

دور عقد التأمين في تطوير وعصرنة النقل البري الطرقي للبضائع

The role of the insurance contract in the development and modernization of road transport of goods

زرّوال معزّوزة^{1*}، مرسلّي عبلة²

¹ جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان (الجزائر)، maazouza.zeroual@univ-tlemcen.dz

² جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان (الجزائر)، ikramablamorsli@gmail.com

تاريخ النشر: 2022/04/27

تاريخ القبول: 2022/03/10

تاريخ الاستلام: 2021/08/13

ملخص:

يعتبر عقد التأمين من أهم النظم التي تقوم عليها اقتصاديات الدول المتطورة، وذلك لما يلعبه من دور بارز في مجال تشجيع الاستثمار، وجلب العملة الصعبة للوطن، وتوفير الطمأنينة والراحة النفسية في نفوس المتعاملين الاقتصاديين، ولعلّ التأمين في مجال النقل البري الطرقي؛ يعتبر من أهم العوامل التي تواجه الأخطار والصعوبات التي قد يعاني منها أطراف عقد النقل، فهو عصب تداول السلع والخدمات كما أنه همزة وصل بين المنتج والمستهلك، إذ يعتبر العمود الفقري للتجارة الداخلية والدولية.

لذلك تبرز هذه الدراسة مدى استطاعة المشرع الجزائري من خلال تنظيمه لعقد تأمين النقل البري الطرقي، أن يقضي على مختلف الصعوبات والمخاطر التي تواجه النقل البري الطرقي، ومدى تأثيره على الاقتصاد الوطني.

الكلمات المفتاحية: عقد التأمين. النقل البري الطرقي. بضائع. ناقل. مسؤولية.

Abstract:

The insurance contract is one of the most important systems on which the economics of developed countries are based, because of its prominent role in encouraging investment and provide reassurance and psychological comfort in the hearts of economic dealers perhaps insurance in the field of road transport is one of the most important and difficulties that the parties to the transport contract may suffer especially because the latter is of great importance as it is the backbone of the circulation of goods and services.

As it is a link between the procedure and the consumer as it is considered the backbone of international and domestic trade was the Algerian legislator able, by organizing the

road transport insurance contract, to eliminate the various difficulties and dangerous facing road transport? And how was his reflected on the national economy

Keywords: The field of road; Insurance contract; Goods; Responsibilities; Transporter.

1 - مقدمة

يعتبر النقل البري للبضائع عن طريق الشاحنات مهماً في التجارة الداخلية والنقل المتعدد الوسائط، والذي من شأنه تنشيط الحركة الاقتصادية، فالنقل يلعب دوراً مهماً في الاقتصاد نظراً لأهميته وارتباطه مع بقية القطاعات الأخرى، لهذا تطورت وسائل النقل سريعاً في الوقت الحاضر، وأصبح للنقل أثر واضح في كل أنواع النشاط البشري والاجتماعي، فهو يعتبر الوسيلة المساهمة في تقريب الاتصال بين المجتمعات. غير أنه قد تواجهه مخاطر والصعوبات فيتحول من نعمة تحقق الأرباح؛ وتوفر الخدمات إلى نقمة تنجر عنها الأضرار والكوارث، لذلك كان لابد من البحث عن الوسيلة التي توفر الحماية من هذه المخاطر ألا وهو نظام التأمين الذي عرف منذ الأزل لتغطية أضرار النقل البحري، فالتأمين البري نظام خاص مستقل بذاته وخصوصياته، لأن قواعده طهرت كعادته ثم تبلورت إلى عرف لتدون في مجموعات وقننت وفصلت، إذا فالوسيلة هي المركبة والغاية هي توصيل البضاعة في أمن وسلام، فتعرض المركبة البرية والبضاعة المنقولة لمخاطر كالحريق أو السرقة، أو إلى أخطار مصاحبة لقوة قاهرة أو حادث مفاجئ يتسبب في هلاك أو تلف البضائع، لذلك بات من الضروري اللجوء إلى التأمين البري كوسيلة لحماية لمصالح الناقل والمرسل والمرسل إليه، إذا لم يكن المرسل هو صاحب الحق على البضائع. غير أن التشريع القانوني المنظم لهذا النوع من النقل أظهر قصوراً من ناحية التأمين الخاص بتغطية المخاطر المرتبطة به حديثاً وما استجد مستقبلاً، بسبب ما يفرضه النشاط الاقتصادي المتزايد وخارطة المواصلات الطرقية كالطريق شرق -غرب.

كان هذا القصور عاملاً في إبراز خروقات بالجملة لسوء ودناءة البنى التحتية لهذه الطرقات، جراء الفساد التي شهدته الدولة الجزائرية في السنوات الأخيرة، وقد تسبب هذا الأمر أيضاً في مآسي مرورية بسبب عدم احترام قواعد المرور، لذلك وجب التأمين عليها باستحداث قواعد تغطي هذه المستجدات.

كل ذلك يدفعنا لطرح الإشكال الآتي:

- ما مدى تأثير عقد التأمين على عصرنة وتطوير النقل البري الطرقي للبضائع؟

للإجابة على هاته الإشكالية قسمت الدراسة إلى جزأين، خصص الأول منها لمعرفة التنظيم القانوني الجزائري لعقد النقل البري الطرقي للبضائع، وهذا بالاطلاع على نظرة المشرع الجزائري بخصوص تنظيمه لهذا النقل؛ سواء ما

تعلق بالقطاع الخاص أو العام، وكيف كان تعامله مع البضائع الخطرة، وما هي الأسباب والعوامل التي تؤدي إلى حوادث النقل.

أما الجزء الثاني منها فقد خصص لدراسة تأمين عقد النقل البري الطرقي للبضائع، ومدى إلزاميته وتأثيره على قطاع النقل وبالتالي الاقتصاد الوطني.

2. التنظيم القانوني لعقد النقل البري للبضائع

عرّف المشرع الجزائري عقد النقل البري في المادة 36 من أمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395، الموافق 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري¹ المعدل والمتمم، على أنه: "اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان آخر"، أي أنّ عقد النقل يبرم بين شخصين الناقل والمرسل في نقل البضائع، وقد عالج المشرع الجزائري أحكام نقل الأشياء في القسم الثاني من الفصل الرابع في المواد من (39 إلى 55) من القانون التجاري، وينقسم النقل البري إلى نوعين النقل السككي والنقل الطرقي وهو موضوع بحثنا.

1.2 الإطار القانوني لعقد النقل البري الطرقي للبضائع:

يعتبر النقل البري الطرقي وسيلة هامة يزداد الاعتماد عليها من سنة لأخرى، نظرا لمرونته واستجابته لمتطلبات حاجات النقل، حيث تظهر أهميته من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة، وقد نظم المشرع الجزائري عقد النقل البري الطرقي من خلال المادة 36 من القسم الرابع من قانون النقل رقم 01-03 المؤرخ في 07 غشت 2001 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المعدل والمتمم، وكذلك القانون رقم 11-09 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، وهذا من خلال المادة 02 بقوله: "النقل الذي يستعمل مركبات مهيأة من طرف الصانع لنقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر تسير عبر الطريق"، كما جاء المرسوم التنفيذي رقم 17-330 المؤرخ في 26 صفر 1439، الموافق لـ 15 نوفمبر 2017 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 08 ذي القعدة 1524، الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 الذي يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات.

1.1.2 بالنسبة لنقل البضائع العمومي عبر الطرقات:

يقع لزاما على الناقل سواء كان شخصا معنويا أو طبيعيا؛ أن يودع طلب رخصة ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع لدى مدير النقل في الولاية المختصة إقليميا وهذا لتسليمه وصل الاستلام، وقد فصلت المادة 37 من المرسوم التنفيذي رقم 04-415 عناصر الطلب كالاتي:

¹ - القانون التجاري (أمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395، الموافق 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري)، المعدل والمتمم.

- بالنسبة للشخص الطبيعي يجب أن يذكر الحالة المدنية له ومقر سكنه وعنوانه الشخصي.

- بالنسبة للشخص المعنوي يقدم طلبا يذكر فيه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها، والحالة المدنية للممثل الشرعي المؤهل لتقديم الطلب ومقر سكنه.

2.1.2 بالنسبة لناقل البضائع الخاص عبر الطرقات:

يجب على الناقل للبضائع في القطاع الخاص عبر الطرقات أن يودع طلب الرخصة لدى مدير النقل في الولاية المختصة إقليميا ليسلمه وصل استلام، وعليه إن كان شخصا طبيعيا أن يذكر الحالة المدنية له ومقر سكنه وعنوانه الشخصي، أما إذا كان شخصا معنويا فيذكر في الطلب اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها وكذلك الحالة المدنية لممثلها الشرعي ومقر سكنه¹.

3.1.2 بالنسبة للبضائع الخطرة:

نظم المشرع الجزائري حركة المرور عبر الطرقات بموجب نصوص تشريعية وتنظيمية، عدت ضمانا للوقاية والسلامة والأمن في نقل الأشخاص والبضائع، من أهمها قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، وكذا الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009².

وقد اهتم المشرع الجزائري بتنظيم النقل البري عبر الطرقات بصفة عامة وبالنقل البضائع الخطرة بصفة خاصة، حيث نص صراحة في المادة 38 من القانون رقم 01-13، بأنه يتم إخضاع نقل المواد الخطرة لشروط خاصة يتم تحديدها عن طريق التنظيم، وبناء على ذلك صدر المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003 المحدد للشروط الخاصة لنقل البضائع عبر الطرقات.

فالمواد الخطرة كل منتوج وبضاعة يعرضان للخطر أو يسببان أضرارا، أو يضران بصحة السكان والبيئة ويتلفان الممتلكات والمنشآت القاعدية، وقد صنفتها المشرع إلى تسعة أصناف كالتالي:

الصنف 01: المواد والأشياء المتفجرة.

¹ - درار عبد الهادي، التراخيص الإدارية للنقل البري للأشخاص والبضائع بموجب المرسوم التنفيذي 17-331، مجلة الفكر، العدد 17، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليباس، سيدي بلعباس، الجزائر، 2018، ص 478.

² - الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، يعدل ويتم القانون رقم 10-14 الصادر بتاريخ 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 45.

الصف 02: الغاز المضغوط والسائل المميع تحت الضغط أو المميع بجمارة شديدة الانخفاض.

الصف 03: المواد السائلة القابلة للاحتراق.

الصف 04: المواد الصلبة القابلة للاحتراق والمواد التي تشتعل تلقائياً، والمواد التي تصدرها غازات قابلة للاحتراق عند احتكاكها بالماء.

الصف 05: المواد المحرقة وفوق أكسدة العضوية.

الصف 06: المواد السامة والمواد المعدية.

الصف 07: المواد المشعة.

الصف 08: المواد القارضة.

الصف 09: المواد الخطرة المتنوعة.

وقد أخضع المشرع نقل المواد الخطرة إلى مجموعة من الشروط تتعلق بكيفية تغليفها ونوع المركبة المنقولة عليها ، وأعطى تعليمات وشروطا خاصة بسائقي هذا النوع من النقل، فبالنسبة لطريقة تغليفها نصت المادة 16 من القانون رقم 01-14 المعدل والمتمم صراحة على إلزامية اتخاذ كل الاحتياطات اللازمة، حتى لا تتسبب حمولة السيارة أو المقطورة في إلحاق الضرر بالغير، أو قد يشكل خطراً عليهم، وهذا ما أكدته المادة 114 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 78 المؤرخة في 28 نوفمبر 2004، كما تقضي المادة 16 مكرر من ذات القانون بإلزامية تجهيز كل مركبة معدة لنقل الحاويات بنظام ترسيخ قطع الزاوية، وكذلك يمنع منعاً باتاً تثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى ضمناً لسلامة المرور، كما اشترط المشرع وجوبية توضيب هذه المواد في طرود مسندة بعناية تلتصق عليها بطاقات تكتب عليها طبيعة المادة الخطرة وصفها، وهذا حسب المادتين 09-10 من المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 01 ديسمبر 2003 يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرق، الجريدة الرسمية رقم 75 المؤرخة في 07 ديسمبر 2003، ويجب أن توضع هذه الطرود في رزم ملائمة للصف الذي ترتب عليه؛ بحيث نكون عازلاً ومطابقاً لمقاييس المناولة حسب ما أورده المادتين 06 و 07 من المرسوم التنفيذي رقم 03-452، ويجب أن لا تشحن هذه المواد مع مواد خطيرة أخرى؛ أو مواد متعارضة؛ أو غير ملائمة؛ أو حتى مواد غذائية حيث يمنع ذلك منعاً باتاً.

كذلك لا بد من توافر بعض الشروط الخاصة بالركبات المخصصة لنقل البضائع الخطرة، بحيث تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسيير على الطريق يكون نوعها نصف مقطورة، لذا يجب أن تكون معدة ومهيأة لهذا الغرض، كما يلزم باستخدام حزام الأمن ومنع استعمال الهاتف النقال وضرورة ضبط سرعة المركبة.

ومن ضمن الشروط كذلك وضوح الرؤية في كل المركبة، مع وجود دليل السرعة المتمثل في العداد الكيلومترى وكذا جهاز المراقبة، ولا بد أن تتوفر هذه المركبات على أنظمة وأجهزة إنارة ملائمة، ولا بد لسائق هذه المركبات أن يبلغ سن 25 سنة كاملة، وهذا حسب المادة 10 مكرر من قانون رقم 01-14 المعدل والمتمم؛ بالإضافة إلى حيازته لشهادة الكفاءة المهنية وهذا حسب المادة 08 من قانون رقم 01-14، وعلى ضرورة إخضاعه لتكوين مهني وهذا حسب المادة 59 من نفس القانون، كما يجب على ناقل المواد الخطرة أن يحصل على رخصة نقل هذه البضائع والتي ينبغي تقديمها عند كل مراقبة¹.

2.2 الأسباب المؤدية لحدوث حوادث النقل البري الطرقي للبضائع:

تتعدّد الأسباب والعوامل المؤدية لوقوع حوادث النقل الطرقي، سواء بفعل الناقل أو أحد مساعديه أو نتيجة لأسباب أخرى خارجة عن إرادة وفعل الناقل أو مساعديه.

1.2.2 الحوادث نتيجة خطأ الناقل أو أحد مساعديه:

قد يحدث أحيانا أين تقع حوادث قد تسبب أضرارا جسمانية؛ وتلف؛ وهلاك البضائع المنقولة؛ وهلاك وسيلة النقل، بسبب خطأ من الناقل أو أحد معاونيه وذلك عند عدم تهيئة وسيلة النقل بشكل يتلاءم مع طبيعة البضائع المنقولة، أو نتيجة ربط وحزم البضائع بطريقة لا تناسب طبيعة البضائع، أو بسبب طمع وجشع الناقل بعدم الاستفادة من الراحة الكافية عقب رحلة لنقل البضائع، مما يتسبب في حوادث نتيجة إرهاقه، وهذا ما حصل مؤخرا في شركة sntr للنقل البري المتواجدة بمدينة الرّمشي بولاية تلمسان، أين توفي ناقل للبضائع بسكتة قلبية أثناء الرحلة، وهو مسن بحيث لم يتمكن مقاومة التعب.

فالمشرع الجزائري لم يحدد ساعات العمل بالنسبة للناقلين، حيث اكتفى بسنّ تراخيص ممارسة النقل؛ في حين نجد الاتفاق الأوروبي لأعمال أطقم المركبات المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي لعام 1970 AETR يمنع السائقين وأطقم

¹ - باي عمر راضية، التنظيم القانوني للنقل البري للمواد والنفايات الخطرة على البيئة في التشريع الجزائري، مجلة كلية العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012، ص100.

المركبات التجارية التي تتعدى 3.5 طن أو تقل أكثر من 8 أشخاص، المرتبطة بالنقل على الطريق الدولي من القيادة لساعات مفرطة، فمن المعروف أن إرهاق القيادة يزيد من حوادث الطرق الخطيرة¹.

2.2.2 وقوع الحوادث بسبب الغير:

قد تتسبب القوة القاهرة أو الحادث الفجائي في وقوع الحوادث، بحيث لا يمكن للناقل أو أحدا من معاونيه توقعهما أو ردهما كالفيضانات أو انحراف التربة، كذلك قد يتسبب في وقوع الحوادث صاحب البضاعة عندما لا يقوم بتغليف البضاعة بطريقة جيدة، أو عند عدم إفصاحه عن طبيعة وقيمة البضائع، مما ينجر عنها حوادث تؤدي إلى تلف وهلاك البضاعة، بالإضافة إلى أضرار جسدية ومادية.

وقد يكون سبب الحوادث كذلك التصادم مع الغير أثناء الرحلة، نتيجة الازدحام المروري الذي يكون هو كذلك من أهم أسباب الحوادث بالإضافة إلى أنه يؤدي إلى عدة مشاكل أهمها:

-بطء في حركة المرور والوقت الضائع، والمقابلات والمواعيد الهامة التي تخلف نتيجة زيادة وقت الرحلات، وتأخر حركة المسافرين والبضائع.

-تبديد الطاقة والجهد يزيد من الإرهاق وبالتالي التسبب في حوادث المرور.

ومن أسباب الحوادث أيضا ما تكون الدولة سببا فيه من خلال سوء تجهيز الطرق التي تكون بنيتها التحتية ضعيفة، والذي يعدّ نتيجة للفساد الإداري واختلاس الأموال وتضخيم الفواتير، وهو ما عرفته الجزائر منذ الاستقلال وظهر بوضوح في عهد الرئيس عبد العزيز بوتفليقة، واكبر مثال على ذلك لدينا الطريق السيار شرق غرب، الذي يبلغ طوله 1720 كلم، والذي أنشئ بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-271 المؤرخ في 18 جمادى الثانية عام 1426 الموافق لـ 25 جويلية 2005، حيث كان يعول عليه ليكون أكبر عامل مساهم في التنمية الاقتصادية، سواء من حيث توافر شروط التوازن الإقليمي في توزيع الأنشطة الاقتصادية؛ ومن حيث فك العزلة عن كثير من المناطق وتحسين ظروف المعيشية لنسبة كبيرة من السكان؛ إضافة إلى الانعكاسات الإيجابية الأخرى المتمثلة في التقليل من حوادث المرور؛ وريح الوقت وخفض تكاليف النقل². فلا بد من مساءلة الدولة عن الأخطاء وعن تلك التجاوزات التي أصبحت تتسبب في

¹ - تم إنتاج هذه النشرة بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي في إطار عمل مشروع الطرق والسكك الحديدية والنقل الحضري الأورومتوسطي، تقع مسؤولية هذه النشرة فقط على شركة SAFEGE بالاتلاف مع SYSTRA وجامعة أئينا التقنية القومية وDAR AL—OMRAN وIDOM وFIT للاستشارات وهيئة تنظيم النقل وleego، ولا يمكن أن ينظر إليها على أنها تعكس وجهة نظر الاتحاد الأوروبي Driforsett . Printing sa www.drfosett.com

² - قبازة أمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، دكتوراه الطور الثالث في العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2015، ص256.

خسائر مادية وبشرية، وكما قال الأستاذ الدكتور قادة شهيدة¹ "إننا في حاجة إلى تطوير وتطوير نظام مساءلة الدولة حتى يستجيب لمعايير الدولة المسؤولة، ولو كان ذلك على حساب بعض الضوابط والتقنيات القانونية المتهاككة، فالانحياز لحماية أمن الإنسان وسلامته النفسية والجسدية، وتوازن بينه هو أولى من التشبث بأهداف ومبادئ وطروحات باتت من عمل الماضي"¹.

كذلك من أسباب الحوادث ظاهرة البيروقراطية والمحسوبية في نيل رخصة السياقة، التي أصبحت تكتسب عن طريق الرشوة لذا كان على المشرع الجزائري أن يأخذ قرارا صارما بخصوص نيل واكتساب شهادة السياقة لجميع أصناف المركبات البرية، لأن مركبات الزن الخفيف هي الأكثر تسببا في حوادث المرور خاصة ما تعلق بنقل الأشخاص.

3. تأمين النقل البري الطرقي للبضائع

يلعب عقد التأمين دورا فعالا وأساسيا لمواجهة أخطار النقل البري الطرقي، لذلك سنّ المشرع مجموعة من القوانين تفرض على أطراف عقد النقل من أجل اكتتاب عقد التأمين، فهو يقدم الحماية القانونية للنقل وللبنائات من جراء مخاطر الطريق، حيث عرفته المادة 619 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتعلق بالقانون المدني المعدل والمتمم، على أنه: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا، أو أي عوض مالي في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعات مالية أخرى".

كما عرفته المادة 02 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه: "إن التأمين في مفهوم المادة 619 من القانون المدني عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا أو أي أداء مالي آخر في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفعات مالية أخرى".

ويمتاز عقد التأمين بمجموعة من الخصائص مثله مثل باقي العقود، فهو عقد رضائي يعقد بمجرد تلاقح إرادتين المؤمن والمؤمن له، دون اشتراط كتابته لأنها مجرد وسيلة إثبات لانعقاد العقد، كما يتخذ صفة عقد إذعان نظرا لاحتلال المؤمن للمركز القوي في العقد، غير أن هذا الأمر نسي لأن بطلان بعض الشروط:

- الشرط الذي يقضي بسقوط الحق في التأمين بسبب مخالفة القوانين واللوائح، إلا إذا انطوت هذه المخالفة على جنابة أو جنحة عمدية.

¹ - شهيدة قادة، الإقرار بمسؤولية الدولة عن الحوادث محور مهم لتكريس سيادة القانون في الجزائر، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010، ص 205.

- الشرط الذي يقضي بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في إعلان الحادث المؤمن منه إلى السلطات، أو في تقديم المستندات إذا تبين من الظروف أن التأخير كان لعذر مقبول.

- كل شرط مطبوع كان مبهما ولم يبرز بشكل ظاهر، من شأنه أن يؤدي إلى البطلان أو السقوط للحق في الضمان.

- عندما يرد شرط التأمين في الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة، دون أن يكون في صورة اتفاق منفصل عن الشروط العامة الموضوعة في العقد.

- كل شرط تعسفي آخر يتبين انه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الخطر المؤمن منه.

من جهة أخرى يعتبر التأمين من العقود الاحتمالية، حيث تكون العلاقة بين المؤمن والمؤمن له احتمالية غير معروف زمن وقوع الضرر؛ وإن كان سيقع أم لا، كما يعتبر عقد معاوضة ملزما للجانبين؛ حيث يلتزم فيه المؤمن له بدفع القسط المتفق عليه في العقد؛ مقابل التزام المؤمن بدفع التعويض المناسب في حالة تحقق الخطر المؤمن عليه.

فالقسط المالي عنصر جوهري في عقد التأمين باعتباره ثمن الخطر الذي يلزم المؤمن له بدفعه إلى المؤمن، هذا ويعرف القسط بأنه: "المقابل المالي الذي يلزم المؤمن له بدفعه لتغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن له على عاتقه". ومعنى ذلك ربط القسط بفكرة الخطر الذي يجعل القسط معادلا لقيمة الخطر، وهو ما يعبر عنه في ممارسات سوق التأمين بقاعدة تناسب القسط مع الخطر"¹.

أما التعويض فهو تلك العملية المتعلقة بدفع مبلغ التأمين أو التعويضات المستحقة للمؤمن لهم، فهو التزام ينشأ على عاتق المؤمن (شركة التأمين). بمجرد قبوله الاكتتاب لخطر ما، فبعد إصدار عقد التأمين تنشأ علاقة تعاقدية تلزم شركة التأمين بدفع التعويض للمؤمن له الذي التزم بنود عقد التأمين أو المستفيد من ذلك، فمبلغ التأمين هو الذي يكفل إعادته إلى مركزه المالي الذي كان عليه قبل تحقق الخطر².

من ناحية أخرى يعتبر الضرر شرطا لاستحقاق التعويض، فإذا تحقق الخطر ولم يحدث أي ضرر بالمؤمن له فلا يستحق أي تعويض، فلا يجوز للمؤمن له أو المستفيد أن يتقاضى من المؤمن أكثر من قيمة الضرر الذي أصابه³. كما يشترط في التعويض ان يكون مناسبا مع قيمة القسط وهذا حسب المادة 622 من القانون المدني الجزائري، اما المادة 30 من الأمر 04-06 من قانون التأمينات فإنه بالنسبة للتأمين البري لا يجوز ان يتقاضى المضرور من المؤمن تعويض يزيد عن المبلغ المتفق عليه؛ أو يزيد عن قيمة الضرر الذي لحقه، فالصفة التعويضية تأتي ان يكون التعويض مصدر إثراء المتضرر أو يجعله

¹-قادة شهيدة، محاضرات في قانون التأمين متضمنة لمختلف النصوص التنظيمية في القانون الجزائري، الموسم الجامعي 2009-2010، ص37.

²-جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 2000، ص155.

³-زهرة محمد مرسي، أحكام عقد التأمين، الدر النهضة العربية، مصر، 2006، (ص296).

في مركز مالي أفضل من الذي كان عليه قبل تحقق الخطر¹. كما يمكن للمؤمن أن يتعهد لصالح المؤمن له بتقديم مساعدات وخدمات في عقد التأمين كتصليح في حالة حدوث عطب لوسيلة النقل، وهذا تفاديا للتلف أو الهلاك الجزئي أو الكلي للبضائع، خاصة بالنسبة للبضائع القابلة للتلف، وهذا راجع إلى أنه الضامن في حال تحقق الخطر من اجل التقليل من قيمة الخسائر أو لتفاديها كليا².

كما يشتمل عقد التأمين على مبادئ جوهرية كمبدأ حسن النية، فهذا العقد يتطلب نوعا من الصدق والأمانة، وحيث لا يجوز لأي طرف من أطراف العقد أن يستعمل الغش أو التحايل، أو عدم التصريح بالبيانات الصحيحة اللازمة عن الشيء

المؤمن عليه، والإبلاغ عن كل المستجدات والتطورات الخاصة بالشيء المؤمن عليه.

من هذه التعريفات يمكننا القول أن لعقد التأمين ثلاث عناصر من أشخاص التأمين هم المؤمن، والمؤمن له، والمستفيد ومضمونه الخطر، والقسط، والتعويض، فالخطر هو ركن أساسي في هذا العقد فهو حادث محتمل الوقوع في المستقبل، أي أنه ينبغي ألا تكون لإرادة الأطراف أي دخل في حدوثه، فالقسط هو المقابل المالي الذي يدفعه المؤمن له مقابل التزام المؤمن بدفع التعويض اللازم عند تحقق الخطر.

ومن المخاطر القابلة للضمان كل الأضرار المادية والجسمانية منها التي تتسبب فيها المركبة، وذلك عند التصادم أو الانقلاب الناشئ عن عطب أو انفجار أو حريق، كما توجد بعض المخاطر التي تستثنى من الضمان هي:

- الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن عمدا.
- الأضرار التي تصيب البضاعة والتي يكون المؤمن له غير حائز لرخصة سياقة، أو منتهية الصلاحية، أو عدم بلوغه السن القانوني لحيازته لرخصة السياقة.
- لا يمكن تأمين الضرر الذي يتسبب فيه المؤمن له وهو في حالة سكر أو نتيجة تناوله لمخدرات.
- لا يمكن التأمين على البضائع الممنوعة من التجارة بما كالمخدرات والكحول.

¹-نبيل صالح العرابوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص435.

²-البشير زهرة، التأمين البري (دراسة تحليلية وشرح عقود التأمين)، دار النشر والتوزيع، تونس، 1985، (ص216).

- تستثنى من الضمان كذلك البضائع التي تضررت بفعل المرسل، والذي لم يتم بالتغليف المناسب لطبيعة البضائع فسوء تخزين البضائع يحرمها من التأمين عليها.

- تستثنى بعض البضائع بطبيعتها أو بتأمينها بعقد خاص بها كالمجوهرات والأحجار الكريمة واللؤلؤ والسندات والأوراق التجارية، الأغراض الفنية كالمنحوتات واللوحات الزيتية، كما تستثنى الحيوانات الحية، والبضائع سريعة التلف كالزهور مثلا، والبضائع سريعة الالتهاب ونقل هياكل المركبات (هيكل بدون محرك)، وفي حال قبول شركة التأمين مثل هذه البضائع يتم التأمين عليها بعقد خاص كاشتراط رفع نسبة القسط مثلا.

1.3 النظام القانوني لعقد تأمين النقل البري الطرقي:

يعتبر التأمين البري نظاما حديث العهد زادت أهميته مع التطور التكنولوجي وتقدم الحضارة، فظهرت عدة صور له أهمها التأمين من حوادث المرور، والتأمين ضد مخاطر النقل البري، لذلك اهتم المشرع الجزائري بتأمين النقل البري الطرقي فألزم الناقل على التأمين على المركبة، وعلى مسؤوليته المترتبة عند حدوث الضرر والمرسل على البضائع محل النقل.

1.1.3 مفهوم السيارة التي أخضعها المشرع لإلزامية التأمين:

تنص المادة 01 من الأمر 15-74 المؤرخ في 6 محرم 1394 الموافق لـ 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار؛ المعدل والمتمم الصادر في الجريدة الرسمية رقم 15، أنه يجب على: "كل مركبة برية ذات محرك؛ وما يتبعها من مقطوراتها؛ وشبه مقطوراتها؛ وكذلك حمولتها؛ سواء كانت المركبة مستعملة لنقل الأشخاص أو نقل البضائع يكون مالكة ملزم بالاكتتاب في عقد التأمين يغطي الأضرار التي تسببها المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للغير"، وقد قصد المشرع الجزائري بمصطلح "مقطوراتها" ما يلي:

- المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك وتكون مخصصة لنقل الأشخاص او البضائع.

- كل جهاز بري مرتبط بمركبة ذات محرك.

- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات.

ومن ذلك استعمل المشرع لفظ مركبة بدل كلمة سيارة نظرا لدلولها الأوسع من كلمة سيارة، ويدخل في هذا المجال كل الأنواع، بينما استثنى من التأمين الإلزامي للمركبات؛ كل مركبة مملوكة للدولة الجزائرية لأنها تؤمن على نفسها،

كما نص على إلزاميتها وفي حال مخالفة مالك السيارة لإلزامية التأمين، يتعرض لعقوبة الحبس من ثمانية أيام إلى ثلاث أشهر وبغرامة من 500 إلى 4000 دج أو بإحدهما فقط إن لم يمثل لهذه الإلزامية¹.

2.1.3 التأمين على مسؤولية الناقل البري للبضائع:

يعتبر التأمين على المسؤولية من سائر العقود الملزمة للجانبين، ذلك أنه يبرم بين طرفين هما المؤمن والمؤمن له، غير أن هذا العقد لا يحدث أثره إلا إذا فعّلت مسؤولية المؤمن له اتجاه شخص ثالث من الغير، يؤدي له مبلغ التعويض الذي تتحقق بفكرة العبء المالي المرهق للذمة المالية؛ على نحو جعل المشرع يمنح هذا الشخص الثالث حقا مباشرا في مواجهة المؤمن في حالات فرض فيها التأمين الإلزامي².

فهذا النوع من التأمين صورة من صور التأمين على الأضرار، الهدف منه حماية المؤمن له من الأضرار التي تلحقه من جراء مسؤوليته قبل الغير، أي بسبب عدم وفائه بالالتزام الملقى على عاتقه الناتج عن عقد النقل، وقد عرفه ببيكار وينسون³ عقد بموجبه يضمن المؤمن الأضرار الناتجة عن الدعاوى الموجهة من الغير ضد المؤمن له³، يضمن المؤمن من خلال هذا النوع من التأمين الإلزامي تغطية التبعية المالية للمسؤولية المدنية للمؤمن له، بسبب الأضرار والخسائر التي تلحق بالغير.

والضرر المؤمن هنا لا يصيب المال مباشرة بل هو تغطية لدين ينشأ في ذمة المؤمن له، لذلك يوصف التأمين من المسؤولية بأنه تأمين دين⁴، وتسري على التأمين من المسؤولية نفس القواعد التي تسري على التأمين من الأضرار بوجه عام، ومع ذلك فهو يتميز بخصوصية تميزه عن التأمين على الأشياء، حيث أنه لا يقتصر على وضع المؤمن اتجاه المؤمن له، بل يضع إلى جانبها شخص ثالثا وهو المضرور، ولذلك فإن التأمين من المسؤولية يكون بطريقتين:

- إما أن يرجع المضرور على المؤمن فيستوجب ذلك أن يرجع المؤمن له على المؤمن.

¹ - راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائرية، الجزائر، (ص191).

² - موسى جميل النعمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية (مع استعراض لنصوص تشريعات التأمين الإلزامي من المسؤولية الناجمة عن استعمال المركبات في كل من التشريع الأردني والمصري والانجليزي) - دراسة مقارنة-، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006، (ص229).

³ - عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الطبعة الثانية، دار ابن بطوطة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998، (ص200).

⁴ - راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09-08-1996 ديوان المطبوعات الجامعية، 1992، ص.ص 14-15.

- إما أن يرجع المضرور مباشرة على المؤمن بطريق الدعوى¹.

3.1.3 تأمين نقل البضائع برا:

يضمن المؤمن جميع الأضرار والخسائر المادية التي تلحق بالبضاعة محل النقل عبر وسائل النقل (العمومي أو الخاص)، وهذا عبر الطرق البرية وفق الشروط المحددة في العقد، كما يمتد الضمان إذا اقتضى الأمر إلى عمليات الشحن والتفريغ؛ وهذا ما جاءت به المادة 166 من الأمر المتعلق بالتأمينات² في فقرتها الثانية على أنه: "يجب على الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليته المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلونها"، فالناقل ملزم بالمحافظة على البضائع محل النقل وهو يسأل عنها إذا أوصلها معيبة أو تالفة، ويمكن التأمين على كل البضائع أيا كان نوعها وحجمها وقيمتها سواء لرحلة واحدة أو لعدة رحلات لمدة زمنية قصيرة أو غير محددة، ويجب تحديد طبيعة البضاعة في وثيقة التأمين.

وإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها أو فقدانها بسبب خطأ من المرسل، أو لعب في البضاعة، فهي تستبعد من نطاق الضمان، إلا إذا اتفقا على إدخالها في الضمان وهذا حسب المادة 35 من الأمر رقم 95-74³.

وقد أصدر المؤمن وثيقتين لتغطية هذه الأخطار:

*** وثيقة التأمين :** هذه الوثيقة تثبت وتمثل عقد التأمين، ويكون فيها الخطر معين ولا يمكن استبداله عكس الوثيقة العائمة، وهي قد تكون محررة عرفياً أو رسمياً وفق نموذج فيجب أن تكون فيها البيانات مطبوعة ليضيف الطرفين المتعاقدين عليها الشروط التي اتفقا عليها منها مقدار القسط ومبلغ التأمين، ويجب أن تكون محررة بحروف واضحة تحتوي على اسم كل من الطرفين المتعاقدين وعنوانهما، الشيء المؤمن عليه وطبيعة المخاطر المضمونة، تاريخ العقد ومدته، مبلغ الضمان، يغطي هذا النوع من الوثائق كل الخسائر والأضرار التي قد تلحق بالأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة ماعدا الأخطار المستثناة، وهذا حسب الشروط المتفق عليها في العقد.

*** ملحق التأمين:** يعد هذا الأخير وثيقة إضافية يتم الاتفاق فيها بين طرفي العقد على تعديل وتكملة أو حذف الاتفاق الأول القائم بينهما، ولا يثبت ذلك إلا ويسري أثر التعديل من وقت إجراءه وليس له أثر رجعي يمتد إلى تاريخ تحرير الوثيقة الأصلية¹.

¹- عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني- عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي، بيروت، 2005، (ص.1647).

²- قانون رقم 06-04 المؤرخ في 01 محرم 1427 الموافق ل20 فبراير 2006 يعدل ويتمم الأمر، رقم 95-07 الصادر بتاريخ 25 يناير 1995، المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 15.

³- نبيل صالح العرابوي، مرجع سبق ذكره، ص430.

2.3 مزايا وفوائد التأمين:

يحقق التأمين عدة مزايا لذلك انتهجته معظم دول العالم لأنه آلية لمواجهة أخطار النقل، فله فوائد اقتصادية وفوائد نفسية.

1.2.3 الفوائد الاقتصادية لعقد التأمين:

أصبح لعقد التأمين دور أساسي وجوهري في العالم، لأنه يعدّ من عقدا تجاريا لا يمكن الاستغناء عنه وله عدة فوائد هي:

• **يعد التأمين آلية من آليات الوقاية من المخاطر:** فهو لا يكتفي بتغطية المخاطر، بل يعدّ صيغة لإدارة المخاطر والوقاية منها وتقليلها، على اعتبار أن مبلغ قسط التأمين مرتبط بدرجة المخاطر المغطاة، ولذا فإن شركات التأمين تقوم بدراسة أسباب الخطر للحلول دون وقوعه، ودفع المؤسسات الراغبة في التأمين إلى تطوير آليات الوقاية والحيلة ونشر التوعية المطلوبة لدى المواطنين، لتحفيز المؤمن لهم فإن شركات التأمين تقدم بعض التخفيضات، والاعفاءات عن كل نسبة تخفيض خطر يحققها العميل.

• **مساهمة التأمين في تطوير القانون:** فظهور فكرة التأمين أثرت كثيرا على المؤسسات القانونية لتفعيل فكرة القانون الخاص، إذ بات ظاهرا للعيان التحول العام لنظرية المسؤولية من الطابع الشخصي القائم على فكرة الخطأ، إلى المسؤولية الموضوعية المؤسسة على فكرة الضرر، كما ساهمت في تطوير فكرة الأثر النسبي للعقد وتوسيعها؛ من خلال صيغة الاشتراط لمصلحة الغير، كما لا ننكر أيضا الإثراء الذي نال الدعوى المباشرة من خلال إعمالها الواسع في الدعوى المدنية أمام القضاء².

• **التأمين وسيلة ائتمان:** إذ أنه يساهم في تكوين الدخل القومي بفضل الضمانات التي يمدّها للموردين؛ فهو قيمة مضافة للاقتصاد الوطني بفضل تشجيع الاستثمار.

• **يساهم في حركة رؤوس الأموال:** فهو يجلب العملة الصعبة بفضل أقساط إعادة التأمين التي تحولها الشركات الوطنية بموجب الاتفاقية المبرمة مع شركات التأمين في الخارج، خاصة في مجال العقود الدولية كالبيوع البحرية، وعقود النقل التي لا بد بعد انعقادها أن يتبعها عقد تأمين، الذي يعتبر كضمانات، وكحماية من مختلف المخاطر التي تواجه الناقلين أثناء رحلتهم سواء البرية أو الجوية أو البحرية.

• **تشجيع الاستثمار في المشاريع الجديدة:** فممارسة أي نشاط تجاري يتطلب رأس مال الذي يتم جمعه غالبا من المستثمرين أو البنوك، وإن الأصول العائدة للنشاط التجاري تمثل عادة الضمان للمستثمرين، الذين قد يترددون في استثمار أموالهم لولا وجود التأمين إذ أنه يوفر الحماية، فالحريق مثلا الذي قد يصيب وسيلة النقل قد يؤدي بسهولة إلى

¹- شهاب أحمد جاسم العنكي، المبادئ العامة للتأمين، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، (ص95).

²- قادة شهيدة، محاضرات في قانون التأمين متضمنة لمختلف النصوص التنظيمية في القانون الجزائري، مرجع سبق ذكره، ص ص10-11.

جعل النشاط التجاري غير مريح بسبب الخسائر التي قد يسببها، فالتأمين على وسيلة النقل وعلى مسؤولية الناقل وعلى البضائع المنقولة ضد خطر الحريق؛ سيوفر للمستثمرين بدائل الحماية وبالتالي التشجيع على الاستثمار واستمرارها.

● **تحسين الخطر:** فغالبا ما توحد شركات التأمين جهودها وتستثمر مبالغ طائلة لمحاولة تقليل كل من تكرار وحجم خطورة الخسائر باستثمارهم وبجتهن عن الطرق الجديدة، وذلك بتطوير معدات مكافحة الحرائق وأساليب جديدة في الإصلاح.

● **يساهم التأمين في تشجيع مككتبي التأمين:** حيث يظهر ذلك جليا من خلال تشجيعهم على الادخار؛ الاستثمار؛ وتسهيل منح الائتمان، الذي يلعب دور أساسيا في التنمية الاقتصادية وتطوير قطاع النقل، كما يشجع على الاستيراد والتصدير عن طريق توفير الحماية والضمان ضد مخاطر النقل، وهو ما يشجع كل المتعاملين الاقتصاديين بتصدير منتجاتهم وباستيراد اللوازم، والضروريات من مواد أولية للخوض في الصناعات التقليدية والحديثة، وهو ما يرفع من مستوى الاقتصاد الوطني والعالمي.

● **خلق فرص العمل:** فالتأمين يضمن وجود صناعة ناجحة وسليمة وهو ما يخلق العديد من فرص العمل في كل المجالات منها مجال النقل (سائقين، ميكانيكيين، الشحن والتفريغ، سمسرة،...)؛ ومجال التجارة (تجار، ممتهني الصناعات، موردين،...)؛ وعدة مجالات أخرى و بالتالي يساهم في القضاء على أزمة البطالة.

● **يعمل التأمين على توفير حصيلة معتبرة من الموارد المالية:** ليعاد استثمارها في مشاريع منتجة مما يزيد من حجم السلع والخدمات المعروضة.

2.2.3 الفوائد النفسية للتأمين:

يساهم التأمين في توفير الأمن النفسي للمتعاقد أو المتعامل الاقتصادي، فالمؤمن بإبرامه لعقد التأمين يحصل على نوع من الارتياح وقدر كبير من السكينة بخصوص ما سيحدث مستقبلا لنشاطه المؤمن عليه، الأمر الذي يجعله يتحلى بروح المبادرة وإحساسه بالأمان والاطمئنان من كل الصدف والمفاجآت اليومية.

ويمكن أن تتعدى فائدة التأمين المؤمن له إلى الغير؛ كما هو الحال لحوادث المرور بفضل اتساع نطاق المسؤولية التي أصبحت الآن تشمل العديد من المجالات، إذا له أهمية بالغة وهذا ما أدى بالتوسع في استعماله وتطوره.

4. خاتمة:

يمكننا القول أنّ عقد التأمين له دور أساسي ومهم بالنسبة لعقد النقل البري الطرقي، بحيث أصبح لا يمكن الاستغناء عليه، فهو عقد من العقود المتتابعة حيث لا يمكننا تصور عقد نقل دون عقد تأمين لذلك:

*على المشرع الجزائري أن يعيد النظر في تنظيمه لعقد النقل البري الطرقي؛ بفرضه لقوانين رادعة من أجل ساعات القيادة بتحديددها وفق ما يحتاجه جسم الإنسان من راحة لبدنه، حتى لا يؤدي ذلك إلى نتائج وخيمة قد تؤدي فقدان حياته وإلى هلاك وتلف البضائع المنقولة ووسيلة النقل كذلك.

* وضع إطار مالي من شأنه التسهيل و الفاظ على الذمم المالية للناقلين، للناقل لأن التأمين أصبح يرهقهم نتيجة دفعهم لعدة أقساط، فيجدون أنفسهم يؤمنون على المركبة وعلى مسؤولياتهم وعلى البضائع محل النقل.

*إعادة النظر في قيمة التعويض التي تقدمها شركات التأمين التي قد لا تتلاءم مع حجم الاضرار والخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المؤمن عليها.

*كما على المشرع سن بعض القوانين التي تمنح للمضروور حقه من التعويض المناسب لحجم الضرر خاصة عندما تكون الدولة مسؤولة على وقوع الحوادث.

*على المشرع كذلك سن وفرض قوانين صارمة فيما يخص منح شهادة السياقة خاصة مع ما يحصل مؤخرا من حوادث أو ما يسمى بإرهاب الطرقات.

*إعادة النظر في بعض النصوص القانونية التي يجب أن تواكب التطور التكنولوجي الحالي في مجال تأمين البضائع ووسائل النقل وكذا مسؤولية الناقل.

*على الدولة الاهتمام أكثر بمجال التأمينات من خلال عقد العديد من المنتقيات الدولية والندوات الوطنية لتوضيح أكثر للمخاطر، وما قد ينجم عنها، وتبيان كيفية مواجهتها والتصدي لها بالتأمين عليها.

* إصلاح قطاع التأمين بمحاولة بناء وتعزيز الثقة بين المؤمن والمؤمن له.

5. قائمة المراجع:

*القانون المدني الجزائري (الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 82 سبتمبر 1975) المعدل.

*الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان 1395، الموافق 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

*الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق لـ 22 يوليو 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 10-14 الصادر بتاريخ 19 أوت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 45.

*القانون رقم 06-04 المؤرخ في 01 محرم 1427 الموافق لـ 20 فبراير 2006 يعدل ويتمم الأمر، رقم 95-07 الصادر بتاريخ 25 يناير 1995، والمتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية عدد 15.

*البشير زهرة، التأمين البري (دراسة تحليلية وشرح عقود التأمين)، دار النشر والتوزيع، تونس، 1985.

*باي عمر راضية، التنظيم القانوني للنقل البري للمواد والنفائات الخطرة على البيئة في التشريع الجزائري، مجلة كلية العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012.

*جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 2000.

*درار عبد الهادي، التراخيص الإدارية للنقل البري للأشخاص والبضائع بموجب المرسوم التنفيذي 17-331، مجلة المفكر، العدد 17، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليايس، سيدي بلعباس، الجزائر، 2018.

*راشد راشد، التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 09-08-1996 ديوان المطبوعات الجامعية، 1992.

*زهرة محمد مرسي، أحكام عقد التأمين، الدر النهضة العربية، مصر، 2006.

*شهاب أحمد جاسم العنكي، المبادئ العامة للتأمين، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

*عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الثاني-عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، منشورات الحلبي، بيروت، 2005.

*عبد الرزاق بن خروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، الطبعة الثانية، دار ابن بطوطة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.

*قادة شهيدة، الإقرار بمسؤولية الدولة عن الحوادث محور مهم لتكريس سيادة القانون في الجزائر، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2010.

*قادة شهيدة، محاضرات في قانون التأمين متضمنة لمختلف النصوص التنظيمية في القانون الجزائري، الموسم الجامعي 2009-2010.

*قلبازة آمال، لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، دكتوراه الطور الثالث في العلوم التجارية والعلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2015.

*موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية (مع استعراض لنصوص تشريعات التأمين الإلجباري من المسؤولية الناجمة عن استعمال المركبات في كل من التشريع الأردني والمصري والانجليزي)، دراسة مقارنة، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006.

*نبيل صالح العرباوي، مسؤولية الناقل البري على نقل البضائع والأشخاص في القانون الجزائري، دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.