عدم الخضوع للمبدأ التعويضي : أي تأمين الأشخاص في النقل البري تتعدم فيه صفة التعويض فلا يكون الهدف من العقد التعويض عن الضرر لان المبلغ المحدد في العقد هو مبلغ يتعهد المؤمن بأدائه عند وقوع الخطر المؤمن منه الذي يتعلق بذات المؤمن له لا بماله و يترتب على هذه الخاصية :

1 - جواز تعدد التأمين على الخطر الواحد حيث يجوز للمؤمن له أن يبرم عدة عقود تأمين من نوع واحد لدى شركات تأمين مختلفة في وقت واحد او في اوقات مختلفة و عند تحقق الخطر المؤمن عليه يمكن له ان يتحصل على المبالغ المؤمن عليها من كل منهما ،



2 - الجمع بين التأمين و التعويض المترتب من المسؤولية و هو ما جاء في نص المادة 61 من الامر رقم 07-95 بقولها : " يمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسؤول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبالغ المكتتبه في تأمين الأشخاص " ، و هنا تكون شركة التأمين ملزمة بدفع مبلغ التأمين للمؤمن له و من جهة أخرى يكون المتسبب في الحادث ملزم بدفع التعويض على أساس مسؤوليته التقصيرية دون أن يكون لها الحق في خصم مبلغ التعويض من مبلغ التأمين.

-عدم حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسؤول : لا يجوز للمؤمن الحلول محل المستفيد اتجاه المسؤول حتى و لو ادى المؤمن مبلغ التأمين و ذلك خلافا لتأمين الاضرار ،

### ثانيا- تأمين البضائع:

تنص المادة 2/166 من الامر رقم 07-95: " كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلونها " ، كما تنص المادة 173 من الأمر المذكور أعلاه : " بخصوص تأمين المسؤولية المدنية المشار اليه في المواد من 163 إلى 172 أعلاه ، يجب ان يكون الضمان المكتتب كافيا سواء بالنسبة للاضرار الجسمانية او بالنسبة للاضرار المادية ، علاوة على ذلك يجب أن لا ينص عقد التأمين على سقوط اي حق يمكن ان يحتج به على الضحايا او ذوي حقوقهم "

تنص المادة 55 من الامر رقم 07-95 المعدل و المتمم على انه : " يغطي تأمين البضائع المنقولة عبر الطرق البرية او السكك الحديدية ، وفقا للشروط المحددة في العقد ، الاضرار و الخسائر المادية اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها ، و اذا اقتضى الحال ، اثناء عمليات الشحن و التفريغ ، يحدد عقد التأمين الخاص بنقل المواد الخطيرة او القيم او الاشياء الثمينة ، الشروط الخاصة لتغطية الخطر المؤمن عليه "

و طبقا لنص هذه المادة فإن التأمين على البضائع يضمن للمؤمن له التأمين على الاضرار و الخسائر المادية التي قد تلحق بهذه البضائع اثناء عملية النقل لانه كثيرا ما تتعرض البضاعة للتلف او الفساد بسبب درجة الحرارة او اي ظرف اخر و من ثم فان التامين على هذه البضائع يعرض المؤمن له قيمتها التالفة ، و يمكن التامين على كل البضاعة ايا كان نوعها او ايا كانت قيمتها ، لرحلة واحدة او لعدة رحلات لمدة زمنية قصيرة او غير محددة كما ان المادة 35 من الامر 07-95 المعدل و المتمم استبعدت من نطاق التأمين هلاك البضاعة او تلفها او فقدها و ذلك بسبب تحريم غير كاف او رديئ من المؤمن له و هذا الحكم يعتبر من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفته كما تستبعد نفس المادة من نطاق التأمين هلاك البضاعة بسبب عيب ذاتي فيها و لكن يمكن للاطراف الاتفاق على ادخالها في الضمان .

يمتاز تأمين البضائع بخاصيتين :

- تأمين من خطر غير محدد القيمة : و هنا يكون المحل غير محدد القيمة عند ابرام عقد التامين لاستحالة تحديد حجم الخطر و نوعه
- تأمين من خطر محدد القيمة : هو تأمين على قيمة مقدرة او قابلة للتقدير و يكون التامين من المسؤولية محدد القيمة في الحالة التي يؤمن فيها الشخص من مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بشيئ محدد مثل تامين الناقل من مسؤوليته عن البضائع المودعة لديه

### ثالثا- تأمين المسؤولية المدنية :

عرف المشرع الجزائري المسؤولية المدنية في القانون المدني تحت عنوان المسؤولية عن الأفعال الشخصية في المادة 124 منه بقولها: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"

كما تعرف المسؤولية المدنية على انها مجموعة القواعد التي تلزم من تسبب بضرر للغير أن يجبر هذا الأخير بالتعويض ويكون هذا التعويض نتيجة إخلال المتسبب في الضرر بالتزام سابق رتبه القانون أو العقد، والتأمين من المسؤولية هو قسم من أقسام التأمين لا يختلف في طبيعته عن باقي عقود التأمين .

## الفرع الثاني : أثار عقد تأمين النقل البري و كيفية التعويض عن أخطاره

### أولاً: أثار عقد تأمين النقل البري

تنص المادة 166 من الامر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات على ما يلي : "يجب على الناقلين العموميين للمسافرين عن طريق البر ان يكتتبوا تأميناً لمسؤوليتهم تجاه الاشخاص المنقولين ، كما يجب على الناقلين العموميين للبضائع ان يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلونها " ،

كما تنص المادة 01 من الامر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974 على انه : " كل مالك مركبة ملزم باكتتاب عقد تأمين يغطي الاضرار التي تسببها تلك المركبة للغير و ذلك قبل اطلاقها للسير " ،

كما نصت المادة 1/190 من نفس الامر على انه : " كل شخص خاضع للزامية التأمين المنصوص عليها في المادة الأولى من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 و المذكور أعلاه ، يعاقب بالحبس من ثمانية ( 08 ) ايام إلى ثلاثة ( 03 ) اشهر و بغرامة من 500 دج إلى 4000 دج أو بإحداهما فقط ، إن لم يمتثل لهذه الالزامية " .

حيث تستفيد ضحية حادث المرور من التعويض مخطئة كانت أو غير مخطئة و لا داع لتدخل القضاء لإقرار الحق في التعويض أو مقداره لان القانون يحدد بدقة كيفية حساب مبالغ التعويض ، ففي السيارات الخاصة التأمين يغطي الاضرار التي تحدث للغير دون

الركاب أما تامين المسؤولية المدنية الخاصة بالنقل البري فهو يتعلق بالضرر الذي يحدث للركاب الذين يربطهم بالناقل عقد نقل.

غير انه يستثنى من الضمان اتفاق او قانونا العيب الذاتي للاشياء المؤمن عليها و الاضرار و المصروفات الناتجة عن التأخير ، شحن البضاعة المؤمن عليها مع مواد قابلة للاشتعال أو الالتهاب أو الانفجار ، التدليس أو الإهمال من طرف المؤمن له أو وكلائه أو ممثليه ، ضياع جزئي للبضاعة في الطريق ، حزم تعبئة البضاعة بشكل غير كافي ، ضياع جزء من البضاعة أثناء الطريق ، التأخير في تسليم البضاعة ، الإرهاب و الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و أعمال التخريب ، الاستيلاء و الحجز او الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها ، الفتن و الاضطرابات الشعبية و غلق المصانع ، جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز او العلاوات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون ، كما أنه في حالة فقدان الكلي للبضاعة المؤمن عليها المنقولة بسبب حادث غير منصوص عليه في وثيقة التامين ، ينتهي التامين بحكم القانون ، و يجب على المؤمن أن يعيد إلى المؤمن له حصة القسط المدفوعة مسبقا و المتعلقة بالمدة التي زال فيها الخطر ، او كان بسبب حادث منصوص عليه في وثيقة التامين ينتهي التامين بحكم القانون ، و يبقى القسط المتعلق به حقا مكتسبا للمؤمن مع مراعاة أحكام المادة 30 من الأمر 95-07 و هو ما جاء في نص المادة 42 من نفس الأمر.

#### 1 - ضمان مسؤولية الناقل :

يقع على عاتق المؤمن وفقا للقواعد العامة في عقد التامين من المسؤولية المدنية بضمان مسؤولية الناقل الناتجة عن تحقق الخطر المتمثل في هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في التسليم او الأضرار التي تصيب الأشخاص ، بشرط أن يثبت صاحب البضاعة أن التأخير سبب له ضررا ، حيث ألزم المشرع المؤمن بضمان التبعات المالية المترتبة عن

مسؤولية الناقل في مواجهة الغير حسب نص المادة 56 من الأمر المتعلق بالتأمينات التي تنص على " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة عن مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير. "

وقد نصت المادة 12 من نفس الأمر "يلتزم المؤمن بتعويض الخسائر و الأضرار:

-الناتجة عن الحالات الطارئة

-الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له ."

2- الالتزام بتحمل المصاريف القضائية من قبل المؤمن : ألزم المشرع الجزائري المؤمن بتحمل المصاريف القضائية في نص المادة 57 من الأمر 07 /95 بقولها: " يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناتجة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون "

نصت المادة 15 من الأمر المتعلق بالتأمينات على أنه يلزم المؤمن له:

-التصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف: أما البيانات التي يشترط على الناقل أن يدلي بها عند إكتتاب عقد التأمين من مسؤوليته، هنالك معلومات متعلقة ب وسيلة النقل و هنالك المعلومات المتعلقة بالبضاعة.

أ- المعلومات المتعلقة بوسيلة النقل: صنف المركبة :هي المركبات السياحية المخصصة للحياة اليومية و النفعية و هي المركبات المخصصة لمزاولة نشاط ما مثل السيارات المخصصة لنقل البضائع أو مزاولة مهنة ما، العلامة وهي علامة الشركة المصنعة لوسيلة النقل، النوع و هو كل مركبة برية ذات محرك و كذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها، الوزن المسموح به إذ لكل مركبة برية حمولة قصوى لا يجب أن تتجاوز حد ما من الوزن المقرر في وثيقة المركبة (البطاقة الرمادية) ، رقم التسجيل :لكل مركبة رقم تسجيل يميزها عن باقي أصناف المركبات، رأس المال الأقصى المضمون للبضائع ، طبيعة المركبة :مثل المركبات المخصصة لنقل السوائل أو الحبوب ...إلخ.

أما بالنسبة للمعلومات المتعلقة بالبضاعة فيتعلق الأمر بطبيعة البضاعة :سوائل، حبوب... إلخ ، عدد و ميزان البضائع، نقطة الإنطلاق ووجهة البضائع، قيمة البضائع، وهذه المعلومات هي معلومات عامة ليست على سبيل الحصر قد تختلف من شركة تأمين لأخرى ومن نشاط إلى آخر .

-التصريح بتغير الخطر أو تفاقمه.

-دفع الأقساط في مواعيدها.

-إحترام الإلتزامات و قواعد النظافة و الأمن.

-إخطار المؤمن بوقوع الخطر عند تحققه.

**3- دفع التعويض :** يلتزم المؤمن بدفع التعويض او المبلغ المحدد في العقد في اجل تنص

عليه الشروط العامة لعقد التأمين ، كما يجب عليه ان يامر باجراء الخبرة عندما تكون

ضرورية في اجل اقصاه سبعة ايام ابتداء من يوم استلام التصريح بالحادث و الا جاز

للمؤمن له ان يطالب بالتعويض عن الاضرار التي لحقت به جراء التأخير في دفع التعويض

اضافة لحصوله على التعويض المستحق و هو ما جاء في نص المادة 13 و 14 من الامر

رقم 07-95 .

**ثانيا : كيفية المطالبة بالتعويض عن المخاطر المتعلقة بالنقل البري**

### **1- المطالبة الودية :**

الخطر المؤمن منه في التأمين من المسؤولية في النقل البري هو مطالبة المضرور

للمؤمن له بالتعويض سواء كانت هذه المطالبة على أساس أو على غير أساس أي سواء

تحققت مسؤولية المؤمن أو لم تتحقق ، و قد لا يرفع المضرور دعوى المسؤولية و لكن

يطالب المؤمن له بالتعويض وديا و في رسالة موصى عليها أو عقد غير قضائي كإعذاره

عن طريق محضر و لا يوجد ما يمنع من ان يتفق المؤمن له و المضرور على تسوية ودية

للمسؤولية الناجمة عن الحادث ، فقد يقنع المؤمن له المضرور بأن الحادث الذي نتج عنه

الضرر لم يقع بخطأ منه و إنما يرجع إلى السبب الأجنبي أو خطأ الغير فإذا اقتنع المضرور بذلك و تنازل عن مطالبته للمؤمن له ، استفاد المؤمن من هذا النزول و لم يكن هناك محل لرجوع المؤمن له عليه بالضمان .

غير انه لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية و لا بأية مصلحة خارجة عنه ، و لا يعد الاعتراف بحقيقة أمر إقرارا بالمسؤولية و هو ما جاء في نص المادة 58 من الأمر 07-95

## 2 -المطالبة القضائية:

قد يقع ألا تتم تسوية المسؤولية مع المضرور إلا عن طريق القضاء و يرجع ذلك إلى أن المضرور قد بالغ في تقديره التعويض منذ المطالبة الودية و بالتالي قد لا يقيم المؤمن على التسوية الودية حتى يتجنب دفع المؤمن لها بمختلف الدفع و يترك المضرور يطالب بحقه أمام القضاء و المؤمن له في مواجهته لدعوى المسؤولية التي يدفعها المضرور يكون بين ثلاثة احتمالات فإما أن يواجهها وحده دون إخطار أو إدخال المؤمن كطرف في الدعوى و اما ان يدخل المؤمن خصما في الدعوى او ان يدخل المؤمن من تلقاء نفسه و اما يتولى المؤمن ادارة و تسيير الدعوى بنفسه نيابة عن المؤمن له .

غير انه طبقا لنص المادة 27 من الامر 07-95 تتقدم جميع دعاوى المؤمن له او المؤمن الناشئة عن عقد التأمين بثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الحادث الذي نشأت عنه ، غير ان هذا الاجل لا يسري في حالة كتمان او تصريح كاذب او غير صحيح بشأن الخطر المؤمن عليه ، الا ابتداء من يوم علم المؤمن به ، و في حالة وقوع الحادث من يوم علم المعنيين بوقوعه ، و اذا كانت دعوى المؤمن له على المؤمن ناتجة عن دعوى رجوع من قبل الغير ، لا يسري التقدم الا ابتداء من اليوم الذي يرفع فيه الغير دعواه إلى المحكمة ضد المؤمن له او يوم الحصول على التعويض منه .

## المبحث الثاني : تأمين النقل البحري

### المطلب الأول : تعريف النقل البحري و الخطر البحري

#### الفرع الاول : تعريف النقل البحري

عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري بوضوح من خلال نص المادة 821 من القانون البحري الجزائري و التي نصت على انه : " يلتزم المجهز بموجب عقد نقل للمسافرين بنقل المسافرين و أمتعته إن وجدت عن طريق البحر ولمسافة معينة مقابل دفع المسافر أجرة السفر " ، وفقا للمادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه " يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة " ، كما حاول الفقه العربي و حتى الفقه الفرنسي إعطاء تعريف لعقد النقل البحري للمسافرين ، ففي هذا الشأن يعرفه الأستاذ محمود سمير الشرقاوي بأنه " عقد يلتزم بمقتضاه ، الناقل مقابل أجرة ، بنقل شخص طبيعي حي بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر أو في رحلة دائرية تبدأ و تنتهي في ذات الميناء ، على أن يكون المسافر شخصا آخر غير الريان و البحارة و تابعي النقل ، سواء تم النقل على سفينة مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع .

#### الفرع الثاني : تعريف الخطر البحري



يعرف الخطر البحري بأنه : " الحادث القهري او الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال رحلة بحرية ، فينبغي أن تكون هناك صلة مكانية بين الحادث في البيئة البحرية دون أن يشترط أن يكون الحادث ناشئاً عن فعل البحر " .

يشمل الخطر كافة الأخطار والأضرار المادية، التي يتحمل فيها المؤمن له كافة النفقات والمصاريف التي يقوم بتسديدها لصالح المؤمن؛ من اجل تقادي الضرر أو الحد من آثاره، إلا أن هناك أخطار غير قابلة للتأمين أهمها، الأخطاء العمدية الصادرة من المؤمن له بإرادته، أو مخالفته للأنظمة والقوانين السارية المفعول، كالقوانين الخاصة بتنظيم العبور والنقل البحري للبضائع، وكذلك القوانين الخاصة بالاستيراد والتصدير."

### أولاً- شروط الخطر البحري:

هناك عدة شروط يجب توفرها حتى نكون أمام خطر بحري و هي:

- 1-أن يكون الخطر ناشئاً عن البحر: فمن الطبيعي أن يكون البحر هو المتسبب الرئيسي بالضرر و أن يقع الضرر أثناء وجود الأموال المؤمن عليها في البحر.
- 2-أن يكون هذا الفعل غير عادي أو ناشئ عن صعوبات ملاحية: يفهم من هذا الشرط أنه لا يشترط أن يتسبب بالضرر خطر ناتج عن البحر فقط لكي نكون أمام خطر بحري، بل يجب أن يكون هذا الخطر غير عادي، مثلاً خطر الأمطار يعتبر خطر عادي إلا أن العاصفة المقرونة بأمطار غزيرة تكون غير عادية.
- 3-أن يكون الفعل الناشئ عن البحر غير متوقع: يعتبر هذا الشرط من أهم شروط أخطار البحر فاصطلاح أخطار البحر لا يشمل الحوادث التي يمكن توقعها مقدماً ، فحركة الرياح العادية قد تتسبب بأضرار خلال ظروف غير اعتيادية فتتحقق مسؤولية المؤمن عن الأضرار.

4- أن تكون هناك رابطة بين الفعل الناشئ عن البحر و الضرر الذي لحق بالشيء المؤمن عليه: وهي ما يسمى برابطة السببية، فلا يضمن المؤمن الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه إلا إذا ثبت له أن الضرر ناشئ مباشرة عن الخطر، و لا يشترط أن تكون الرابطة المذكورة مباشرة بالضرر ما دام ان فعل البحر هو الذي أدى إلى وقوعه، كتلف البضاعة بسبب الحرارة المتسببة عن غلق فتحات التهوية في عنابر السفينة.

## ثانيا - أقسام الخطر البحري:

ينقسم الخطر البحري إلى: الخطر الثابت و الخطر المتغير، و الخطر المعين و

الخطر الغير المعين و سوف نقدم مفهوم كل منهما حسب ما يلي:

**1- الخطر الثابت و الخطر المتغير:** يكون الخطر ثابتا إذا كانت درجة احتمال تحققه خلال مدة التأمين واحدة لا تتغير من وقت إلى آخر، فاحتمالات تحققها ثابتة على مدار الفترة التي ينظر إليها، بينما الخطر المتغير هو الذي تتغير درجة احتمال تحققه تغييرا محققا خلال مدة التأمين إما بالزيادة أو بالنقصان، و تظهر أهمية التفرقة بينهما من خلال تحديد مقدار قسط التأمين، فيكون القسط ثابتا إذا كان الخطر ثابتا، بينما يكون متغيرا إذا كان الخطر متغيرا إما بالزيادة أو بالنقصان، حسب طبيعة تغير الخطر.

**2- الخطر المعين و الخطر غير المعين :** يكون بالاستناد إلى المحل الذي سيقع عليه

الخطر نفسه، إذ يكون الخطر معينا كان محل هذا الخطر إذا تحقق معينا وقت التأمين ، فقيام الشخص بالتأمين على السفينة من حادث التصادم البحري يكون قد أمن من خطر معين بالذات ، فتحقق حادث التصادم البحري يعني تحقق خطر بحري معين و قد وقع هذا الخطر على شيء معين و هو السفينة، ففي حين أن الخطر غير المعين فهو ذلك الخطر الذي لا يكون محله معينا عند التقاعد، و إنما يكون قابلا للتعيين فيما بعد، أي عند تحقق الخطر فقط ، ففي الخطر المعين يكون المؤمن على علم مسبق بمقدار مسؤوليته المالية

تجاه المؤمن له، أما في حالة الخطر غير المعين فإن مقدار المسؤولية يتحدد بعد وقوع الخطر.

### ثالثا : الأخطار التي يغطيها عقد التأمين البحري و الأخطار المستبعدة من الضمان

#### أ - الأخطار التي يغطيها عقد التأمين البحري

الخطر هو الركن الأساسي في عقد التأمين فحيث لا خطر يعني لا وجود للتأمين، وانطلاقا من مبدأ الحرية التعاقدية فعلى طرفي عقد التأمين الاتفاق على الأخطار التي يشملها التأمين واستبعاد بعض الأخطار من نطاقه وان يكون الاتفاق هنا لا يخالف نص القانون.

#### 1-الخطر البحري القابل للتأمين

الخطر البحري هو أهم عنصر في عقد التأمين البحري، فضمان المؤمن الضرر الذي يلحق بالمؤمن له هو محل العقد، وبانقضاءه يترتب بطلان هذا الأخير.

أما المشرع الجزائري حذا حذو المشرع الفرنسي في فكرة أخطار البحر، ونص في المادة 101 من الأمر 95\_07 في الفقرة الأولى منها " :يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد".

يحدد الطرفان في وثيقة التأمين نطاق التزام المؤمن بضمان المخاطر البحرية إما ان تكون تغطية كل المخاطر البحرية و مهما كان سببها الا ما استثني بنص صريح او باتفاق الطرفين و لا يمكن للمؤمن التخلص من هذا الالتزام الا في نطاق الاخطار المستبعدة و المستثناة ، و قد يكون تغطية المخاطر مع عدم ضمان الخسارة الخصوصية اي المخاطر الخاصة و على المؤمن له ان يثبت سبب نشوء الضرر لاستحقاق التعويض و للاطراف حرية اختيار بداية و نهاية الرحلة البحرية .

و تطبق قواعد التأمين البحري على كامل الرحلة ، اذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء اكان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له .

نجد أن المشرع الجزائري قد مدد من نطاق الضمان ليشمل حتى الاخطار البرية أو الجوية أو النهرية عندما تكون هذه الاخيرة تابعة للنقل البحري .

يشمل التأمين البحري الأخطار البحرية و الأخطار غير البحرية كما يغطي:

أ -الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نتج عنه خطر مستبعد في التأمين؛

ب -المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

تعني عبارة البضائع المشحونة البضائع المنقولة"

ويمكن تقسيم الأخطار البحرية بناء على ما جاء في المادة 101 إلى الفئات الآتية:

### **1-الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية، والتي تصيب السفينة أو البضاعة المشحونة :**

لمعرفة هذه الأخطار يجدر بنا أولاً تعريف الحوادث البحرية،حيث عرفها الفقه بأنها الحوادث القهرية أو الجبرية التي تصيب السفينة أثناء الرحلة البحرية، ويعتبر من ضمن الحوادث البحرية كذلك فعل الغير الذي يسأل عنه المؤمن له وهذه الحوادث قد تصيب السفينة أو البضاعة، وتتمثل في التصادم البحري والغرق والجنوح والعاصفة وغيرها من الحوادث البحرية التي تصيب السفن والبضائع .

**2- العاصفة والغرق والجنوح:**وهي أخطار يحدثها البحر و لا تثير شك في صفتها البحرية، والعاصفة هي : "اضطراب الجو اضطرابا عنيفا" ، ويتمثل في رياح شديدة مصحوبة غالبا برياح وأمطار غزيرة، ويستتبع ارتفاع الأمواج ارتفاعا غير معتاد وهي في الحقيقة السبب الرئيسي للأخطار البحرية الأخرى، أما الغرق فهو " اختفاء السفينة تحت سطح الماء وفقدانها القدرة على الطفو، أما الجنوح أو التسيب هو توقف السفينة عن الملاحة فترة

من الزمن لاحتكاكها بقاع البحر أو الصخور أو حطام السفن الغارقة أو أي عقبة أخرى من عوائق الملاحة دون أن تتمكن من الخروج ،

**3-التصادم البحري:** و هو ارتطام سفينة بأخرى هذا المعنى الفني، أما التصادم في التأمين البحري فله عادة معنى واسع من معناه الفني يتوقف على مضمون الشرط الوارد في وثيقة التأمين وهو يعني عادة ارتطام السفينة بأي جسم آخر عائم أو غير عائم سواء كان سفينة أخرى أو حطام مستقر في قاع البحر أو مباني الميناء ،

**4-طرح البحر:** أحيانا تتعرض السفينة أثناء الملاحة البحرية لخطر ناجم عن شدة حمولتها أو لسبب آخر، فيضطر الريان لتفادي مثل هذا الخطر لرمي جزء من حمولتها في البحر لتخفيف السفينة ، وهذه العملية إذا أقدم عليها الريان لإبعاد السفينة وحمولتها عن الخطر، فإن المؤمن يتحمل الخسائر الناجمة عن ذلك وهو ما يعرف "بالخسائر البحرية المشتركة و يندرج تحت مفهوم الخسائر البحرية جميع الأضرار التي يقدم عليها الريان اضطراريا بقصد سلامة السفينة وحمولتها .

**5- الحريق و الانفجار:** إذا تعرضت سفينة لحريق أو لانفجار في عرض البحر بسبب قوة قاهرة ولا يرجع السبب لخطأ الريان أو أشخاص الملاحة البحرية تتحمل شركة التأمين أثار هذه الأضرار التي تصيب الركاب والبضاعة التي نجمت عن تحقق خطر الحريق فالمؤمن يضمن ويغطي هذا الخطر عند تحققه بالرغم من أنه غير ناتج عن البحر .

**6- أخطاء البحارة:** إذا ارتكب البحارة أخطاء عمدية أدت إلى إتلاف البضائع أو ألحقت أضرار بالركاب تلزم شركة التأمين بتعويض المتضررين عن أنواع الأخطار التي يمكن ان يرتكبها الريان أو عمال السفينة عن التجارة الممنوعة أو التهريب كأن يقوموا بتهريب أسلحة أو متفجرات فتتفجر فتؤدي إلى إتلاف البضائع الأخرى في هذه الحالة يلزم المؤمن بتغطية الأضرار اللاحقة بها.

**7-السرقه والقرصنة:** ونقصد بالسرقه أخذ أموال أو بضائع الغير بالقوة أو بدونها ولكن دون رضا أصحابها سواء كان الفعل منسوب لأشخاص الملاحة أو للغير من خارج السفينة يلزم

المؤمن بتعويض هذه الخسائر أما القرصنة وهو خطر مستبعد من التأمين، ونقصد بها أن يتخذ مجموعة من الأشخاص عمليات السلب والنهب في البحار حرفة لهم وهي كل عمل غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب والقرصنة كانت تشكل في الماضي خطرا تواجهه كل السفن لكن مع مرور الزمن أصبحت من الأخطار النادرة إلا أنه في الوقت الحالي عاد هذا الخطر الى الظهور وبشكل مقلق.

**-خسائر النفقات :** يتحمل المؤمن ايضا النفقات الاستثنائية او غير العادية التي يدفعها

المستأمن لتفادي الضرر او للحد من اثره في الحالات التي يسأل فيها المؤمن عن هذا الضرر إذ أن هذه النفقات يفيد منها المؤمن لما تؤدي اليه من التخفيف من مسؤوليته عن ضمان الشيء المؤمن عليه ، فهي بديل الاضرار المادية او معادلة لها و غالبا ما تكون هذه النفقات من قبيل الخسائر المشتركة كما هو الشأن في مكافأة المساعدة و لو كانت المساعدة مقدمة من سفينة مملوكة للمستأمن نفسه ، اذ تجري التسوية كما لو كانت السفينتان مملوكتين لمجهزين مختلفين ، و تطبيقا لذلك فان الضامن مسئول عن نفقات التعويم و نفقات اسعاف السفينة المتعرضة لخطر محقق و نفقات الانقاذ في البحر و نفقات القطر عندما تساق السفينة الى مرفأ بقصد ترميمها ، كما انه اذا اصبحت السفينة غير صالحة للملاحة بسبب خطر مضمون فان المؤمن يلزم بنفقات تفريغ البضاعة من السفينة في ميناء الالتجاء و نفقات تخزينها و اعادة شحنها و زيادة الاجرة التي دفعت لسفينة اخرى كما انه اذا كان التأمين يغطي خطر الحريق فان المؤمن لا يكون مسئولا عن الهلاك الذي يصيب البضاعة بسبب الحريق فحسب بل ايضا عن المكافأة التي يستحقها من قام باطفاء النار.

**ب-الأخطار المستبعدة من للتأمين:**

بعد أن تطرقنا إلى الأخطار المضمونة ننقل إلى الأخطار المستبعدة، والتي يكون استبعادها سواء باتفاق أو طبقا للقانون، حيث فرق هذا الأخير بين الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة والتي تعود لإرادة المتعاقدين في مخالفة ذلك، وهذا ما أخذ بها المشرع الجزائري

أي أن هناك أخطار غير قابلة للضمان بصورة قطعية التي نصت عليها المادة 102 من ق.ت.ج. وهناك أخطار غير قابلة للضمان إلا باتفاق خاص طبقاً لنص المادة 103 ق.ت.ج.

### - الأخطار المستبعدة بصفة مطلقة :

ثمة أخطار مستثناة ومستبعدة لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بتعويض المؤمن له عن الأضرار الناشئة وتتمثل فيما يلي حسب ما نصت عليه المادة 102 ق.ت.ج.:

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة،

2- الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن :

1 - مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن،

2 - الغرامات و المصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية،

3 - الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير مباشرة للانفجار و إطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات .

ولقد اعتبرت المادة 92 من الأمر رقم 07/95 المادة 102 من النظام العام فلا يجوز مخالفتها، ونصت المادة 126 من الأمر نفسه: « لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة »، وتعتبر كذلك من النظام العام وهي نفس الأحكام الموجودة في وثيقة التأمين على السفينة في بندها الخامس .

### - الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف :

أما بالنسبة للأخطار التي استبعدتها القانون بشرط عدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التأمين، فنجدها منصوص عليها في المادة 103 من الأمر رقم 07/95

في الأحكام العامة الخاصة بالتأمينات البحرية والمادة 127 الموجودة ضمن الأحكام

الخاصة بالتأمين على هيكل السفينة، وقد نصت المادة 103 على ما يلي:

- 1 - العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،
- 2 - الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب،
- 3 - القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات  
كيفما كان نوعها، و إغلاق المصانع والإضرابات،
- 4 - الفتن والاضطرابات الشعبية،
- 5 - احتراق الحصار،
- 6 - الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين،
- 7 - جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون،
- 8 - كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

نفهم من مضمون هذه المادة أن عيب خاص في الشيء المؤمن عليه، وهو كل عيب داخلي في الشيء المؤمن عليه يؤدي به إلى الهلاك أو التلف كون هذا الضرر ليس ناشئاً عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه (سواء عيب ذاتي في البضاعة المشحونة أو عيب ذاتي في السفينة) خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن نفسه فلا يعد ، كما نجد أخطار الحرب إضرابات إغلاق المحلات ضمن القائمة والإضرابات والحركات الشعبية وأعمال تخريب الإرهاب، خسائر النفقات التي تدفع لتفادي الأضرار أو للحد من أثره، غالباً ما تكون هذه النفقات مقابل الخسائر المشتركة أو تدفع لتخليص بضاعة محتجزة لدى حراس الشواطئ أو الجمارك .



## المطلب الثاني : تعريف التأمين البحري و تحديد اهميته

### اولا- تعريف التأمين البحري

يوجد العديد من التعاريف للتأمين البحري نذكر منها ما يلي:

حسب المادة الأولى من القانون البحري الفرنسي لعام 1967 فقد جاء فيها بأنه "عقد

يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحمله نتيجة مخاطرة بحرية

وهذا الضرر يتمثل في خسارة تتعرض لها أمواله وذلك نظير قسط معين"،

عرف ريبير التأمين البحري بأنه "عقد بمقتضاه يقبل شخص(المؤمن) أن يعرض

شخصاً آخر (المستأمن) عن ضرر يتحمله بمكاسبه رسالة بحرية ويتمثل في خسارة حقيقية

في قيمة الشيء، وذلك مقابل قسط وفي حدود مبلغ معين لا يمكن أن يتجاوز قيمة الأشياء

الهالكة".

عرف التامين البحري كذلك بأنه عبارة عن " عقد يلتزم المؤمن بموجبه بتعويض المؤمن

له أو المستفيد عن الأضرار التي تلحق بالأموال المؤمن عليها، الناجمة عن تحقق الخطر

المؤمن منه، أو عن مسؤولية المؤمن له المترتبة عن تحقق الخطر المؤمن منه، أو أي

أضرار أخرى يتفق عليها طرفا العقد، والتي تقع أثناء الرحلة البحرية " ،

مع الملاحظة أن من بين القواعد الدولية التي تطرقت للخسائر البحرية و التأمين

البحري قواعد يورك و أنفرس و هي ليست اتفاقية دولية حتى ولو أنها ذات تطبيق دولي،

وإنما هي عادة اتفاقية دولية غير ملزمة ، يتم العمل بها عند خلو النصوص الوطنية من

تنظيمها أو رغبة المتعاقدين في العمل بها تجنباً لمشكل تنازع القوانين.

أما مفهوم عقد التأمين البحري في التشريع الجزائري فقد أخذت الجزائر عقب استقلالها بنظام التأمين الفرنسي، وإن كان المشرع الجزائري قد اتخذ بعض التدابير كسن قواعد قانونية جزائرية تتعلق أساسا بعرض التزامات وضمانات على الشركات العاملة بالجزائر وإخضاعها لطلب من وزارة المالية وفقا لما جاء به القانون رقم 201/63 المؤرخ في 08 جوان 1963، واعتمدت بعد ذلك تأمين شركاتها و احتكار العملية التأمينية، وهذا ما نص عليه الأمر رقم / 127 66 المتعلق باحتكار الدولة لجميع عمليات التأمين، وظل الفراغ التشريعي في مجال تنظيم العملية التأمينية بالجزائر إلى غاية صدور قانون التأمين سنة 1980 ، حيث حدد مفهومه وبينت أحكامه .

عرف المشرع الجزائري التأمين البحري من خلال نص المادة 92 من الأمر 07/95 على انه : " ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية " ،

وسع المشرع الجزائري على غرار التشريعات الأخرى مجال ونطاق التأمين البحري بذكره العملية التأمينية، واحتوت وثائق التأمين البحري سواء المتعلقة بالبضائع أو السفن أحكامه العامة والمتمثلة أساسا في تحديد الشيء المؤمن عليه والأخطار المؤمن ضدها والتزامات الأطراف وعناصر العقد، إن المشرع الجزائري لم يخرج كثيرا عما جاء به المشرع الفرنسي والذي يعتبر المصدر المباشر له، فمفهوم التأمين البحري في القانون الجزائري مطابق لما جاء به كل من المشرع الانجليزي والفرنسي، ويبقى فقط تصحيح بعض النقائص التي تشوبه ، و في المقابل لا يوجد نص قانوني يلزم التاجر بأن يقوم بتأمين بضاعته اثناء النقل و ان كان البنك يتطلب ذلك لتمويل الصفقة التجارية .

## ثانيا - أهمية التأمين البحري

للتأمين البحري أهمية كبيرة تتمثل فيما يلي:

- التعويض عن الخسائر المالية الضخمة التي قد لا يستطيع التأمين البحري تحملها خاصة بعد ظهور الناقلات العملاقة،

- يعد التأمين البحري من أهم الضمانات التي تطلبها البنوك التجارية قبل قبول تمويل عمليات التجارة الدولية بالنسبة للمصدرين والمستوردين، فقبل قبول خصم الكمبيالات تطلب البنوك تقديم وثيقة تأمين بحري على البضائع بالإضافة إلى المستندات الأخرى ( فاتورة البيع وإذن التصدير وسند الشحن) وبتقديم وثيقة التأمين البحري يمكن للبنك أن يقبل خصم الكمبيالات المسحوبة على المستورد دون انتظار لوصول البضاعة سالمة حيث أن هذا الأمر قد يستغرق مدة قد تطول لعدة أسابيع أو شهور مما يؤدي إلى تعطيل رؤوس أموال المصدرين ولا شك أن توفير هذا النوع من الطمأنينة وتقديم هذه التسهيلات بموجب وثيقة التأمين البحري له أثر واضح في ازدهار التجارة الدولية ،

- إن قيام هيئات التأمين بسداد التعويض النقدي عن الخسائر المادية الناتجة عن تحقق الأخطار البحرية له أثر كبير في تشجيع أصحاب رؤوس الأموال على الدخول في صفقات تجارية دولية، مما يساعد على زيادة واتساع نطاق التبادل التجاري بين الدول المختلفة .

- أهمية التأمين البحري في التجارة البحرية بسبب الأخطار الخاصة التي تواجه الرحلة البحرية، وبسبب حجم الأضرار المرتبطة بالحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن أو الحمولة أو الاثنين معاً، لذلك كان التأمين البحري أول أشكال التأمين التي عرفت، وهو امتداد لعقد قرض المخاطرة، عندما كان أحد الممولين يقرض المشتغل بالنشاط البحري قرضاً مرتبطاً بتيسير رحلة بحرية، ويستعيد المقرض مبلغ القرض مضاف إليه فوائد مرتفعة في حالة نجاح الرحلة، في حين يضيع عليه مبلغ القرض عند فشلها،

كما يمكن تلخيص أهمية التأمين البحري كالتالي:

- يعتبر التأمين البحري ضماناً كافياً لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية؛

- يعمل التأمين على تشجيع الهيئات والأشخاص على استثمار أموالهم في التجارة الخارجية مطمئنين إلى الضمانات التي تقدمها لهم، حيث يضمن لهم تعويض الخسائر،

- يعتبر أحد بنود التجارة غير المنظورة والتي تدخل ضمن تقسيمات ميزان المعاملات التجارية وبالتالي يرتبط ارتباطا وثيقا بالدخل والإنتاج ويعتبر أحد العوامل الهامة في دفع عجلة التنمية والتخطيط الاقتصادي،
- يعتبر التأمين البحري مصدرا من مصادر المتحصلات أو الإيرادات في ميزان المدفوعات حيث يعتبر من الصادرات غير المنظورة ،
- وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الدول وتحسين العلاقات التجارية والاقتصادية والسياسية.

### ثالثا - خصائص التأمين البحري:

#### 1 - عقد رضائي:

وهذا يعني أنه ينعقد بمجرد أن يتبادل المؤمن و المستأمن التعبير عن إرادتين متطابقتين ( توافق الايجاب والقبول)، إذا كان التراضي كافيا لانعقاد عقد التأمين ، فإنه يصح مع ذلك للطرفين الاتفاق على جعل الكتابة لازمة لانعقاد، كأن يتفق على أن العقد لا يتم إلا بتوقيع الطرفين على وثيقة التأمين.

#### 2 - عقد ملزم للجانبين:

يعني أن عقد التأمين ينشئ التزامات متقابلة بين المتعاقدين .حيث يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين وهو التزام متحقق عليه بمجرد إنعقاد العقد ويلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه، فالالتزامه غير محقق وإحتمالي متوقف على وقوع الخطر المؤمن منه .

#### 3 - من عقود المعاوضات:

حيث أن كل من المتعاقدين يأخذ مقابل لما قدمه، فالمؤمن يأخذ أقساط التأمين التي يدفعها المؤمن له، والمؤمن له يأخذ مقابل لما دفعه وهو تحمل المؤمن لتبعة الخطر المؤمن

منه سواء تحقق الخطر أم لم يتحقق، فعقد التأمين البحري يهدف الى جبر الضرر بعد وقوعه ويكون مساوي لمقدار هذا الضرر والا اعتبر من باب الإثراء بلا سبب، فلا يجب ان يضع المؤمن له في حالة مالية أحسن من تلك التي كان عليها قبل تحقق الخطر المؤمن منه.

#### 4 - من العقود الزمنية:

و هو الذي يطبق فيه الالتزام بلاءات دورية مستمرة ، أي أن عقد التأمين ينعقد لفترة محدودة حيث يلتزم المؤمن بتحمل تبعه الخطر المؤمن منه لمدة زمنية محددة في العقد، فالزمن عنصر جوهري في عقد التأمين البحري.

#### 5 - عقد احتمالي:

ويسمى أيضا بعقد الغرم، وهو العقد الذي لا يتحدد فيه وقت التعاقد مقدار الأداء الذي يبذله أو يأخذه كل متعاقد لوجود عنصر الاحتمال فيه، فعقد التأمين البحري يقع على أمر غير محقق الوقوع حيث إن المؤمن له لا يعرف وقت إبرام العقد مقدار ما أخذ ولا ما أعطى، فيتوقف ذلك على وقوع الخطر المؤمن منه أو عدم وقوعه، فالعقد الاحتمالي هو الذي يتوقف على الحظ والمصادفة، ولما كان التأمين يقوم على أمر غير محقق وهو احتمال تحقق الخطر فإن هذا الخطر يصبح ركن من أركان العقد لا قيام له بدونه ، فإذا وقع التأمين على أمر محقق الوقوع أعتبر العقد باطلا.

#### 6 - عقد تعويض:

يهدف إلى تعويض الضرر الذي يلحق المستأمن من جراء تحقق الخطر، لا أن يهيئ له سبيلا للإثراء و الكسب، فلا يجوز أن يجعل الشخص المضمون بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي طان عليها لو لم يقع الطارئ، و لو لم يكن كذلك لاستطاع المستأمن أن يعمل على تحقق الخطر.

## 7 - حسن النية:

إذ يجب أن يوجد عند إنشاء جميع العقود وخلال تنفيذها، فعلى المؤمن له الالتزام بتقديم بيانات صحيحة ودقيقة للمؤمن عن محل التأمين والخطر المؤمن منه، وكل ما يطرأ من جديد حوله ويلزم المؤمن له بان يتخذ كل الاحتياطات اللازمة لمنع تحقق الخطر أو التقليل منه، فالمؤمن لا يستطيع أن يلم في كثير من الاحيان بفكرة حقيقية عن الخطر المؤمن منه وحجمه إلا عن طريق ما يدلي به المؤمن له من بيانات عند طلب التأمين.

### المطلب الثالث : أنواع التأمين البحري و أركانه

#### الفرع الاول : أنواع التأمين البحري

يوجد نوعين من التأمين البحري النوع الأول هو التأمين على الأشياء و يشمل كل من التأمين على السفينة، و التأمين على البضائع والقسم الثاني أو النوع الثاني هو التأمين من المخاطر البحرية.

#### اولا- التأمين على الأشياء:

يشمل كافة الأضرار التي تصيب المؤمن له ، و كل ما يترتب عن وقوع الخطر من خسائر، و في هذه الحالة تبقى الأخطار مغطاة حتى و لو حدث تغيير في الطريق أو الرحلة ، أو السفينة شريطة أن يكون هذا التغيير خارج عن إرادة المؤمن له و رقابته. إن هذا التأمين يتعلق بالسفينة بحد ذاتها أو بالبضائع المشحونة التي تنقلها عن طريق البحر وذلك كما يلي:

1- **التأمين على السفينة** : يعتبر هذا النوع من أهم التأمينات البحرية، و قد نص عليه المشرع الجزائري تحت عنوان التأمين على هيكل السفينة، و تقتضي المادة ( 122 ) من

قانون التأمينات بأنه يمكن التأمين على السفن لرحلة واحدة أو لعدة رحلات متتالية، أو لزمن معين.

إن التأمين على هيكل السفينة هو قسم من أقسام التأمين البحري إلى جانب التأمين على البضائع والتأمين على المسؤولية، ومصطلح هيكل السفينة يستعمل عادة في العقود الخاصة بالسفينة ككل أي بكل مشتملاتها، ويمكن أن تستثنى هذه الأخيرة في العقد كما يمكن أن تدرج فيه وتبقى تسمية عقد الوثيقة بوثيقة التأمين على هيكل السفينة. ونجد في التأمين على السفن صورتين للحالات التي لا يكون التأمين بحريا بحسب الأصل وهما:

\_ يجوز لبناء السفن أن يعقد تأميناً لضمان ما تتعرض له السفن أثناء بنائها وتعويمها لتجربتها قبل تسليمها لمالكها. أو أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها.  
\_ يجوز التأمين على السفن أثناء وجودها في الميناء .

وقد نظم المشرع الجزائري كل ما يتعلق بسلامة السفن وصيانتها في القانون البحري الجزائري، فأوجب قيدها في دفتر تسجيل السفن والذي يحوي كل ما يتعلق بها و بمالكها، وللسفينة بيانات ضرورية تميزها عن غيرها من السفن منعا للتداخل الذي قد يقود إلى الإبهام، وقد حدد القانون الجزائري العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من: الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل و الجنسية".

## 2-التأمين على البضائع :

### أ - التأمين على البضائع المشحونة:

يعتبر التأمين على البضائع و نقلها من أهم فروع التأمين البحري ، إذ يضمن المؤمن التعويض عن الأضرار التي تصيب المؤمن له ، و البضائع هي الأموال والقيم المادية التي ظهر التأمين البحري بالتأمين عليها قديما، وقد عرفتها قواعد هامبورغ 1978 المتعلقة بنقل

البضائع بحرا في مادتها الأولى الفقرة الخامسة: عبارة البضائع يجب أن تشمل أيضا الحيوانات الحية وكذلك البضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا ويمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات و المغلفات عندما تكون مقدمة لحماية البضائع من طرف الشاحن.

ونظم المشرع الجزائري التأمين على البضائع في المواد من 136 إلى 144 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

نجد أن شركات التأمين في التأمين على البضائع لا تضمن فقط مخاطر الرحلة البحرية، بل يتعداها إلى مخاطر الطريق البري أو النهري أو الجوي، سواء أكان ذلك قبل الشحن أو بعد التفريغ. ويأخذ التأمين على البضاعة إحدى الصورتين التاليتين:

-بالنسبة للصورة الأولى :

تضمن تغطية الأضرار التي تلحق البضائع أيا كان سببها، وهنا يتم تقدير قيمة هذه البضائع المعنية بالضمان بحسب سعرها في ميناء الشحن، ويضاف إليه مجموع النفقات الضرورية لنقلها إلى السفينة، والريح المنتظر في حالة بيعها، وجميع المصاريف التي تترتب على نقلها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

-أما الصورة الثانية :

فقد أوضحها المشرع الجزائري بالمادة 140 وما يليها من قانون التأمين الجزائري، ويستفاد منها أن شركات التأمين تضمن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة التي ستصدر أو ستشحن لحساب المؤمن له، وهذا لمدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة واحدة . أي أن التأمين البحري على البضائع يتم إما بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بمقتضى وثيقة عائمة أو وثيقة اشتراك، و أخيرا يجب على مكاتب التأمين البحري أن يراعى في اعتباره عند دراسة قبول عمليات تأمين البضائع المنقولة النقاط المهمة التالية:

-نوع الشحنات وطبيعتها،



-وسائل النقل،

-الطرق الملاحية.

كما يجب على مكتب التأمين أن يكون على اطلاع مستمر بكل ما يتعلق بعلوم النقل البحري وتطوراته في العالم.

### 3 - التأمين على المخاطر البحرية:

يشمل الخطر البحري كافة الأخطار و الأضرار المادية ، التي يتحمل فيها المؤمن له كافة النفقات و المصاريف التي يقوم بتسديدها لصالح المؤمن ، من أجل تفادي الضرر أو الحد من آثاره ، غير أنه توجد أخطار غير قابلة للتأمين أهمها، الأخطاء العمدية الصادرة من المؤمن له بإرادته، أو مخالفته للأنظمة و القوانين السارية المفعول ، كالقوانين الخاصة بتنظيم العبور و النقل البحري للبضائع، و كذا القوانين الخاصة بالاستيراد و التصدير.

من الشائع القول بأن التأمين البحري هو تأمين أشياء يهدف أساسا إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة من الخسائر والأضرار المادية التي تتعرض لها من جراء استغلالها أو انتقالها، وهذه النظرة مردها أن المؤمنين البحريين ظلوا لسنوات طويلة يقتصررون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولتها، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدنية لمالك أو مستغل الشيء المؤمن عليه.

وقد قامت اعتراضات كثيرة في الماضي على هذا النوع من التأمين إذ من شأنه التشجيع على الإهمال والتقصير، مادام التأمين يغطي كل ذلك، كما يشجع المضرور على دفع دعوى المسؤولية متى وجد أمامه المؤمن الموسر، إلى جانب المسؤول المشكوك في يساره، ويميل القضاء غالبا إلى الحكم بالتعويض للمضرور والسخاء عليه في ذلك، ما دامت شركات التأمين هي التي ستدفع هذا التعويض من خزانتها.

فمن المعلوم أنه منذ منتصف القرن التاسع عشر تركت الشركات الإنجليزية، وكذا جماعة اللويدز، لنوادي الحماية والتعويض P&I Clubs ، والمؤلفة من ملاك السفن في شكل جمعيات للتأمين التبادلي، ضمان مخاطر المسؤولية المدنية، ولم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين على السفن و البضائع.

وبعبارة أخرى تمت في إنجلترا منذ أكثر من قرن قسمة لنشاط التأمين البحري، بحيث اقتصت شركات التأمين و اللويدز بضمن الخسائر والأضرار المادية التي تلحق السفن والبضائع، واقتصت نوادي الحماية والتعويض بضمن المسؤوليات المدنية سواء أكانت تقصيرية أم تعاقدية .

## الفرع الثاني - أركان عقد تأمين النقل البحري و آثاره القانونية

### اولا - أركان عقد تأمين النقل البحري

#### - الاكتتاب :

اشترط المشرع الجزائري الكتابة لصحة عقد التأمين البحري غير انه لم يحدد نوعية الكتابة و الصياغة و اللغة التي يحزر بها العقد و لكن جرت العادة ان تقوم شركات التأمين بإعداد نماذج مطبوعة تتضمن جميع الشروط العامة و المألوفة لجميع أنواع التأمينات و يجب أن تكون الكتابة بحروف واضحة إضافة إلى انه يجب على الأطراف المتعاقدة التوقيع إجباريا على البيانات التالية :

- اسم كل من الطرفين المتعاقدين و عنوانهما - الشيء المؤمن عليه أو الشخص المؤمن له - نوع الأخطار المضمونة - تاريخ إبرام العقد - تاريخ سريان العقد و مدته - مبلغ التأمين أو الضمان - مبلغ القسط أو اشتراك التأمين و هو ما جاء بنص المادة 07 من القانون رقم 07/95.

فوثيقة التأمين التي وقع عليها الطرفان تعتبر وسيلة لإثبات التزامهما كما يمكن إثبات ذلك بواسطة مذكرة تغطية التأمين أو بأي مستند مكتوب وقعه المؤمن ، غير انه لا يمكن تعديل عقد التأمين إلا بملحق يوقعه الطرفان و هو ما جاء في نص المادة 8 و 9 من قانون 07/95 ،

#### - الرضا :

الرضا ركنا أساسيا في العقد و هو يعني توافر إرادتي المؤمن و المؤمن له أي توافق الإيجاب و القبول من اجل إبرام عقد التأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها التزامات المتعاقدين مع توافر الأهلية و الخلو من عيوب الإرادة ،

#### - المحل :

ما يميز عقد التأمين النقل البحري عن غيره من العقود هو هذا الركن إذ يعتبر العنصر الأساسي و الرئيسي في العقد و محل عقد التأمين البحري هو الخطر الذي يلتزم المؤمن بتغطيته مقابل قسط يتعهد به المؤمن له شريطة التناسب ،

#### - السبب :

و هي المصلحة التي يحرص عليها كل من المؤمن و المؤمن له هي الدافع إلى إبرام العقد و إن كان الكثير من الفقهاء يذهبون إلى أن المصلحة لا تدخل في مضمون فكرة التأمين و لا تعد ركنا من أركانه ، غير أن المشرع الجزائري يرى أن المصلحة هي السبب الذي من اجله ابرم العقد و لولاها لما كان الاتفاق أصلا على إبرام العقد .

#### ثانيا- آثار عقد تأمين النقل البحري :

تنص المادة 108 من الامر رقم 07/95 المعدل و المتمم بالقانون رقم 04/06 :

يترتب على المؤمن له ان يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها و تسمح

للمؤمن بتقدير الخطر ، أن يدفع القسط حسب الكيفية المحددة في العقد ، ان يصرح بالعقد او العقود التي تؤمن على المال نفسه من الخطر ذاته لدى مؤمن واحد او عدة مؤمنين ، و بالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاقه على ذلك ، ان يراعي الالتزامات المتفق عليها من المؤمن او المحددة في التنظيم الساري المفعول ، و ان يبذل الجهود لاتقاء الاضرار او الحد من اتساعها ، ان يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الاضرار الحاصلة ، أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاقه و خلال سبعة 07 ايام على الاكثر بأي حادث من طبيعة ان يستلزم ضمانه ، و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك و ان يقدم بيانا خاصا بالحادث و تعيين مبلغ الاضرار و الخسائر "

يلتزم المؤمن له بأن يدفع قسط التأمين و المصروفات في المكان و الزمان المتفق عليهما ، كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على الشيء المؤمن عليه ، و ان يعطي بيانا صحيحا عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها و التي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الاخطار التي يجري التأمين عليها و أن يطلع أثناء سريان التأمين على ما يطرأ من زيادة في هذه المخاطر في حدود علمه بها " ، كما انه على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه ان يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الاشياء المؤمن عليها ، و عليه أن يتخذ جميع الاجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسئول و يكون المؤمن له مسؤولا عن الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب اهمال تنفيذ هذه الالتزامات "

من خلال ما سبق يمكن القول ان التزامات المؤمن له تتلخص في :

- الالتزام بدفع قسط التأمين
- الالتزام بتقديم بيانات صحيحة غير الخطر المضمون
- الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن
- أ - آثار عقد تأمين النقل البحري بالنسبة للمؤمن له

تنص المادة 108 من القانون رقم 07/95 على انه : " يترتب على المؤمن له :

- أن يقدم تصريحاً صحيحاً بجميع الظروف التي عرفها و تسمح للمؤمن بتقدير الخطر ،
- أن يدفع القسط حسب الكيفيات المحددة في العقد ،
- أن يصرح خلال عشرة أيام على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد ،
- أن يصرح بالعقد أو العقود التي تؤمن على المال نفسه من الخطر ذاته لدى مؤمن واحد أو عدة مؤمنين و بالمبالغ المؤمن عليها فور اطلاعه على ذلك ،
- أن يراعي الالتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول ، و أن يبذل الجهود لاتقاء الأضرار أو الحد من اتساعها ،
- أن يتخذ جميع التدابير الضرورية الرامية إلى حفظ حقوق المؤمن للطعن ضد الغير المسؤولين عن الأضرار الحاصلة،
- أن يعلم المؤمن بمجرد اطلاعه ، و خلال سبعة أيام على الأكثر ، بأي حادث من طبيعته أن يستلزم ضمانه و أن يسهل عليه كل تحقيق يتعلق بذلك و أن يقدم بياناً خاصاً بالحادث و تعيين مبلغ الأضرار و الخسائر ."

و فيما يلي سنتطرق إلى هذه الالتزامات :

### - الالتزام بدفع قسط التأمين :

- القسط هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن نظير تحمله الخطر و التزامه الاحتمال بالتعويض و يتكون القسط من عنصرين :
- القسط الصافي : و هو يمثل قيمة الخطر على وجه التقريب ، بحيث يسمح للمؤمن بدفع التعويض عند تحققه .

- التكاليف او علاوة القسط و هو المبلغ الذي يغطي النفقات العامة لمشروع التأمين و يسمح للمؤمن بتحقيق الربح و هذا العنصر الثاني يضاف إلى القسط الصافي لتكوين القسط الإجمالي و يتحدد هذا القسط إما بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن منه ومدى جسامته و طبيعة الشيء المؤمن عليه ومدة التأمين و إذا لم يتحدد يرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد و يكون المدين بالقسط من يوقع على وثيقة التأمين و لو لم يكن هو المستفيد من التأمين و يدفع في محل المؤمن تيسيرا على شركات التأمين و ذلك بمجرد إبرام العقد .

يتم تحديد القسط بمراعاة نسبة تحقق الخطر المؤمن منه و طبيعة الشيء المؤمن عليه و قيمته سفينة كانت او بضاعة و عليه فان عملية حسابه و تقديره تتم وفق اجراءات فنية و رياضية ليتطابق مع حدة احتمال الخطر و حجم الخسائر التي تقع عند حدوثه ، و يتحدد القسط في عقد التأمين باتفاق بين الطرفين وفق الرحلة البحرية المبرمجة او القيمة المؤمن عليها و اذا لم يتم تحديد القسط في عقد التأمين فانه يرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد و تتولى تحديده هيئات فنية و للقسط قيمة تعاقدية يستحيل تغييره طبقا لمبدأ عدم جواز تغيير نسبة القسط ، رغم تزايد نسبة تحقق الخطر البحري بعد إبرامه .

و يترتب على الإخلال بهذا الالتزام طبقا لنص المادة 119 من القانون المدني الجزائري و التي مفادها : " إذا اخل أحد الطرفين بالتزامه جاز للطرف الثاني أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه " ، و بالتالي لا بد من تذكير المؤمن له بتاريخ دفع القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه و اجل الدفع و هنا يجب على المؤمن له أن يدفع القسط المطلوب خلال خمسة عشر يوما على الأكثر من تاريخ الاستحقاق فإذا لم يمتثل في الأجل المحدد وجب على المؤمن أن يعذر المؤمن له بواسطة رسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام بدفع القسط المطلوب خلال الثلاثين يوما التالية لانقضاء الأجل المحدد و عند انقضاء اجل الثلاثين يمكن أن يوقف المؤمن الضمان تلقائيا دون إشعار آخر كما يجوز له

فسخ العقد بعد عشرة أيام من إيقاف الضمان و في هذه الحالة يجب إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام و يكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للمغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ و هو ما جاء في نص المادة 16 من القانون رقم 07/95 .

### - الالتزام بالادلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر :

هذا الالتزام يقتضيه طبيعة كل تعاقد التي تقتضي التعرف عن حقيقة الشيء المتعاقد عليه و عن صفاته و لذلك كان على المؤمن أن يتحرى الصدق في الإحاطة بمعرفة طبيعة الخطر و ذلك بمساعدة المؤمن له ، و هو ما أكدته المادة 15 / 1 من قانون 07/95 السالف الذكر بقولها : " يلزم المؤمن له بالتصريح عند اكتتاب العقد بجميع البيانات و الظروف المعروفة لديه ضمن استمارة أسئلة تسمح للمؤمن بتقدير الأخطار التي يتكفل بها " ، حيث تصوغ شركات التأمين أسئلة في صورة نماذج تمكن المؤمن له من الاطلاع عليها و الإجابة عنها في ثقة و أمان وقت التعاقد غير انه من الأحسن أن يدلي المؤمن له من تلقاء نفسه بكل ما يتعلق بالخطر الذي لم يورد في وثيقة التأمين المطبوعة طالما انه يعلم أهميته و درجة خطورته ، و في حالة الإخلال بهذا الالتزام يترتب عليه جزاء إلا إذا تبين أن إخلال المؤمن له كان بحسن نية فإذا تبين المؤمن له ذلك قبل تحقق الخطر ففي هاته الحالة له أن يطلب زيادة القسط بما يتناسب مع الخطر أو الفسخ إذا لم يقبل المؤمن له بالزيادة أما إذا تم ذلك بعد تحقق الخطر فعليه بتخفيض التأمين بمقدار الفرق بين الأقساط المدفوعة و الأقساط التي يجب أن تدفع ، أما إذا كان الإخلال بسوء نية فللمؤمن أن يحرمه من مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر المؤمن منه و يبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد.

و يخضع هذا الالتزام إلى الاحكام العامة التي يخضع لها التزام المؤمن له في عقد التأمين بصفة عامة و إن كان هناك من يرى انه لا يشترط شكل معين في الإخطار فيمكن

أن يتم كتابة أو شفاهة و يجب أن يتضمن الإخطار جميع البيانات التي تتعلق بحدوث الخطر و بالظروف التي زامنته و يكون المخطر مسؤولاً عن البيانات غير الصحيحة التي يدلي بها ،

في حين هناك من يرى انه يجب ان يقدم المؤمن له تصريحاً دقيقاً للمؤمن بواسطة رسالة مضمونة الوصول يخطر فيها بكل الظروف المستجدة و التي من شأنها أن تؤدي إلى وقوع الخطر أو تفاقمه ، هذا و ينبغي على المؤمن له ان يعلم المؤمن وقت إبرام العقد على كل الظروف المتعلقة بالخطر حتى يتمكن المؤمن من التقدير الصحيح للأخطار التي سيأخذها على عاتقه ، كما يقع على كاهل المؤمن له الالتزام بالإعلام على كل الظروف التي تغير من الخطر بعد إبرام العقد و التي يكون لها تأثير على هذا الخطر بزيادة درجة احتمال وقوعه مما يؤدي لتفاقم الخطر ، كما يلتزم المؤمن له بتقديم الوثائق و المستندات الضرورية لاثبات تحقق الخطر و ذلك خلال مدة زمنية ، حددتها المادة 5/15 من قانون التأمين : " يلتزم المؤمن له بأن يعلم المؤمن بكل ضرر ينجر عنه ضمانه بمجرد اطلاعه عليه و في اجل لا يتعد 7 أيام إلا في الحالة العرضية أو القوة القاهرة و أن يزود المؤمن بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الضرر و بمداه ."

### -الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن :

يتضمن هذا الالتزام في حد ذاته جملة من الالتزامات و هي :

- الالتزام بإخطار المؤمن بزيادة الأخطار : حيث يلتزم المؤمن له بإخطار المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان التأمين و يكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحملة المؤمن و ذلك خلال عشرة أيام من تاريخ العلم بها فإذا لم يتم الإخطار في هذا الميعاد جاز للمؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط و إذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق فعلاً ، غير انه بإمكان



المؤمن أن يطالب بإبطال العقد إذا اثبت انه لم يغط الخطر لو كان مطلعاً عليه عند اكتتاب وثيقة التأمين أو عند تفاقم الخطر و هو ما جاء في نص المادة 109 من القانون رقم 07/95 .

- إبلاغ المؤمن بالحوادث : يلتزم المؤمن له بإبلاغ المؤمن بكل حادثة من شأنها ان تجعل المؤمن مسؤولاً في ظرف سبعة أيام من ورود الخبر إليه و ذلك حتى يتمكن المؤمن من تبين الظروف التي تحقق فيها الخطر قبل أن تتغير و التحقق من طبيعة الأضرار التي تنتج عنها و لا يلزم في الإبلاغ شكل معين و ليس من الضروري أن يكون وقوع الحادث أكيد بل يكفي أن يكون الحادث ظاهر الوقوع و إذا اخل بالتزامه فانه تقوم مسؤولية المؤمن له عن تعويض الضرر اللاحق بالمؤمن من جراء ذلك و بالتالي إذا لم يتضرر المؤمن من عدم الإبلاغ فلا تقوم مسؤولية المؤمن له .

- التخفيف من آثار الحادث : لان المؤمن له يكون موجود في مكان الحادث فهو اقدر على اتخاذ التدابير الأولية المناسبة للتخفيف من آثار الحادث و هو في ذلك يعتبر وكيلاً عن المؤمن مثل قيامه بإنقاذ الأشياء المؤمن عليها الغرقه بقدر ما يكون ذلك في استطاعته و أن يقطر السفينة المؤمن عليها عند الاقتضاء .

كما يلتزم المؤمن له بالمحافظة على حق الرجوع على الغير المسؤول فقد يتحقق الخطر المؤمن منه بفعل الغير فتتعقد مسؤوليته قبل المؤمن له و بمقتضاها يكون لهذا الأخير مطالبة المسؤول بتعويض ما أصابه من ضرر وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية و إذا ما تحقق الخطر يلتزم المؤمن بدفع التعويض و مقابل ذلك يجوز للمؤمن ان يرجع على الغير المسؤول لمطالبته بما أداه للمؤمن له المضرور بدعوى شخصية تتأسس على قواعد المسؤولية التقصيرية أو بدعوى الحلول محل المؤمن له في الرجوع على الغير المسؤول إما بموجب حوالة الحق أو تطبيقاً لقواعد الحلول القانوني أو الاتفاقي .

**ب - آثار عقد تأمين النقل البحري بالنسبة للمؤمن**

## - دفع مبلغ التعويض " مبلغ التأمين " :

يولد عقد التأمين التزام على عاتق المؤمن و هو تعويض المؤمن له عن الضرر الناتج عن تحقق الخطر المؤمن منه شريطة ألا يتجاوز ذلك المبلغ التقديري مبلغ التأمين إلا أن مبلغ التأمين و مبلغ التعويض قد يختلفان غير أن مبلغ التعويض يجب أن يكون في حدود الضرر الذي يلحق المؤمن له و إذا كانت مصروفات فان المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو ما تعلق بالبضاعة .

يقع على عاتق المؤمن دفع التعويض للمؤمن له في حدود التأمين متى تحقق الخطر المضمون على أن لا يزيد التعويض حدود التلف الحاصل ، و شريطة إثبات أن الخطر المضمون هو السبب المباشر في تحقق الخسارة المراد تعويضها و أن يكون المستفيد صاحب المصلحة التأمينية و أن تتطابق قيمة التأمين مع قيمة الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد .

و قد وضع المشرع معايير لمحاربة غش المؤمن إذا تعدد إخطار المؤمن عن البضاعة التي تصل سالمة بمبلغ اقل من قيمتها توصلها إلى تخفيض قسط التأمين أو الإعلان عن القيمة الحقيقية للبضائع في حالة تحقق الخطر و هلاك البضاعة ، و يلتزم المؤمن بالتعويض في حدود مبلغ التأمين المتفق عليه بالنسبة لكل شحنة على حدة و لا يؤثر ذلك بالانتقاص من قيمة التأمين بالنسبة للشحنات الأخرى و بذلك قد تتعدد تعويضات التأمين بتعدد الشحنات البحرية الخاضعة للتأمين و يثور إشكال في حال ما حصل تجمع للبضائع المؤمن عليها في مكان واحد كأن تتراكم في ميناء الشحن أو التفريغ و تعرضها للخطر البحري فهنا التعويض هل يكون التعويض عن شحنة واحدة أم عدة شحنات و لحل هذا الإشكال فإن وثيقة التأمين النموذجية الفرنسية أقامت التفرقة بين أمرين :

- أن يحصل تجمع للبضائع قبل الشحن أو بعد الوصول و تتعرض للهلاك يكون التعويض في حدود التأمين عن شحنة واحدة على أساس أن المؤمن له كان يستطيع أن يتخذ إجراءات أو تدابير لمنع حصول الضرر أو السيطرة عليه ،

- أن يحصل تجمع البضائع بعد عمليات الشحن و بدون علم المؤمن له يكون التعويض مجاوز لقيمة التعويض عن شحنة واحدة .

و يحق للمؤمن قبل أن يدفع مبلغ التأمين للمؤمن له أن يخصم الأقساط المستحقة له و التي لم يسدها إعمالا للمقاصة أو الدفع بعدم التنفيذ ،

و للمؤمن له دعويين للحصول على التعويض و هي دعوى الخسارة أي أن يعود المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه في حدود مبلغ التأمين و هو ما جاء في نص المادة 114 من الأمر رقم 95-07 السالف الذكر حيث يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن قيمة البضاعة كما لو وصلت إلى الميناء المقصود سواء كان هلاكها كلي أو جزئي بشرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين المحدد في العقد ، أما في حالة تلف البضاعة فمقدار التعويض يحدد كما لو وصلت البضاعة سالمة إلى الميناء المقصود و مقارنة ذلك بقيمتها بعد التلف و الفرق بين هاتين القيمتين هو الذي يبين مقدار التعويض ، اما الدعوى الثانية فهي دعوى الترك ، فالترك لا يستعمل الا في احوال المخاطر الكبرى و تتمثل حالات ترك البضائع المؤمن عليها طبقا لنص المادة 143 من الأمر رقم 95-07 فيما يلي :

- 1 - فقدان الكلي للبضائع
- 2 - خسارة أو تلف يفوق  $\frac{3}{4}$  قيمة البضائع
- 3 - بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي

4 - عدم قابلية السفينة للملاحة و إذا تعدد الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقلا كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر ،

5 - انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر ، و إذا كان تأثير الأخبار بسبب حوادث حربية يمدد الأجل 6 أشهر .

#### - تكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له:

و هو ما يعرف بعنصر الادخار في بعض صور التأمين و ذلك لان قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه و تتضخم فوائده و هذا التجمع و الادخار يسمى بالاحتياط الحسابي و يسميه قانون التأمين الجزائري بالرصيد الحسابي و هو ما نصت عليه المادة 74 من الأمر رقم 07/95 السالف الذكر بقولها : " الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن و المؤمن له " و هو لا يكون مستحقا إلا إذا تحقق الخطر .

## المبحث الثالث : تأمين النقل الجوي

يعرف النقل الجوي الداخلي بأنه : " هي خطوط قصيرة بصفة عامة حيث تربط بين المدن و الأقاليم المختلفة داخل الدولة الواحدة " ، نفس الفكرة أخذ بها المشرع عندما عرف هذه الخدمات نص المادة 112 / 2 من قانون 06/98 وتسمى خدمات " داخلية " عندما تربط مطارين بالتراب الوطني "وبالتالي استغلال هذا النقل لا يتجاوز حدود الإقليم الوطني ويتم ما بين المطارات الداخلية للدولة، و ما يميزها أيضا انه يستغل من قبل الشركات الوطنية بصفة احتكارية و قد تبنت هذا المبدأ أغلب التشريعات و منها المشرع حيث نصت المادة 112/3 من قانون 06 / 98 " : لا يمكن استغلال خدمات الطيران الداخلي إلا بواسطة مؤسسات خاضعة للقانون الجزائري... " ، وعليه يشترط المشرع أن يكون مستغل النقل الجوي الداخلي شركات جزائرية أو شركات يملك أغلبية رأسمالها جزائريون وبالتالي تخضع للقانون الجزائري .

أكد الأمر رقم 07 / 95 ما جاء به القانون رقم 80 / 07 المؤرخ في 9 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات وجعل التأمين الجوي من التأمينات الإلزامية، حيث نصت المادة 196 / 1 على أنه " يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة التأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤولية المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير. " ونصت المادة 171 من قانون الطيران المدني الجديد رقم 98 / 06 "... يجب على كل مستقل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأمينا يغطي مسؤولياته. "

طبقا للمادة 199 من نفس الأمر تخضع الرقابة على هذا التأمين مباشرة لوزير المالية الذي يتصرف بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات وفي حالة عدم الامتثال للالتزامه بالتأمين يعاقب الناقل الجوي بدفع غرامة مالية تتراوح بين 5000 إلى 10000 دج ، وتكون مشفوعة بتقديم شهادة التأمين عن كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني وفقا

للمادة 173 من قانون 98 / 06 المتعلق بالطيران المدني ، وإلزامية التأمين أصبحت أمراً حتمياً على الصعيد الدولي من خلال اتفاقية مونتريال 1999 فالإلزامية التأمين وفقاً لهذه الاتفاقية تفرضها دولة الناقل الجوي ومن حق دولة جهة الوصول التثبيت من ذلك.

كما يمكن تعريف عقد النقل الجوي على أنه " :الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد ، وعليه فعقد النقل الجوي هو اتفاق بين طرفين أو أكثر من جهة الناقل الجوي و من الجهة الأخرى المسافر أو الشاحن، وعلى الناقل الجوي تحقيق عملية النقل من مكان إلى آخر بواسطة الطائرة مقابل أجر معين يحدده الطرفان و خلال مدة زمنية محددة، وهذا العقد يجب أن تتوفر فيه أركانه المتمثلة في الرضا، المحل، السبب و الا كان العقد باطلاً، ومنه فعقد النقل الجوي سواء لنقل الأشخاص أو البضائع هو عقد إذعان يقوم على مبدأ الرضائية ينفذه الناقل الجوي و الذي تتعدد صفاته .

### **المطلب الأول : مفهوم التأمين الجوي**

يغطي التأمين الجوي مخاطر النقل الجوي التي تتعرض لها الطائرة أو حمولتها من البضائع ، والأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم، وعليه سنوضح مفهوم التأمين الجوي بتبيان مختلف التعريفات المتعلقة به واستنباط خصائصه وأهميته فيما يلي:

### **الفرع الأول : تعريف التأمين الجوي وخصائصه**

#### **اولاً - تعريف التأمين الجوي**

يعتبر التأمين في النقل الجوي ذو أهمية كبيرة في الحياة العملية، وعليه لابد من التعريف به وتبيان خصائصه التي يتميز بها قطاع النقل الجوي عن باقي القطاعات الأخرى.

عرف عقد تأمين النقل الجوي على أنه: "عقد يلتزم به المؤمن 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 المؤمن ضده أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل مبلغ محدد أو أقساط دورية يؤديها المؤمن له للمؤمن".

كما عرف على أنه: "التأمين الذي يكون على ما يلحق المراكب الجوية، كالطائرات والمناطيد من أخطار وحوادث خلال رحلاتها، أو في الموانئ الجوية والمطارات من تحطم، اصطدام، حجز، مصادرة، وقف، أسر، وهو يشمل في العادة المراكب الجوية والبضائع المنقولة عليها".

كما يعرف عقد التأمين على الطائرة على انه عقد يلزم به المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحق به عند تعرض واسطة النقل الجوي لهلاك حقيقي و هذا مقابل الاقساط التي تدفع من قبل المؤمن له على ان لا يتجاوز التعويض قيمة الاشياء الهالكة ، او هو عقد يعقده مالك الطائرة او مشغلها ضد اخطار فقد و تلف الطائرة و بموجب هذا العقد يتعهد المؤمن حسب اختياره بتعويض او استبدال او اصلاح ما يحدث للطائرة من اضرار مادية بسبب اخطار الطيران اضافة الى تعويض كل من تضرر من الحادث الذي اصبحت به الطائرة.

أما بخصوص المشرع الجزائري لم يعرف التأمين الجوي لكنه من خلال نص المادة 171 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم: 06/98 المعدل والمتمم بالأمر رقم: 10 /03 والقانون رقم: 02/08 والقانون رقم: 14/15 المحدد للقواعد المتعلقة بالطيران المدني في القسم السادس من الفصل الثامن تحت عنوان التأمينات في ثلاث مواد ألزمت كل مستغل طائرة في التراب الجزائري يقوم بالخدمات الجوية، وكذلك كل من يحلق فوق الأراضي الجزائرية سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج، بإبرام تأمين يضمن مسؤوليته" ، و الزامية

تقديم شهادات التأمين عند كل تفتيش ، و قد نص المشرع الجزائري على التأمين على البضائع المنقولة جوا في المادة 161 و ما يليها من الامر 07/95،

عند ابرام اتفاقية وارسوا 1929 و تحديد مسؤولية الناقل الجوي اتجاه الاضرار التي تصيب المسافرين او شاحن البضاعة لم تلزم الناقل الجوي بابرام عقود تأمين بدعوى عدم توفر مبررات لفرضه عليه لذا لم تعط اهمية للتأمين و لم ينظم في احكامها و عند انعقاد مؤتمر لاهاي 1955 ظهر قلق المؤتمرين حول كيفية حصول ضحايا الطيران و ورتتهم على مبالغ التعويض خاصة بعد مضاعفتها في بروتوكول لاهاي و صدرت توصيات بدراسة النظم الكفيلة بضمان حصول ضحايا الطيران او ورتتهم للتعويضات سواء عن طريق تأمين اجباري او ضمان احد البنوك او وديعة نقدية في حين نجد اتفاقية روما لسنة 1952 المتعلقة بالاضرار التي تحدثها الطائرة الاجنبية للغير على سطح الارض قد الزمت الناقل الجوي بابرام عقود التأمين من خلال نص المادة 15 منها كضمان يقدمه مستغل الطائرة. و قد اصبحت الزامية التأمين امرا حتميا على الصعيد الدولي من خلال اتفاقية مونتريال 1999 و وفقا لهذه الاتفاقية الزامية التأمين تفرضها دولة الناقل الجوي و من حق دولة جهة الوصول التثبت من ذلك .

## ثانيا - خصائص التأمين الجوي

من خلال التعاريف السابقة نستنتج أن التأمين الجوي يتميز بمجموعة من الخصائص أبرزها:

**1/ حداثة نشأة التأمين الجوي:** حيث يعتبر من أحدث التأمينات مقارنة بالتأمين البحري والبري، وذلك بسبب حداثة اختراع الطائرة ، كما ان الخطر الجوي يتميز بالسرعة و الذي



يرجع الى التطور التكنولوجي مما يؤدي الى صعوبة تقديم الإحصائيات بشأن نسبة الأخطار المحتمل وقوعها.

**2/ الطابع الدولي للتأمين الجوي :** يغلب عليه الطابع الجوي، بسبب طبيعة نشاط الطائرة وتقلها من دولة إلى أخرى، مما يجعل تنظيم النقل الجوي يخضع لاختصاصات دول مختلفة ما يتطلب إرساء قواعد قانونية دولية تهدف إلى ضبط معايير وشروط ممارسته، وتحديد مسؤولية الناقل الجوي في حالة وجود الخسائر والأضرار التي تسببها المركبة للغير، وكيفية التعويض عليها، حيث أبرمت العديد من الإتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، منها اتفاقية وارسو 1929 وتعديل لاهاي 1955، واتفاقية روما لعام 1952 الخاصة بالأضرار التي تلحقها المركبات الهوائية الأجنبية بالغير على سطح الأرض والتي تضمنت تنظيمًا مفصلاً عن التأمين من مسؤولية مستغلي الطائرة، بالإضافة إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999 المتضمنة توحيد أحكام النقل الجوي الدولي .

**3/ شدة المخاطر الجوية وتعددتها :** يتميز التأمين الجوي بشدة مخاطره بسبب جسامته الأضرار التي يمكن أن يحدثها الحادث الجوي، سواء جسم المركبة أو عن المسؤولية التي تنتج عن وقوع الحادث الواحد والذي يصيب الركاب وطاقم الطائرة، بالإضافة إلى الأضرار التي تصيب الغير جراء سقوط الطائرة على اليابسة، لذلك نجد أغلب الدول لجأت للأخذ بنظام إلزامية التأمين الجوي وجعلته شرطاً من شروط تسليم وثائق النقل الجوي.

### **ثالثاً - الأساس القانوني للالتزام بالتأمين الجوي**

إن المشرع الجزائري ألزم كل ناقل جوي بأن يكتب تأميناً عن مسؤوليته المترتبة عن جميع الأضرار التي سببتها الطائرة للمضربين عند شركات التأمين المرخصة من طرف الدولة ، من أجل إصدار شهادة تأمين التي تثبت ذلك، حيث تنص المادة 6 من الإتفاقية النموذجية المتعلقة بمنح إمتياز استغلال الخدمات الجوية للنقل العمومي المنشور بالمرسوم

رقم 43 /00 على أنه :يتعين على صاحب الإمتياز إكتتاب جميع التأمينات لتغطية الأخطار الناجمة عن استغلال الإمتياز، وتلك المتعلقة بالتزاماته ومسؤولياته. يجب أن تودع كل العقود التي تغطي أخطاره والتزاماته ومسؤولياته شه ا ر على الأقل قبل بداية الاستغلال لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني. "

لقد ألزم المشرع الجزائري كل مستغل طائرة مدنية أن يكتتب تأميناً كافياً لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة، وكذلك عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض ، كما يجب أن يؤمن على مستخدميه المعرضين لمخاطر الطيران التي يمكن أن تلحق بهم أضرار، فهذا يعد شرط من الشروط 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، 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.

لقد 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 أمرة من أجل فرض هذا تأمين عن مخاطر الطيران، حيث أصبحا شرطا 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 ، كما يمكن لأطراف العقد إضافة بنود أخرى لا تتعارض مع النظام العام غايات المشرع وأهدافه من جعل هذا التأمين إلزاميا .

كما يجب إكتتاب التأمين الجوي لدى شركة تأمين معتمدة ومرخص لها بالتأمين بموجب قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة، فالمشرع الجزائري ألزم كل ناقل جوي بأن يبرم عقد تأمين لدى شركة معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤولياته تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير ، وأن يكتتب تأمين لدى شركة معتمدة بالجزائر من أجل ضمان مسؤوليته المدنية تجاه الغير على سطح الأرض ،

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"، حيث ألزم المشرع الجزائري مستغل الطائرة بتقديم شهادة التأمين عند كل تفتيش يتعرض له مهما كانت جنسيتها وطنية أو أجنبية تعمل في إقليم الدولة، بحيث تثبت هذه الشهادة إجراء تأمين وفقا للأحكام المقررة قانونا، وحمل شهادة تثبت المقدرة المالية صادرة عن السلطة المختصة المسجل فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله.

## الفرع الثاني: الأخطار محل التأمين الجوي

تتعدد الأخطار التي تستوجب التأمين الجوي، من أهمها نذكر:

### أولا-التأمين الجوي على بدن الطائرة (هيكلها)

ويغطي هذا النوع من التأمينات مخاطر خسارة الطائرة كليا أو تضرر جزء منها ، ويشمل ذلك المحركات وقطع الغيار ومعدات الطائرة والمعدات الأرضية المساندة للطائرة، وصندوق قطع غيار الطائرة وأدوات الصيانة، وهناك نوع آخر من التأمينات الجوية المتعلقة بالمخاطر التي تصيب بدن الطائرة في الحروب والتحالفات، حيث يغطي هذا النوع مخاطر خسارة الطائرة كليا او جزء منها بسبب الحرب أو الإختطاف أو أي مخاطر أخرى تنتج عن

الحروب والتحالفات، ويشمل ذلك محركات الطائرة والمعدات التي عليها سواء أثناء الطيران أو عند وجودها في منطقة تقع تحت سيطرة غير مالك الطائرة أو داخل ممتلكاته

## ثانياً: التأمين الجوي على الأضرار التي تصيب الأشخاص والبضائع في حالة الطيران .

عرف الفقهاء الضرر على أنه: «الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه في مصلحة مشروعة له سواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو حريته أو شرفه أو اعتباره أو غير ذلك...» .

و حالة الطيران هي لحظة بدء دوران المحركات الطائرة بهدف الإقلاع و حتى نهاية التدرج على درج الهبوط في نقطة الوصول و اما بالنسبة للمحركات الاخف من الهواء تبدأ من لحظة انفصالها على الارض حتى لحظة تثبيتها عليها ثانية .

### أ- التأمين الجوي عن الضرر الذي يصيب الركاب:

يلتزم الناقل الجوي أساساً بضمان سامة الركاب حتى وصولهم إلى وجهتهم المحددة . مما يعني انعقاد مسؤوليته طبقاً للمادة 1 / 17 من اتفاقية مونتريال 1999 ، متى لحق المسافر ضرر أثناء الرحلة لذلك يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر ، يتعلق هذا التأمين بالإصابات والاضرار البدنية التي تصيب الأشخاص المسافرين من وفاة وجروح، فالمسؤولية تثبت إذا وقع الحادث داخل الطائرة أو خلال الصعود والنزول منها، وبصورة أدق تمتد المسؤولية منذ تسجيل المسافر بمكتب شركة الطيران حتى العبور على الجمارك بقاعة الوصول بانتهاء الرحلة.

وللتأمين الجوي عن الأشخاص عدة صور والتي تقع جراء الضرر الواقع على عاتق الناقل الجوي، والتأمين على الأضرار التي تصيب متلقي الخدمة المتمثل في المسافرين، وتتنوع أنظمة التأمين، تتمثل في:

### **التأمين التلقائي الفردي:**

و هو اتفاق الناقل الجوي اختياريًا مع شركة التأمين على نفقته الخاصة لمدة محددة لتغطية عمليات النقل الجوي أو جزء منها و ينفذ هذا التأمين لصالح المسافرين أو ورثته بحيث يحق لهم التوجه مباشرة إلى المؤمن لديه إذا رغبوا في الحصول على مبالغ التعويض بعدها الاقصى كما حددتها اتفاقية وارسو لكن شرط الموافقة كتابة على تنازلهم عن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي و شركة التأمين و هذا التأمين اختياري و لا يفرض على المسافرين أو ورثته اذ يتم بالتراضي بعد الحادث بينهم و بين شركة التأمين و هو مرتبط بشرط التنازل عن دعوى المسؤولية المفروض رفعها ضد الناقل الجوي.

### **- التأمين الفردي التكميلي**

هذا النوع من التأمين يبرمه الراكب مع شركة الطيران بوصفها نائبة عن المؤمن، وذلك من أجل تغطية الأخطار الجوية لزمن محدد أو لرحلة جوية محددة، حيث يتفق المسافر بإيراداته الحرة مع شركة التأمين قبل ركوبه الطائرة بوقت قصير على إبرام عقد تأمين ضد مخاطر عملية النقل الجوي، فيسجل اسمه وعنوانه ويحدد المستفيد من هذا التأمين عند وفاته، وتاريخ وساعة بداية التأمين ومدته وحدوده، كما يدفع قسط التأمين فوراً، والذي يحدد بالاستناد لمبلغ التأمين الذي يأمل المؤمن له الحصول عليه، ويبقى هذا التأمين

ساريا حتى ولو لم تتم عملية النقل الجوي أو استعمل المسافر وسيلة أخرى للسفر وحتى فترة الإقامة خلال عملية النقل.

## ب/ التأمين الجوي عن الضرر الذي يصيب البضاعة:

أكدت المادة 18 من اتفاقية مونتريال والمادة 356 من قانون المعاملات التجارية الاتحادي على مسؤولية الناقل الجوي متى لحق التلف أو الضياع أو العيب بالبضاعة أو الأمتعة أثناء الطيران أو أثناء وجودها في أحد المطارات أو حتى في أي مكان آخر هبطت فيه الطائرة لا تتعدد المسؤولية إلا إذا لحق الضرر بالبضائع الذي يلزم الناقل بتعويضها. وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يتحكم في المصطلحات فكل من التلف والهلاك والضياع يعتبر حسب من قبيل الخسارة (الضرر)، وقد حصرت اتفاقية وارسو و البروتوكولات المعدلة لها صور الضرر في ثلاثة أمور هي: هلاك البضاعة، تلفها، ضياعها ، وكلها أضرار مادية، إلا أنه قد يتضرر الشاحن معنويا جراء تضرر البضائع إلى المرسل إليه.

**1/ هلاك البضاعة:** يراد بالهلاك زوال مادة الشيء أو تدميره أو عدم العثور عليه، بحيث يتعذر على الناقل تسليم الشيء إلى المرسل إليه لينهي الالتزامات التي فرضها عليه عقد النقل، وقد يكون الهلاك كلياً أو جزئياً (الهلاك الفعلي)، وقد يكون بقوة القانون وبسبب هلاكها حكماً، والذي يتحقق بمرور مدة معينة من الزمن الواجب تسليم البضاعة فيه، وقد يكون الهلاك كلياً أو جزئياً، فقد تهلك البضاعة نتيجة لتأخر الناقل الجوي بسبب عدم إيصالها في الوقت المحدد مسبقاً، كأن تكون البضاعة ذات حساسية كبيرة تلزمها عناية خاصة قد حدد مدة صلاحيتها المرسل بمدة النقل الجوي، كما قد تهلك بسبب خطأ من طرف الناقل.

**2/ تلف البضاعة:** يقصد بالتلف وصول البضاعة كاملة من حيث وزنها أو عددها أو حجمها أو غيره ولكنها في حالة معينة بخصوص نوعيتها، كأن يلحقها عطب أو كسر أو

خدش بحيث لا تعد صالحة للاستخدام الذي أعدت له، أو استخدامها لم يعد يحقق الفائدة المطلوبة كما كانت قبل تلفها وهذا التلف يقدر بنسبة مئوية من قيمة البضائع، بمعنى وصول البضاعة سليمة من حيث الكمية معيبة من حيث الكيف.

**3/ ضياع البضاعة:** قد تضيع البضاعة بسبب اهمال الناقل الجوي أو بسبب التأخر في نقلها من مطار الإنطلاق أو الخزائن ضياعها، وقد يؤدي تأخر وصول البضاعة ضياع فرصة بيعها يوم السوق أو إلى انخفاض سعرها، أو فوات صلاحية استعمالها.

### **ثالثاً: التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي وعن الأضرار التي تصيب الغير على اليابسة**

يستطيع منتج الطائرة أو صانعها عن طريق نظام التأمين ان يلقي عبئ المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على شركات التأمين ، اذ يدرج صانع الطائرة تكلفة التأمين ضمن تكلفة الطائرة ، ونتيجة لتطور صناعة الطائرات نجد ان هناك اقبال نحو ابرام عقود التأمين الجوي للحد من اثار المسؤولية عن الحوادث التي تسببها الطائرة وما يتحمله المستثمر من اعباء مالية ضخمة تتمثل في فقد الطائرة او التعويضات التي يمنحها للأشخاص المضرورين ، لذلك ظهرت من الناحية العملية عقود التأمين على جسم الطائرة و التأمين من مسؤولية مستثمر الطائرة بل ان صانعها يؤمن من مسؤوليته عن بيع او بناء الطائرة لذلك فقد عقدت اتفاقية روما التي نظمت مسؤولية مستثمر الطائرة عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير عن سطح الأرض اذ تنص المادة الاولى من اتفاقية روما لسنة 1952 (على ان لكل شخص اصابه ضرر على سطح الارض الحق في التعويض وفقاً لاحكام هذه الاتفاقية ويكفيه ان يثبت ان الضرر ناتج عن الطائر في حالة طيران او عن شخص او شي ما . )

يستوجب على كل طائرة تعمل في اقليم الدولة ان تحمل شهادة تامين لها و للغير على سطح الارض و يمثل هذا التامين طاقمها و ركابها و البضائع التي تحملها ، فاذا كانت حالة الطيران اللحظة التي تبدأ محركات الطائرة بالدوران بهدف الاقلاع من سطح الارض إلى نقطة الوصول لاي من اللحظة التي تبدأ فيها باستخدام القوة المحركة بغرض الاقلاع و حتى نهاية التدرج إلى برج الهبوط اما سطح الارض فينتهي لحظة دوران المحركات بهدف الاقلاع،

نص على هذا النوع من التأمينات قانون التأمينات الجزائري، بنصه على أن يؤمن كل مستخدم لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة لدى شركة تأمين معتمدة من طرف السلطات المختصة في الجزائر، لضمان مسؤوليته المدنية اتجاه الغير على سطح الأرض، وقد حدد قانون التأمينات المسؤولية على المستوى الداخلي أما اتفاقية روما حددت المسؤولية الدولية.

نجد أن اتفاقية روما لعام 1952 والمتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرة الأجنبية للغير على سطح الأرض قد ألزمت الناقل الجوي بإبرام عقود التأمين، وفرضت ذلك في المادة 15 منها وجعلت من التأمين أحد الضمانات التي يقدمها مستغل الطائرة عن تلك الأضرار، بعدها بدأت الدول في وضع نظام للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي تبرمها شركات النقل الجوي اختيارا او إلزاما وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا أو ورثتهم على التعويضات اللازمة، وقد جعل المشرع الجزائري ضمن القانون رقم: 06/98 الزامية التأمين في نص المواد من 171 إلى 173 منه، حيث تضمنت وجوب أن يكتتب مستغل الطائرة تأمينا يغطي مسؤوليته وفقا للحدود المحددة في القانون السابق، والزامية تقديم شهادات التأمين عند كل تفتيش.

#### رابعا- التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي



يعد التأمين الجوي من مسؤولية الناقل الجوي عن التعويض عن الأضرار الناشئة عن عملية النقل الجوي، عقد تلتزم بموجبه شركة التأمين بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي عند القيام بعملية النقل الجوي عن طريق دعوى التعويض وذلك مقابل أقساط يدفعها الناقل الجوي بحسب الاتفاق المبرم بينهما، وبالتالي في حالة وقع حادث للطائرة تحل شركة التأمين محل الناقل الجوي بدفع كافة التعويضات المستحقة للمتضررين أو ورثة الضحايا، وبهذا لا تهتز المكانة المالية للناقل الجوي ويحافظ على استقرار شركته.

نجد أن أغلب شركات التأمين في الجزائر لا تبرم عقود تأمين جوي عن مسؤولية الناقل الجوي، نظرا للمبالغ المالية الضخمة الواجبة الدفع في حالة وقوع أضرار مادية أو بشرية، لذا تلجأ شركات النقل الجوي الوطنية إلى اكتتاب التأمين لدى شركات التأمين الأجنبية والمعروفة دوليا والتي لها خبرة وسمعة في الميدان، وأحيانا تقبل شركات التأمين الوطنية بالتأمين البسيط على حياة طاقم الطائرة أو التأمين على مستودعات وحظائر الطائرات، كما نجد التأمين على الحياة الذي يقوم به المسافر على حياته، والتأمين على البضائع من طرف الشاحن او مشتري البضاعة.

يعتبر التأمين الجوي ضمانا إضافيا وأمانا ماليا للناقل الجوي، تشمل وثائق التأمين الجوي الأضرار التي تلحق بالمسافرين في نقل الأشخاص جوا، وتشمل حالات الوفاة والإصابة بجروح أو الأضرار الجسمانية، فالنطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين كما تعطي هذه الوثائق الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة عن هلاك وتلف البضائع خلال فترة تواجد البضائع في حراسة الناقل الجوي، ويشترط عقد التأمين أن يكون الشاحن حائزا على رسالة النقل الجوي بالنسبة للبضائع، ولهذا أوجب الامر رقم: 07/95 المتعلق بالتأمينات على الناقل الجوي أن يكتتب تأميننا يغطي مسؤوليته اتجاه الركاب والبضائع المنقولة شرط ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحدودة في التشريع المعمول به في هذا المجال،

والتأمين على المسؤولية لابد أن يتناسب مع مبدأ تحديد التعويض أي مبدأ المسؤولية المحدودة، ولهذا فالتأمين على المسؤولية لا يعطي الاستثناءات الواردة على مبدأ المسؤولية المحدودة وهي الخطأ الجسيم والغش وحالات الإهمال والخطأ المتعمد من جانب الناقل وتابعيه، وحالات عدم مراعاة الناقل لما تفرضه مقتضيات أمن وسلامة الطائرة أو إهمال تزويد الطائرة بوثائق الرحلة بشهادة السلامة،

غير ان هناك اخطار مستثناة من الضمان و هي حسب نص المادة 29 من اتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 اذا كان الضرر قد تولد عن غش او خطأ جسيم من قبل المستثمر اي الناقل حسب طبيعة صفة الناقل فليس للناقل ان يتمسك بالنظام المحدد للمسؤولية و يمكن حصر هذه الاخطاء في :

اخطاء طاقم الطائرة : بما ان طاقم الطائرة يعمل تحت امرة الناقل و يخضع لاحكام مسؤولية المتبوع عن اعمال التابع ففي حال احداث التابع عملا غير مشروع في حال تاديبته وظيفته او بسببها فهنا الناقل هم من يتحمل المسؤولية و ليس المؤمن

### **المطلب الثاني: التعويض عن المسؤولية المدنية**

الأصل أن الناقل الجوي ملزم بجبر كل الضرر الذي يلحق بالمسافر وأمتعته وكذا البضائع المنقولة جوا، لكن ذلك قد يؤثر سلبا على صناعة النقل الجوي، أو يمكن أن يترتب على ذلك عرقلة أو تعطيل مرافق النقل الجوي، أو مبالغتها في رفع تعريفات النقل، حتى يمكنها أن تغطي مسؤوليتها في حالة انعقادها، لذلك عملت اتفاقية وارسو وكذا تعديلاتها ضمن بروتوكول لاهاي 1955، والتي سايرها المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني رقم: 06/98، على إيجاد التوازن بين مصلحة الناقل ومصلحة المسافر جوا، فإن فانت الناقل الجوي فرصة دفع المسؤولية أو التخفيف منها، استفادة كقاعدة عامة من الحد الأقصى للمسؤولية الناقل الجوي لتعويض الضرر الذي يلحق الأشخاص أو البضائع أو

الأمثلة المسجلة أو غير المسجلة، إذا لم يفلح الناقل من اثبات انتفاء الخطأ من جانبه أو من جانب تابعيه.

ولعل للتأمين أهمية كبيرة في الميدان، ويزداد أهمية لارتفاع قيمة التعويض القصوى، مثلما هو الحال في اتفاقية وارسو 1929 وتعديل لاهاي 1955 الذي ضعف من التعويض، والذي سار مساره المشرع الجزائري،

يبرم هذا التأمين بموجب عقد يلتزم بمقتضاه شركة التأمين بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء الدعاوى المرفوعة ضده من المتضرر أو ورثته وذلك مقابل أقساط يدفعها، وهذا التأمين يبرم لصالح الناقل الجوي وليس لصالح المسافرين أو ورثتهم في حالة الوفاة، فهو تأمين عن الأضرار التي تلحق الناقل شخصيا و ما قد يترتب عليه من دفع تعويضات، فشركات التأمين تضمن دفع التعويض و يمتد الضمان ليشمل كافة المصاريف والنفقات التي يواجهها الناقل الجوي، يغطي الناقل الجوي مسؤوليته عن الخسائر اللاحقة خلال عملية النقل الجوي، ويمكن القول أن شركات النقل الجوي تفضل مثل هذا النوع من العقود، ذلك أنه ذو طبيعة تعويضية فلا ينال المتضرر إلا ما تناسب مع الخسارة التي تعرض لها، كذلك فإن وضع حد أقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل الجوي الدولي بمقتضى اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، حيث لعبا دورا في زيادة انتشار هذا النوع من التأمينات وسهل الأمر لشركات التأمين لحساب تغطية هذه المسؤولية، وهو تأمين بضمان مزدوج فهو يغطي للناقل الجوي النتائج السلبية التي تصيب ذمة المالية، نظرا لتحريك دعوى التعويض ضده من طرف المتضررين، ويضمن للمتضرر الحصول على التعويض المقرر عن طريق دعوى التعويض، والذي يحدد كما يلي:

**أولا/تحديد قيمة التعويض في ظل اتفاقية وارسو1929:**

تضمنت اتفاقية وارسو في تحديدها لقيمة تعويض الضرر عن كل راكب وعن كل وحدة وزن بالنسبة للبضاعة والأمتعة المسجلة الملائمة أكثر لطبيعة النقل الجوي، فهي لصالح الناقل الذي يستطيع تقدير مدى الخسارة التي يمكن أن يتعرض لها أثناء الرحلة الجوية وبذلك يسهل عليه تغطية هذه الخسارة عن طريق التأمين، كما أن المسافر او صاحب البضاعة يكون على علم كامل بحدود التعويض الذي يستحقه في حالة وقوع حادث.

### أ - التعويض في حالة تضرر المسافرين:

يقدر بـ 125 ألف فرنك بوانكاري عن كل راكب، طبقاً لنص المادة 22 من اتفاقية وارسو، وفي حالة موت المسافر يقدم رأس مال الوفاة المحدد في اتفاقية فانسوفيا والمعدل لبروتوكول لاهاي إلى ورثة الضحية بموجب عقد الفريضة، الذي يحدد حقوق كل واحد منهم، كما تجدر الإشارة إلى أن الحد الأقصى للتعويض في حالة الوفاة أو العجز الكلي يساوي 250 ألف وحدة حسابية تحول إلى عملة وطنية حسب كل دولة، ولم تحدد اتفاقية وارسو الأشخاص الذين يحق لهم رفع دعوى المسؤولية والمطالبة بالتعويض، بل أحالت مهمة ذلك التحديد إلى القانون الوطني، ويتضح سكوت الاتفاقية عن تحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي من خلال المادة 2/24 منها، وقد هدفت الاتفاقية من ذلك السكوت تقادي الاصطدام بحساسية المفاهيم الاجتماعية في قوانين الاسرة للدولة المنظمة للاتفاقية، قد رست معظم القوانين كالقانون الفرنسي والمصري على أن حق رفع الدعوى يكون لكل من أصابه ضرراً سواء كان الراكب نفسه أو الغير وهم ورثة الراكب في حال وفاته، ولوثة الراكب الحق في دعوتان، دعوى مورثهم أي الراكب عن كون أن الراكب مرتبط بالناقل بموجب عقد يكون أساس للمطالبة بالتعويض، ودعوى ثانية يرفعها الورثة أنفسهم تتضمن المطالبة بتعويضهم عن الضرر الشخصي اللاحق لهم جراء وفاة عائلتهم، وفي هذه الحال تكون المطالبة على أساس الدعوى التقصيرية كون أن الورثة لا يربطهم عقد

مع الناقل، وعلى ذلك فيكون تحديد الأشخاص الذين لهم حق المطالبة بالتعويض عد وفاة الراكب يعود إلى محكمة دولة الراكب المتوفى.

### ب/ التعويض عن البضائع والأمتعة المسجلة:

يقدر بـ: 250 ألف فرنك بوانكاري عن كل كيلو غرام، طبقا لنص المادة 2/22 من اتفاقية وارسو، ولو افترضنا تضرر 100 كيلوغرام من مادة معينة، فيكون مجموع المبلغ المقدر للتعويض عن الضرر يقدر بـ:  $2500000=250000 \times 100$  فرنك بوانكاري.

### ج التعويض عن الأشياء التي يحتفظ بها الراكب كحقيبة اليد:

يقدر التعويض بـ: 5000 فرنك بوانكاري لكل راكب، طبقا لنص المادة 3/22 من اتفاقية وارسو، ولكن لايفترض وجود تعويض عن الأشياء التي يحتفظ بها الراكب كحقيبة اليد لأنها ستكون بحوزتها أثناء حدوث الضرر في الوصول إلى الوجهة المحددة، فلا يعقل أن يحدث ضرر للحاجيات التي يحتفظ بها الراكب. وفي كل الحالات السابقة الذكر يكون تقدير المبالغ المبينة أعلاه بواقع الفرنك الفرنسي الذي يشتمل على 65 مليغراما من الذهب عيار 900 من الألف من الذهب الخالص، وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عملة وطنية.

### ثالثا/ تأييد قيمة التعويض في ظل قانون الطيران المدني الجزائري

لقد أكدت المادة 150 من القانون الطيران المدني رقم: 06/98 على أن مسؤولية الناقل الجوي تمارس إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 المصادق عليهما من طرف الجزائر، وتحدد قيمة التعويض بـ: 250 ألف وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر، ويقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ملغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص، ويمكن أن تحوّل وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية

بأرقام صحيحة ويتم التحويل، في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة في تاريخ النطق بالحكم.

### رابعاً/ قيمة التعويض وفق اتفاقية روما لسنتي 1933 و1952

تضمنت اتفاقية روما لتوحيد بعض القواعد المتعلقة خسائر الطائرات التي تحدث ضرراً للأشخاص على الأرض قيمة التعويض، كالاتي:

#### أولاً: وفق اتفاقية روما 1933

1/ بالنسبة للإصابات البدنية للأشخاص على الأرض تضمنت إتفاية روما 1933 المسؤولية المطلقة والتامة للطائرات وذلك بأقصى قيمة تقدر بـ: (مائتي ألف) 200.000 فرد للفرد الواحد، وبقيمة (مليونين) 2000000 فرنك للحادث الواحد، وعلى أصحاب الطائرات القيام بالإجراءات الضرورية من تأمين أو توفير الضمانات اللازمة لسداد قيمة التعويض المتعلقة بالإصابات حين المطالبة لها.

2/ فيما يخص الأضرار التي تصيب الممتلكات على سطح الأرض افترضت الاتفاقية المسؤولية المطلقة والتامة لمستعملي المركبات الجوية عنها.

#### ثانياً: وفق اتفاقية روما 1952

تبنت هذا الإتفاقية المسؤولية التقصيرية القائمة على أساس المسؤولية الموضوعية المطلقة المنعقدة بقوة القانون، أي فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فيكفي تحقق الخسارة ولحاقها بالغير على سطح الأرض بسبب الطائرة وهي محلقة أو بسقوط شيء أو شخص منها، فنتقرر مسؤولية مستغل الطائرة حتى لو لم يرتكب خطأ من طرفه أو من طرف أحد تابعيه،

فالمسؤولية قائمة على أساس فكرة الغنم بالغنم، وحددت التعويض بحدوده القصوى في نص المادة 11 من اتفاقية روما 1952 كالتالي:

1 - يقدر الحد الأقصى للتعويض بالنسبة للطائرات حسب وزن كل طائرة المصرح به عند إقلاع الطائرة المرفقة بشهادة صلاحيتها للملاحة الجوية، وعن كل حادث.

2 - يقدر الحد الأقصى للتعويض عن كل شخص متضرر في حالة الوفاة أو الإصابة بمبلغ (خمس مئة ألف) 500.000 فرنك.

3 - في حالة تعدد المسؤولين عن الضرر وكانوا متضامنين فيما بينهم، فلا يحق للمتضرر أن يأخذ تعويضا اجماليا يزيد عن التعويض الذي يمكنه الحصول عليه من أي مسؤول، اما إذا وقع الضرر نتيجة اصطدام طائرتين في حالة الطيران، فالمتضرر له تعويض يساوي مجموع الحدود القصوى المقررة عن ظل طائرة حسب وزنها.

و تعتبر مسؤولية الناقل الجوي محدودة و ذلك نظرا لكون المخاطر و الاضرار التي تنجم عن الكوارث الجوية شديدة من شأنها ان تجعل الناقل يلتزم بدفع مبالغ ضخمة لتعويضها مما يهدد مركزه المالي و تطوره و ضمانا لاستمراره كان لا بد من تحديد مسؤوليته و لا يكون ذلك الا من خلال التامين من المخاطر الجوية و الذي يعتبر محفز لها و من اجل توفير الحماية اللازمة لضحايا الحوادث الجوية و لاعادة التوازن بين مصالح الناقل و المسافرين ذهبت المحاكم الامريكية إلى ابعد من ذلك لما قررت منح تعويضات اضافية عما تقرر من تعويض عن الاضرار و هو ما يسمى بالتعويضات التكميلية و خروجه بذلك عما قرره بروتوكول جواتيمالا و مونتريال بعدم تجاوز المبلغ المقرر لاي سبب لاعتقادهم ان تسقيف التعويض لا تتوافق البتة مع حق المواطن المكرس دستوريا في التعويض الشامل عن كل الاضرار اللاحقة به.

**قائمة المراجع :**

## أولاً: الكتب

- أحمد شرف الدين : احكام التأمين ، بدون دار نشر ، الطبعة الثالثة ، 1991 ،  
أسامة عزمي سلام وشقيري نوري موسى، إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الأولى، دار  
الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2007 ،  
-بشار ياسمينة: مسؤولية الناقل الجوي للركاب، دار الكتاب العلمية، 1971، بيروت،  
-بهاء بهيج شكري : التأمين في التطبيق و القانون و القضاء ، دار الثقافة ، بدون  
مكان النشر ، الطبعة الاولى ، 2007 ،  
-جلال وفاء محمدين : التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك ، دار الجامعة  
الجديدة ، الاسكندرية ، 2002 .  
-حميدة جميلة، الوجيز في عقد التأمين "دراسة على ضوء التشريع الجزائري الجديد  
للتأمينات"، دار الخلدونية، الجزائر، 2012،  
-حمد الله محمد حمد الله: القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية، عقد النقل الجوي  
الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع"، مكتبة القانون والاقتصاد، ط 1، الرياض،  
2016،  
-يحي أحمد البنا: الإرهاب الدولي ومسؤولية شرطة الطيران، ط 1994،  
-معراج جديدي : محاضرات في قانون التأمين الجزائري ، ديوان المطبوعات ، الجزائر  
، الطبعة الرابعة ، 2016 ،  
-معراج جديدي، محاضرات في قانون التأمين الجزائري، طبعة الرابعة، ديوان  
المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2016.  
-مصطفى كمال طه، " التأمين البحري، الضمان البحري"، الدار الجامعية، القاهرة،  
مصر، 1992،



- محمد فريد العريني: القانون الجوي "النقل الجوي الدولي و الداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013،
- مجيد حميد العنكي، القانون البحري العراقي، منشورات بيت الحكمة، بغداد، ط 1، 2000،
- مولاي أمحمد الأمراني زنطار، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ط1، مراكش، 2006،
- <sup>1</sup> محمود مختار بربري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، مصر، 2003.
- مصطفى كمال طه، " القانون البحري " ، دار النهضة العربية ، بيروت ، لبنان، 1975،
- على محمود بدوى : التأمين ، دراسة تطبيقية ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، الطبعة الاولى ، 2009 ،
- عصام الدين عمر : تأمين النقل البحري و البري و الجوي ، الاتحاد المصري للتأمين ، القاهرة 1992 علي بن غانم : التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2000 ،
- عصام الدين عمر، تأمين النقل البحري البري والجوي، الاتحاد المصري للتأمين، القاهرة، 1992،
- عبد القادر العطير ، التأمين البحري في التشريع، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2006.
- عبد الرزاق بن خروف : التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، التأمينات البرية ، دار الخلدونية ، الجزائر ، 2017

- عبد الستار التليلي: شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1976،
- توفيق حسن فرج : احكام التأمين ، الجزء الاول ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، الطبعة الثانية 1996 ،

### -الرسائل الجامعية:

- العريايي نبيل صالح : مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع و الاشخاص في القانون الجزائري ، رسالة دكتوراه في القانون ، تخصص قانون خاص ، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2010/2009
- بوكموش سرور : : النظام القانوني لاستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2016/2015،
- بسعيد مراد : عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2012/2012 ،
- دمانة محمد : دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2011/2010 ،
- تكاري هيفاء رشيدة: النظام القانوني لعقد التأمين دراسة في التشريع الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم تخصص القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012.

- مكيد نعيمة : الالتزام بضمان السلامة في عقد النقل البري ، رسالة دكتوراه علوم تخصص عقود و مسؤولية ، جامعة البليدة 2 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2015/2014 ،
- العرباوي نبيل صالح : التأمين في النقل البري ، مذكرة ماجستير تخصص قانون النقل ، جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، كلية العلوم القانونية و العلوم الادارية ، 2004/2003
- يعقوبي صبرينة : عقد التأمين البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون العقود، جامعة مولود معمري - تيزي وزو ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2017 ،
- علا عبد الحفيظ نويران المهيترات ، " المصلحة في التأمين البحري" ، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2011،
- شيرين عبد حسن يعقوب، " الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري" ، رسالة ماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، 2010،
- شتواح العياشي : عقد النقل البري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع قانون الأعمال ، جامعة منتوري -قسنطينة- كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2005/2004 ،
- ليلي لعور : التأمين كأداة لمواجهة اخطار النقل البري للبضائع في الجزائري ، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية ، تخصص تأمينات ، جامعة العربي بن مهيدي ، ام البواقي ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، 2014/2013 ،
- بويعقوب عبد القادر: تأمين المسؤولية المدنية في مجال النقل البري للبضائع ، مذكرة ماستر في الحقوق ، تخصص قانون التأمينات و المسؤولية ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2018/2017

- لشهب بدر الدين : التأمين في عقد النقل البحري للمسافرين ، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 2019 ،

- ليتيم حسين، " النظام القانوني لعقد التأمين"، مذكرة ماستر في الحقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر 2014،

- وليد معزوزي : التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر ، شعبة الحقوق -تخصص : قانون أعمال جامعة العربي بن مهدي -أم البواقي ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2014/2013 ،

- بلقايد غنية ، قعلول نعيمة : تأمين النقل البحري للبضائع و أثره على التجارة الخارجية ، دراسة حالة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي -بودواو- ، مذكرة التخرج لنيل شهادة ماستر تخصص تأمينات و إدارة المخاطر جامعة بومرداس ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، 2016 -2017

- عبد المؤمن بقة، دور تأمين النقل البحري في تطور التجارة الخارجية في الجزائر، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير، جامعة فرحات عباس، 2015\_2016 ،

- قرشي حورية : الإطار القانوني لعقد تأمين الطيران ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق ، تخصص قانون الأعمال ، جامعة مولود معمري تيزي وزو - كلية الحقوق والعلوم السياسية ، 2017

- مسيخ نبيل : عقد التأمين البحري و آثاره القانونية ، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء ، المدرسة العليا للقضاء ، مديرية التريصات ، 2006/2003 ،

## المقالات

- بن عيسى حياة : التأمين الجوي كدعامة لحركية النقل الجوي ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الخامس ، بدون سنة ،

- هجيرة عيشاوي : الخطر في تأمين عقد النقل البحري مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية - العدد الحادي عشر - جوان 2017 ،
- مراد بن صغير : إشكالات التأمين عن مخاطر النقل الجوي وتطبيقاتها، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية المجلد 15 ، العدد 1 ، 2018 ،
- محمد عبد العزيز الصافي عبيد ، أحمد علي أحمد، "تقييم إعادة التأمين في شركات التأمين السودانية" بالتطبيق على فرع التأمين البحري بضائع للفترة من 2013 - 2004، مجلة العلوم الاقتصادية، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا كلية الدراسات التجارية، العدد 16 ، 2015، الخرطوم،
- نظور احلام : نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري ، مجلة الدراسات الحقوقية ، المجلد 7 العدد 3 ، 2020 ،
- سالمة فرج الجازوي، الخطر في عقد التأمين البحري- دراسة في القانون الليبي ، مجلة العلوم و الدراسات الإنسانية، العدد 31 ، 25 أفريل 2017، جامعة بنغازي، ليبيا،
- نقادي حفيظ ، "التخلي في التأمين البحري الجزائري"، مجلة القانون والمجتمع، جامعة أدرار، العدد 3، جوان 2014،
- علاء عزيز حميد الجبوري ، حسنين مكي جودي : عقد التأمين على الطائرة - دراسة مقارنة - مجلة اهل البيت ، العراق ، العدد 20 ، بدون سنة ،
- صحراوي نورالدين : التزامات الاطراف في عقد التأمين البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الثامن ، 2017 ،

### النصوص القانونية:

-الامر رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتضمن قانون التأمينات ، جريدة رسمية عدد 13 الصادرة في 1995 المعدل و المتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتضمن قانون التأمينات ، جريدة رسمية عدد 15 الصادرة في 12 مارس 2006

-\_ الأمر رقم 10-03 المؤرخ في 2003/08/13 يعدل و يتم القانون رقم 06-98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني،الجريدة الرسمية،العدد 49 لسنة 2003

- القانون رقم 06-98 المعدل و المتمم المؤرخ في المؤرخ في 1998/06/27،يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني،الجريدة الرسمية، العدد 48 لسنة 1998.

-القانون رقم 01 / 13 المؤرخ في 2001 07 /08/ المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه ، الجريدة الرسمية العدد 44 لسنة 2001

\_ القانون رقم 02-08 المؤرخ في 2008/01/23 يعدل و يتم القانون رقم 06-98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني،الجريدة الرسمية،العدد 04 لسنة 2008 .

\_ القانون رقم 14-15 المؤرخ في 2015/07/15 يعدل و يتم القانون رقم 06-98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني،الجريدة الرسمية،العدد 41 لسنة 2015

## الملتقيات

-بن ناصر وهبية ، شفاقة فريال : التأمين عن مخاطرالنقل الجوي دراسة في التشريع

الجزائري ، الملتقى الوطني الاول حول النظام القانوني للتأمين و دوره في التنمية

الاقتصادية يومي 5 و 6 ديسمبر 2018 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة

البلدية 2

مواقع الكترونية :

-حسني مكي جودي ابو دكه : احكام الاتفاقات الدولية للتأمين من الأضرار التي تسببها  
الطائرة (دراسة مقارنة.)، الموقع الالكتروني ،