الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشاذلي بن جديد –الطارف
كليّة الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

الرقم التسلسلي:.....

مذكرة بعنوان:

النظام القانوني لعقد التأمين البحري في التشريع الجزائري

مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة ماستر أكاديمي في تخصص: قانون أعمال

إعداد الطالبة:
إيناس دكاني

إشراف الأستاذ: نصرالدين العايب

لجنة المناقشة

د/ عماد الدين بركات	أستاذ محاضر – أ–	الشاذلي بن جديد –الطارف	رئيسا
أ/ نصرالدين العايب	أستاذ مساعد قسم – أ–	الشاذلي بن جديد –الطارف	مشرفاً ومقرراً
أ/ مدار توفيق	أستاذ مساعد – أ–	الشاذلي بن جديد –الطارف	ممتحنا

السنة الجامعية: 2022/2021

بسم الله الرحمن الرحيم

صدق الله العظيم

قالى تعالى: "وَقَالَ رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ" النمل الآية 15.

ويقول رسول الله صلى الله عليه وسلم : "**من لا يشكر الناس لا يشكره الله**"

وتطبيقا لهذا الحديث الشريف وهذا الأدب الرفيع أتقدم بشكر الله تبارك وتعالى وحمده أن أعانني ووفقني لإنجاز هذا العمل المتواضع فالحمد لله حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه.

كما أتقدم بشكر والعرفان إلى الأستاذ المشرف "**د. العايب نصر الدين**"

الذي لم يبخل عليا بنصائحه القيمة وتوجيهاته السديدة -جزاك الله خيرا أستاذ-

وإلى أعضاء لجنة المناقشة كل من الأستاذ **عماد بركات وهماش لمين**

على قبولهما مناقشة هذه المذكرة،

وإلى كل الأساتذة الكرام الذين عملوا على تكويننا طيلة فترة الدراسة.

كما أتقدم بالشكر الجزيل

إلى كل من أمدني العون من قريب أو من بعيد ولو بكلمة طيبة

-إيناس-

إهـــــــــــــــــــــداء

أهدي ثمرة جهدي...

بحثي المتواضع إلى من يعجز القول والفعل عن رد جميلها، أهديه إلى أغلى ما في الوجود إلى من ربياني صغيرا وتعبا من أجلي كثيرا وفتحا لي أبواب العلم والمعرفة، أهديه إلى من كان دعائها سر نجاحي

إلى "**أمي**" الغالية قرة عيني –أطال الله في عمرها-

وإلى "**والدي**" الغالي الذي منحني الثقة حتى وصلت إلى ما أنا عليه الآن.

وإلى أخي الوحيد "**أكرم**"

وإلى من تكاتفنا يد بيد ونحن نقطف زهرة تعلمنا إلى صديقاتي وزميلاتي وكل طلاب العلم في كل مكان أقدم هذا العمل المتواضع.

-إيناس-

قائمة المختصرات:

ق: القانون

ق.م : القانون المدني

ق.ت : القانون التجاري

م : المادة

ج.ج.ر : الجريدة الجزائرية الرسمية

ج :الجزء

ط: الطبعة

د.ط:دون طبعة

د.س.ن : دون سنة نشر

ص. الصفحة

مقدّمة

مقدمة:

تمتاز الدول المطلة على البحر والمحيطات بحركة اقتصادية دولية واضحة، مما أدى لتطور الملاحة البحرية و صناعة السفن وتبادل المصالح والسلع، وبفعل هذا التطور أدى إلى تطور التأمين البحري لتأمين المخاطر المحتلة الوقوع في أي وقت، فلا يخفى مدى الأمان الذي يكفله التامين البحري سواء على السفن التي تشكل ثروة كبيرة إذ قد يتجاوز ثمن السفينة الواحدة عدة ملايين من الدولارات أو البضائع المحولة عليها فلا بد من التأمين عليها من المخاطر التي حددها القانون من الغرق والجنوح أو التصادم والمساعدة البحرية.

حيث ظهر التأمين البحري منذ آلاف السنين قبل الميلاد ظهر في شكل عادات وتقاليد وأعراف اتبعها المشتغلون بالملاحة البحرية أين اشتهر الفنيقيين الذين سيطروا على البحر الابيض المتوسط بالملاحة البحرية وأورثوا الإنسانية نظام " الرمي في البحر"[1]، كما اشتهر الإغريق (اليونان) بنظام "القرض البحري"، أو ما يسمى بعقد "المخاطرة الجسيمة"، ويحصل هذا العقد أن شخصا يقرض الربان المبلغ اللازم للرسالة البحرية، وإذا انتهت الرحلة البحرية ووصلت السفينة سليمة استوفى المقرض مبلغ القرض مع فائدة مرتفعة، أما إذا لم تنجح الرحلة ولم تصل السفينة أعفي المقترض من رد ما اقترضه.

يعتبر عقد القرض البحري أساس نظام التأمين البحري فالمفترض يقوم في الواقع بدور المؤمن إذ هو يدفع تعويض التأمين سلفا في صورة قرض ثم يستوفيه بعد ذلك في شكل فائدة تحل محل الأقساط إذ نجحت الرحلة البحرية ولم يتحقق الخطر، أما إذا تحقق الخطر فإن المجهز ومالك السفينة يحتفظ بمبلغ القرض مثله في ذلك مثل المؤمن له الذي يحصل من المؤمن على تعويض الخسارة لحقته، وبذلك نجد أن القرض أدى وظيفتة التأمين البحري من أخطار الرحلة البحرية.

لم يتميز التأمين البحري عن القرض البحري كنظام مستقل عنه إلا مع بداية القرن 14م في إيطاليا وبسبب الحروب والغزوات التي اجتاحت إيطاليا الشمالية نزح العديد من التجار اللومبارد إلى

[1] مصطفى كمال طه ووائل بندق،" التأمين البحري"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 5.

انكترا، حيث استوطنوا لاسميا في لندن، إذ لا يزال إلى يومنا هذا احدى شوارعها تعرف بشارع اللومبارد أين كان أكبر تجار اللومبار المنشغلون بممارسة الأعمال البحرية من شحن بضائع وبيع السفن وإلى غير ذلك من الأعمال الأخرى تحديدا في مقر[1]«ILoyds» الشهير في لندن، إذ تطور هذا الأخير حتى صارت مؤسسة لويدز أهم مركز بحري يتمتع بشخصية قانونية[2] بالرغم من أن هذه الأخيرة ليست شركة تأمين لكنها جماعة يقوم نظامها على أساس المسؤولية الشخصية لكل من المكتتبين ولها وكلاء في جميع أنحاء العالم لتمتعها بمركز خطير في مجال التأمين البحري الدولي.

تطورت فكرة التأمين في العصر الحديث بقيام شركات التأمين التي تقوم بإبرام العديد من العقود بعد أن كانت في القدم نوعا من المقامرة والمراهنة ويقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن. أصبح نظاما يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع المخاطر والأضرار فيما بينهم من جهة داخل كل شركة تأمين، ولم يقف الأمر هنا بل وجدت شركات في نظام إعادة التأمين الذي يسمح بتوزيع المخاطر فيما بينها من جهة أخرى.

إذ صدرت قوانين عدة في دول العالم من أهمها و ارسخها في هذا المجال ق تأمين الإنجليزي الصادر عام 1906 "MiA" مقننا مبادئ التي استقر عليها العرف وأرساها القضاء في أحكامه من كافة جوانبه.

كما دخل التأمين البحري إلى فرنسا في القرن 16 في مجموعة "مرشد البحر" Guidoun de la Mér" التي وضعت في روان بفرنسا وقد احتوى الأمر الملكي الفرنسي الخاص بالبحرية عام 1681.[3]

وبإعتبار الجزائر من الدول المطلة على البحر وتملك شريطا ساحليا طويلا وكغيرها من الدول العالم الثالث عرفت عدة مراحل بدأت بالحصول على الاستقلال هذا ما جعل تجربتها في التشريع

[1] هيئة اللويدز،" يوسف جناد اللويدز للتأمين"، مجلة الرائد العربي، ع 67

[2] مصطفى كمال طه ووائل البندق، المرجع السابق، ص8.

[3] مصطفى كمال طه ووائل البندق، المرجع نفسه، ص12.

مستمدة من تشريع الدولة المستعمرة لها وبالتالي كانت تطبق قانون التأمين الفرنسي الصادر في 30 جويلية 1930 والمرسومين الصادرين في 14 و30 ديسمبر 1938 إلى غاية الاستقلال، وبعد استرجاع البلاد سيادتها ثم إتباع المنهج الاشتراكي وأخيرا الانفتاح الاقتصادي والدخول في اقتصاد السوق جعلها تقوم بإصلاحات سمحت بإعادة تنظيم قطاع التأمين والتي كللت في الأخير بإلغاء احتكار الدولة لممارسة عملية التأمين والذي جسد ذلك الأمر رقم07/95 المتعلق بالتأمين المعدل والمتمم بالأمر رقم 04/06.

أهمية الدراسة:

- التأمين البحرى يؤدي إلى ازدهار وتطور صناعة السفن وبالتالي فإن تطور وسائل النقل البحري تؤدي إلى تطور التأمين البحري ليصبح يتماشى مع كل أخطار البحر مما يؤدي إلى ازدهار وتطور التجارة الدولية
- إن التأمين البحري يساعد في بث روح الأمان بين طرفيه خاصة بالنسبة للمؤمن له ضد الأخطار التي تصيبه في ذمته المالية.
- يؤدي التأمين البحري إلى التقارب بين الدول من خلال ارتباط شركات التأمين الوطنية مع شركات التأمين الدولية سواء أنها تقيد التأمين لديها أو تشترك معها في تغطية المخاطر التي يمتد نطاقها إلى أكثر من دولة مثل مخاطر الشحن.
- التأمين البحري يحفز على استثمار رجال الأعمال لأموالهم في التجارة البحرية والدخول في صفقات تجارية دولية من خلال ضمان الأموال من المخاطر البحرية.

أهداف الدراسة:

أهداف الدراسة هو محاولة تعريف عقد التأمين البحري، وتبيان أساسه وشروط صحته من خلال التركيز على أطرافه والتزاماتهم وتبيان كيفية إثبات هذا العقد وكيفية انقضائه والدعوى الناشئة عنه.

إشكالية موضوع البحث:

دراسة عقد التأمين البحري تنطوي على إبراز وتوضيح مسائل جوهرية من الناحية القانونية ولتحقيق هذه الأهداف نطرح الإشكالية التالية:

- ما النظام القانون الذي يخضع له التأمين البحري؟
- هل وفق المشرع الجزائري بنظامه القانوني المتعلق بالتأمين وتغطية المخاطر البحرية؟
- ما مدى فعالية النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين التي رصدها المشرع الجزائري في تغطية المخاطر البحرية؟

وقد تفرعت هذه الإشكالية لعدة أسئلة فرعية:

- ما هو عقد تأمين البحري و ماهي خصائصه؟
- ما هي شروط عقد التأمين البحري وكيف يتم إثباته؟
- فيما تتمثل موضوعات عقد التأمين البحري ؟
- ما المقصود بالخطر البحري؟
- من هم أطراف عقد التأمين البحري وما هي التزاماتهم؟
- ما هي آليات الخاصة لحل منازعات المتعلقة بالتأمين البحري؟

المنهج المتبع:

تم الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك في تحليل واستقراء نصوص الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمين وتحليلها، بالإضافة إلى المنهج الوصفي في طرح خصوصيات نظام عقد التأمين البحري والتزامات الأطراف.

تقسيم الدراسة:

للإجابة على الإشكالية قسمنا هذا البحث إلى فصلين، سيتم التطرق في (الفصل الأول) إلى الأحكام العامة لعقد التأمين البحري ويتضمن هذا الفصل مبحثين، حيث سيتم في المبحث الأول

تحديد مفهوم عقد التأمين البحري أما المبحث الثاني سيتم عرض موضوعات عقد التأمين، وينتهي هذا الفصل بخلاصة.

أما (الفصل الثاني) خصص لأثار المترتبة على عقد التأمين البحري وهو بدوره احتوى على مبحثين، حيث عنون المبحث الأول التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري والمبحث الثاني انتهاء عقد لتأمين بحري والدعاوى الناشئة عنه.

وأخيرا خاتمة جمعت فيها أهم النتائج الأساسية والتي تم التوصل إليها واقتراحات تخص هذا الموضوع.

الفصل الأول

الأحكام العامة لعقد التأمين البحري

الفصل الأول

الأحكام العامة لعقد تأمين البحري

إن التجارة الخارجية عادة ما ترتكز على ثلاثة عقود منفصلة، تهدف كلها إلى تأمين وصول البضاعة إلى المرسل إليه سالمة، وهذه العقود هي:عقد البيع، عقد النقل، وعقد التأمين[1].

هذا الأخير يعتبر من أقدم أنواع التأمينات إلا أنه من أكبر الوسائل المواكبة للعصر وذو أهمية بالغة في المعاملات التجارية الدولية، فهناك بعض المخاطر من الضروري التأمين عليها كالسفينة، أو البضائع التي تنقل من مكان لآخر. فهذا العقد يعد أساس التأمين على مخاطر النقل البحري. وعلى هذا الأساس يجب أن يكون هذا النظام في شكل قانوني منظم وخاص لينظم العلاقات بين طرفيه.

وقبل التطرق إلى جوهر الموضوع من المهم تحديد أحكامه العامة والخاصة فقد ولاه المشرع الجزائري أهمية بالغة كما أعطيت له عدة تعريفات من قبل الفقهاء. إضافة إلى أن لعقد التأمين البحري عدة خصائص ذاتية ينفرد بها عن غيره من العقود.كما أنه يأخذ حكم سائر العقود الأخرى لأن انعقاده يتم باتفاق أطرافه.و يشترط لثبوته الكتابة وتوفر الأركان القانونية للعقد. كما سنتناول أيضا موضوعات عقد التأمين البحري، وتحديد العناصر المؤمن عليها، والمخاطر المؤمن منها، ولهذا سنقسم هذا الفصل لمبحثين.

المبحث الأول: الإطار القانوني لعقد التأمين البحري

المبحث الثاني: موضوع عقد التأمين البحري.

[1] عبد القادر العطير، جاسم محمد ملحم، "الوسيط في شرح قانون تجارة البحرية"، ط1، إصدار اول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص464.

المبحث الأول

الإطار القانوني لعقد التأمين البحري

لدراسة التأمين البحري يجب حصر جميع معالم أي موضوع محل البحث وربطه بالقواعد التي تحكمه.لذا من الضروري التطرق في هذا المبحث إلى التعريف الفقهي و التشريعي لعقد التأمين البحري، و كذلك تعريفه وفقا للتشريع الجزائري ومن خلاله التطرق إلى خصائصه في مطلب الأول، اما المطلب الثاني سنخصصه إلى إبرام عقد التأمين البحري بإبراز أطراف العقد وأركانه وكيفية إثباته.

المطلب الأول

مفهوم عقد التأمين البحري

التأمين البحري هو تأمين عن الأضرار والخسائر التي تلحق السفينة أو البضاعة وليس التأمين على الأشخاص الذين يكونون على متن السفينة، فمصدر عقد التأمين هو الرابطة القانونية التي تنشأ بين الطرفين، كما أنه يشبه العقود الأخرى في بعض من الخصائصه، إضافة إلى أن له خصائص تميزه عن غيره من العقود. ومن هنا سنتطرق في هذا المطلب الى تعرف عقد التأمين البحري في الفرع الاول وإلى خصائصه في الفرع الثاني .

الفرع الأول

تعريف عقد التأمين البحري

تعددت تعريفات الخاصة بعقد التأمين البحري عند الفقهاء ووفقا لبعض التشريعات والتي يرى الحاجة لذكرها ما دام التشريع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا له وهو ما نتناوله فيما يلي:

أولا: تعريف الفقهاء لعقد التأمين البحري

اهتم الكثير من الفقهاء بالتأمين البحري على رئسهم **الفقيه ريبر** الذي عرفه بأنه عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط،ويجب قبل كل شيء

ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعوانهما في هذا العقد[1]. أما **الفقيه بونكاز** عرفه بأنه عقد يلتزم بمقتضاه شخص يدعى المؤمن بأن يعوض الخسائر البحرية التي تلحق بالمؤمن له وذلك بسبب وقوع أحد المخاطر البحرية مقابل دفع القسط[2]. وعرف **الفقيه دي سميه** التأمين البحري بأنه عملية يتعهد بمقتضاها أحد الأطراف وهو المؤمن للطرف الثاني المؤمن له بأن يسلمه تعويضا ماليا له أو للغير لما تتعرض أشياء معينة لخطر ما، تكون عمليات الملاحة أو النقل البحري سبب أو مناسبة أو مكانا لها مقابل تسديد قسط من طرفه[3].اما تعريف **الفقيه شرفو** يشبه التعريف السابق بقوله عقد يتعهد بمقتضاه المؤمن بتعويض الضرر الذي يلحق المؤمن له في أمواله أو غيرها بسبب الأخطار التي تحدث أثناء الرسالة البحرية مقابل أداء القسط[4].

ثانيا: التعريف تشريعي لعقد التأمين البحري

عرفت جل التشريعات المقارنة عقد تأمين البحري وأغلب هذه التشريعات تطرقت إلى تعريفه ومن أهم هذه التشريعات نجد قانون الفرنسي والانجليزي،وكذلك الأردني والمصري والتشريع الجزائري.

1- تعريف عقد التأمين البحري في القانون المصري:

تعرف المادة 340 من التقنين المصري الجديد التأمين البحري على الوجه التالي "**تسري أحكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الأخطار المتعلقة برحلة بحرية** "، فطبيعة الأخطار هي المعيار المميز للتأمين البحري، فضمان الخطر هو موضوع أي تأمين أما ضمان الأخطار البحرية فهو موضوع التأمين البحري[5].

[1] علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والفرنسي الانجليزي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص32.

[2] زوليخة زراري، "نظام قانوني لعقد تأمين البحري في القانون الجزائري"، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2018-2019، ص6.

[3] المرجع نفسه، ص6.

[4] المرجع نفسه، ص6.

[5] مصطفى كمال طه، وائل نور بندق، "التأمين البحري"، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005، ص18.

كما بين المشرع المصري الأموال المشمولة بنطاق التأمين البحري في المادة 345 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد لهذه الأموال بشكل عام دون أن يفصل في مفرداتها إذ نصت على أنه "**يجوز التأمين على جميع الأموال التي تكون معرضة للأخطار البحرية**.." ويستفاد من نصوص القانون المذكور أن هذه الأموال تشمل السفينة والبضائع وأجور الشحن والمصاريف والربح المتوقع وغير ذلك من الأموال التي لها قيمة نقدية[1].

2- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الأردني:

عرفته المادة 296 من قانون التجارة البحرية الأردنية على أنه: "**التأمين البحري هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة**"[2].

فهو كغيره من عقود عقد تعويضي (Contract of Indemly) يلزم المؤمن بموجبه بإعادة المؤمن له بعد تحقق الخطر المؤمن منه إلى نفس مركزه المالي الذي كان عليه قبل تحقق الخطر لا أكثر ولا أقل، فقد نصت المادة 325 من قانون التجارة البحرية الأردني بأنه "**يتحتم أن يكون التأمين البحري عقد تعويضي على الرغم من كل اتفاق مخالف ولا يجوز أن يجعل الشخص المؤمن له بعد وقوع الطوارئ في حالة مالية أحسن من التي كان عليها لو لم يقع الطارئ**"[3].

3- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الانجليزي:

عرفه المشرع الانجليزي في المادة الأولى من قانون التأمين البحري الانجليزي لسنة 1906 بأنه "**عقد يتعهد المؤمن بمقتضاه بتعويض المؤمن له في حالة وضمن الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية أي الخسائر الناجمة عن المخاطر البحرية**" ويستنتج من هذا التعريف أن المشرع الانجليزي قد اكتفى

[1] بهاد بهيج شكري، "التأمين البحري في التشريع والتطبيق"، ط1، دار الثقافة والتوزيع، عمان، 2009، ص27.

[2] وليد معزون، "التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري" مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر، شعبة حقوق تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014، ص8.

[3] نهاد بهيج شكري، مرجع سابق، ص609.

ببيان التزامات المؤمن، تاركا بيان التزامات المؤمن له لأحكام النصوص الأخرى المتعلقة بالمسائل التفصيلية للعقد[1].

4- تعريف عقد التأمين البحري في القانون الفرنسي:

لم يتم تعريف التأمين البحري مباشرة في النصوص القانونية وإنما تولى ذلك الفقه والقضاء أولا، فنجد الفقيه جورج ريبر أنه ذكر الطبعة القانونية للتأمين وأطراف العلاقة التعاقدية إلى جانب ذكر محل التعاقد ومقابل ذلك.

أما نص تشريعي حسب المادة 3/171 من قانون 3 جويلية 1961 التي تنص على أنه "**يخضع لهذا الباب المتعلق بالتأمين البحري كل عقد تأمين يكون محله ضمان المخاطر المتعلقة بعملية بحرية ما**"، والنص الفرنسي كما يلي:[2]

"Il est régi le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet des garuntes les risques relatifs à une opération maritime"

ويمكننا تعريف عقد تأمين البحري بأنه عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بتعويض المستأمن عن الضرر الناشئ عن خطر بحري مقابل قسط معين.

5- تعريف عقد التأمين البحري طبقا للتشريع الجزائري:

صدر أول تقنين خاص بالمجال البحري بعد الاستقلال سنة 1976 لكنه لم يتطرق إلى التأمين البحري، وبمجيء قانون التأمينات 80-07 المؤرخ في 9 أوت 1980 والأمر 95-07 لمؤرخ في 25 جانفي 1995 المعدل والمتمم والذي ألغى القانون 80-07 وبصدور القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 يعدل ويتمم الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، جاء في نص م 92

[1] نهاد بهيج شكري، المرجع نفسه، ص610.

[2] عدة بن عطية غوثي، "انتهاء عقد التأمين البحري والجيهيات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه"، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص التأمينات والمسؤولية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2016-2017، ص48.

من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي تقابلها المادة 80-07 نصت على **"تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأي عملية نقل بحرية"**[1].

غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية، وتنص المادة 120 من القانون 80-07 تطبيق لأحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما.

ما يستنتج من النصين هو أن المشرع الجزائري وسع من نطاق التأمين البحري إذ لم يحدد حصر خطر محل عقد التأمين البحري وإنما جعله شامل لكل الأخطار البحرية التي تكون متعلقة بالعملية البحرية ذاتها وهذا أكثر ضمانا للمؤمن له، وهذا ما تؤكده المادة 124 من الأمر 95-07 عند نصها على ضمان السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف خلال الآجال المحددة للعقد[2].

دعم تعريف التأمين البحري القانون المدني الجزائري[3]، حيث نصت المادة 619 منه بأن" **التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي الى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغ من المال أو إيراد أو أي عوض مالي أخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن**".

بالنسبة لوثيقة التأمين نجد نصين:[4]

- وثيقة التأمين على البضائع أصدرتها الشركة الجزائرية لتأمين النقل في 17 ديسمبر 1981.
- وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها صدرت في 20 مارس 1975 وكلا الوثيقتين صدرت في ظل القانون 80-07 المتعلق بالتأمينات الملغى بموجب الأمر 75-07.

[1] مادة 92 من الأمر 95-07 المؤرخ 25 جانفي 1995 متعلق بالتأمينات، ج ر ج ج ،مؤرخة في 8 مارس 1995، ع 13، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006، صادر في جريدة رسمية مارس2006، ع 15.

[2] عدة بن عطية غوثي، مرجع سابق، ص20.

[3] أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني الصادر في ج ر، ع 78، المؤرخ في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 الصادر في ج ر ، ع 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.

[4] عدة بن عطية غوثي، المرجع السابق، ص20.

لم تقدم هذه الوثائق تعريفا محددا للتأمين البحري، لكنها اكتفت بذكر المخاطر المضمونة والمستشفيات وتحديد مكان ووقت بدء نفاذ عقد التأمين، وتنفيذ العقد مع تحديد شروط و التزامات كل طرف، بالإضافة إلى النص الخاص بحالات الإبطال والإلغاء وكيفية حل النزاعات.

ومن بين أهم مصادر التشريع لعقد التأمين في الجزائر: [1]

- المراسيم التنظيمية المختلفة والتي على رأسها الحقوق البحرية العامة.
- الحقوق الدولية العامة البحرية.
- المعاهدات الدولية في بروكسيل التي من بينها معاهدة 23 سبتمبر 1910 والخاصة بالنظام البحري، معاهدة 10 ماي 1962 والخاصة بالامتيازات والتأمينات البحرية

الفرع الثاني

خصائص عقد التأمين البحري

يختص عقد التأمين البحري ببعض الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، فهو من العقود الرضائية، الاحتمالية والمعاوضة، كما أنه ملزم لجانبين، ومن عقود حسن النية وعقود الإدعان، وأنه عقد تجاري ومستمر.

أولا: عقد التأمين البحري عقد رضائي وإدعان.

1- عقد رضائي:

ذلك العقد الذي ينعقد بتطابق الإيجاب والقبول، والقاعدة العامة في عقد تأمين أنه عقد رضائي، (فهو عقد ينعقد بمجرد تطابق الإرادتين على إحداث الالتزام ورغم الشروط الشكلية التي يتطلبها هذا العقد فهي للإثبات وليس للانعقاد)[2]، ولا تعتبر الكتابة شرط للانعقاد حيث نصت

[1] صادفي أمينة، "التأمين البحري والتجارة الخارجية (حالة الجزائر)"، المؤتمر العلمي الدولي للأعمال والتعليم والعلوم الإنسانية، دار الرافد للنشر، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، الجزائر، ص125.

[2] ليتيم حسين،" نظام قانوني لعقد تأمين"، مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ليسانس أكاديمي، شعبة حقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2013-2014، ص15.

المادة 97 من الأمر 95-07 على ما يلي: **"يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، ويمكن إلزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأي وثيقة كتابية أخرى لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية"**[1].

2- عقد إدعان:

لا يبرم عقد التأمين في الواقع بعد مناقشة حرة من الطرفين بل إن شركات التأمين وهي قوية بمركزها الاقتصادي تفرض على المستأمنين شروطها في وثيقة مطبوعة، ولا يملك هؤلاء الخيار إلا قبولها دون أية مناقشة، ولا يستثنى من ذلك إلا بعض الصور التي يكون فيها المستأمن هيئة كبيرة تناقش شروط العقد مع المؤمن،كما لو كان العقد يتم بين شركة التأمين وشركة من شركات البترول. فعقد التأمين هو عقد إدعان، حيث تستغل فيه شركة التأمين بوضع شروط العقد، ويقتصر المؤمن له على قبول هذه الشروط دون مناقشة، بحيث لا تكون له الحرية اللازمة لمناقشة شروط العقد سلفا من قبل شركة التأمين.

فقد جاء في التشريع الجزائري المنظم للتأمين البحري في ظل الأمر 95-07، حيث تضمنت المادة 89 مادة مفسرة والمادة 19 جاءت لصالح المؤمن فهذا يؤكد أن عقد التأمين البحري عقد إدعان[2].

أما بالنسبة للشروط التعسفية المذكورة في المادة 622 من ق م والتي يحق للمؤمن أن يدرجها في العقد اعتبرت باطلة وهي على سبيل الحصر لا المثال[3].

ثانيا: عقد التأمين عقد احتمالي وحسن النية.

1- عقد التأمين عقد احتمالي:

إن عقد التأمين يتم على احتمال وقوع الخطر المؤمن ضده ومثل هذا الخطر قد يقع أثناء وقت سريان عقد التأمين البحري، وقد لا يقع إطلاقا، وعليه فإن تبعات هذا العقد لا يمكن معرفتها عند

---

[1] المادة 97 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[2] ختاوي إكرام تيجانية، "عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به"، ذكرة لنيل شهادة ماستر حقوق، قانون خاص، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2021، ص12.

[3] زوليخة زراري، المرجع السابق، ص11.

إبرام العقد، "فعند التأمين من عقود الغرر وهي العقود التي لا يستطيع المؤمن له ولا المؤمن معرفة ما سيأخذه من مقابل، أو ما يقدمه من التزام (كالتزام بتغطية الخطر) لأن هذا لا يتحقق إلا بعد وقوع الحادث المؤمن عليه"[1]، وبهذا انتفى الحادث زالت صفت الغرر عن عقد التأمين، فإذا زالت هذه الصفة لم يعد محل التأمين صالحا للتأمين، وهذا ما نفهمه من نص المادة 43 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات[2].

2- عقد التأمين عقد حسن النية:

يتميز عقد التأمين البحري بأنه حسن النية وخاصة التي تميزه عن العقود الأخرى هي أن المؤمن له لا يعرف حقيقة الخطر وشروطه وخطورته باستثناء البيانات التي يعطيها كل مؤمن عليه، وبما أنه لا يمكن تقرير حجم الخطر عند المطالبة بالتأمين، فالوزن على المؤمن فقط ولا حل أمام المؤمن إلا أن يثق به، لذلك من الضروري أن يكون أمينا وحسن النية عند الإدلاء لهذه البيانات أثناء مرحلة التعاقد.

وعلى المؤمن له إخطار المؤمن بوقوع الخطر في أسرع وقت ممكن، وعليه السعي للتقليل من هذا الخطر ومحاصرته للحد من زيادة فرص وقوعه.

وبالرجوع إلى نص المادة 113 من الأمر رقم 95-07 المتعلقة بالتأمينات التي تنص على: **"يترتب على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما، سقوط التأمين"** وباستقراء هذه المادة يتضح أن المؤمن ألزم عليه بيان أو تقديم أو الإدلاء بجميع البيانات الصحيحة عن الخطر المؤمن منه، وفي حالة إخفاء هذه البيانات أو عدم الإدلاء بها بنية الكتمان يبطل العقد مباشرة.[3]

[1] زوليخة زراري، المرجع السابق، ص9.

[2] يعقوب صبرينة، "عقد التأمين البحري"، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم حقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017، ص16.

[3] زوليخة زراري، المرجع السابق، ص11.

ثالثا: عقد التأمين عقد تعويض وعقد ملزم لجانبين

1- التأمين البحري عقد تعويض:

ينقسم التأمين البحري إل قسمين من حيث الموضوع إلى تأمين الأضرار من جهة وتأمين أشخاص من جهة أخرى، ويقصد بتأمين الأضرار تعويض المستأمن عن الأضرار التي تحدث بذمته المالية من جراء هلاك الشيء أو تلفه وبالتالي فهو عقد تعويض للضرر.

ويترتب على خاصية عقد تعويض ما يلي:

- لا بد من وقوع ضرر للمؤمن له جراء وقوع الخطر، وإلا انتفى حقه بالتعويض.
- الفكرة التي يقوم عليها التعويض في عقد التأمين هي جبر الضرر الذي لحق المؤمن له أكثر من مرة.
- إذا عقد التأمين على مبلغ من المال يفوت قيمة الشيء المؤمن عليه وكان هناك غش أو خداع من جانب المؤمن له يمكن إبطال العقد.
- يترتب على هذا العقد أنه عقد تعويضي له يرد على الأشخاص بل على الأموال، لأن الأرواح البشرية لا تقدر بثمن[1].

2- التأمين البحري عقد ملزم لجانبين:

ينشأ عن العقد التزامات ذات طابع إلزامي تبادلي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد، فإن لم يتحقق الخطر لا يعتبر عقد تأمين ذو صفة إلزامية وهذا ما جاء في م 55 من القانون المدني "**يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدان الالتزام بعضها بعض**"[2].

[1] وليد معزوزي، "التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014، ص12.

[2] وليد معزوزي، المرجع نفسه، ص12.

فالمستأمن من يلتزم بدفع قسط التأمين كما يلتزم بأن يبذل العناية المعقولة لكي يحافظ على الشيء المؤمن عليه، وأن يعطي بيان صحيحا عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الأخطار المؤمن منها[1].

كما يلتزم المستأمن عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل كل ما في استطاعته لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها وأن يتخذ جميع الإجراءات للمحافظة على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول[2].

أما المؤمن فيتحمل بمقتضى عقد التأمين بالتزام رئيسي هو دفع تعويض التأمين في حدود مبلغ التأمين من تحقق الخطر المضمون.

رابعا: عقد التأمين عقد تجاري ومستمر

1- عقد تجاري:

عقد التأمين البحري يعتبر تجاريا بالنسبة للمؤمن، وذلك فيما عدا جماعات التأمين التبادلي، إذ يعد التأمين بالنسبة إليهما عملا مدنيا لانتفاء قصد الربح، أما بالنسبة للمستأمن فإن التأمين يعد عملا تجاريا إذا صدر من تاجر لحاجات تجارية تطبيقا لنظرية الأعمال التجارية بالتبعية، أما إذا صدر من غير تاجر ولم يكن تابعا لعمل تجاري كما لو تعلق الأمر بالتأمين على سفينة نزهة، أو على أمتعة مسافر زالت عن العقد الصفة التجارية[3].

أما المشرع الجزائري فيعتبر م 3 من القانون التجاري[4] عملا تجاريا "**كل عقد يتعلق بالتجارة البحرية والجوية**"، ولا شك أيضا في أن التأمين البحري يكون عملا تجاريا بالنسبة للمؤمن الذي يسعى إلى الربح من خلال قيامه بعمليات التأمين.

أما المادة 2 من ق ت حيث جاء في فقرة 4منها "**كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية**..." والملاحظ أن م 02 عددت أعمال التجارة بحسب الموضوع عكس م03 من

[1] مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع سابق، ص ص 20-21

[2] مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع نفسه، ص21.

[3] مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع سابق، ص26.

[4] أمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان الموافق لـ 1395 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن ق ت المعدل والمتمم بالأمر رقم 96-27 المؤرخ في 9 ديسمبر 1996، ج ر، ع 77 مؤرخة في 11 ديسمبر 1996.

القانون نفسه التي عددت الأعمال التجارية بحسب الشكل، فالمستخلص أن عقد التأمين البحري كان قبل تعديل 1996 عملا تجاري بحسب الشكل لكل بسبب شمولية العبارة المنصوص عليها في م 3، أصبح عملا تجاريا بحسب الموضوع بموجب م 2 وإدراج التأمين البحري ضمن تعددها[1].

وهذا ما تضمنته م 544 التي تنص: "**يحدد الطابع التجاري لشركة إما بشكلها أو موضوعها...**"، وكما اشترط القانون الخاص أن تأخذ شركات التأمين شكل شركات المساهمة أو في شكل تعاضدي، حيث نصت م 215 من الأمر رقم 95-07 الجديد المتعلق بالتأمين على أنه تخضع شركات التأمين أو إعادة التأمين في تكوينها إلى الق الج وتأخذ الشكلين:

- شركة ذات أسهم
- شركة ذات شكل تعاضدي.

وتأمين البحري يدخل ضمن نشاطات مقاولات التأمين لأنه يتخذ شكل شركة هي مقاولة تجارية، ومنه فالتأمين البحري تجاري[2].

2- عقد مستمر:

لكون تنفيذه يكون خلال مدة زمنية يتفق عليها المتعاقدين مسبقا، والزمن عنصر أساسي في عقد التأمين خاصة في معرفة مدى وقوع الخطر المؤمن لأجله خلال هذه المدة أو خارجها[3].

[1] مهري محمد أمين، "التأمين البحري على السفينة"، رسالة ماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون الجزائر، 2001-2002، ص ص22-24.

[2] سماح محمودي، "التأمين البحري"، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع ق الأعمال، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2003-2004،ص ص20-21.

[3] عدة بن عطية غوثي، "انتهاء عقد تأمين البحري وجهات المختصة في فض النزاعات الناشئة"، مرجع سابق، ص22.

المطلب الثاني

إبرام عقد التأمين البحري

يتم إبرام عقد التأمين البحري بين ممثلي الطرفين أو بينهما مباشرة، وبعد المفاوضات يقدم كل طرف رغباته وأسبابه على نحو تلتقي فيه إرادة الطرفين وينشأ العقد، ولهذا يمكننا القول أن العقد لا يبرم إلا بوجود طرفيه، فعقد التأمين البحري يخضع لنفس القواعد العامة كسائر العقود، ولا يتم إلا بعد سلسلة من الإجراءات متتالية بحسب الأركان القانونية التي يجب أن تتوفر ودراسة التفاصيل وشروط الخاصة بكل ركن، ولهذا قسمنا هذا المطلب الى فرعين الأول كيفية إبرام عقد التأمين البحري و الثاني إثبات عقد تأمين البحري

الفرع الأول

كيفية إبرام عقد التأمين البحري

عقد التأمين البحري كسائر العقود له أطراف يتولون مهمة إنشائه (أولا) ولإبرام هذا العقد يجب توفر مجموعة من الشروط و الأركان كغيره من العقود الأخرى كالرضا والمحل والسبب هو أيضا تحكمه أحكام النظرية العامة للالتزامات باعتباره رابطة قانوني بين طرفين مصدرها العقد (ثانيا).

أولا: أطراف عقد التأمين البحري

إن أطراف عقد التأمين البحري هما المؤمن من جهة والمستأمن (المؤمن له) من جهة أخرى والمستفيد، وفي الغالب لا يبرم بينهما مباشرة بل يتدخل في إبرامه طائفة من الوسطاء هم سماسرة التأمين البحري يعملون لحساب المؤمن أو لحساب المؤمن له أو لحسابها معا.

1- المؤمن:

المؤمن هو الطرف الأول في العقد، الذي يتحمل التعويض عن الخطر بمقتضى العقد المبرم بينه وبين المؤمن له، والمؤمن هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتحمل تغطية المخاطر إلا أنه نظرا لجسامة الخسائر والمبالغ المالية الباهظة لا يقوى الأفراد على دفعها، أصبح التأمين يمارس عن

طريق شركات تأخذ على عاتقها هذه الوظيفة وهي شركات كبرى تخصصت في هذا النشاط، ويكون مقرها في أغلب الحالات في الدول التي تملك أساطيل قوية للملاحة[1].

أما في الجزائر فإن شركات العمومة هي التي كانت تحتكر التأمين من المخاطر البحرية قبل صدور الأمر 95- 07 المعدل والمتمم بالأمر رقم 06-04 المتعلق بالتأمينات سواء للسفن المسجلة بالجزائر[2]، أو البضاعة المستوردة من الخارج[3]، كما يكون للمؤمن وسطاء للتأمين[4]، وهو تأمين إجباري حيث أن شركات التأمين تلتزم بتغطية الخسائر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين نظير أقساط معينة يؤديها المؤمن له[5]، وهؤلاء الوسطاء هم الوكلاء والسماسرة وهم أشخاص طبيعيون توكل لهم عمليات التأمين نيابة عن الشركة[6]، أو أكثر بموجب عقد تأمين معتمدا توضح فيه شروطا معينة قصد الحصول على التأمين لحساب موكليهم، بالإضافة إلى ذلك يجب على من يتولوا التوكيل العام للتأمين أن يخصصوا إنتاجهم للشركة أو الشركات التي يمثلونها[7].

ويعتبر وكيل شركة تأمين وكيلا من المؤمن له ومسؤولا في مواجهته، وذلك ما نصت عليه المادة 258 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات، أم السمسار الذي توكل له أموال لدفعها لشركات التأمين أو للمؤمن لهم، فلا بد له من ضمانة مالية لتسديد هذه الأموال في كل وقت[8]، غير أن المسؤولية المدنية تظل على عاتق شركات التأمين في حالة أخطاء وكلائها، أو إغفالهم أو إهمالهم[9].

ومن هنا يظهر الفرق بين الوكيل العام والسمسار إذ أن الوكيل العام له سلطات واسعة في التعاقد عن شركة التأمين التي يملكها، إذ يتعاقد مع المؤمن مباشرة، وله في ذلك أن يعدل العقد أو

[1] مصطفى كمال طه وائل بندق، المرجع السابق، ص ص28-29.
[2] المادة 192 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات
[3] المادة 195 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات
[4] الفقرة الأولى من المادة 201 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات
[5] المادة 205 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات
[6] نص المادة 258 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات
[7] المادة 255 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات
[8] المادة 262 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات
[9] المادة 267 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

يفسخه[1]، بينما السمسار فإن دوره يقتصر على مجرد البحث عن العملاء لإجراء التعاقد مع شركات التأمين، وتنتهي مهمته بمجرد تسليم وثيقة التأمين المؤمن له.

وقد بين المشرع الجزائري في الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات[2]، بأن شركات التأمين هي شركات تقوم بإبرام وتنفيذ عقود التأمين أو إعادة التأمين مثلما هي معينة في القانون الساري ومن أبرز هذه الشركات الشركة الجزائرية لتأمينات النقل (CAAT) فهي تحتكر عدد كبير من عقود التأمين البحري والجوي، ولحجم الأضرار التي تغطيها فهي تعيد تأمينها لدى الشركة المركزي لإعادة التأمين(CCR)، والتي تحتفظ بمقدار معين من الأخطار، وتقدم ما يتجاوز طاقتها إلى الشركات الأجنبية[3].

2- المؤمن له:

يقصد بالمؤمن له الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) الذي يتقدم بطلب التأمين ويتعهد له بأن يؤدي الالتزامات المقابلة لالتزام المؤمن، وهو الشخص الذي يصدر باسمه عقد التأمين البحري[4].

ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمستأمن مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في م 93 من الأمر 95-07: "**يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمن بما في ذلك الفائدة المرجوة ...**".

والمؤمن له قد يكون مالكا للسفينة أو مجهزها، أو مالك للبضاعة، لكن التأمين في الحالة الأخيرة قد يستفيد منه شخصا آخر غير مالك البضاعة في الأحوال التي تنقل فيها ملكية البضاعة

[1] المادة 256 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

[2] صدور قانون 06-04 بتاريخ 20 فيفري2006 هدفه تغيير وإكمال المرسوم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، وذلك لتدعيم الإقتصاد الوطني، وانفتاح قطاع التأمين عن المنافسة لخارجية، والانضمام مع الاتحاد الأوربي للتجارة الدولية.

[3] وليد معزوزي، المرجع السابق، ص16.

[4] ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص17.

لشخص آخر هو المشتري، وعند ذلك يعتبر مشتري البضاعة هو المستفيد من التأمين وإن كان هذا التأمين البحري قد أجراه سابقا مالك البضاعة.

وفي حالة وقوع الخطر المؤمن له، يكون له الحق للمطالبة بالتعويض لحامل وثيقة التأمين الذي آلت إليه ملكية البضاعة، وهذا النوع من التأمين الذي يكون لمصلحة شخص غير معنية لا يمكن تخيله إلا في التأمين على البضائع لإمكانية انتقالها إلى الغير بسهولة، عن طريق سندات الشحن، خصوصا سندات الشحن لأمر، حيث تداول وثيقة التأمين مع سندات الشحن.

أما في التأمين على السفينة، فالمؤمن له دائما يكون معروف عند المؤمن، وهو مالك السفينة وعادة ما يذكر في الوثيقة.

3- سماسرة التأمين:

سمار التأمين عرفته فقرة 01 من م 38 من الق اللبناني لتنظيم أعمال التأمين **"هو كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل حصرا في حمل وساطة الضمان ويقدم النصح للمضمون ويعمل لمصلحته"**، ويستدل من هذا التعريف أن السمسار ينوب عن المؤمن له في دراسة طلب و تحديد غطاء التأمين المناسب لمتطلبات العميل والتفاوض مع المؤمن في مراحل إبرام العقد ومرحلة تسوية الخسارة عن وقوع الحادث المؤمن منه[1].

وعلى خلاف وكيل التأمين الذي يكون شخص طبيعي السمسار يمكن أن يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي ويمارس لحسابه الخاص صفة التوسط (المادة259 من الأمر رقم 59-07) وعليه، يخضع سمسار التأمين للتسجل تجاري ويخضع بذلك لالتزامات التجارية وكذا الأحكام الوكالة، فيترتب عليه واجبات تجاه موكله، فيجب على سمسار أن يتقيد بتعليمات موكله غير أن واجبة تحذيره حين يرى أن هذه التعليمات ليست لإنجاز العمل[2].

[1] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص56.

[2] مهري محمد أمين،" التأمين البحري على السفينة"، رسالة ماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية حقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، 2001-2002، ص17-18.

4- المستفيد:

وهو الشخص الذي لديه غاية للمحافظة على الشيء المؤمن عليه أثناء وقوع الحادث بالمستفيد، والمستفيد يستطيع المطالبة بحقه مباشرة من المؤمن فهو المستأمن الحقيقي حتى ولم يتعاقد لنفسه، وتعتبر هذه النقطة شرط لمصلحة الغير، إذ ينشأ العقد حقوق لمصلحة غير لم يكن طرفا فية[1].

ونجد التأمين لمصلحة شخص غير معين في التأمين على البضائع، حيث قد تكون هذه البضاعة المشحونة محلا لبيوع متعاقبة أثناء نقلها بواسطة سند الشحن بحيث يستحيل معرفة وقت إبرام العقد، من يكون مالكا للبضاعة وقت الخطر ووقوع الحادث، ومن ثم تحرر وثيقة التأمين لمصلحة شخص غير معين وتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن.

وهذا النوع من التأمين يظهر بوجه خاص فيما يتعلق بوثائق التأمين المفتوحة، أو العائمة، أو وثائق الاشتراك، وأجاز مثل هذا التأمين كلا من المشرع المصري في م 2/343[2] من الق البحري والمشرع الجزائري في م 94 من ق التأمين والتي تنص على: "**يمكن إبرام عقد التأمين في هذه الحالة الأخيرة يعتبر الشرط تأمينا لفائدة مكتتب وثيقة التأمين واشتراطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط**"[3].

5- وكلاء التأمين:

هو الشخص الطبيعي أو المعنوي (الاعتباري) الذي ينوب شركة التأمين ضمن الحدود المخولة له من قبل الشركة، وقد عرفته م 2 من الق العراقي لتنظيم أعمال التأمين بأنه "**الشخص المجاز من**

[1] زوليخة زراري، المرجع السابق، ص19.

[2] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص24.

[3] مصطفى كمال طه، "التأمين البحري الجديد"، دار الجامعة للنشر، بيروت، 1990، ص425.

الديون والذي تعتمد احدى شركات التأمين العاملة في العراق كممارسة أعمال التأمين نيابة عنها أو عن أحد فروعها، ويشمل ذلك الشخص الطبيعي والمعنوي"[1].

أما المشرع الجزائري فقد نص في م 253 من ق التأمين وسطاء التأمين بقوله: "**يعد وسطاء التأمين في مفهوم هذا الأمر، الوكيل العام للتأمين وسمسار التأمين**".

كما قد عرف الوكيل العام في المادة 253 من القانون نفسه، والتي تنص على أن "**الوكيل العام للتأمين شخص طبيعي يمثل شركة أو عدة شركات للتأمين بموجب عقد التعيين المتضمن اعتماده بهذه الصفة...**"، وقد نظم المشرع الجزائري طريقة عمله وحقوقه وواجباته في نص م 255 من ق التأمين الناتجة من عقد الوكالة الذي تقوم بإعداده جمعية شركات تأمين أو إدارة الرقابة طبقا لنص المادة 254 من ق التأمين، وينتهي هذا العقد سواء بإرادة كلا الطرفين أو أحدهما، وفي هذه الحالة إن تم الفسخ من طرف واحد يحق للطرف المغبون المطالبة بالتعويض، وذلك طبقا لنص م256 من ق التأمين.

6- وسطاء التأمين:

يعتبر وسيط التأمين طرفا أساسيا في نظام التأمين، فالوسطاء هم صلة الوصل بين المؤمنين والمؤمن ، فالوسيط يتصرف كمحام لصالح شركة التأمين فيقوم بتلقي أقساط التأمين البحري باسم ولحساب المؤمن وتحرير شهادات التأمين و أداء الطعون، ومن مهام الوسيط الأكثر أهمية أي أن يكون على تواصل دائم بجميع المؤمنين لهم ، الذين لهم رغبة في إبرام عقود مستقبلية تأمينا مع المؤمن وتوزيع المخاطر المؤمن منها فيما بينهم، وذلك يتعلق بأقساط التأمين المعروفة عليه وينقسم الوسطاء إلى مجموعتين هما:

- مجموعة وكلاء التأمين: فوكيل التأمين Insurance Agent هو وكيل عن المؤمن يتصرف باسم المؤمن ونيابة عنه.

[1] بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص53.

- أما السمسار Insurance Broker فهو الشخص طبيعي او معنوي ، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط (م 259 من الامر 95-07)، و عليه يخضع سمسار التأمين للتسجيل في السجل التجاري و كذلك لأحكام الوكالة و الى واجبات تجاه موكله. فيقدم بالنصح لطالب التأمين وهو المؤمن له وينوب عنه في التفاوض مع المؤمن في إبرام عقد التأمين وتحديد شروطه وتجديده وغير ذلك من الأعمال التي تتعلق في مصالح عمله.[1]

ثانيا: أركان عقد التأمين البحري

العقد لا يتم إلا بتوافق إرادتين على إحداث أثر قانوني، وأيا كان من باشر إبرام العقد، سواء كان هو صاحب المصلحة التأمين في الشيء المطلوب التأمين عليه وقت إبرامه أم لم يكن كذلك وسواء أكان عقد التأمين يتعلق بسفينة أم أجور شحن أم بضاعة، فإن قيام العقد وترتيب آثاره يتوقف على توافر أركان انعقاده، وهذه الأركان كما قلنا هي ركن الرضا والمحل والسبب.

1- الرضا:

بالرجوع إلى نص المادة 59 من ق م ج تبين كيفية قيام العقد، وهو اتفاق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني، وبالتالي هذا الركن هو أساس العقد[2].

عند توافق إرادتي المؤمن والمؤمن له، أي توافق الإيجاب والقبول من أجل إبرام عقد تأمين على المخاطر التي يتحدد بمقتضاها التزامات المتعاقدين، مع توافر الأهلية والخلو من عيوب الإرادة والمتمثلة في الإكراه والغش والاستغلال، لذلك لا بد من توافر بعض الشروط لقيام التراضي تتمثل في:

أ- أهلية التعاقد:

هي صلاحية الشخص لأن تكون له حقوق أو عليه واجبات وأن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية المتعلقة بهذه الحقوق والواجبات. والأهلية نوعان: أهلية الأداء، وهي صلاحية

[1] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص25.

[2] أنظر المادة 59 من أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395هـ الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 الجريدة الرسمية 58 لسنة 1975 والمتضمن ق م الجريدة الرسمية ، ع 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم.

شخص في مباشرة الأعمال القانونية والقضائية بنفسه، أما أهلية الوجوب: هي صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات.

كما يجب أن تخلو هذه الأهلية من عوارض الأهلية وهي: السن والجنون والعته والسفه والغفلة إذ لا بد للشخص الذي يصدر عنه الإيجاب والقبول أن يكون بالغا وغير فاقد للتمييز لصغر سنه أو عته أو جنون، ويكون كل من بلغ سن التمييز دون سن الرشد، أو بلغ سن الرشد وهو ذو غفلة ناقص الأهلية، ويخضع هؤلاء لأحكام الولاية أو الوصاية عما وردت الشروط بشأنها في القانون[1].

ب- صفة إرادة المتعاقدين إذ يشترط أن يكون الرضا صحيحا ومنتجا لآثاره القانونية أن تكون إرادة الطرفين خالية من جميع عيوب الرضا (الإكراه، الغلط، والتدليس، الاستغلال)[2].

2- المحل:

يجد عقد التأمين محله في فكرة الخطر بصفة أساسية، فمحل عقد التأمين هو مصلحة المؤمن له المشروعة في التأمين من الآثار المالية المترتبة على تحقق خطر معين نظير دفع قسط معين، وعلى هذا الأساس يمكن التمييز بين عناصر أربعة لمحل عقد التأمين وهي: (الخطر، أداء المؤمن له القسط، أداء المؤمن التعويض، ثم المصلحة التأمينية).[3]

وما يميز عقد التأمين البحري عن غيره من العقود في ركن المحل هو الخطر الذي يعتبر المحل الرئيسي[4].

إن المشرع الجزائري لم ينص على الشروط القانونية الخاصة بركن المحل سواء بالنسبة لعقد التأمين أو لعقد التأمين البحري، تاركا ذلك للقواعد العامة، مقررا تحديده فقط لمكان ووقت الخطر المؤمن منه، بحيث نص على الأموال محل التأمين البحري في عناوين أقسام ق التأمين الجزائري

[1] صبرينة يعقوبي، المرجع السابق، ص ص28-29.

[2] عبد الرزاق أحمد السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني"، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1964، ص1186.

[3] أحمد أبو السعود، "عقد التأمين بين النظرية والتطبيق"، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009، ص117.

[4] فاضي إدريس،" الوجيز في نظرية العامة للالتزامات"، د ط، دار الكتاب الحديثة، الجزائر،2003م، ص80.

الأمر95-07 القسم الأول الخاص بالتأمين على هيكل السفينة في الفصل الثالث الكتاب الأول القسم الثاني الخاص بالتأمين على البضائع المشحونة دون ذكر الشروط القانونية الخاصة بها[1].

3- السبب:

السبب هو الدافع أو الباعث للتعاقد، وهذا ما جاء حسب نص المادة 621 من ق م ج، إلى أن يثبت العكس، وعلة من يدعي أن للالتزام سبب آخر فعليه إثبات ذلك وهذا ما نصت عليه المادة 98 ق م ج.

والسبب في إبرام عقد التأمين البحري هو الغرض المباشر والباعث الأصلي من إبرام العقد هي مصلحة المؤمن له من وراء عقد التأمين بالمحافظة على الشيء محل التأمين، وعدم وقوع الخطر المؤمن منه ودفع الخسارة التي يستحق به عند تحقق الخطر الذي يخشاه وحصوله على مبلغ التعويض بحال تحقق الخطر المؤمن منه، وهذا ما يجعل هذا الأخير يدفع قسط التأمين مقابل الحماية التي يحصل عليها من المؤمن وتعهد الأخير بتعويضه عن الخسارة المحتملة إن حصلت، أما المؤمن فتكون مصلحته من إبرام عقد التأمين وتعهده بضمان خسارة المؤمن له يقوم على حصول على الربح[2]، ولصحة العقد يجب أن يكون السبب فيه منفعة مشروعة للمتعاقدين وهذا ما جاء في المادة 97 من ق م ج: "**إنه التزام المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو الآداب كان العقد باطلا**"، وبالتالي إذا لم توجد مصلحة مشروعة بطل العقد وهذا ما يسمى المصلحة التأمينية، وهذا يعني أنه يجب أن تكون المصلحة اقتصادية ومشروعة ذات قيمة مالية قابلة للتقدير بالنقد[3] ،"والمصلحة هي عنصر مهم من عناصر التأمين البحري، والأمر سواء تعلق بالسفينة أو الأجور أو البضائع لا بد من أن يكون المؤمن له صاحب مصلحة تأمينية في الرسالة البحرية، والمصلحة أن يكون المؤمن له هدفه وغاية في

[1] خواتمي تيجاني، المرجع السابق، ص24.

[2] بهاء بهيج شكري، "التأمين البحري في التطبيق والتشريع"، مرجع سابق، ص06.

[3] مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص39.

عدم تحقق الخطر المؤمن منه، كما أنها ليست محل التأمين لأن هذا الأخير هو الخطر، وبالتالي يمكن القول أنها الدافع للتأمين، ذلك أن المؤمن له يتعاقد على خطر معين على مصلحة معينة، وشرط المصلحة أن تكون المصلحة اقتصادية م 621 ق م ج وأن تكون مصلحة مشروعة وهذا ما جاء في م 97 ق م ت"[1].

الفرع الثاني

إثبات عقد التأمين البحري

الأصل أن عقد التأمين من العقود التي تبرم بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول دون الحاجة لإفراغه في شكل معين، لدى يكون التكلم أولا عن إثبات عقد تأمين البحري عن طريق الكتابة إذ أوجب بأن يكون ثابتا بالكتابة والتي تدعى بوثيقة التأمين البحري وهي ليست شرطا لصحة عقد التأمين بل يكمن دورها في الإثبات، وتختلف هذه الوثيقة باختلاف أنواعها وهذا الاختلاف يؤدي إلى طرق انتقالها، وهذا ما سيتم التطرق إليه:

أولا: وثيقة التأمين البحري

وثيقة التأمين البحري هي وثيقة رسمية وقانونية، يثبت بها عقد التأمين البحري وهي التي يتم بمقتضاها التعامل بين شركات التأمين والمستأمنين في شكل التزامات قانونية منظمة في محرر مطبوع يفرغ فيه عقد التأمين [2]، ووثيقة التأمين لها شروطها وبياناتها، وملحق الوثيقة والمذكرة المؤقتة.

1- شروط وثيقة التأمين:

إن وثيقة التأمين تتضمن عادة بشروط عامة ويترك فراغ العناصر المتغيرة في كل عقد كاسم المستأمن والمال المؤمن عليه، والخطر المؤمن منه، ومدة التأمين وقسط التأمين ويملأ هذا الفراغ عند التوقيع على الوثيقة، وقد يضاف إلى الوثيقة أحيانا شروطا خاصة تكتب باليد أو بالألة الكاتبة،

[1] ختاوي إكرام تيجانية، "عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به"، مرجع سابق، ص ص24-25.

[2] مصطفى كمال طه، وائل بندق، المرجع السابق، ص ص45-46.

تكمل الشروط المطبوعة أو تعدلها، وإذا وجد تعارض بينهما وجب الاعتداد بالشروط الخطية دون المطبوعة، لأن الشروط الأولى أكثر انطباقا على إرادة المتعاقدين من الثانية[1].

2- بيانات وثيقة التأمين:

أما بيانات وثيقة التأمين التي ينبغي على الطرفين المكتتبين التوقيع عليها إجباريا نصت م 98 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات بقولها: "**يجب أن يحتوي عقد التأمين:**

- **تاريخ ومكان الاكتتاب.**
- **اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها معا لإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.**
- **الشيء أو المنفعة المؤمن عليها.**
- **الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.**
- **مكان الأخطار**
- **مبلغ قسط التأمين.**
- **الشروط الأدنى أو كاملة إذا اتفق عليه.**
- **توقيع الطرفين المتعقدين**"[2].

كما أن المادة 07 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات قد أوردت تقريبا نفس البيانات وما يمكن الإشارة إليه من خلال المادتين هو أنه بالنسبة للأشياء المؤمن عليها يجب التعيين لأنه شيء جوهري ويتوقف على التمييز بين الأشياء المؤمن عليها، ففي التأمين على السفينة يجب ذكر نوعها وتحديد ذاتيتها بالاسم والحمولة والجنسية والغرض من الملاحة، أما وثيقة التأمين على البضائع فيجب تحديد جنس البضائع المؤمن عليها وقيمتها، ويكفي لذلك بيانات سند الشحن في الوثيقة[3].

3- ملحق التأمين:

[1] علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه دراسة في التشريع الجزائري"، رسالة لنيل شهادة دكتوراه تخصص قانون أعمال، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2011 ، ص ص131-132.

[2] المادة 98من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[3] مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع سابق، ص47.

يجوز للطرفين تعديل الوثيقة أو الإضافة فيها فهو اتفاق إضافي يبرم بين أطراف العقد الأصلي ويتضمن شروط جديدة تقضي بتعديل مضمون العقد الأول بالزيادة أو النقصان نظرا للظروف المستجدة[1]،... وتوقيع مخاطر جديدة لم تكن منتظرة أو تعديل في شروط العقد ، وكل تعديل إضافته في عقد التأمين الأصلي يجب أن يكون بالكتابة أيضا ويسمى هذا المحرر "ملحق الوثيقة"، وللإشارة فإن ملحق وثيقة التأمين قد تأخذ شكل اتفاق إضافي يلحق بوثيقة التأمين وبالتالي يكون جزءا منها أو يحرر ضمن وثيقة التأمين ذاتها، ويؤثر ويوقع عليها من قبل الأطراف على هامش الوثيقة الأصلية.

4- مذكرة التغطية المؤقتة:

أنه من المحتمل أن تكون رغبة المؤمن له في الحصول على تغطية عاجلة تحقق الخطر المؤمن منه بموافقة المؤمن قبل تحرير وثيقة التأمين، حيث يستطيع المؤمن أن يتخذ قرار إصدار مذكرة التغطية . وهي تلك الوثيقة التي يترتب عنها أنه إذا حدث الخطر المراد التأمين منه أثناء سريان مذكرة التغطية فإن شركة التأمين تدفع قيمة التأمين"[2]، وهي تعتبر وسيلة إثبات في حالة الاتفاق في الوقت الذي يراد فيه تجنب إعداد وثيقة التأمين نظرا للوقت الطويل الذي تستغرقه لظرف من ظروف كأن يحتاج المؤمن لوقت من أجل دراسة إيجاب المؤمن له أو في حالة تسليم الوثيقة إلى حين تحريرها.

و هذه الحالة تعتبر مذكرة التغطية بديلا للعقد ويعتد بها حيث يترتب عليها ما يترتب على وثيقة التأمين من حقوق والتزامات، كما أنها تعتبر مؤقتة لتغطية الخطر المؤمن منه من خلال فترة معينة.

وعلى هذا الأساس يستفاد بأن مذكرة التغطية المؤقتة دليل التعاقد ووسيلة للإثبات يوقع عليها المؤمن تضمن القواعد الأساسية التي يقوم عليها العقد و التزامات كل من الطرفين للاخر ، اما وثيقة التأمين فتوقع فيما بعد وقد لا توقع على الإطلاق وبمجرد التوقيع على هذه المذكرة ينعقد التأمين ويتحمل المؤمن الخطر.

[1] جديدي معراج،"مدخل لدراسة قانون التأمين البحري الجزائري"، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2007، ص64.

[2] عبد القادر العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص48.

ويجب التمييز بين المذكرة المؤقتة وطلب التأمين الذي يقوم به المؤمن له للمؤمن ولا يحمل سوى توقيع المؤمن له، فطلب التأمين وحده ليس ملزما للمؤمن ولا للمؤمن له ولا يتم العقد إلا إذا وقع طرفاه على وثيقة التأمين أو على المذكرة المؤقتة[1].

ثانيا: دور وثيقة التأمين البحري

اتضح فيما سبق أن الكتابة ليست شرطا لانعقاد عقد التأمين البحري لأنه عقد رضائي وإنما اشترط القانون كما جاء في المادة 97 من الأمر95-07 للإثبات لكونه عقد معقد وقد يتضمن شروطا مختلفة حيث تستبعد الشروط الخاصة للشروط العامة الواردة في وثيقة التأمين وذلك باستبعاد الأخطار وتعيين أخطار أخرى وبالتالي تكون الكتابة الوسيلة المعقولة لإثبات البيانات الهامة كتاريخ سريان العقد وطبيعتة الشيء المؤمن عليه وقيمته ومبلغ التأمين والأقساط الواجبة الدفع والأخطار المضمونة، ونظرا لأهمية المسائل اشترطت الكتابة كدليل للإثبات[2].

المشرع لم يشترط نوع خاص للكتابة إذ يمكن أن ترد وثيقة التأمين في محرر عرفي أو رسمي ويمكن أن تكون مكتوب بخط أو مطبوعة ولم يحدد اللغة التي يجب أن يحرر بها[3] وثيقة التأمين دليل يحمي الحق ويجعله مقيد، فمتى تم التوقيع على وثيقة التأمين تكون قانون للمتعاقدين وينتفي ما للمذكرة المؤقتة (وثيقة الإشعار بالتغطية) التي حلت الوثيقة محلها من حجية الإثبات كما أنه لا يجوز تعديل الوثيقة إلا بمحرر كتابي آخر يسمى "ملحق الوثيقة" والذي يتمم الوثيقة ذاتها بحيث يعتمد عليها معا في إثبات التأمين.

ثالثا: انتقال وثيقة التأمين

تنتقل وثقة التأمين بعدة طرق مختلفة، وحسب كل وثيقة ينجم عنها آثار معينة فقد تكون وثيقة التأمين تحمل اسم المؤمن له أو لأمره، أو لحاملها، كما يمكن أن تكون قابلة للتداول بمعنى يمكن نقل

[1] ختادي إكرام تيجانية، المرجع السابق، ص27.

[2] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، 37-38.

[3] هيفاء رشد تيكاري،" نظام قانوني لعقد تأمين دراسة في تشريع الجزائري"، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في علوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مورود معمري تيزي وزو، 2012، ص ص174-175.

الحقوق الثابتة فيها للغير عن طريق التنازل عن الوثيقة إليه ويصبح المتنازل إليه بوصفه الحامل الشرعي للوثيقة هو صاحب المصلحة في التأمين، وبالتالي يحق له مطالبة المؤمن بدفع التعويض عند تحقق الخطر.

1- وثيقة التأمين الاسمية:

نجدها غالبا في التأمين على السفينة تحمل اسم المؤمن له، فإذا أراد هذا الأخير نقل الحقوق الناشئة عنها فلا بد من إجراء تعديل في الوثيقة ويكون بذلك هذا التعديل بمثابة تأمين جديد وليس تنازلا عن التأمين الأصلي أو إتباع نفس قاعدة حوالة الحق بإخطار المؤمن بموضوع الحوالة أو قبوله لها[1].

يعتبر المحال إليه خلفا للمحيل يحق له أن يتمسك بكافة الدفوع التي كان المؤمن له الأصلي أن يتمسك بها، فمثلا إذا كان المؤمن له الأصلي قد أخفى بعض البيانات فيحق للمؤمن التمسك بإبطال العقد تجاه المحال إليه أي أن الحقوق والالتزامات الناشئة عن عقد التأمين تنتقل بحكم القانون دون حاجة لاستفاء إجراءات حوالة الحق[2]، إن انتقلت ملكية السفينة أوتم استأجارها غير مجهزة للمالك الجديد أو المستأجر فعلى هذا الأخير أن يتحمل جميع الالتزامات التي تنشأ في بداية العقد بين المؤمن له والمؤمن.

2- وثيقة التأمين لأمر:

هي التي تصدر لأمر شخص معين أو لإذنه فتسمى وثيقة تأمين الإذنية، وهذا النوع من الوثائق يصدر عادة في التأمين على البضائع لكي يسهل انتقالها مع انتقال ملكية البضائع حيث تتداول الوثيقة بطريقة التظهير مع سند الشحن [3].

3- وثيقة التأمين لحاملها:

[1] مصطفى كمال طه، "التأمين البحري الضمان البحري"، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992، ص43.

[2] المرجع نفسه، ص47.

[3] مصطفى كمال طه، "القانون البحري الجديد"، دار الجامعة الجديدة للنشر، بيروت، 1990ن ص390.

تتداول بطريقة التسليم لكن نادرا ما يتم في هذا النوع من التأمين البحري خوفا من الضياع أو السرقة لأنها تتداول عن طريق انتقالها من يد إلى يد، وللمؤمن الحق أن يتمسك في مواجهة الحامل بالدفوع التي تكون له تجاه المؤمن له الأصلي، عكس قاعدة عدم الاحتجاج بالدفوع على الحامل حسن النية الخاصة بالأوراق التجارية بأعتبارها أداة ائتمان وليست وثيقة تأمين التي تعتبر أداة ضمان، وقد اعتنق قانون التأمين الانجليزي 1906 في مادته 50 هذه القاعدة[1]، وتظهر أهمية تداول وثائق التأمين الاسمية والإذنية خاصة في البيوع البحري وذلك بالاعتماد على قواعد الأنكوترمز INCOTRMZ (قواعد مصطلحات التجارة الدولية)[2].

المبحث الثاني

موضوع التأمين البحري

يتمثل موضوع عقد التأمين البحري في كل شيء محل للتأمين، وبالتالي يمكن القول أن جميع الأشياء المعرضة لأخطار بحرية تصلح أن تكون موضوعا للتأمين البحري، أما التأمين على الأشخاص في حالة تعوضهم للأخطار البحرية كالركاب والبحارة فلا يعد تأمينا بحريا بل يعتبر تأمينا بريا من نوع التأمين على الحياة، ولو أنه ينشأ عن خطر بحري، لأن التأمين البحري لا يرد إلا على الأشياء دون الأشخاص، وهو عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المستأمن فقط ولذلك يجب أن يكون مبلغ التأمين المشترط في العقد مساويا للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه، حتى لا يحقق المستأمن ربح من التأمين، وحتى لا تكون له مصلحة في وقوع الحادث وتحقق الخطر[3].

[1] سماح محمودي، المرجع السابق، ص 34.

[2] وتتمثل مصطلحات التجارة الدولية في تلك القواعد التي ترد على بضائع يتم نقلها عن طريق البحر، فهي عقود في الأصل تجارية تتسم بالصفة الدولية ولكن سبب ارتباطها بالقانون البحري هو أن تنفيذ العقد وترتيب بعض آثاره القانونية يستلزم نقل البضائع بالبحر لكي يتم وصول المبيع إلى المشتري، وقانون التجارة البحرية الحالي لم ينظم البيوع البحرية تاركا تنظيمها لاتفاق الطرفين والعادات والأعراف الدولية على خلاف الجمعيات الدولية.

[3] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، المرجع السابق، ص58-83.

وبناء على هذا تم تحدث في هذا المبحث عن العناصر المؤمن عليها في عقد تأمين البحري في الطلب الأول وفي المطلب الثاني سأتحدث عن المخاطر المؤمن منها في عقد التأمين البحري.

المطلب الأول

العناصر المؤمن عليها في عقد التأمين البحري

إن غاية التأمين البحري تتمثل في تفادي الخسائر وتغطية الخطر الذي يشكله البحر وبالتالي يستلزم الضمان في العمليات التي تتم عن طريق الملاحة البحرية من طرف كل الدول استعانةا بالسفن لنقل البضائع التي تعتبر قيم مادية (الفرع الأول)، وبالرغم من كون التأمين البحري هو تأمين على الأشياء أو الأموال في جوهره إلا أنها تتعرض في الأصل للمخاطر،فأخضع القانون بعض الصور الخاصة للتأمين لأحكام التأمين البحري والمتمثلة في القيم غير المادية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

القيم المادية

إن من أقدم القيم المؤمن عليها هي الأموال المادية التي تشمل البضاعة المشحونة أو السفينة التي تأتي على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها، ولا يقتصر التأمين على جسم السفينة فحسب بل يشمل جميع ملحقاتها وتوابعها، كما أن البضاعة أثناء الرحلة البحرية لا بد من أن تتعرض للمخاطر البحرية مهما كانت طبيعتها أو كيفية تغليفها لذا يتم التأمين عليها من خلال اكتساب وثيقة التأمين على البضائع.

أولا:التأمين على السفينة

تعتبر السفينة بمثابة الركيزة الأساسية لنظام التأمين البحري، فهي تأتي على رأس الأموال التي يجوز التأمين عليها إلى جانب التأمين على البضائع، فلولا وجودها واستخدامها في التجارة البحرية لما خطرت لدى الإنسان فكرة توزيع أعباء الكوارث البحرية على مجموع الأفراد الذين يشتركون في

جنسيتها[1]، ولهذا سنتطرق إلى تحديد المقصود بالسفينة وطرق استغلالها وصلاحيتها للملاحة والمخاطر البحرية التي تقوم عليها ونظامها القانوني كما يلي:

1- التعريف بالسفينة:

أ- تعريف السفينة في الفقه:

لقد اتفق الفقهاء على أن السفينة هي: كل منشأة عامة مخصصة للملاحة البحرية، لكن هناك جانب من هؤلاء من أضاف عنصر آخر جديد بقولهم السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحرية، وتستعمل خصيصا للملاحة البحرية بصفة اعتيادية[2].

ب- تعريف السفينة في القانون الدولي:

في ظل قواعد القانون الدولي وفي مقدمتها اتفاقية جنيف لسنة 1958[3]، واتفاقية البحار لعام 1982 التي دخلت حيز النفاذ سنة 1944 سكتت عن تنظيم موضوع السفينة مع العلم أنها قامت بتعريف السفن الحربية في مادتها29 حيث تنص على أن "**السفينة الحربية سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية، التي لها جنسية هذه الدول وتكون تحت**

[1] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص68.

[2] بوخميس وناسة،" النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة السانيا، وهران، 2011، ص10.

[3] اتفاقية جنيف لعام 1958، لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة في أفريل 1958.

امر ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدول، ويظهر اسمه في قائمة الخدمات المناسبة أو فيما يعادلها..."[1]

نستخلص من هذه الاتفاقيات الدولية لم ترتكز على تقديم تعريف جامع ومانع لمصطلح السفينة، وإنما يتمحور هدفه على تحديد المنشآت البحرية لتطبيق أحكام تتناسب مع هذه المنشآت هذا من جهة ومن جهة أخرى يتبين لنا أن هذه الاتفاقيات تتناقض فيما بينها وهذا التناقض أثر سلبا على التشريعات الداخلية للدول[2].

ج- تعريف السفينة في التشريع الجزائري:

إن المشرع الجزائري جاء على نسق تام مع ما هو منظم دوليا سواء من حيث إيجابياته أو سلبياته، لذا توجب عليه توخي الحذر حتى لا يقع في تناقض والميوعة التي تحيط بموضوع السفينة.[3]

وجاء نصت المادة 13 من القانون البحري بتعريف السفينة و التي نصت على ما يلي: "**تعتبر سفينة في عرض هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أو مخصصة لمثل هذه الملاحة**"[4].

ومن خلال هذا التعريف نجد أن ما يميزها عن غيرها من العائمات كالمراكب النهرية التي لا تعد سفن أنها معدة للملاحة البحرية أي أنها عمارة بحرية.

كما جاء في م 56 فقرة 03 من الق نفسه على معاملة العمائر البحرية أو الآلية العائمة التي هي في قيد الإنشاء معاملة السفن والتي يمكن أن تكون محل عمليات قانونية كالرهن البحري مثلا[1].

---

[1] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الذي انعقد بين 1979 و1983 المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 بجاميكا.

[2] بوخريس وناسة، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية واقتصادية، ع 1، الجزائر 2012، ص71.

[3] بوخريس وناسة، المرجع السابق، ص72.

[4] نبيل صقر،" القانون البحري نصا وتطبيقا"، دار الهدى، الجزائر، عين مليلة، 2008، ص6.

وما يمكن استنتاجه أن المشرع البحري الجزائري تماشى في تعريفه للسفينة مع التعاريف الفقهية المعمول بها، فالملاحظ أن المشرع البحري لم يراعي عنصر مواجهة الأخطار البحرية، حيث أجاز أن تتحرك السفينة عن طريق قطرها بسفينة أخرى والسفينة لا تكون قادرة على مواجهة أخطار البحر البحر إلا إذا كانت تتمتع بنوع من الاستقلالية.[2]

نتيجة للتطور التقني السريع في مجال بناء السفن والاختراعات المتواصلة أدى ذلك إلى عدم الاستقرار في موضوع تعريف السفينة.

2- الطبيعة القانونية للسفينة:

تعتبر السفينة من الأموال المنقولة لكونها قابلة للانتقال من مكان إلى آخر دون أن يحدث لها تلف، وهذا طبقا لنص المادة 683 من ق م ج في تعريف المنقول والعقار، وقد أكد القانون البحري الجزائري على هذه النقطة في المادة 56-1 بنصه "**تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموال منقولة**"[3].

وباعتبار أن السفينة مال له قيمة اقتصادية ضخمة تتعدى قيمة العقار في كثير من الأحيان فهي عنصر أساسي للثروة البحرية الوطنية، فهي تخضع إذن لبعض أحكام العقار على الرغم من أنها منقول ذات طبيعة خاصة تتمتع بنظام قانوني خاص[4] وبين أوجه التشابه بين السفينة والعقار خضوعها لبعض أحكام كرهن السفينة رهنا رسميا وشهر هذا الرهن يقيده في سجل السفينة وفقا لما نصت عليه المادة 3/56 من القانون البحري الجزائري، إخضاع الحجز على السفينة لإجراءات شبيهة بإجراءات الحجز على العقار...وغيرها من أوجه التشابه

---

[1] تنص المادة 56-03 من قانون البحري على أنه: "يمكن رهن السفينة كذلك عندما تكون قيد الإنشاء"

[2] بن عمار محمد، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ع1، 1993، ص106.

[3] نبيل صقر، المرجع السابق، ص13.

[4] محمد السيد الفقهي، "القانون البحري (السفينة أشخاص الملاحة البحرية العقود البحرية)"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص46-47.

إذ تختلف السفينة عن أحكام كل من المنقول والعقار كون أن السفينة تشبه الأشخاص الطبيعية حيث تتمتع بمواطن وجنسية واسم دون أن تكون في حد ذاتها شخصا قانونيا.

3- النظام القانوني للسفينة:

تتمتع السفينة بنظام قانوني خاص بها يحدد ذاتيتها وحالتها المدنية التي تميزها عن غيرها من السفن[1].

أ- النظام القانوني للسفينة (ذاتية السفينة):

أ -1 اسم السفينة:

يكون لكل سفينة اسم خاص يميزها عن غيرها من السفن، لذلك اهتم المشرع الجزائري بتنظيم شروط منح اسم للسفينة، فقد ورد في المادة 16 من قانون البحري الجزائري على أن " **يجب تحمل كل سفينة اسمها، ويخضع منح اسم السفينة وتغييرها لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة، كما أن شروط منح الاسم وتغييره تحدد بقرار من وزير المكلف بالتجارة البحرية**"[2]، ووفقا لنص المادة 9 من القرار المؤرخ 05 أفريل 1989 أن حرية اختيار اسم سفينة مقيد وخضوع المالك للسلطة المختصة إذ يجب أن يكون الاسم المختار لم يتم استعماله من قبل من طرف سفينة أخرى كما أضافت المادة 10 على وجوب تسمية السفن التجارية على الخصوص من:

- أسماء شهداء الثورة الجزائرية أو شخصيات الكبرى للتاريخ الجزائري.
- الجبال الجزائرية
- الأسماك"[3].

[1] محمد فريد العريني محمد السيد الفقهي، "القانون البحري والجوي"، منشورات الطبي الحقوقية، 2010، ص55.

[2] نبيل صقر، المرجع السابق، ص07.

[3] بن سخري حمزة، شعبانة شعبان، "النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماستر في حقوق، تخصص قانون عام للأعمال، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017-2018، ص20.

ولمنح الاسم إجراءات خاصة إذ تنص المادة 17 قانون البحري على إلزامية شهر اسم السفينة المتحصل عليه ضمن شروط القانونية، حيث تنص المادة "**يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمتها...**".

أ-2 حمولة السفينة:

الحمولة عنصر هام من عناصر شخصية السفينة، وهي عبارة عن سعتها الداخلية التي بموجبها تحدد القيمة التجارية لها[1]، ولكل سفينة حمولة معينة والتي تقدر بالطن الحجمي ويبلغ الطن الحجمي مائة قدم مكعب وهناك ثلاث أنواع من الحمولة، حمولة إجمالية كلية ويشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت القائمة على سطحها وحموله إجمالية وهي التي تخصم منها الفراغات التي تشغلها الآلات والمنشآت البحرية وأخيرا الحمولة الصافية، وهي تعني مقدار الفراغ المخصص فعلا لنقل البضائع، وأشخاص وتعتبر حمولة السفينة عنصرا من عناصر تحديدها هذا وفقا ما نصت عليه المادة 18 من ق ت ج، كما يعد تقدير الحمولة ضروري لتسهيل الرسوم التي تحدد على أساس حمولة السفينة[2].

أ-3 موطن السفينة:

للسفينة موطن وهو الذي تم فيه تسجيلها وهو غير ميناء الاستغلال الذي تباشر فيه السفينة نشاطها[3]، فلا يجوز للسفينة أن تتخذ أكثر من موطن كما تقتضي به نص المادة 46 من القانون البحري الجزائري: "**لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها**"[4].

[1] محمد بن عمار، المرجع السابق، ص104.

[2] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص46.

[3] الغنيمي حمدي، "محاضرات في القانون البحري الجزائري"، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، 1982، الجزائر، ص12.

[4] نبيل صقر، المرجع السابق، ص11.

كما يجوز لمالك السفينة أن ينقل أو يغير موطنها إلى ميناء أخر شريطة قيامه بإجراءات النقل والشهر في دفتر التسجيل السابق واللاحق لتمكين الغير من تتبع السفينة والإطلاع على وضعها في كل وقت.

أ-4 درجة السفينة:

تختلف السفن من حيث الدرجة، والمعيار في تقدير الدرجة يكون بمقدار بنائها ومدى قدرتها على مواجهة الأنوار واستيفائها لشروط السلامة في البحار فهي تقييم للسفينة ويقوم بهذا التقييم شركات عالمية تسمى التصنيف أو الإشراف وهذا ما جاء في المادة 18 من قانون البحري الجزائري على "**أن حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصر من عناصر شخصيتها**"[1].

أ-5 أوراق السفينة:

لقد نصت المادة 189 قانون البحري الجزائري على هذه الأوراق البعض منها تفرضه ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة بصفة عامة والبعض الآخر تفرضه أسباب خاصة بنظام الملاحة والتجارة البحرية، حيث أن الهدف من هذه الأوراق هو السماح للسفينة بالقيام بالأعمال الملاحية البحرية المعينة لها وإيضاح هوية السفينة ومالكها وأفرادها وكذلك نوع الملاحة الممارسة، والتحقق من شروط استخدام الطاقم ونوع الخدمات التي يمارسها[2] .

ب – النظام الدولي للسفينة (جنسية السفينة):

نظرا لما تلعبه السفينة من دور بارز في الاقتصاد القومي للدول، ولأن ممارسة نشاطها لا يتحدد بالسواحل الوطنية للدول التي سجلت فيها بل يمتد إلى أعالي البحار وسواحل الدول المختلفة، فقد اشترطت قوانين البحار أن تكون لكل سفينة جنسية واحدة تحدد علاقتها القانونية بالدول التي تنتمي إليها[3]، إذ تختلف شروط منح الجنسية باختلاف إمكانيات الدول وحاجياتها الفنية والمادية.

ب-1 الاستغلال البحري للسفينة:

[1] نبيل صقر، مرجع نفسه، ص47.

[2] يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص47.

[3] بهاء بهيج شكري، مرجع سابق

جاء في المادة 640:" **يتم استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع السفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو لهيكلها**".

ولما كانت طريقة استغلال السفينة، فإن جميع الصلاحيات البحرية والتجارية والإصدارية كاستلام البضائع لقاء سدات شحن موقعة من قبله ويكون مسؤولا عن رصها وتستيعها وخزنها ومسؤولا عن تفريغها في هبة الوصول تسليمها للمرسلة إليهم.[1]

ب-2 صلاحيات السفينة للملاحة:

تعتبر صلاحية السفينة وقت إبرام عقد التأمين أمرا ملزما إذا كان العقد يغطي سفرة واحدة معينة للسفينة، أما إذا تعلق عقد التأمين بالبضائع فلا يشترط أن تكون صالحة للنقل، بل يجب أن تكون السفينة صالحة للملاحة أن تكون أيضا صالحة لنقل البضاعة أي أن تكون مجهزة بالمخازن واللوازم والمعدات الأخرى الضرورية للحفاظ على سلامة السفينة[2].

ب-3 المخاطر البحرية:

من أجل أن تصبح المخاطر البحرية محلا لعقد التأمين يجب أن تكون مخاطر مشروعة وقت إبرام العقد وكذلك طيلة الرحلة البحرية[3].

ومن الأمور التي تخل بمشروعية المخاطر البحرية فقدان صفة الحياد في سفينة سواء كان محل التأمين السفينة نفسها أم البضاعة المشحونة عليها إذ تضمن عقد التأمين على السفينة أن تكون السفينة محايدة وجب أن تحافظ على صفة الحياد طيلة فترة الرحلة البحرية، وإن كان عقد التأمين يقتصر على تغطية سفرة واحدة، أو أن تحافظ على صفة الحياد خلال فترة سريان العقد الزماني

[1] بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص83

[2] يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص48.

[3] بهاء بهيج، مرجع سابق، ص88-89.

وتكون حائزة على الوثائق الضرورية لإثبات حيادها ولا يختلف أمر اشتراط المشروعية في حالة التأمين على البضائع[1].

نستنتج ما سبق أن السفينة تعتبر أداة للملاحة البحرية، وتمثل أحد الركائز الأساسية التي تقوم عليها نظام التأمين البحري، باعتبارها واسطة النقل البحري وعنصرا أساسيا من عناصر المخاطرة البحرية.

ثانيا: التأمين على البضائع

يعتبر التأمين على البضائع تأمينا بحريا متى تم نقلها بحرا، إذا في هذه الحالة تتعرض البضائع المشحون للأخطار البحرية[2].

وينقسم التأمين على البضائع إلى نوعين: التأمين لرحلة واحدة، والتأمين بموجب وثيقة عائمة، والتي تسمى هذه الأخيرة وثيقة التأمين المفتوحة أو وثيقة للاشتراك وهذا ما نصت عليه المادة 139 قانون التأمينات الجزائري.

1- التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة سفرية لرحلة واحدة:

رغم اختلاف طرق نقل البضائع ونوعها سواء نقلت بمتقضى سند إيجار أو بمقتضى سند شحن وكما قيل سابقا قد تشمل هذه البضائع أمتعة المسافرين والأسماك التي توجد على ظهر السفينة، والأشياء التي تحملها السفينة الناقلة خلال الرحلة، وقد تبعد الوثيقة بعض البضائع التي لا يرغب المؤمن في التأمين عليها أو يرغب في تغطيتها بشرط خاص، فمثلا تستبعد الوثيقة الأشياء الثمينة كالمعادن والمجوهرات والحلي الذهبية والطرود البريدية، ولا يرفض المؤمنون التأمين على البضائع المستبعدة، ولكنهم يطلبون تصريحا خاص ويحتفظون الحق في قبولها[3].

[1]

[2] هاني دويدار،" الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص466.

[3] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، المرجع السابق، ص64.

وقد نصت وثيقة التأمين الجزائري للتأمين على البضائع في مادتها 4 على ما يلي: "لا **تضمن هذه الوثيقة ارسال أوراق البنوك والقسيمات والسندات والقيم المحددة نقدا أو المعادن الثمينة الجواهر والأحجار الكريمة والحلي الموضوعة، إلا إذا تم تعيينها وكانت محل قبول خاص**"[1]

وكذلك المتعاقدان يحددان وقت بداية الرحلة ونهايتها حيث تنص في الوثيقة على الالتزام المؤمن وقبوله أن يبدأ سريان التأمين حيث شحن البضائع على السفينة واستمراره خلال نقلها، وحتى تفريغها بسلام برا في مكان الوصول[2].

2- التأمين بوثيقة عائمة وثيقة الاشتراك:

الوثيقة العائمة أو وثيقة الاشتراك هي تلك التي يتعهد المؤمن بمقتضاها بأن يضمن في حدود مبلغ معين جميع البضائع التي يمكن أن يشحنها المؤمن عليه خلال فترة محددة[3]، وقد ظهرت استجابة لضرورة إفادة التجار بالتأمين في الوقت الذي يكونون أمام استحالة معرفة البضائع التي تلقوها ومعرفة قيمتها، وأيضا لضرورة تجنبهم إبرام وثائق تأمين تقتضي شروطها في كل مرة مناقشتها والتفاوض عنها كما أرادوا القيام بإرسالية وهذه الإرسالية تتم بوتيرة كبيرة في اليوم الواحد.[4]

ولقد بينها المشرع الجزائري بالمادة 140 من الأمر 95-07 وما يليها من قانون التأمين ويستفاد منها أن شركات التأمين تضمنن التعويض على جميع الأضرار التي تلحق البضاعة التي ستصدر أو تشحن لحساب المؤمن له،لمدة زمنية معينة، عادة ما تكون سنة واحدة، ويبرم هذا العقد لمستفيد غير معين وقت إبرامه، بل يتحدد ذلك المستفيد عند تحقيق الخطر، وبالموافقة مع عقد التأمين الأولى أو وثيقة لرحلة واحدة فإن المؤمن له ملزم بإرسال إقرار خاص بكل عملية شحن يتضمن البيانات الآتية: نوع البضاعة، قيمة البضاعة الحقيقية، والسفينة التي شحنت

[1] علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005، ص177.
[2] تيكاري هيفاء رشيدة، مرجع سابق، ص353.
[3] هاني دويدار، المرجع السابق، ص467.
[4] علي بن غانم، المرجع السابق، ص178.

عليها، وميناء الانطلاق، وميناء التفريغ، مالك السفينة ومجهزها ويشكل هذا الإقرار إطار لتقدير الأخطار التي تضمنها شركة التأمين[1].

وتأخذ وثيقة التأمين شكلين، الأولى وثيقة تأمين مقفلة، أي يحدد مبلغ التأمين والقسط المقابل لهذا المبلغ، ثم يخصم من المبلغ الإجمالي للتأمين مبلغ التأمين الخاص بكل شحنة حتى ينتهي المبلغ الإجمالي، وبذلك ينتهي مفقول الوثيقة[2]، وثانية وثيقة التأمين المفتوحة تناولها المشرع الجزائري في م 139 وهي الوثيقة العائمة، حيث لا يحدد فيها المبلغ وقد سبق شرحها.

وتمثل أهمية الوثيقة العائمة في توفير الجهد والنفقات لكونها تعفيه من إبرام وثيقة مستقلة لكل شحنة بحرية يقوم باستيرادها أو تصديرها إذ يكتفي المؤمن له بتوجيه إخطار المؤمن يتضمن نوع البضاعة ومقدارها خلال مدة العقد[3].

تقدم الوثيقة العائمة مزايا كثيرة فهي توفر للقائمين بالتجارة البحرية من مصدرين ومستوردين الحصول على التغطية التأمينية على كل البضائع وجميع الشحنات التي يقوم المؤمن له بإرسالها وتصدر وثيقة واحدة دون الإضرار إلى تكبد الجهد في استصدار وثيقة لكل شحنة منفردة[4].

الفرع الثاني

القيم غير المادية

لم يقتصر التأمين البحري على تأمين الأخطار وضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحملاتها بل امتد نشاط التأمين إلى القيم الغير المادية الممثلة في ضمان المسؤولية المدينة وإعادة التأمين.

أولا: التأمين على المسؤولية.

[1] جديدي معراج، المرجع السابق، ص173.

[2] عبد الهادي السيد تقي الحاكم،" عقد التأمين حقيقة ومشروعة دراسة مقارنة"، ط1، منشورات الفكي الحقوقية، 2003، ص285.

[3] محمود سمير الشرقاوي،" الخطر في التأمين البحري والدار القومية للطباعة والنشر"، القاهرة، 1966، ص523.

[4] جلال وفاء محمدين،" التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (الوثيقة العائمة)"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص21.

إن نطاق التأمين على المسؤولية مقتصر على مالك السفينة أو الناقل البحري[1]، وليس على مالك البضاعة، وهذه النظرة مردها أن المؤمنين البحريين ضلوا لسنوات طويلة يقتصرون في نشاطهم على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولاتها، ولكن نشاطهم لم يكن يمتد إلى ضمان المسؤولية المدينة لمالك السفينة أو مستغل الشيء المؤمن عليه[2].

إن مجال التأمين على المسؤولية يبرز من خلال حصول تصادم أدى إلى هلاك كلي للسفينة وحمولتها وألق أضرار بسفينة أخرى، وعدم كفاية مبلغ التأمين لتعويض الخسائر اللاحقة بالسفينة، وتعويض رجوع الغير المتضرر جراء هذا الحادث، فالتأمين على المسؤولية في هذه الحالة هو الذي يلعب دورا كبيرا في تكملة الفارق بين ما لحق المؤمن له مالك السفينة أو مجهزها من ضرر وما عرض عنه الغير المتضرر.

ويلاحظ أيضا الفقهاء والقضاة أن مالك السفينة هو المسؤول وحده قبل الغير إذا كان عمل الربان متعلق بالسفينة وتسفيرها بغض النظر عما إذا كان مالك السفينة هو مجهز السفينة أم مستأجرها حتى ولو كان هذا الأخير من تول اختيار الربان ورجال الطاقم، وذلك ما نصت عليه المادة 136 من قانون البحري الجزائري.

ثانيا: التأمين على الأقساط.

تأمين المؤمن عليه على أقساط التأمين طردا قانونا، وقد يعترض على ذلك بأن أقساط التأمين لا تتعرض في ذاتها لاخطار البحر لكن يلاحظ أن اقسط التأمين تكون مستحقة الدفع في جميع الأحوال، أن سواء تحقق الخطر البحري أم لم يتحقق إذن يأتي القسط انتقاصا من مبلغ التعويض الذي يلتزم المؤمن بدفعه عند تحقق الخطر، وهو ما يمثل خسارة تلحق بالمؤمن عليه، فيجوز له التأمين عليها.

[1] المواد 147-146-148 ففي التأمين على المسؤولية مجهزة السفينة أو مالكها لكي تضمن حماية كبيرة للشاحن وبضائعهم لأن مسؤولية الناقل مذكورة في معظم قوانين الدول والقانون الدولي.

[2] مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع سابق، ص79.

وتأكد أهمية التأمين على الأقساط في أوقات الحروب، لأن الأقساط ترتفع قيمها بشدة عندها، بالنظر إلى المخاطر الخاصة التي تتسبب منها الحروب[1].

ثالثا: التأمين على تعويض التأمين (إعادة التأمين).

إعادة التأمين هو التأمين الذي يعقده المؤمن على تعويض التأمين الذي يتعهد بدفعه للمستأمن عند تحقق الخطر، ويعتبر إعادة التأمين البحري تأمينا بحريا لأن التعويض قيمة لا تنشأ إلا عند تحقق الخطر البحري[2].

وطرفا عقد إعادة التأمين هما المؤمن المباشر أو الأصل والطرف الثاني هو معيد التأمين وينقسم عقد التأمين إلى صورتين هما: إعادة التأمين بعقد منفرد وهو يكون في حالة الضرر والهلاك لتعويض بصفة عامة من هذه الأخطار التي تقع في البحر أو في الوقت الحالي لم يعد معمولا به، أما الصورة الثانية هي إعادة التأمين باتفاق عام وهذا الأخير معمول به في الوقت الحاضر[3].

وبالرجوع إلى التعديل الجديد 2010 نجد المشرع حدد المعدل الأدنى للتنازل الإلزامي عن الأخطار المعاد تأمينها بـ 50%[4].

المطلب الثاني

المخاطر المؤمن منها في عقد التأمين البحري

يختص التأمين البحري بتأمين الأموال إضافة للأخطار البحرية فالخطر البحري هو أساس وجوهر التأمين وسبب ظهوره فيجب أن يكون هذا الأخير طبقا للقانون العام أن يكون محتمل الوقوع وحقيقي متوقف على مصادفة وأن يكون مشروع لا يخالف النظام العام والآداب العامة كالتهريب، فالخطر يعني الحادث البحري المحتمل الوقوع على شيء المؤمن عليه وإلحاق الضرر للمؤمن له كالغرق

[1] هاني دويدار، المرجع السابق، ص470.
[2] هاني ويدار، مرجع نفسه، ص470.
[3] زوليخة زراري، مرجع سابق، ص36.
[4] زوليخة زراري، مرجع نفسه، ص37.

والتصادم مثلا، فمن هنا يتبين أن للخطر أنواع كثيرة حيث سنتناول في هذا المطلب إلى التعرف على الأخطار المغطاة ومضمونة في (الفرع الأول) وأخطار المستثنات في (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري

سأتناول في هذا الفرع، تعريف الخطر البحري ثم نطاق ضمان الأخطار البحرية إضافة إلى مجال ضمان الخطر محل التأمين البحري في تشريع الجزائري.

أولا: تعريف الخطر في التأمين البحري.

يقوم نظام التأمين البحري على فكرة مفادها أن توزع الأضرار والخسائر الناتجة عن حادثة معينة على مجموعة من الأشخاص بدلا من أن يتحمل أحدهم لوحده نتائجها[1]، فالخطر في التأمين هو "**حادث يحتمل وقوعه**"[2]، وكذلك يعرف على أنه "**الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية**"[3]، وقد يقصد بالخطر بأنه "**الحوادث التي ترافق النشاط البحري عادة والتي تؤدي إلى هلاك المال أو تلفه**"، أو يقصد به بأنه "**الحادث الذي قد تتعرض له الأشياء المؤمن عليها أثناء الرحلة البحرية**"، ويشمل التعريفين السابقين الحوادث البحرية كافة التي من الممكن لسفينة أو حمولتها أن تتعرض لها، ويقصد بالخطر الذي تتعرض له السفينة الخطر الذي يؤدي إلى الإضرار بها كالهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف المادي[4].

وهناك من نظر إلى الخطر البحري بأنه الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحريا إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئا من البحر أو من غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه، والبعض الآخر عرف

---

[1] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، المرجع السابق، ص83.

[2] عبدر الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص1144.

[3] مصطفى كمال طه، "القانون البحري جديد"، مرجع سابق، ص467.

[4] شرين عبد حسن يعقوب، "الطبيعة القانونية للخطر البحري في تأمين البحري"، قدمت هذه الرسالة لاستكمال المتطلبات الحصول على درجة الماستر في قانون الخاص، جامعة شرق الأوسط، 2010، ص15.

الخطر بأنه كل حادث قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن البحر سببا في وقوعه[1].

ثانيا: نطاق ضمان الأخطار البحرية

في التأمين البحري هناك أخطار مضمونة لها طابع بحري وأخرى خارج النطاق البحري إلا أنها مضمونة في العقد.

1- الطابع البحري للخطر:

الخطر هو المحل والعنصر الجوهري في العقد يترتب على انتفائه بطلان العقد لتخلف المحل، وهو الذي يغلب عليه طابعه المميز وذاتيته المستقلة والقواعد القانونية الخاصة التي ينفرد بها عن غيره من أنواع التأمين الأخرى[2].

2- امتداد التأمين البحري إلى المخاطر غير البحرية:

إن الفضل يرجع إلى القضاء في مسألة إرساء مبدأ امتداد التأمين البحري إلى أخطار غير بحرية أصلا أن الأخطار البرية والجوية والنهرية التابعة للنقل البحري[3].

فيجوز في وثيقة التأمين على السفينة أن يضمن المؤمن الأخطار التي تصيب السفينة أثناء وجودها في حوض جاف بقصد إصلاحها أو أثناء وجودها في الميناء أو خلال اجتيازها نهرا أو قناة[4].

وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 124 و136 من قانون التأمين وتقابلها المادة 386 البحري المصري الجديد التي تنص على "**أن تسري أحكام التأمين على السفينة على عقد التأمين الذي يقتصر على مدة وجود السفينة في ميناء أو مرسى أوحوض جاف أو في أي مكان أخر**" كما يجوز الاتفاق

[1] شرين عبد حسن يعقوب المرجع السابق، ص15.
[2] مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع سابق، ص84.
[3] علي بن غانم، المرجع السابق، ط2، 2005، ص236.
[4] مصطفى كمال طه وائل بندق، مرجع سابق، ص99.

في وثيقة التأمين البحري على البضاعة على أن يضمن المؤمن البحري الأخطار التي تلحق البضاعة أثناء نقل بري أو نهري أو جوي تابع للنقل البحري، وذلك تطبيقا لمبدأ وحدة عقد النقل البحري[1].

ثالثا: مجال ضمان الخطر محل التأسيس البحري في التشريع الجزائري.

لقد نصت المادة 92 من الأمر 95-07 على أنه "**تطبق أحكام الباب الثاني من هذا القانون على أي عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما**"، هذه المادة عرفت التأمين البحري باعتمادها على الأخطار البحرية وليست تلك الناتجة فقط من الملاحة البحرية بل على كل خطر ناتج عن عملية بحرية ما، وهي أكثر مرونة وأوسع نطاق من فكرة الرسالة البحرية كمعيار لتحديد الأخطار محل التأمين البحري، ولقد جاء في م 129 من القانون الجزائري المقابلة م101 من الأمر الجديد على ما يلي: "**يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد كما يغطي:**

أ- الإسهام في الخسائر العامة المتعلقة بالأموال المؤمن عليها، إلا إذا نجمت عن خطر غير داخل في التأمين.

ب- المصاريف الضرورية والمعقولة الناتجة عن خطر مضمون قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من أثاره..."

إذا وفقا لهذه المادة تكون الأخطار المضمونة من حيث طبيعتها:

أ. إما أضرار مادية لاحقة بالسفينة أو بالبضاعة المنقولة.

ب. وإما مساهمة في الخسائر المشتركة والمتعلقة بالأموال المؤمن عليها بشرط أن لا تكون هذه الخسائر ناجمة عن خطر مستبعد من ضمان سواء كان هذا الاستبعاد بنص القانون أو بالاتفاق.

ج. وإما مصروفات انفقت على وجه معقول اقتضتها ضرورة حماية الأموال المؤمن عليها لاخفاء الآثار المؤمن ضدها أو التخفيف منها[2].

[1] مصطفى كمال طه، "قانون بحري الجديد"، مرجع سابق، ص446.

[2] علي بن غانم، المرجع السابق، ص253.

هذا من حيث تحديد نطاق طبيعة الأخطار المضمونة في التأمين البحري باعتبارها الضرر اللاحق بالمؤمن له.

أما من حيث تحديد الأخطار المضمونة في التأمين البحري باعتبارها السبب المؤدي إلى الضرر فإنها لم ترد في هذه المادة على وجه الحصر، إذ نصت المادة السابقة الذكر المقابلة للمادة 101 من الأمر 95-07 على ضمان ما ترتب من أضرار من حوادث فجائية أو قوة قاهرة أو أخطار البحر[1].

تحديد مفهوم الخطر البحري نطبق معيار العملية البحرية بحيث يضمن المؤمن كل ضرر ناتج بمناسبة القيام بعملية بحرية ما، ويأخذ المشرع بهذا المفهوم للخطر البحري توسيع من نطاق الخطر المضمون ولا يستبعد من الضمان إلى الخطر الناتج من الخطأ العمدي أو الجسم للمؤمن أو من الأخطار المستبعدة بنص آمر أو اتجهت إرادة المتعاقدين إلى استبعاد ضمانه[2].

الفرع الثاني

الأخطار المستبعدة في عقد تأمين البحري

الأخطار المستبعدة هي الأخطار المستجدة طبقا لما ينصه القانون أو بالاتفاق، فقد نص المشرع الجزائري في م 102 من ق ت ج على الأخطار الغير قابلة للضمان بصورة قطعية وفي م 103 من نفس القانون على الأخطار الغير قابلة للضمان إلا باتفاق خاصة.

أولا: الأخطار المستبعدة بصفة قطعية مطلقة

حسب ما نصت م 102 ق ت ج هناك أخطار لا يضمنها المؤمن ولا يلتزم بالتعويض للمؤمن له عن الأضرار الناشئة، وتتمثل فيما يلي:

1-أخطار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة

2-الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

[1] علي بن غانم، المرجع نفسه، ص253.

[2] علي بن غانم، المرجع نفسه، ص ص253-254.

- مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن،
- الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.

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

كذلك وقد نصت المارة 126 من الأمر 95-07 على" **لا يضمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة**"، فتعتبر من نظام العام وهي نفس الأحكام الموجودة في وثيقة التأمين على السفينة في بندها الخامس[1].

ثانيا: الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف.

وهي أخطار استبعدها القانون وترك الحرية للأطراف على الاتفاق، فاستبعادها مقترن بعدم وجود اتفاق صريح على دخولها في ضمان وثيقة التأمين، وقد نصت م 103 على ما يلي:

- **العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.**
- **الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.**
- **القرصنة والاستيلاء والحجز والاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.**
- **الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والاضرابات.**
- **احتراق الحصاد.**
- **الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.**
- **جميع النفقات أو التعويضات المبينة على الحجز أو الحفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.**
- **كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.**

[1] محمد مهدي، مرجع سابق، ص56.

ومن خلال هذه المادة نفهم أن العيب الخاص في الشيء المؤمن عليه هو عيب يؤدي إلى الهلاك والتلف لكون هذا الضرر الذي أصاب الشيء المؤمن عليه ليس ناشئا عن حوادث البحر بل عن طبيعة الشيء المؤمن عليه (سواء عيب ذاتي في البضاعة المشحونة أو عيب ذاتي في السفينة) فلا يعد خطرا بحريا يسأل عنه المؤمن، كما نجد أخطار الحرب الذي يكون سببه المباشر عملا حربيا كوسائل القهر التي يستخدمها المحاربين ضد الأموال الخاصة كإصابة السفينة بقذيفة، فأخطار الحرب ضمن القائمة والإضرابات والحركات الشعبية واضطرابات إغلاق المحالات وأعمال تخريب الإرهاب، خسائر النفقات التي تدفع لتفادي الأضرار أو للحد من أثره غالبا ما تكون هذه النفقات مقابل الخسائر المشتركة أو تدفع لتخليص بضاعة محتجزة لدى حراس الشواطئ والجمارك.

الفصل الثاني

الآثار المترتبة على عقد التأمين البحري

الفصل الثاني:

الآثار المترتبة على عقد التأمين البحري

إذا أبرم عقد التأمين البحري بقيام أركانه الثلاث وتوفر شروط صحتها فإنه ينعقد صحيحا ونافذا ومرتبا لأثاره الممثلة بالتزام كل من طرفيه بالالتزامات المنصوص عليها قانونا، وتلك المشروطة بموجب وثيقة التأمين والشروط العامة والخاصة المضافة إليها، والتعهدات الصريحة والفنية التي تتضمنها[1].

كما تنشأ بموجب هذه الالتزامات دعاوي قضائية تتمثل في دعاوي التعويض التي تعد مطلبا وحقا لحماية المؤمن له في حالة إعسار أو إفلاس المؤمن، أو توقفه عن الدفع أو امتناعه عن تنفيذ التزامه بتعويض الخسارة التي قد لحقت بالمؤمن له وهذا ما سنتناوله في هذا الفصل كما يلي:

المبحث الأول: التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري.

المبحث الثاني: انقضاء عقد التأمين البحري والدعاوى الناشئة عنه.

[1] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص681.

المبحث الأول:

التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري

إن أطراف عقد التأمين البحري هما المؤمن والمؤمن له، وغالبا ما يكون المؤمنون شركات تأمين، وقد يبرم هذا العقد بصورة مباشرة أو عن طريق وسطاء يتدخلون لإتمام العقد، ولكون هذا العقد يقوم لقيام أركانه الثلاثة السابقة الذكر وبالتالي فهو كغيره من العقود ينعقد صحيحا ويرتب آثار، فقد تبنى المشرع الجزائري في قانون التأمين الذي تضمنه الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات هذه الالتزامات بعنوان حقوق المؤمن والمؤمن له في المواد من108-20، ولهذا خصصنا في المطلب الأول التزامات المؤمن له وفي المطلب الثاني: التزامات المؤمن

المطلب الأول:

التزامات المؤمن له

لقد نصت المادة 108 من الأمر 07/95 المعدل والمتم بالقانون 04/06 المتعلق بالتأمينات على أنه: "**يترتب على المؤمن له أن يقدم تصريحا صحيحا بجميع الظروف التي عرفها، وتسمح بتقدير الخطر، أن يدفع القسط حسب الكيفية المحددة في العقد، أن يصرح خلال 10 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، وبالمبالغ المؤمن عليها فور إطلاعه على ذلك ، أن يرعى الإلتزامات المتفق عليها مع المؤمن أو المحددة في التنظيم الساري المفعول...**"[1]

وعليه يستكشف من نص المادة أن المؤمن له يلتزم بمقتضى عقد التأمين البحري بإلتزامات أساسية ومحددة وهي كالتالي:

[1] الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006، المتعلق بالتأمينات في الجزائر.

الفرع الأول:

الالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر

إن طبيعة كل تعاقد تقتضي التعرف على حقيقة الشيء المتعاقد عليه وعن صفته ولذلك كان لازما على المؤمن أن يتحرى الصدق في الإحاطة بمعرفة طبيعة الخطر الذي يعهد بضمانه، وليس من السهل معرفة ذلك إلا بمساعدة المؤمن له واستنادا إلى هذا فرض قانون التأمينات الجزائري على المؤمن له التصريح ببيانات صيحة ودقيقة عن الخطر المضمون، ليتمكن من تقدير القسط الذي يناسب درجة خطورته[1].

وهذا الالتزام يقع على عاتق المؤمن له ليس فقط أثناء إبرام عقد التأمين البحري، وإنما طيلة فترة سريانه، لأنه قد تطرأ ظروف جديدة تؤدي إلى زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن منه.[2]

أولا: أساس الالتزام

يفرض القانون على المؤمن له أن يقدم للمؤمن بيانات صحيحة حتى يتمكن من تكوين فكرة صادقة عن هذا الخطر ومطالبة المؤمن له بقسط يتفق مع نسبة تحقيقه.

ويعتبر هذا الالتزام تكمليا لالتزام المؤمن له بالتصريح بالظروف المعروفة له أو التي كان يجب عليه أن يكون على إطلاع عليها وقت إبرام العقد والتي من شأنها أن تؤثر في قرار المؤمن بقبول تغطية الخطر البحري أو رفضه أو تحديد ما يناسبه من قسط تأمين قبوله[3].

وينطبق هذا الالتزام القانوني سواء على عقد التأمين البحري على البضائع أو على تأمين السفن، وهذا ما أكد عليه المشرع الج في وثيقة التأمين الجزائري[4]، لأن هذا الالتزام قانوني يقع على عاتق المؤمن له ولا يتولد عن العقد.

---

[1] المادة 108 من نفس القانون.

[2] عادل علي المقدادي،" القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط6، عمان الأردن، 2006، ص283.

[3] مخالفة كريم،" الإعفاء النسبي من الضمان في الخسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في الق الج"، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، ص84.

[4] المادة 15 من وثيقة التأمين.

ثانيا: جزاء الإخلال بالالتزام (بطلان التأمين)

لقد رتب المشرع الجزائري جزاء صارما عند الإخلال بهذا الالتزام، وذلك باعتبار التأمين لاغيا في جميع حالات الغش الذي يرتكبه المؤمن له[1]، ويترتب أيضا على كل تصريح غير صحيح يقدمه المؤمن له عن سوء نية بخصوص حادث ما سقوط التأمين، وعليه إذ أخل المؤمن له بهذا الالتزام سواء بتقديمه لبيانات غير صحيحة عن الخطر محل الضمان بفسخ العقد[2].

إضافة إلى هذا فقد رتب المشرع الفرسي جزاء آخر بحيث أنه متى يثبت سوء نية المؤمن له في الإدلاء بهذه البيانات، فإن المحكمة أن تحكم بمبلغ يساوي قسط التأمين، أما إذا كان حسن النية عند الإدلاء بالبيانات غير الصحيحة، فإن المحكمة أن تحكم بمبلغ لا يتجاوز نصف هذا القسط، ويتعتبر هذا المبلغ بمثابة تعويض للمؤمن عن الأضرار التي تلحق به جراء الحكم بإبطال عقد التأمين.[3]

وإن سكوت المؤمن له من إفادة المؤمن بالمعلومات الصحية والدقيقة حول الخطر محل الضمان يعتبر أيضا سببا لإبطال العقد، كما أن إخفاء المعلومات اللازمة وحتى السهو عن التصريح بها في الوقت اللازم تعطي الحق للمؤمن طلب فسخ عقد التأمين[4].

الفرع الثاني:

الالتزام بدفع قسط التأمين

قسط التأمين مقابل هو المبلغ المالي أو العوض الإتفاقي الذي يتعهد المؤمن له بدفعه للمؤمن مقابل تمتعه بالتغطية التأمينية، وقد يكون هذا المقابل "القسط" مبلغا إجماليا يتم سداده على دفعة واحدة عند إبرام العقد في التأمينات التي لا تتسم بطول فترة التغطية التأمينية مثل التأمين من حوادث النقل أو التأمين البحري على البضائع[5].

---

[1] المادة 110 من الأمر 07/95.

[2] المادة 113 من نفس القانون.

[3] هاني دويدار، "الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة، ط2002، الاسكندرية، ص371.

[4] صحراوي نور الدين، "إلتزامات الأطراف في عقد تأمين البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد08، ص243.

[5] أحمد أبو السعود، المرجع السابق، ص236.

أولا: كيفية تحديد القسط

يتحدد قسط التأمين وفقا لما يلي:

1: حساب القسط

يعتمد المؤمن في تحديده لمقدار قسط التأمين على اعتبارات عدة أهمها: نوع وطبيعة الشيء المطلوب التأمين عليه، وخبرته السابقة المتعلقة بتأمين هذا الشيء ومستوى الأسعار المعتمدة لاحتسابه في السوق الذي يمارس نشاطه فيه[1].

ويحدد قسط التأمين في العمل إما بمبلغ ثابت أو بنسبة مئوية من المبلغ المؤمن به، بمراعاة مدى احتمال تحقق الخطر المؤمن عليه ومدى جسامة وطبيعية الشيء المؤمن عليه ومدة التأمين، وإذا لم يتحدد القسط في العقد هنا يرجع إلى السعر الجاري في مكان إبرام العقد، وتتولى تحديد القسط هيئات فنية استنادا إلى الإحصائيات والخبرة التي تكشف عن درجة احتمال تحقق الخطر ودرجة جسامته[2].

فإن كان محل التأمين بضاعة، يأخذ بالاعتبار عند تحديد قسط التأمين نوعها وطبيعة تغليفها وحفظها أثناء عملية النقل وطريقة ومكان تستيفها في السفينة، ومواصفات السفينة التي تشحن عليها والمنطقة الجغرافية التي ستنقل ضمنها، وسعة نطاق التغطية المطلوبة، فجميع هذه الظروف تعتبر ظروفا مؤثرة في تحديد احتمال تعرض البضاعة محل العقد للخطر المؤمن منه،وحجم الخسارة المترتبة على وقوعه..[3]، أما إذا كان محل التأمين سفينة وجب أن يؤخذ بالاعتبار نوع بناء هيكلها وعمرها وجنسيتها وطريقة تسييرها، ودرجة تصنيفها من قبل جمعية تصنيف معترف بها دوليا، ومستوى كفاءة إدارتها وحمولتها الإجمالية والساكنة وطريقة استخدامها ونوع التجارة البحرية التي تمارسها و المنطقة الجغرافية التي تبحر ضمن نطاقها، وما إذا كانت منتظمة في خط ملاحي دولي، أم لم تكن كذلك وما إذا كان التأمين المطلوب للرحلة البحرية واحدة أم تأمينا زمنيا وسعة نطاق التغطية المطلوبة، وما

[1] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص687.

[2] مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري ،المرجع سابق، ص166.

[3] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص687.

إذا كانت التغطية قاصرة على الخسارة الكلية فقط أم تشمل الخسارة الجزئية أيضا، والقاعدة أن يتم احتساب قسط التأمين على السفينة على مرحلتين...إلخ.[1]

2: قسط إعادة التأمين:

من النادر أن يكون قسط إعادة التأمين مساويا لقسط التأمين الذي يحصل عليه المؤمن المباشر، بل أنه يكون عادة أقل من قسط التأمين الأصلي لأن النفقات العامة تكون أقل في إعادة التأمين عنها في التأمين الأصلي، فهناك اعتبارات مختلفة قد تحمل معيد التأمين على أن يطالب بقسط أعلى من قسط التأمين، أو أن يقتصر على قسط أقل، فقد تكون لمعيد التأمين فكرة عن الخطر أواضح وأدق من فكرة المؤمن المباشرة، وقد تتغير الظروف الاقتصادية في الفترة التي تقع بين إبرام عقد التأمين وعقد إعادة التأمين، كما أن المخاطر قد تزيد أو تنقص منذ إبرام عقد التأمين[2].

3: عدم تغيير القسط:

الأصل أن قسط التأمين يجب أن يكون ثابت، وإذا حدد القسط فلا يجوز تغيير بعد ذلك، ولو طرأ وبعد إبرام العقد ظروف لم يكن في الوسع توقعها، وكان من شأنها نقصان الخطر أوزيادته، وذلك لأن تغيير الخطر هو في حد ذاته خطر قد قبله الطرفان عند التعاقد[3]، وهذا ما جاء به المشرع الأردني في المادة 298 من قانون التجارة البحري الأردني[4].

أما المشرع الجزائري أقر بقابلية القسط وبالتالي لم يعتبر هذه القاعدة من النظام العام، وهذا ما جاء في نص م 109 من الأمر 07/95 المتعلق باللتأمينات "**إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في م 108 فقرة 1 و3 أعلاه يستطيع المؤمن أن يطالب المؤمن له بزيادة في القسط، وإذا وقع حادث في تلك الأثناء يجوز له أن يخفض التعويض بمعدل القسط المدفوع بالنسبة إلى القسط المستحق** "[5].

---

[1] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص687.

[2] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، المرجع السابق، ص129.

[3] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، المرجع نفسه، ص129.

[4] عادل علي المقداد، المرجع السابق، ص280.

[5] المادة 109 من الأمر المتعلق بالتمينات.

من خلال نص المادة المشرع أقر بمراجعة قسط التأمين بالزيادة في حالات التي جاءت في م 108 فقرة 1 و3 من قانون 07/95 المتعلق بالتأمينات وهي "**عدم تقديم المؤمن له تصريحا صحيحا بجميع الظروف للسماح للمؤمن بتقدير الخطر ، و حالة عدم التصريح في أجل 10 أيام على الأكثر بعد اطلاعه على أي تفاقم للخطر المضمون حصل أثناء العقد**"[1]، أما في شأن تخفيض القسط فالمشرع الجزائري يمنع كل شرط أو اتفاق من شأنه تخفيض القسط بالنسبة للتعريفة[2]، إلا إذا أخل المؤمن له بالالتزامات الواردة في الفقرتين 1 و2 من م 133 المتعلقة بالتأمينات[3]، في حالة دفع المؤمن له قسط التأمين يجوز للمؤمن فسخ العقد بعد إنذار المؤمن له بالدفع أو أن يوقف الضمان أو يمتنع عن دفع التعويض المقابل، ما دام القسط لم يدفع[4]، وهذا التنفيذ لقاعدة الدفع بعدم التنفيذ ويجوز له في ذلك إنقاص المبلغ المستحق من مبلغ التعويض الذي سيدفع أو يرفضه[5].

ثانيا: الوفاء بقسط التأمين:

لتعرف على كيفية الوفاء بالقسط يجب التعرض إلى المدين بالقسط ومكان وزمانه، ثم الجزاء بالإخلال عن الوفاء به، وهذا ما سنوضحه كما يلي:

1: المدين بالقسط:

وهو من يوقع على وثيقة التأمين ولم يكن هو المستفيد من التأمين، وينتج عن هذا أنه في التأمين لمصلحة شخص معين، يكون موقع الوثيقة هو الملتزم وحده اتجاه المؤمن بدفع القسط، وكذلك الحكم بالتأمين الذي يعقده وكيل بالعمولة إذ أنه الملتزم وحده بالدفع[6].

وإذا عقد التأمين وكيل عادي فإن المسؤول عن الوفاء بالقسط هو الموكل لا الوكيل ولذلك فإن السمسار الذي يعتبر وكيلا للمؤمن لا يمكن إلزامه بالوفاء، وإذا وفى المؤمن له لصالح المالك الجديد أو

[1] المادة 108 الفقرتين 1 و3 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

[2] المادة 82 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

[3] المادة 133 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

[4] المادة 111 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

[5] المادة 112 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

[6] مصطفى كمال طه، ووائل أنور بندق، المرجع السابق، ص173.

المستأجر التزام المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين فإنه لا يبرأ من التزامه اتجاه المؤمن على أن قانون التأمين البحري الإنجليزي يقتضي باعتبار السمسار مسؤولا عن الوفاء بالقسط تجاه المؤمن إذا لم يكن المستفيد من الوثيقة ملزما بصفته هذه بالوفاء بقسط التأمين، فإن المؤمن مع ذلك يمتنع عن تنفيذه التزامه في مواجهتها مادام القسط لم يدفع بعد تطبيق لمبدأ الدفع بعدم التنفيذ، ويجوز له طبعا أن ينقص من تعويض التأمين مبلغا مساويا للقسط الذي لم يدفع على أنه إذا انتقلت ملكية السفينة المؤمن عليها أو أجرت غير مجهزة، واستمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد أن المستأجر التزام المالك الجديد أو المستأجر بدفع أقساط التأمين[1].

2: مكان وزمان دفع القسط:

يلتزم المؤمن له بدفع قسط التأمين عن طريق الدفع النقدي، ويكون في حالة ما إذا قام المؤمن له بتسديد مبلغ قسط التأمين نقدا أو بواسطة بطاقة الإتمان، كما يمكن أن يكون عن طريق حوالة مصرفية أو مكتب خاص متخصص (صراف)، أو حالة تسديد بموجب صك معرفي محرر لأمر المؤمن، كما يمكن أن تكون وسيلة الدفع بموجب سند كمبيال أو تسديد بواسطة الحساب الجاري، وأخيرا يمكن التسديد إلى الوكيل في حالة ما إذا كان التأمين قد تم بواسطة وكيل تأمين أو التسديد المتيسر لقسط التأمين وعادة ما يكون الوفاء بالقسط في محل إقامة المؤمن تطبيقا للقواعد العامة، ومع ذلك فإن وثائق التأمين العامة تشارط أن يكون الوفاء بالقسط في محل المؤمن تيسيرا على شركات التأمين[2].

ولما كان القسط غير قابل للتغيير بسبب الظروف اللاحقه فإنه يكون مستحقا فورا بمجرد إبرام العقد ما لم يوجد شرط بخلاف ذلك، وهذا وفقا ما نصت عليه م 79 من الأمر رقم 07/95، حيث جاء في المادة3/220 من هذا القانون "**يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتتب التامين أداء دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان**".

[1] مصطفى كمال طه ووائل بندق، المرجع السابق، ص173.

[2] مصطفى كمال طه ،"التأمين الحري الضمان البحري "، المرجع السابق، ص171.

عادة ما يدفع القسط بصورة دورية في أول كل وحدة زمنية وغالبا ما تكون من التأمين "سنة" إلا أنه في العادة يكون القسط السنوي قابل للتجزئة على دفعات تكون سداسية أو شهرية لتسير التسديد على المؤمن لهم[1]، وبالتالي نلاحظ أن مكان وفاء بالقسط التأمين هو موطن المؤمن وفقا للقواعد العام، ويكون القسط مستحقا هو إبرام عقد التأمين بين المؤمن والمؤمن له.

3: جزاء الإخلال بالتزام الوفاء بالقسط:

وتقرر القواعد العامة بأنه إذا لم يقم المؤمن له بدفع قسط التأمين المتفق عليه جاز للمؤمن بعد إعذاره أن يطالب بفسخ العقد مع التعويض، وهذا ما قرره المشرع في القانون المتعلق بالتأمينات في الجزائر، بحيث إذا لم يقم المؤمن له بدفع قسط التأمين وجب على المؤمن إنذاره برسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام، بوجوب دفع قسط خلال 8 أيام موالية، وإذا لم يدفع القسط بعد انقضاء هذا الأجل أوقف المؤمن الضمان ويجوز فسخ العقد بعد 10 عشرة أيام من إيقاف الضمان.

وفي هذه الحالة يجب عليه إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع إشعار بالاستلام، ويكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيدا من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ، وهذا حسب ما جاء في م 111 من الأمر 07/95.[2]

الفرع الثالث:

التزامات المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن

يعتبر الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن من أبرز مظاهر مبدأ أحسن النية في عقد التأمين البحري[3]، ويكون ذلك عن طريق إسراعه إلى إعلام المؤمن بالحادث ذلك لاتخاذ هذا الأخير التدابير اللازمة لمعرفة الخطر والأضرار واتخاذ الاحتياطات الواجبة للحد منه، كما يطلب منه أن يحافظ على حقوق المؤمن التي تترتب اتجاه الغير، وكذلك الالتزام بإثبات الضرر الذي يلحق بالشيء المؤمن له وهذا ما سنتناوله بالتفصيل:

[1] صحراوي نور الدين، المرجع السابق، ص242.

[2] نصت المادة 81 من قانون التأمينات على أنه "القسط الدوري هو قسط يدفعه مكتسب التأمين طول المدة المحددة كلما حل الأجل"

[3] هاني دويدار، المرجع السابق، ص273.

أولا: إلتزام المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيئ المؤمن عليه

إخطار المؤمن بوقوع الحادث حتى يتمكن من معاينة الخطر، وإجراء تقديرات للأضرار ويكون ذلك خلال 7 أيام على الأكثر من ورود الخبر[1]، وذلك ليمنح الفرصة للمؤمن من التحقق وتبين الأحوال التي تحقق فيها الخطر، وقبل أن تطرأ ظروف أخرى من شأنها تغيير أو محو معالم الخطر وكذلك التحقق من طبيعة الأضرار التي تنجم عن الحادث[2].

وعند وقوع الحادث يستوجب على المؤمن له أن يلتزم بالتخفيف من آثار هذا الحادث على القدر المستطاع، كما يستوجب عليه اتخاذ جميع الإجراءات لإنقاذ الأشياء المؤمن عليها، سواء كان المؤمن له موجودا أثناء وقوع الحادث أو غير موجود إذا كان الخطر بالنسبة للسفينة فعليه إصلاحها، أما بالنسبة للخطر الواقع على البضائع فعلى المؤمن له نقل البضائع إلى سفينة أخرى، وذلك لابعادها بمساعدة الآخرين للتقليل من أثار الأضرار والمؤمن له في هذه الأشياء عند قيامه بتخفيف آثار الحادث أعطته بعض التشريعات الحق في التعويض عن الأضرار التي لحقته أثناء القيام بهذا العمل، إضافة إلى حقه في كافة المصروفات التي يتكبدها في سبل المحافظة على الأشياء المؤمن عليها[3].

ثانيا: تثبيت الأضرار الناشئة من الحادث

عند تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر يستوجب على المؤمن في هذه الحالة إذا كان ذلك الشيء بضائع أن يتصل بالمؤمن أو السلطات المحلية للقيام بجميع الإجراءات اللازمة لتحديد ذلك، وتثبت مقدار وقيمة الأشياء (البضائع التي تعرضت للهلاك)، وكذلك تقدير الضرر اللاحق بها، وهذه الحالة يتم التأكد مهنا عند وقوع الحادث ووصول البضائع مهلوكة معيبة بسبب ذلك الحادث لذلك استوجب على المؤمن له المحافظة على حقه في طلب من المؤمن القيام بجميع الإجراءات للكشف، وتفقد حالة البضاعة، وفي حالة عدم قبول الدعوى ضد المؤمن على طلب الكشف عن البضائع، ولتثبت حالتها يجب أن تقدم في 8 ثمانية أيام من تاريخ تسلم تلك الأشياء، أو من اليوم الذي يكون

[1] فقرة 07 من المادة 108 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات.

[2] لطيف جبر كوماني، "القانون البحري"، المكتبة القانونية، ط2003، عمان، ص286.

[3] عادل علي المقداد، المرجع السابق، ص286.

فيه تحت تصرف المؤمن له أو وكيله بحيث لا يتعدى ذلك، وقد تكون مهلة شهر مع أنها لا تسري في حق المؤمن له إذا استطاع إثبات عدم علمه بوقت وصول البضاعة إلى مكان المحدد[1].

ثالثا: المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر

يلتزم المؤمن له بتصرف تصرفات عقلانية وذلك ببدل كل ما في وسعه للالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن، كما يلتزم بالحفاظ على حق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول، وذلك بحلول المؤمن مكان المؤمن له في دعواه وحقوقه تجاه الغير المسؤول عن الحادث، فيلتزم المؤمن له باتخاذ الإجراءات المناسبة للحفاظ على حقوقه تجاه الغير المسؤول حتى يتسنى للمؤمن الحلول محله[2].

وتتمثل هذه الحقوق بتقديم التحفظات المطلوبة لحماية الحق هو إخطار المؤمن بالحادث ومسببه ليتمكن الأخير من مقضاته، ومعنى ذلك أن واجب المؤمن له يقتضي القيام بالتحفظات المطلوبة التي تحصي حقوق المؤمن ولا يتعداها إلى إقامة الدعوة إلا أن من يقوم بها هو المؤمن نفسه أو وكيله (الوسطاء) فهذا ما يسمى بمبدأ الحلول، فلو تسلم بضاعة منقولة عن طريق البحر متضررة بسبب خطأ الناقل فمطلوب من المؤمن له (صاحب البضائع) أن يقدم التحفظات المطلوبة تجاه مسؤولية الناقل، ليحمي المؤمن من مواجهة الناقل، وإذا تخلف عن ذلك يسأل عن تعويض المؤمن الضرر الذي يتعرض له جراء هذا التقصير[3].

ومن البديهي أن للمؤمن له حقا قانونيا في التعويض من مالك السفينة المخطئة أو من الناقل، ولكنه إذا اختار مطالبة المؤمن بالتعويض واستلم هذا التعريض فعلا، فإن قواعد العدالة تقتضي منعه من الحصول على تعويض آخر من المسؤول عن الضرر، ولكن لا يعني إعفاء هذا الغير من التزامه على أساس أن الخسارة قد تم التعويض عنها لأن قواعد العدالة نفسها لا تجيز هذا الإعفاء، وعليه فقد تم الأخذ بمبدأ الحلول ليساعد على تطبيق هذه القواعد إذ يترتب عليه من ناحية منع المؤمن له من الحصول على تعويض مزدوج عن خسارة واحدة ومن ناحية أخرى وضع المؤمن مكان وموضع من

[1] عادل علي المقداد، المرجع السابق، ص287.
[2] صحراوي نور الدين، المرجع السابق، ص243.
[3] لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص278.

له ممارسة الحقوق ومباشرة الدعاوي ضد الغير المسؤول، ومما تقدم يمكن تعريف الحلول في التأمين البحري بأنه استبدال يتم بمقتضاه إلزام المؤمن له بدلا من المسؤول الأصلي عن هذا التعويض، وحلول محله في مباشرة حقوقه ودعواه ضد هذا المسؤول[1].

المطلب الثاني:

التزامات المؤمن

يعد التزام المؤمن بسداد قيمة التعويض عند تحقق الخطر المؤمن منه هو التزامه الرئيسي والجوهري متى تم إبرام العقد على نحو صحيح، وهو الغاية التي من أجلها تحمل المؤمن له سداد الأقساط المستحقة على عقد التأمين ووكل نفسه بمجموعة من الالتزامات على النحو السابق بيانه تفصيلا[2]، وهذا ما سنتناوله في الفرع الأول، أما الفرع الثاني عن التزام المؤمن، زيادة عن ذلك بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له وهو ما يسمى بعنصر الإدخار في بعض صور التأمين وعملا، بقبول حق المؤمن له في الاحتياطي الحسابي فإنه يكون له الحق في تخفيض التأمين وهذا ما سيتم التطرق إليه في الفرع الثالث كما يلي:

الفرع الأول:

دفع مبلغ التعويض أو التأمين

يلزم المؤمن بدفع المبلغ المؤمن به عند تحقق الخطر، وانطلاقا من الصفة التعويض لعقد التأمين البحري فلا يجوز أن يأخذ المؤمن له أكثر مما لحقه من ضرر وإلا أثري على حساب المؤمن بلا سبب، ومن ثم فإن المؤمن يعوضه عن الأضرار الناجمة عن الخطر بما يجعل وضعه المالي كما كان قبل وقوع الخطر، والتزام المؤمن بالتعويض يكون في حدود مبلغ التأمين كحد أقصى مع إمكانية أن يكون أقل من ذلك إذا كان الضرر أقل من قيمة التأمين سواء أوقع التأمين على السفينة أو على البضائع، لكنه لا يعوضه إلا إذا أثبت المؤمن له وقوع الخطر أثناء سريان العقد، وأن الخطر وقع في المكان المحدد في

[1] نور الصديق الأمين المصراتي، "مبدأ الحلول في التأمين البحري"، مجلة الرائد العربي، ع 60، دار عكرمة للطباعة والنشر، سوريا، 1998، ص ص49 50.

[2] أبو سعود، المرجع السابق، ص265.

الوثيقة، ويكون الإثبات بكافة الوسائل، فإثبات وقوع خطر على السفينة يرجع إلى سجلات الميناء ودفتر السفينة وفيما يتعلق بالبضاعة يثبت تعرضها للخطر من سند الشحن كونه نظيفا أو مشوبا بتحفظات...[1]

وبالرجوع إلى النصوص القانونية في المواد 115،134، 143 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات، تبين أن المشرع الجزائري أقر أن التعويض المستحق للمؤمن له لا يزيد عن حدود الخسارة التي لحقت المؤمن له، باستثناء الحالات التي يحق فيها للمؤمن له إختيار التخلي كما يمكن القول أن المشرع الجزائري أنه يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون باعتبار أن هذا الالتزام أساسي وضروري، كما تقوم مسؤولية هذا الأخير إلا بعد إثبات أن الخطر المضمون هو السبب المباشر في تحقق الخسارة، وصاحب المصلحة التأمينية هو المستفيد وتطابق قيمة التأمين مع قيمة الشيء المؤمن عليه وقت إبرام العقد[2].

كما أنه في حالة التأمين على السفينة سواء كان الهلاك كلي للسفينة أو جزئي ففي الحالة الأولى المتمثلة في الهلاك الكلي فإن المؤمن يلتزم بالتعويض على أساس قيمة السفينة التي وردت في وثيقة التأمين، وفي حالة عدم ورود نية السفينة يتم إلى اللجوء إلى ذوي الخبرة لتأكد القيمة مثل وقوع الحادث، ويكون التعويض كاملا، أما في حالة الضرر الجزئي للسفينة لابد أن يقدر مبلغ التعويض لإصلاح ما تلف من أجزاء السفينة لجعلها صالحة للملاحة[3].

أما التأمين على البضائع فإن الهلاك قد يكون كلي للبضاعة أو جزئي يصيبها، ففي حالة الهلاك الكلي فالتعويض لا بد أن يكون كما لو وصلت سليمة مع عدم تجاوز مبلغ التأمين المحدد بالعقد، أما الحالة الثانية الممثلة في الهلاك الجزئي فإنه لتحديد مقدار التعويض يقارن القيمة بين قبل

[1] عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص543.

[2] مخالفة كريم، المرجع السابق، ص94.

[3] عادل علي مقداد، المرجع السابق، ص290-291.

التلف وبعده مع عدم حسم النفقات المفروضة على البضاعة وعدم طرح الرسوم الجمروكية التي تفرض على البضاعة.[1]

الفرع الثاني:

تكوين احتياطي لصالح المؤمن له.

لقد نص المشرع الجزائري في م 74 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات على "أن **الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم المالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له**"، سماه المشرع الجزائري بالرصيد الحسابي، وهو التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له، وذلك ما يعرف بعنصر الإدخار في بعض صور التأمين، لأن قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه وتضخم فوائده.

ونصت المادة 72 من قانون تأمينات على أن "**لا يكتسب ضمان التأمين في حالة الوفاة...**"، حيث إنه إذا انتحر المؤمن له بمحض إرادته وعن وعي خلال السنتين الأوليتين من إبرام العقد فإن المؤمن له ملزما بإرجاع الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد ذوي الحقوق، ويبقى الضمان ساري المفعول في حالة الانتحار بعد مرور السنة الثانية، وكان المؤمن بذلك قد فقد الحرية في تصرفاته بسبب مرض من الأمراض، أما الانتحار في مجال التأمين من الحوادث فإنه مستبعد من الضمان، غير أن إثبات انتحار المؤمن له يقع عبئا على عاتق المؤمن وفقدان الوعي على المستفيد.[2]

أما إذا تسبب المستفيد عمدا في موت المؤمن له ففي هذه الحالة يكون تعويض الوفاة عند واجب الأداء، ولا يبقى على المؤمن إلا دفع مبلغ الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد المستفيدين الآخرين، وذلك إذا سبق دفع قسطين سنويين على الأقل[3].

يلاحظ أنه في حالة الانتحار العمدي للمؤمن له في خلال سنتين الأوليتين من إبرام عقد التأمين البحري المؤمن ملزم بإرجاع الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد إلى من لهم حق عند المؤمن

---

[1] عادل علي مقداد، المرجع السابق، ص293.

[2] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص82.

[3] نصت المادة 73 من قانون تأمين "عندما تسبب المستفيد عمدا في موت المؤمن له....."

له، لكن يبقى العقد مستمرا في حالة الانتحار بعد مرور السنة الثانية، لأن فعل المؤمن له في هذه الحالة غير إرادي، هذا من جهة، ومن جهة ثانية تجاوز السنتين يمكن اكتساب بعض الأرباح التي تساعده على تغطية الشيء المؤمن عليه.[1]

أما فيما يخص الإشعار في مجال التأمين من الحوادث فيلاحظ استبعاد سريان الضمان في هذه الحالة، ويقع عبء إثبات الانتحار على عاتق المؤمن أما فقدان الوعي فيقع عبء إثباته على المستفيد في وفاء المؤمن له فإنه من حق المؤمن الامتناع عن التعويض وإرجاع الرصيد الحسابي على بقية المستفيدين[2].

الفرع الثالث:

تخفيض التأمين

يكون المؤمن له الحق في تخفيض التأمين، فإن كان تحديد مقابل التأمين ملحوظا فيه اعتبارات مذكورة في وثيقة التأمين من شأنها زيادة الخطر المؤمن منه ثم زالت هذه الاعتبارات أو قلت أهميتها في أثناء سريان العقد، يحق للمؤمن له بالرغم من كل اتفاق مغاير أن يطالب بتخفيض مقابل التأمين المتفق عليه عن المدة اللاحقة بما يتناسب مع زوال أو قلة أهمية هذه الاعتبارات[3].

يحق للمؤمن على هذا الأساس الحصول على وثيقة التأمين وتكوين ملحق لوثيقة التأمين الأصلية التي يمكن أن يخفض فيها مبلغ بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي حسابي وإذا تم الاتفاق على دفع قسط وحيد لجزء من التأمين فإنه يبقى ساري المفعول رغم عدم دفع الأقساط الدورية، إذ أن الرأسمال المنخفض يساوي المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجوء لطلب التأمين المماثل وفقا للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول، بحيث يكون مساويا بالمبلغ الرصيد الحسابي الوارد في العقد عند تاريخ التخفيض، وإذا احتسب جزء من التأمين مقابل

[1] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص ص82-83.

[2] يعقوبي صبرينة، المرجع نفسه، ص83.

[3] جمال الحكيم،" عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية"، ج 1، دار المعارف، مصر، 1965، ص106.

قسط وحيد فإن الجزء الخاص بالتأمين المطابق لهذا القسط الوحيد يبقى ساريا رغم عدم دفع الأقساط الدورية، ويجب أن يتوفر شرطان أساسيان لكي يكون الحق ثابتا للمؤمن له في تخفيض التأمين وهما:

– أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا تخلف عنصر الوجوب الاحتياطي الحسابي، أن هذا الأخير متوقف على الأول.

– أما الشرط الثاني فهو متوقف على دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأنه لا يسمح بإجراء التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي.

ويشرط لجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات.[1]

يتضح مما سبق ذكره أن تخفيض التأمين يصبح من حق المؤمن له في حالة توافر الشرطين السالف ذكر، وذلك بناء على طلبه، أما إذا تخلف عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون، حيث أن المؤمن له عليه أن يذكر بتاريخ استحقاق القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه وأجل الدفع، ثم إنذاره بعد 15 يوما من تاريخ الاستحقاق بضرورة دفع القسط المطلوب خلال 30 يوما الموالية لانقضاء 15 يوم، وهذا حسب المادة 16 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات، وإن لم يقدم المؤمن له بالوفاء رغم كل ذلك كان للمؤمن أن يتمسك بتخفيض التأمين طبقا لأحكام المادة 84 من ق ت ج السالفة الذكر[2].

[1] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص83-84.

[2] يعقوبي صبرينة، المرجع السابق، ص84.

المبحث الثاني:

إنتهاء عقد التأمين البحري والدعاوى الناشئة عنه.

عقد التأمين البحري من العقود الزمنية يجري الاتفاق على المدة المحددة بين طرفي العقد وتذكر عموما في عقد التامين نفسه، وبالتالي يخضع لأحكام ق.م.

وينقضي هذا العقد أما بانتهاء المدة المحددة في العقد أو بالطلاق أو الفسخ في حالة إخلال أحد المتعاقدين بالتزاماته التعاقدية، أما الحقوق الناشئة عنه سواء تعلقت بالمطالبة بمبلغ التعويض أو دفع القسط أو التخلي فتسقط الدعوى بالتقادم المقرر، بانتهاء العقد فإنه لا بد من انتهاء جميع الحقوق والالتزامات، وبالتالي قسمت المبحث إلى مطلبين الأول هو طرق إنتهاء عقد التأمين، والثاني الدعاوى الناشئة عنه.

المطلب الأول:

انتهاء عقد التأمين البحري.

يبرم عقد التأمين البحري من أجل تغطية وضمان أضرار تكون نتيجة خطر مزعم وقوعه خلال زمن معين مما يجعل منه عقد مستمر، يمتد تنفيذه في الزمان وتخضع مدته لاختيار أطراف العقد ويكون بتحديد تاريخ بدايته وانتهائه، وبالتالي انقضاء هذه المدة ترتب انقضاء العقد، وهذا ما نتوقف عليه في الفرع الأول، كما يرتبط استمرار العقد وانقضاءه بمدى تحقق الخطر المؤمن لأجله من عدم ذلك لكونه محل عقد التامين بأكمله، وعليه فإن بقاء واستمرار العقد يتوقف على الخطر ووقوعه فرع الثاني[1].

[1] مصطفى كمال طه،"التامين البحري"، المرجع السابق.ص.42

الفرع الأول:

إنتهاء عقد التأمين البحري بالطرق العادية.

أولا: انتهاء المدة القانونية للعقد.

طبقا لنص م 7من الأمر رقم 07/95 المتضمن لقانون التامين الجزائري وجوب تحديد تاريخ الاكتتاب وتاريخ سريان العقد ومدته، مما يجعله عقد غير أبدي وإنما محدد بمدة معينة تربط التزامات أطراف العقد بها.

1: سريان عقد التامين البحري

تحديد المدة عند إبرام العقد بيان جوهري في تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن منه، وميز المشرع الجزائري بين تاريخ الاكتتاب وتاريخ سريان العقد في وثيقة التأمين البحري، وهذا ما نستخلصه من نص م 98من الأمر95-07 التي تنص على: "**يجب أن يحتوي عقد التامين على ما يلي:**

– تاريخ ومكان الاكتتاب.

– اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه.

– الشيء أو المنفعة المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.

– مكان الأخطار.

هـ– مدة الأخطار المؤمن عليها ....الخ"[1].

ويلاحظ من نص المادة أن المشرع لم يلزم الأطراف بمدة معينة وترك المجال مفتوح لإرادتهما الحرة في ذلك

و نفس الأمر نجده في وثائق التأمين الجزائرية على البضائع أو على السفن، وفي حالة عدم تحديد الأطراف لمدة العقد فإنها تخضع للقاعدة العامة التي جرى العمل بها وهي أن يكون تحديد المدة

[1] المادة 98من الأمر رقم 95-07من ق التأمينات.

بسنة واحدة، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري من خلال م 26 من وثيقة التأمين على البضائع التي جاءت تحت عنوان مدة سريان العقد.

وبالتالي فالعقد ينتهي بانتهاء المدة المحددة صراحة من أطراف العلاقة التعاقدية أو بمرور سنة واحدة في حالة عدم تحديد مدة العقد، تطبيقا للقاعدة العامة الواردة في وثائق التأمين البحري الجزائري على البضائع أوعلى السفن في حالة عدم وقوع تجديد ضمني للعقد، أو بالوصول في حالة عقد التأمين المحددة برحلة أو عدة رحالات[1].

2- إمكانية تجديد عقد التأمين بعد إنتهاء مدته:

إذا استمر العقد إلى نهاية المدة لعدم ممارسة أي من الطرفين حقه في الفسخ، فإنه ينقضي بإنقضاء المدة، لكن يمكن أن يتفق الطرفان على إمتداد المدة إلى تاريخ لاحق، فيستمر عقد التأمين البحري إلى المدة المتفق عليها بعد بقاء حق طلب الفسخ.

بعد كل 3 سنوات للطرفين، ويستمر التامين في هذه الحالة بتعيين الشروط المتفق عليها بعد إبرام العقد، ويمكن كذلك أن يتفق الطرفان على تجديد العقد، فمن خصوصيات عقد التأمين أنه قابل للتجديد لمدة أخرى بعد نهاية مدته الأصلية، وذلك لا يتم إلا بتوافر الشروط التالية:

أ- أن يكون العقد من عقود التأمين على الأضرار .

ب- تنقضي مدة العقد المتفق عليها بمقتضى وثيقة التأمين.

ت- أن تكون مدة تجديد العقد مساوية لمدة العقد الأصلية.

ولذلك وعند توفر هذه الشروط يتجدد العقد تلقائيا لمدة تعادل مدة العقد الأصلية دون الحاجة إلى إبرام عقد جديد، ومن جهة أخرى يمكن ألا يتفق الطرفان على امتداد المدة أو تجديد العقد، وهنا يعتبر العقد تجديد ضمنيا إذا أمكن استنتاج ذلك من الظروف كأن يستمر المؤمن له في دفع القسط بعد انقضاء المدة الأصلية وقبضه المؤمن دون أن يعارض.

[1] عدة بن عطية غوثي المرجع السابق ص 46.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري سواء في القانون المدني أو في الأمر المتعلق بالتأمينات لم ينص على هذا الحكم بالنسبة لعقد التأمين، لكن لا يوجد نص يمنعه كذلك فإذا تصورنا تجديدا ضمنيا للعقد فانه لا يستمر بالمدة المحددة في العقد الأصلي مادام لم يقع الاتفاق صراحة على ذلك بل يستمر لمدة غير محددة مع استمرار حق الطرفين بفسخ العقد بعد 3سنوات[1].

ثانيا: الآثار المترتبة عن انتهاء المدة

تنص م 123 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات أنه "**فيما يخص التامين رحلة أو عدة رحلات يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة إلى رحلات مؤمن عليها وخلال خمسة عشر 15 يوما، وعلى الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود** .."، من نص المادة نستنتج أن القاعدة العامة هي أن جميع الالتزامات تنقضي بانقضاء المدة المحددة في العقد، أما استثناءا تبقى الالتزامات قائمة وذلك في حالة ما إذا كان زمن الرحلة أكثر من المدة المتفق عليها في العقد، كما أن عقد التأمين البحري يقع على الأخطار البحرية فقط دون غيرها من الأخطار إلا أنه في هذه المادة ذكر المشرع الأخطار المستبعدة التي تقع في المرحلة الممتدة من بداية الشحن إلى غاية الوصول للمكان المقصود و نهاية التفريغ في الميناء[2].

ثالثا: وقوع الخطر المؤمن لأجله وعدم وقوعه

سبق وان ذكرنا أن الخطر هو الركن الأساسي في عقد التامين حيث لا خطر يعني لا وجود للتأمين، وانطلاقا من مبدأ الحرية التعاقدية فلطرفي عقد التأمين الاتفاق على الأخطار التي يشملها التامين واستعباد بعض الأخطار من نطاقه المهم أن يكون الاتفاق مما لا يخالف نص القانون.[3]

1: تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر

ويقصد بالخطر الحادث القهري أو الفجائي الذي يحتمل وقوعه للشيء المؤمن عليه خلال الرحلة البحرية، وبالتالي نستنتج أن الشرط الأساسي في الخطر البحري هو وقوعه في البحر سواء

[1] ختاوي إكرام تيجانية، المرجع السابق ص 58 .

[2] كريم خلفة، المرجع السابق ص 310.

[3] عبد القادر العطير، المرجع السابق، 502.

أخطار ناتجة عن البحر مثلا الغرق PERILSOFSEA العاصفة، الغرق، الجنوح أو الأخطار التي تحدث على البحر PERILS ON THE SEA مثل التصادم، الحريق ...الخ[1].

وبالتالي استبعاد الأخطار التي قد تصيب الشيء المؤمن عليه في الموانئ لأنها لا تدخل في التأمين البحري، وإنما تعتبر أضرار برية وتطبق عليها أحكام التامين البحري، وعبئ إثبات تعرض الشيء المؤمن عليه للخطر يقع على عاتق المستأمن لكونه هو من يقوم بطلب التعويض، ولا يكفي تقديم وثيقة التأمين لطلب ذلك وإنما يجب إثبات تنفيذ العقد وباعتبار الخطر واقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات،أضف إلى ذلك فإنه يجب التعرض للخطر واقع أثناء إبرام وسريان مدة العقد لاستبعاد الخطر السابق على العقد، وهذا ما أخد به المشرع الجزائري طبقا م 99 من قانون 04-06، إذا جاء فيها: "**لا يترتب عن عقد التامين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتفاق على اجل محدد...**".

وتطبيق م 100من الأمر 95-07 "**لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث، أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر**".

كما حصر المشرع الجزائري الأخطار التي هي محل التأمين البحري تحت نص م 101من القانون 06-04 التي جاء فيها: "**يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغتة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد**"[2].

وعليه لا يكفي وجود وإنما لابد من تعرض الشيء المؤمن عليه لهذا الخطر، لأن عدم التعرض يؤدي إلى زوال التأمين لانتفاء محل العقد بالبطلان[3]، وعند وقوع هذا الخطر وقيام المستأمن بالتزامه بتبليغ المؤمن بذلك وتحمل هذا الأخير مسؤولية الضمان بدفع مبلغ التامين الواجب عليه لتغطية

[1] مصطفى كمال طه، "التأمين البحري"، المرجع السابق، ص83.

[2] قانون التأمين

[3] علي بن غانم، المرجع السابق،ص ص261-262.

الخطر يتم تنفيذ عقد التامين البحري وبالتالي انقضائه على أساس وقوع وتحقق الغاية من إبرامه ويترتب أثار الالتزامات المتبادلة للطرفين

2: حالة عدم وقوع الخطر المؤمن لأجله.

سبق القول أن الخطر البحري هو الذي يميز عقد التامين البحري عن باقي العقود الأخرى لكونه محل العقد ذاته، وعليه يتوقف تنفيذ وترتيب آثار العقد بوقوعه وعدم إمكانية وقوعه، إذ هناك حالات لا يتم فيها تعرض الشيء المؤمن للخطر وذلك لتدخل عدة عوامل نجد مثلا:

أ: عدم القيام بالرحلة المزعوم القيام بها

التي عبر عنها المشرع الفرنسي في م 349 من ق التأمين بإلغاء الرحلة مهما كان السبب في ذلك، لكن هذا لا يمنع المؤمن له من الحصول على تعويض يقدر بنصف مبلغ التأمين الواجب دفعه إلا أنه في السنوات الأخيرة تراجع عن هذا الموقف.

أما المشرع الجزائري فإن عدم وقوع الخطر خلال مدة شهرين من إبرام العقد يكفي لإنهاء العقد، وبالتالي عدم ترتيب أي أثر منه.

ب: وقوع الخطر قبل إكتتاب العقد أو بعد إتمام الرحلة أو وصول الأموال المؤمنة سالمة إلى مكان المقصود.

وهذا ما يتضح من خلال م 100من الأمر 95 – 07 التي تنص:"**لا يكون للتامين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر، ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل**".

وعليه ينتهي عقد التامين البحري ويصبح عديم الأثر بتحقق أو وقوع الخطر المؤمن من أجله قبل ابرام العقد وسريانه[1]، لأن جعل عقد التأمين البحري ساري المفعول رغم أن الخطر سابق له يؤدي إلى حصول المستأمن على تعويض الأضرار تعرضت لها الأشياء المؤمن عليها قبل العقد، وليس أثناء سريانه، باعتباره عقد زمني محدد لفترة معينة إلى جانب تفادي حالة تأمين أموال وصلت إلى مكان

[1] علي بن غانم، المرجع السابق، ص265 .

المقصود، وهذا هو موقف التشريع الجزائري الذي لا يأخذ بالخطر الفني الذي يتبين لنا بكل وضوح في نص م 100من الأمر 95-07 التي تطبيق: "**لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث، أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود، أي أثر ويبقى القسط مكتسب للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل يحق للطرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار**".[1]

ج: تغيير الطريق المعتاد أو الانحراف

من المعمول به هو أن ينفذ عقد التأمين البحري كما تم الاتفاق عليه بين الطرفين دون تغيير،ويكون بقيام السفينة بالانطلاق من ميناء القيام إلى ميناء الوصول لرحلة مقررة على طريق محدد ومعتاد و الانحراف عنه يؤدي إلى زوال إلتزامات المؤمن ومسؤوليته في تغطية الأضرار الناتجة عن خطر بحري أثناء الرحلة، وذلك في حالة الانحراف الإرادي، أما في حالة الانحراف الاضطراري الذي أدت إليه القوة القاهرة فإن المؤمن يبقى مسؤول عن كل هلاك أو ضرر يلحق بالشيء المؤمن لأجله[2].

إلا أنه قد يترتب إنتهاء أثار عقد التامين البحري بأسباب أخرى قبل تحقق الغرض منه وقبل انتهاء المدة الزمنية المحددة له، أو حتى قبل القيام بالرحلة المؤمن لأجلها، وذلك بتدخل ظروف أخرى، أو بسبب عدم القيام بالتزامات تعاقدية يترتب عنها فسخ، أو بطلان هذا العقد، وهذا ما سنتوقف عليه خلال الفرع الثاني تحت عنوان الطرق الغير العادية لإنتهاء عقد التأمين البحري.

الفرع الثاني:

الطرق غير العادية لإنتهاء عقد التأمين البحري

يبرم عقد التأمين البحري من أجل تغطية خطر معين، إلا أنه يتوقف تنفيذه إما لعدم قيام الأطراف بالتزاماتهم أو لعدم تحقق محل العقد لكونه محل العقد بأكمله، أو نتيجة لغش صادر من طرف المؤمن له ما يؤدي إلى فسخ أو بطلان العقد، إلى جانب حالة التقادم التي تلحق بالدعاوي الناشئة عنه.

[1] المادة 100من القانون 06-04 المعدل والمتمم للأمر 95-07 المتضمن قانون التأمين الجزائري ص27.

[2] مصطفى كمال طه، "التامين البحري"، المرجع السابق،ص ص 137-138 .

أولا: فسخ العقد أو بطلانه

يترتب عن عدم قيام أحد الأطراف العقد بالتزاماته التعاقدية، يعتبر الفسخ أو البطلان جزاء وذلك تطبيقا للقواعد العامة للالتزامات.

1- فسخ العقد:

هو حل الرابطة العقدية بناءا على طلب احد طرفين العقد إذا اخل الطرف الآخر بالتزامه، فالفسخ جزاء إخلال المتعاقد بإلتزامه ليتحرر المتعاقد الآخر نهائيا من الالتزامات التي يفرضها عليه العقد، وقد أخذ المشرع الجزائري بالفسخ القضائي في م 119ق م، والتي تنص " **في العقود الملزمة للجانبين إذا لم يوفى أحد المتعاقدين بالتزامه جاز للمتعاقد الأخر بعد إعذراه المدين أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه مع التعويض في الحالتين إذا اقتضى الحال بذلك.**

ويجوز للقاضي أن يمنح المدين آجلا حسب الظروف لما يجوز له أن يرفض الفسخ، إذا كان لم يوف به المدين قليل الأهمية بالنسبة لكامل الالتزامات"[1].

ويتضح من نص م 119ق.م.ج إن مجال الفسخ هو في العقود الملزمة للجانبين ذلك لأن الفسخ مبني على فكرة الارتباط التي تكون بين الالتزامات المتقلبة وإن حل الرابطة العقدية لا يقع من تلقاء نفسه ولذلك ينبغي تدخل القاضي كقاعدة عامة نظرا ما لهذا الإبرام من خطورة بالغة على العقد، ولذلك ينبغي تدخل القاضي واستصدار حكم بذلك[2]، والذي له يتحقق توافر ثلاثة شروط محددة وهي:

- أن يخل أحد المتعاقدين بالتزامه.
- أن يكون طالب الفسخ قد نفد التزامه أو مستعد لتنفيذها.
- أن يكون طالب الفسخ قادر على إعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل العقد[3].

[1] ختاوي اكرام تيجائية، المرجع السابق، ص60

[2] جوهري سعيد ة ،"سلطة القاضي في فسخ العقد"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة أكلي محمد اولحاج ،بوبرة ،سنة 2012،ص12.

[3] محمد صبري السعدي،" الواضح في شرح ق م ج النظرية العامة للالتزامات "،دار الهدى ، عين مليلة ،الجزائر 2008،ص348.

والفسخ يختلف عن الإلغاء أو حل العقد، لان ذلك يتم في حالة استحالة تنفيذ الالتزامات التعاقدية، وبالنسبة لعقد التامين البحري فنجد ان المشرع الجزائري ينص على الفسخ وقرر الحق في ذلك للمؤمن فقط وذلك بذكر الحالات عدم قيام المؤمن له بالتزامات التعاقدية وحالات الفسخ تتمثل في:

- حالة إخلال المؤمن له بالتزاماته التعاقدية التي حددت بموجب عقد التامين البحري منها ما يتعلق بدفع القسط.
- حالة إفلاس المؤمن له أو خضوعه لإجراءات التسوية القضائية
- عدم قيام المؤمن له بالتصريح بالإرساليات المرسلة لحسابه
- حق المؤمن في الفسخ عند انتقال ملكية السفينة أو استئجارها بدون تجهيز.[1]
- أن يقوم الطرف الذي يهتم بالفسخ بإخطار الطرف الذي أخل بالتزاماته قبل نهاية الميعاد المحدد لذلك[2].

2: بطلان العقد

يرجع سبب البطلان تخلف ركن من أركان العقد أو شرط من شروط صحته ففي عقد التأمين البحري إذا وقع الخطر المؤمن عليه قبل إبرام عقد التامين فإنه لا يترتب أي أثر لهذا الأمر، وكذلك في حالة ما إذا لم تبدأ الأخطار المؤمن لأجلها في الحدوث بعد مرور مدة المتفق عليها[3].

إضافة إلى حالة غش المؤمن له، وكذلك سوء نية المؤمن له في تقديم المعلومات الغير صحيحة والكاذبة، وبالتالي هذه الحالات تؤدي إلى بطلان العقد[4].

[1] المادة 111- 140- 135من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

[2] جديدي معراج،" محاضرات في التامين الجزائري"، الديوان مطبوعات الجزائر 2005ص80.

[3] مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)،المرجع السابق ص175.

[4] المادة 110-113من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

كما أنه يبطل العقد بصفة عامة إذا مسه الغلط في أحد صفاته الجوهرية، إلا أن عقد المشرع الجزائري لم يحدد سبب البطلان المترتب على الغلط، هل يجب أن يكون الصفات الجوهرية للعقد أم لا؟

وبالتالي يمكن القول أن المؤمن يحق له طلب إبطال العقد عند إخلال المؤمن له بالتزامه بتقديم المعلومات والبيانات الصحيحة،كما أنه مهما كانت صفة الغلط سواء كان بسيط أو غير بسيط فإنه يقرر البطلان في عقد التأمين البحري،كما أنه يكون العقد باطلا إذا حصل سكوت من المستأمن كما يلزم بيانه أو تصريح منه، وهذا البطلان النسبي مقرر بمصلحة المؤمن فقط، ولا يحق للمستأمن أن يتمسك به كما أنه لا يجوز للمحكمة أن تثيره من تلقاء نفسها، ويزول الحق في إبطال العقد بالإجازة الصريحة أو الضمنية، وبالتالي إذا أبطل العقد يعاد الطرفان إلى الحالة التي كان عليها سابقا قبل التعاقد ويصبح المؤمن متحررا من الالتزام بدفع مبلغ التامين، وإذا أثبت سوء النية من جانب الطرف الأخر وهنا يبقى محتفظا بالحق في كامل القسط[1].

ثانيا: التقادم

كقاعدة عامة نظم المشرع الجزائري التقادم في المواد 308-322من ق م الج،كما نصت م 322 أنه "**لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه،كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون** "إلا أن أحكام التقادم في التامين البحري يختلف عن القواعد العامة.[2]

وبالتالي فالتقادم يعرف بالتقادم المسقط، وذلك لسقوط الحق بسبب عدم تحرك صاحبه خلال مدة زمنية معينة[3].

[1] مصطفى كمال طه ،القانون البحري، المرجع السابق ص185-186.

[2] جميلة حميدة ،"الوجيز في عقد التامين"، ط1،دار الخلدونية للنشر والتوزيع ،الجزائر 2012 ص34.

[3] عبد الرزاق احمد السنهوري ، المرجع السابق ص1360.

1: سريان مدة التقادم في عقد التامين البحري

نصت م 121 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي: "**يحدد أجل تقادم الدعاوي الناتجة عن عقد التأمين البحري بعامين (02) يبدأ سريان التقادم ابتداء من:**

– تاريخ الاستحقاق بالنسبة لدعوي دفع القسط.

–تاريخ الحادث الذي يقضي إلى دعوى العطب بالنسبة للتأمينات الخاصة بالسفينة.

فيما يخص البضائع المشحونة ابتداء من:

– تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

– التاريخ المقرر الذي تصل فيه السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى إن لم يكن ذلك.

– تاريخ وقوع الحادث الذي يقضي إلى دعوى العطب، إذا وقع بعد تاريخ وصول السفينة أو إحدى وسائل النقل الأخرى.

– تاريخ وقوع الحادث الذي يخول حق التخلي أو انقضاء الآجل المقرر للرفع دعوى التخلي.

– تاريخ دفع المؤمن له أو يوم رفع الدعوى عليه من الغير بالنسبة للإسهام في الخسائر المشتركة أو أجلا لمساعدة أو الإنقاذ أو الطعن من طرف الغير.

– تاريخ الدفع غير المستحق فيما يخص أية دعوى من أجل استرجاع المبلغ المدفوع طبقا لعقد التأمين".

وبالتالي من خلال استقراء المادة يتضح أن المشرع الجزائري اخذ بالمدة القصيرة في تقادم الدعاوي، وهذه المدة حددها بسنتين في التأمين البحري عكس المدة التي حددها في التامين البري بثلاث سنوات[1].

2: إنقطاع ووقف مدة التقادم

يستوجب الرجوع لقواعد ق م لأنه لم ينص قانون التأمين البحري على انقطاع ووقف التقادم.

أ: إنقطاع التقادم.

يقصد به عدم احتساب المدة السابقة واسقاطها من مدة التقادم، وبالتالي يبدأ التقادم من جديد بعد زوال السبب الذي أدى إلى انقطاعه، وتنقطع مدة التقادم طالب صاحب الحق بحقه شرط

[1] تيكاري هيفة ،رشيد المرجع السابق ص399.

أن تكون هذه المطالبة القضائية،كما ينقطع أيضا بالتنبية والحجز وبإقرار المدين بحق الدائن سواء كان ذلك صراحة أو ضمنا[1].

ب: **وقف التقادم**

المقصودة به هو عدم احتساب المدة التي استحال خلالها على صاحب الحق المطالبة به ضمن، التقادم مع احتساب المدة السابقة واللاحقة للوقف، بخلاف انقطاع التقادم الذي يؤدي إلى إسقاط المدة السابقة على الانقطاع واعتبارها كأنها لم تكن[2].

المطلب الثاني:

الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري

وفقا للتشريع البحري يملك المؤمن له ضمانات قضائية وتسمى أيضا الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري ، يكون له الحق من خلالها المطالبة بحقوقه عن طريق دعويين: الأولى والتي تسمى بدعوى الترك ، والثانية دعوى الخسارة البحرية ، وهذه الأخيرة هي الطريقة العادية للمطالبة بتعويض التأمين ويجوز للمؤمن له استعمالها في كل المخاطر أيا كانت أهميتها (الفرع الأول) ، أما دعوى الترك فهي طريق إستثنائي محض خاص بالقانون البحري (الفرع الثاني) .

الفرع الأول:

دعوى الخسارة البحرية

دعوى الخسارة هي الدعوى التي يرجع بها المؤمن له على المؤمن للحصول على تعويض الضرر الذي لحقه من جراء تحقق الخطر المضمون في حدود مبلغ التأمين ، ورغم استعمال عبارة دعوى ،فإنه يمكن أن تكون هناك تسوية ودية ، وهي التي تكون قضائية إلا إذا لم يقبل المستأمن التسوية التي يعرضها المؤمن ، مما أدى ذلك إلى إثارة بعض الإشكالات التي تتعلق بتقدير قيمة التعويض ولذلك قسمنا هذا الفرع إلى :

[1] محمد حسن المنصور ، "أحكام التامين (مبادئ وأركان التامين عقد التامين الإجباري من المسؤولية عن الحوادث المباني)"، دط، دار هومة الجديدة للنشر الإسكندرية ص236.

[2] محمد المرسي زهرة ،"أحكام عقد التامين"، ط1 ، دار النهضة العربية ، القاهرة،2006ص277.

أولا: تقدير قيمة التعويض

عند وقوع الخطر المؤمن منه فإن المؤمن يقع على عاتقه تعويض الأشياء المؤمن عليها ، وهذا الأخير مختلف بحسب ما إذا كان التأمين البحري على السفينة أو على البضائع وهذا ما سنتناوله في مايلي :

1: تقدير التعويض على البضاعة

لا صعوبة في الأمر إذا كانت الخسارة عبارة عن نفقات دفعها المؤمن له وكذلك إذا هلكت البضاعة هلاكا كليا، إذا أن للمستأمن المطالبة بقيمة البضاعة في ميناء التفريغ في حدود مبلغ التأمين. كما أن المؤمن له يعفى من دفع نفقات التابعة للحادث كأجرة النقل والرسوم الجمركية يجب أن يحسم من مقدار التعويض[1]. ويتم احتساب التعويض الذي يلتزم به المؤمن عن طريق التسوية بالنسبة ، وهذه الأخيرة يتم تحديدها بمقارنة البضاعة الحقيقية مضافا إليها الرسوم والنفقات مع قيمة البضاعة بعد التلف والنسبة الناجمة عن هذه المقارنة وهي التي تأخذ من مبلغ التأمين كتعويض يدفع للمؤمن له[2].

ومن خلال استقراء المادة 144 من الأمر 07.95[3] نجد أن المشرع الجزائري أشار في تقدير الخسائر التي تلحق البضاعة و أخذ بطريقة التسوية بالفرق ، حيث تنحصر في تحديد الفرق بين قيمة البضاعة يوم تفريغ بقيمتها وهي تالفة ، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة اللاحقة بالمستأمن .

2: تقدير التعويض على السفينة

إذا كانت الخسارة تتمثل في نفقات دفعها المستأمن لدرء الضرر أو للتخفيف من أثره. فلا صعوبة في الأمر إذا يدفع المؤمن هذه النفقات في حدود مبلغ التأمين[4]، ويجب التمييز بين الهلاك

[1] مصطفى كمال طة، و وائل بندق، مرجع سابق. ص 202

[2] مصطفى كمال طة، ووائل بندق، المرجع السابق . ص 170

[3] المادة 144 من الأمر 07.95 المتعلق بالتأمينات، تنص على «تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان ، يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمنة عليها»

[4] مصطفى كمال طة، ووائل بن ق، المرجع نفسه . ص 199

الكلي والهلاك الجزئي للسفينة أي أضرار لحقت بها ، وفي حالة الهلاك الكلي فإن قيمة التعويض تحدد على أساس قيمة السفينة التي وردت في وثيقة التأمين [1]. أما إذا لم تذكر القيمة في الوثيقة فإن قيمة التعويض تقدر بقيمة السفينة قبل وقوع الحادث مع الاستعانة بأصحاب الخبرة [2].

ولقد نص المشرع الجزائري على ذلك في قانون التأمين على أنه "**يلتزم المؤمن بضمان كل حادث في حدود القيمة المؤمن عليها مهما كان عدد الحوادث الواقعة خلال مدة العقد.غير أن المؤمن الحق في التفاوض مع المؤمن له بخصوص دفع قسط تكميلي بعد الحادث** "

حيث أن عند الهلاك الكلي للسفينة حسم قيمة الحطام السفينة من مبلغ التعويض، و الواقع أن التعويض في هذه الحالة يفضل عليه التعويض في حالة الترك الذي سنوضحه

لاحقا، لأن المؤمن له في حالة الترك يحصل على تعويض كامل يساوي قيمة السفينة[3].

أما في حالة الهلاك الجزئي للسفينة حيث يمكن إصلاحها، فيقدر التعويض على أساس نفقات الإصلاح الضروري لجعل السفينة صالحة للملاحة، ولقد نص المشرع الجزائري في قانون التأمين على كيفية تعويض الأضرار التي لحقت السفينة في المادة 1/131 «**في حالة تعويض العطب لا تعوض إلا الأضرار المادية المتعلقة بالاستبدال أو الإصلاح المتفق على ضرورتهما لجعل السفينة صالحة للملاحة من جديد** »[4].

3: المسموحات يجيز القانون اشتراط مسموحات أو إعفاءات في الوثائق بمقتضاها يعفى المؤمن من التعويض إذا لم يتجاوز الضرر حدا معينا ، ويمكن تقسيم هذه المسموحات إلى مسموحات قانونية ، وهي التي لا تفوق 1% من مجموع قيمة السفينة أو البضاعة المؤمن عليها إذا كان موضوع المطالبة خسارة خصوصية، وذلك بهدف إعفاء المؤمن من المطالبة قليلة القيمة سواء بالنظر لمصاريف الالتجاء

[1] عادل علي المقدادي، مرجع سابق،ص ص 395-396

[2] هاني دويدار،" الوجيز في القانون البحري "، مرجع سابق، ص376

[3] عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 291

[4] يعقوبي صبرينة، مرجع سابق، ص 86

إلى القضاء أو بالنسبة لحجم الخسارة المتكبدة عامة كانت أو خاصة ، بحيث يتحملها المؤمن له وحده في نهاية المطاف .

وهناك مسموحات اتفاقية يمكن لأطراف عقد التأمين البحري على البضائع الاتفاق على نسبة معينة من المسموحات تزيد عن النسبة المحددة قانونا وذلك لما يمنحه النص القانوني من حرية تعاقدية في هذه النقطة القانونية [1].

ثانيا: إستعمال دعوى الخسارة البحرية

لا يحق للمؤمن له الرجوع إلى المؤمن للمطالبة بالتعويض الكلي أو الجزئي في حدود مبلغ التأمين إلا إذا أثبت وقوع الخطر، وأن هذا الخطر مغطى بوثيقة التأمين و أنه وقع على الشيء المؤمن عليه أثناء سريان عقد التأمين ، ويقوم بذلك بكل الوسائل المتاحة [2]ومن هنا سنتطرق إلى :

1: الإثبات الذي يقع على المؤمن

أ: إثبات الحادث أو تحقق الخطر المضمون

على المؤمن له أن يثبت الحادث أو يخفف الخطر المضمون بكافة طرق الإثبات ويحصل هذا الإثبات بدفتر يومية السفينة وبالتقدير البحري للربان، ويجب عليه أن يثبت أن الحادث الذي يطالب بالتعويض عنه قد وقع في الزمان والمكان اللذان يسري فيهما التأمين . ويجب الاعتداد بالوقت الذي وقع فيه الحادث وليس الوقت الذي ظهرت فيه آثار الحادث، لاعتبار المؤمن مسؤولا عن الحادث.[3]

يختلف الميعاد القانوني للخبرة والمعاينة باختلاف مكان وصول البضاعة كما أن بداية حسابه تكون من تاريخ تفريغ محل عقد التأمين البحري على البضائع يكون بميعاد 30 يوم إذا كان وصول البضاعة إلى ميناء المقصود والمحدد في العقد.[4]

---

[1] باهي زواوية،" الوثيقة العامة في التأمين البحري على البضائع" ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران .2011_2012، ص 43

[2] عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص555

[3] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، مرجع سابق، ص209

[4] باهي زواوية، مرجع سابق، ص226

ب: إثبات المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه :

يتعين على طالب التعويض أن يثبت أن له مصلحة في المحافظة على الأشياء المؤمن عليها وليس فقط في لحظة وقوع الكارثة ولكن في لحظة المطالبة بالتعويض، ولا يكفي لإثبات المصلحة في التأمين مجرد تقديم وثيقة أو شهادة التأمين وإنما ينبغي كذلك تقديم الشهادة المثبتة لملكية السفينة أو شهادة تسجيلها باعتبارها دليلا على الملكية إذا كان بصدد تأمين السفن وينبغي تقديم سند الشحن إذا كان بصدد التأمين على البضائع ويمكن أيضا إثبات المصلحة في التأمين على البضائع عن طريق سند الدين أو عقد بيع البضائع أو فاتورة شراءها.[1]

أما بالنسبة للبضائع فيكون ذلك من خلال إبراز عقد البيع وسند الشحن والفواتير المؤكدة للشراء.[2]

ج: إثبات الحق في التأمين

يجب على المطالب بالتعويض أن يثبت حقه في التأمين، فإذا كان المطالب بالتعويض هو المستأمن الموقع على الوثيقة فإن إثبات الحق في التأمين يستفاد من الوثيقة ذاتها. ويخلص من تقديم الوثيقة إذا كانت الوثيقة لحاملها من التظهير إذا كانت الوثيقة للأمر.

وإذا كان التأمين لمصلحة شخص غير معين، فإن لصاحب المصلحة في المحافظة على الشيء المؤمن عليه وقت الحادث حقا شخصيا ومباشر تجاه المؤمن يتميز عن حق المستأمن الموقع على الوثيقة.[3]

كما يلتزم بإخطار المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية.[4]

---

[1] محمد بهجت، عبد الله أمين قايد، "الوسيط في شرح ق تجارة البحرية"، ج 1، (السفينة–أشخاص الملاحة البحرية– البريون)، ط3 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،2007، ص ص496-460

[2] مطفى كمال طه، ووائل بندق، مرجع سابق، ص207

[3] مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري ، مرجع سابق، ص207

[4] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، مرجع سابق، ص ص208-209

د: إثبات التعرض للضرر

ويجب على المؤمن له أن يثبت تعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المبنية في الوثيقة و يخلص هذا الإثبات في التأمين على السفينة من دفتر يومية السفينة أو بشهادة من سلطات الميناء أو الجمارك، ومن المعلومات المنشورة في الصحف، أما إثبات تعرض البضائع للخطر فيكون بكافة الطرق المقبولة في المواد التجارية. ويتم عادة بسندات الشحن ، ويكون سند الشحن حجة على المؤمن بما هو مدون فيه من بيانات حتى يقيم المؤمن الدليل على العكس بكافة طرق الإثبات ، وليس في حجية سند الشحن في مواجهة المؤمن رغم أنه لم يكن موقعا عليه أي استثناء. فإذا كان صحيحا أن الاتفاقيات تقتصر حجيتها على عاقديها ولا حجية لها إزاء الغير، فمن الثابت أن التصرف و لو كان محررا في سند عادي قد يصلح إثباتا إزاء الغير باعتباره واقعة مادية، وإذا تضمن سند الشحن شروطا لا تحدد البضائع على وجه الدقة كشرط الجهل بالوزن أو الكمية أو أن بيانات الشاحن غير معتمدة فلا يكفي لإثبات تجاه المؤمن ويجب الالتجاء إلى طرق الإثبات الأخرى كبيان الحمولة (المانيفيستو) و إيصالات سداد الرسوم الجمركية، ولما كان الأمر يتعلق بواقعة مادية فإن جميع طرق الإثبات تكون مقبولة .[1]

2: حلول المؤمن في دعاوى المؤمن له وحقوقه

حق المؤمن في الحلول محل المؤمن له في الرجوع قبل الغير المسؤول عن الضرر، فبناء على الصفة التعويضية لعقد التأمين لا يجوز للمؤمن له أن يثري من وراء التأمين، وهذا عن طريق جمعه بين تعويض التأمين الذي يحصل عليه المؤمن عند تحقق الخطر وعلى التعويض الذي يلتزم به الغير المسؤول عن الضرر، لذلك قررت التشريعات ووثائق التأمين والتشريع الجزائري[2] في حق المؤمن عند دفعه تعويض التأمين في الحلول محل المستأمن فيما له من دعاوى وحقوق ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفع للمؤمن له .[3]

---

[1] مطفى كمال طه ، ووائل بندق، مرجع سابق، ص208-209

[2] المادة 118 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

[3] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 467

الفرع الثاني:

دعوى الترك

الترك أو التخلي يصفه ريبر بأنه إجراء للتسوية استثنائي لأن الأصل هو ممارسة دعوى التعويض، فالقانون لا يسمح إلا في الحالات معينة التي تلحق بالشيء المؤمن عليه أحد الكوارث تكون فيها خسارة كبيرة تجعل الشيء المؤمن عليه غير نافعا للمؤمن له[1] وهذا تخلي أو ترك نظام خاص بالتأمين البحري لا يجد مثيلا له في أنواع التأمينات الأخرى[2].

أولا : الحالات التي يجوز فيها دعوى الترك

قد نصالمشرع الجزائري في قانون التأمينات في المواد 115,134,143 على حالات ترك في التأمين على السفينة أو حالة التأمين على البضاعة.

1: حالات الترك الخاصة بالتأمين على السفينة

نصت المادة 134 من القانون رقم 06-04 المعدل والمتمم للأمر رقم 95-07 على حالات الترك و التخلي المتعلقة بالسفينة وهي كالتالي :

أ: إنقطاع أخبار السفينة

وهذا السبب هو أقدم حالات ترك السفينة وأكثرها فائدة للمؤمن له،[3]حيث جاء في المادة 20 من وثيقة التأمين الخاصة بالسفن انه يمكن التخلي لانعدام الأخبار عن السفينة منذ أكثر من 3 أشهر واذا كان انعدام الأخبار ناتجا عن حوادث حربية فيمدد الأجل إلى 6 أشهر[4] ويقصد بإنقطاع الأخبار عدم تلقي أخبار السفينة أو البضاعة من أي شخص سواء كان ضامن أو المضمون أو غيرهما، إضافة إلى ذلك مشاهده السفينة للمرة الأخيرة، فهنا يمكن إفتراض هلاكها ومن ثم "**يجوز للمؤمن له أن يترك السفينة المؤمن عليها ويطالب بمبلغ التأمين بأكمله دون أن يكون ملزما بإثبات هلاك**

[1] علي بن غانم،" التأمين البحري وذاتية نظامه"، مرجع سابق ، ص80

[2] عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص559

[3] عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 560

[4] علي بن غانم، التامين البحري وذاتية نظامه، مرجع سابق، ص 87

السفينة، على أن انقطاع الأخبار لا يجوز الترك إلا إذا مضت مواعيد معينة دون أن يرد خبر عن السفينة".[1]

ب: الفقدان الكلي للسفينة:

طبقا للمادة 20 من وثيقة التامين على السفن أن الفقدان الكلي للسفينة هوإصابة السفينة بخسارة كبيره تجعلها غير قابله للملاحة أو أن إصلاحها يكلف صاحبها $^{3}/_{4}$ قيمه السفينة، وفي

هذه الحالة تعطي الحق للمؤمن له في التخلي وتبدأ مدة الحساب منذ آخر الأخبار عن السفينة ويفترض أن الخسارة قد وقعت في هذا التاريخ.[2] وكمثل على الهلاك الكلي غرق السفينة أو تحطمها، والغرق يفترض أن السفينة قد غاصت في عمق البحر أما إذا غمرتها مياه البحر دون أن تغوص في الأعماق فإنها لا تعد هالكة كليا كما لو انقلبت بفعل عاصفة وبقيت طافية على سطح الماء كما أن تحطم السفينة يعني إصابتها إصابة بليغة بفعل جسم عائم أو ثابت يؤدي إلى شطرها مما يدفع الربان والطاقم لهجرها، ففي مثل هذه الحالة تعد هالكة كليا[3] بينما حالة انقطاع الأخبار قد يكون فيها هلاك السفينة هلاك حكميا، ذلك لان إنقطاع الأخبار عادة يتخذ كقرينة على هلاك السفينة وهذه غير قاطعة إذ يحتمل ظهور السفينة بعد المدة التي حددها المشرع .[4]

ب: عدم صلاحية السفينة للملاحة

عدم أهلية صلاحية السفينة للملاحة وهذه الحالة تتم بمقتضى قرار يصدر من الجهة المختصة كالخبراء، نتيجة إصابة السفينة بأضرار ناتجة عن أخطار مضمونة مع انعدام الوسائل الضرورية لإصلاحها، وكذلك الأمر إذا ثبت عدم إمكانيه قطر السفينة بأمن إلى ميناء أخر للإصلاح أو عدم تواجد المواد الضرورية في هذا الميناء، فيحق للمؤمن له طلب التخلي[5] كما أنها تكون غير صالحه

[1] مصطفى كمال طه، وائل بندق، مرجع سابق، ص 221

[2] علي بن غانم، مرجع سابق، ص 87

[3] عبد القادر العطير مرجع سابق صفحه 561

[4] عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص ص298-299

[5] علي بن غانم، التأمين البحري، وذاتية نظامه القانوني، مرجع سابق ص87-88

للملاحة إذا كان مجموع بدل الإصلاح الذي تستوجبه الخسائر الناتجة عن حادث بحري يفوق ثلاثة أرباع القيمة المعلنة للسفينة في وثيقة التامين.[1]

ج: ضبط السفينة أو توقفها بأمر صادر من السلطة العامة

يجوز الترك أيضا في حاله ضبط السفينة أو اغتنامها ومصادرتها من العدو لانه يعتبر في حكم الهلاك الكلي وكذلك في حال توقيفها بأمر سلطه عامه أجنبية، لأنه في حكم فقد الحيازة ذلك في حالة ما إذا كان التأمين شاملا لمخاطر الحرب ويجيز الترك، سواء كان الاغتنام قانونيا أو غير قانوني ، ثم بمعرفة حكومة معترف بها أم غير متعرف بها ، ثم وفقا لقواعد القانون الدولي أم دون مراعاة لهذه القواعد ولسبب التوقيف نفسه هو الذي يفسح المجال للترك وإنما هو نزع يد المالك عن السفينة الموقوفة إذ يحرم المؤمن له من ملكه في هذه الحالة فيعد في حكم الهلاك الكلي ولا يعد التوقيف سببا للترك إلا إذا استمر مدة معينة.[2]

2-حالات ترك البضاعة:

توجد حالات مشتركة بين ترك البضائع وترك السفينة وهذه الحالة كما سبق ذكرها هي انقطاع الأخبار وعدم صلاحية السفينة للملاحة وضبط السفينة أو إيقافها بأمر من السلطة إذا كان التامين شامل لأخطار البحر ، وتنفرد بحالات خاصة للتخلي هلاك أو تلف الكلي للبضائع وقد تطرق المشرع لهذه الحالات في م 134 السالفة الذكر ونستعرض فيما يلي لهذه الحالات :

أ- حالات مشتركة بين ترك البضاعة وترك السفينة :

أ-1 حالة ترك البضائع الناشئ عن إنقطاع أخبار السفينة :

في حالة انقطاع أنباء السفينة لمدة تزيد عن 3 أشهر تحسب هذه المدة بعد وصول آخر خبر عنها، هنا يحق للمؤمن له أن يتخلى عن البضاعة للمؤمن مقابل تعويض التأمين كاملا ، وبالتالي

[1] عبد القادر العطير، جاسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 563

[2] مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجعي السابق ص 227

يمكن القول أن انقطاع أنباء السفينة بعد انقضاء الميعاد القانوني هو أيضا سبب لترك البضائع لأن هلاك السفينة سيتبع لزوما هلاك البضائع كما أنه في حالة الحرب يمدد الأجل السابق إلى 6أشهر.[1]

أ-2 عدم صلاحية السفينة للملاحة:

وهو عدم قدرتها على متابعة السفر بسبب حالتها المادية ، على أن يكون عدم الصلاحية للملاحة ناشئا عن خطر بحري يضمنه المؤمن حتى يجوز الترك، ويكون عدم الصلاحية للملاحة مطلقا إذا استحال إصلاح السفينة وإعادتها إلى الحالة التي كانت عليها قبل الحادث، ويكون نسبيا إذا كان يمكن إصلاح السفينة ولكن مجموع نفقات الإصلاح يفوق ثلاثة أرباع القيمة المقبولة للسفينة.[2]

ففي قرار للمحكمة الإنجليزية في قضية Toreniaie قضت بأن التآكل الواضح لهيكل السفينة وسهولة اكتشاف المجهز لهذا العيب قبل البدء في الرحلة يجعل المجهز مسؤولا نتيجة لعدم بدله العناية اللازمة لتقديم سفينة صالحة للملاحة.[3]

يجب على المؤمن له إبلاغ المؤمن في حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة ، ويجب على الربان أن يبذل كل جهده في الحصول على سفينة أخرى لنقل البضائع إلى الميناء المقصود... ويتحمل المؤمن على ذلك نفقات تفريغ هذه البضائع وخزنها وإعادة شحنها والزيادة في الأجور الناتجة عن إعادة نقلها وجميع نفقات الإنفاق المتعلقة بها.[4]

أ.3 ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة العامة :

وذلك إذا كان التأمين شاملا لأخطار الحرب، [5]هذه الحالة لم يرد ذكرها في النص الجزائري وهذه الحالة معناها ترك البضائع إذا تم ضبط السفينة أو توقيفها بأمر من السلطة أو الاستيلاء القرصان إذا

[1] مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، المرجعي السابق ص 100

[2] انظر المادة 134، من الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمين

[3] دالع سعيد،" إلتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة"، المجلة الجزائرية للقانون الجزائري والنقل، ع 4، ص117

[4] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، مرجع سابق، ص228

[5] مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق، ص 230

كان التأمين شاملا لأخطار الحرب، حيث يستطيع المؤمن له ترك البضاعة التي تحملها السفينة وهي في الظروف السابقة مقابل مبلغ التأمين الذي يلتزم به المؤمن.[1]

ب.الحالات الخاصة بالبضائع:

وهما حالتان خاصتان بالبضائع وهما بيع البضائع أثناء السفر وهلاك أو تلف ثلاث أرباع للبضائع والتي سنوضحها فيما يلي:

ب.1 بيع البضائع أثناء الرحلة البحرية :

ويكون في حالة تعرض البضاعة لأضرار مادية يضمنها التأمين البحري، وكان بيعها ضروري فيجوز للمؤمن له تركها للمؤمن مقابل حصوله على مبلغ التأمين كاملا ويجب البيع أثناء السفر وخارج ميناء الانطلاق، [2]وحتى يتم التخلي يجب توفر شرطين أساسين هما:

الشرط الأول: البيع لابد من القيام به في ميناء آخر غير ميناء الوصول.

الشرط الثاني: سبب تلف البضاعة هو خطر بحري مضمون.[3]

ب.2 هلاك أو تلف ما يفوق $^3/_4$ من قيمة البضائع:

يجوز ترك تلك البضائع المؤمن عليها إذا أصيبت بهلاك أو تلف مادي يبلغ ثلاثة أرباع القيمة المضمونة على الأقل ذلك أن الهلاك أو التلف الذي يبلغ هذا القدر يعد في حكم الهلاك الكلي، ولا يقصد بالهلاك المادي أي فقد الملكية بل يشمل أيضا فقد حيازة الشيء المؤمن عليه بصفة نهائية ، ومثال سقوط البضائع في الماء، و استحالة استعادتها تتطلب نفقات باهظة.[4]

كما أنه على المؤمن له إثبات ذلك للمؤمن فإذا استطاع الإثبات أصبح يحق له أن يترك البضاعة المؤمن عليها ويلتزم المؤمن بدفع التعويض كامل غير أنه لإعمال الترك في هذه الحالة يجب أن يكون الهلاك بسببه يشمل الضمان ، أما إذا لم يبلغ الهلاك القيمة المحددة من طرف المشرع الجزائري

[1] عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص303

[2] بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، مرجع سابق، ص88

[3] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص478

[4] مصطفى كمال طه، ووائل بندق، مرجع سابق، ص231

فلا يسمح بتطبيق الترك وإنما لا بد من الرجوع للمبدأ العام وهو إعمال قواعد الخسائر البحرية التي سبق شرحها والتي تمثل منح التعويض للمؤمن له يتناسب مع قيمة الضرر[1] ومن أمثلة هلاك البضاعة نقص وزنها أو مقاسها أو عددها حيث يتعذر استرجاعها.[2]

ثانيا : محل دعوى الترك و آثاره

لنظام الترك مزايا متعددة ينتج عنه كالحصول على مبلغ التعويض كاملا عندما تكون الخسارة جسيمة فهو حق أقره المشرع لمصلحة لصاحب الحق بالشيء المضمون كما أنه لابد أن يتوفر في الترك شرطين يستطيع المؤمن له ممارسته، وترتبط هذه الشروط بمحله أي الأشياء المضمونة، ومن هنا سنتطرق إلى محل الترك وإجراءاته وآثاره كالتالي:

1. محل دعوى الترك:

أ. **الترك غير قابل للتجزئة:**

يجب أن يرد الترك على الأشياء بأكملها فلا يجوز ترك الأشياء جزئيا أو معلقا على شرط معين، وعدم التجزئة الترك معناها أنه يتعين على المؤمن له إذا اختار الترك كوسيلة للحصول على التعويض أن يتبعه وحده لجميع الشيء المؤمن عليه و المعرض للخطر ، فلا يجوز له أن يطلب الترك عن جزء من هذا الشيء وتطبيق دعوى الخسارة على الجزء الباقي[3]، إلا إذا كانت البضاعة مجزأة على مجموعة مستقلة في وثيقة التأمين فإنه يجوز للمؤمن له أن يقصر الترك على مجموعة دون أخرى.[4]

ب. نطاق الترك:

لا يشمل الترك إلا الأشياء المؤمن عليها التي كانت محل التأمين فإذا قام المؤمن له بتأمين جزء من الأشياء المؤمن عليها (جزء السفينة أو جزء من قيمة البضاعة)، فلا يلزم بأن يترك إلا الجزء المؤمن عليه فقط، ولا يشمل الترك أيضا الأشياء المؤمن عليها التي كانت مستهدفة للخطر وقت الحادث،

[1] سماح محمودي، مرجع سابق ص101

[2] عبد القادر المطير، وباسم محمد ملحم، مرجع سابق، ص565

[3] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 83

[4] مهري محمد، مرجع سابق ص 99

فلو فرض أن لربع البضائع المؤمن عليها أفرغ خلال الطرق، ثم هلكت ثلاثة الأرباع الباقية من البضائع بالغرق، فإن المؤمن له لا يلزم بأن يترك البضائع المفرغة خلال الطريق لأنها لم تكن مستهدفة للخطر وقت الحادث، ولكن المؤمن من جهة لا يلزم بأن يدفع مبلغ التأمين إلا بعد استنزال قيمة البضائع التي لم تكن مستهدفة للخطر، حتى لا يرثى المؤمن له من جراء التأمين.[1]

ويشمل الترك كل ملحقات الشيء المؤمن عليه، وكذلك الحقوق والدعاوى التي تكون للمؤمن له بسبب الشيء المؤمن عليه، وعلى هذا فإن ترك السفينة المؤمن عليها يجب أن يشمل ملحقاتها، كما أن ترك البضاعة يجب أن يشمل الجزء الذي سلمه المؤمن له من ثمن بيعها، ما لم يتضمن البيع تنازلا من المؤمن له عن استعمال الحق.[2]

2. إجراءات دعوى الترك:

أ. إبداء الرغبة في الترك:

يعتبر الترك وسيلة قانونية في يد المؤمن له يستعملها بمجرد إبداء رغبته فيه للمؤمن، كما أن هذا التبليغ يكون صراحة بموجب رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال مدة حددها المشرع الجزائري وهي 3 أشهر يبدأ سريانها من تاريخ وقوع الحادث المؤمن عليه.[3]

كما أنه يوجد شرط أساسي قبل قيام بهذا الإجراء وهو أن يكون التخلي كاملا، ومبلغ التأمين مدفوع بشكل كامل وبالتالي يوجد إجراء يسبق إجراء إبداء الرغبة وهو تبليغ المؤمن له للمؤمن عن الحادث وتحديد مبلغ الأضرار في أجل أسبوع من تاريخ وقوع الحادث.[4]

ويجب على المستأمن عند إعلان رغبته في الترك أن يصرح بجميع عقود التأمين على الشيء المؤمن عليه التي أجراها و يجب أن يكون التصريح شامل بجميع التأمينات دون تمييز بين ما إذا كانت تغطي نفس المخاطر أم لا، وبعد القيام بإجراء إبداء الرغبة وفي الترك توجد حالتان تتمثل الأولى في

[1] مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 494-495

[2] صبرينة يعقوبي، مرجع سابق، ص105

[3] المادة 115 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

[4] المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات

قبول المؤمن لطلب المؤمن له وهنا لا يوجد إشكال فتكون التسوية وديا ويصبح الترك نهائيا وينتج آثاره، كما أن القبول قد يكون صراحة أو ضمنا، أما الحالة الثانية هي رفض المؤمن لطلب المؤمن له، وهنا لا يبقى أمام المؤمن له سوى رفع دعوى الترك للوفاء بالتعويض مع لزوم إثبات إحدى حالات الترك السابقة الذكر.

فمن هنا يمكن القول أن الترك وسيلة قانونية توضع في يد المستأمن للمطالبة بحقه ويجب أن يباشرها على وجه السرعة ، وعند انقضاء الميعاد المحدد لرفع دعوى الترك كأن للمستأمن الحق في الرجوع إلى دعوى الخسارة بشرط عدم إنقضاء ميعاد السنتين.[1]

3. أثار دعوى الترك:

إذا تمت إجراءات الترك وفق ما نص عليه القانون وأصبح الترك نافذا سواء بقبول المؤمن له أو بالحكم به قضاء، ترتب عليه النتائج التالية:[2]

أ. إنتقال ملكية الشيء المؤمن عليه موضوع الترك إلى المؤمن:

يحدث انتقال الملكية أثره بين المؤمن والمؤمن له من يوم إعلان المؤمن له عن رغبته في التخلي إلى المؤمن من تاريخ وقوع الحادث وتحقق الخطر وتبعا لذلك يجب أن تصعد آثار التخلي إلى أبعد من هذا التاريخ.

وهذا ما أكدتهمى115 من الأمر 95-07 إذ جاء في الفقرة 3 منها [3] «**وفي حالة قبول التخلي يجوز المؤمن حقوق المؤمن له في الأموال المؤمن عليها ابتداء من وقت التبليغ بالتخلي الذي قدمه المؤمن له للمؤمن**».

---

[1] مصطفى كمال طه، و وائل بندق، مرجع سابق، ص ص236-239

[2] بهاء بهيج شكري، مرجع سابق ص302

[3] المادة 115 فقرة 2 من ق التأمينات التي نصت على «ويتعين على المؤمن عندئذ وضع المبلغ المؤمن عليه بكامله إما بقبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة دون انتقال الملكية »

كما أكد المشرع الجزائري في الفقرة 2 من م 115 بصفة ضمنية على انتقال ملكية الشيء محل التأمين والذي عوض المؤمن تعويضا كاملا للمؤمن عنه على عكس دعوى الخسارة البحرية التي لا تنتقل ملكيتها، وكذلك نص م 24 الفقرة الأخيرة من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع.

ب. الوفاء بالتعويض:

يثبت الحق للمؤمن في الحصول على التعويض الكامل إذا قام المؤمن له بالترك أو بالتخلي، ويكون المؤمن في هذه الحالة غير ملزم بدفع مبلغ أعلى من التعويض المتفق عليه في الوثيقة، أيا كانت قيمة الأشياء المؤمن عليها[1] فإذا امتنع المؤمن عن تنفيذ التزامه بدفع التعويض أو تأخر في أدائه دون عذر مقبول، كان للمؤمن له أن يطالب بالتنفيذ الجبري وبالتعويض عن ما لحقه من ضرر جراء هذا الامتناع أو ذلك التأخر عن الدفع وفقا لأحكام المسؤولية العقدية.[2]

وقد كرس ق التأمينات المبدأ التعويضي وهو مبدأ بينته المادة 30 ق تأمينات وجاء فيها«**لا يمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار استبدال المال المؤمن عليه، وقت الحادث** "كما لا يلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك قيمة التأمين.[3]

وعندما نقول تعويض بطريق التخلي أو الترك نعني بذلك تلقي المؤمن له التعويض الكامل عن الخسارة التي أدت بكل شيء المؤمن عليه فلا يجوز أن نفهم أن التعويض الذي يقدمه للمؤمن هو المبلغ المساوي للقيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه[4] فإذا قام المؤمن له مثلا التأمين على السفينة ب 20.000 دج وكان ثمن السفينة 40.000 دج فالمؤمن هنا يقوم بالتعويض عن الخسارة ب 20.000دج فقط وليس قيمة 40.000 دج أما اذا قام المؤمن له بتأمين السفينة بقيمتها الحقيقية

[1] مصطفى كمال طه، التأمين البحري (الضمان البحري)، مرجع سابق ص247

[2] عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص569

[3] المادة 623 من ق.م

[4] كمال كهينة، "التخلي في التأمين البحري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، د س ن ،ص ص96-70 .

و هي 40.000دج و وقوع الهلاك الكلي للسفينة يتلقى مبلغ التأمين يساوي القيمة الحقيقية للسفينة وهي 40.000دج.

فالمؤمن له يتلقى التعويض في حدود مبلغ التأمين المحدد في الوثيقة ولقد حددت المواد 105-106 من القانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمين طرق تقدير وهو في حدود الضرر والمبلغ المتفق عليه في وثيقة التأمين ،وعلى المؤمن أن يقدم هذا التعويض في الآجال المحددة قانونا، والمشرع لم يحدد المدة التي يلتزم فيها المؤمن بتقديم مبلغ التأمين وقد أحال في المادة 117 [1]من الأمر المتعلق بالتأمين إلى المدة التي جاءت بها الشروط العامة في عقد التأمين ونقصد بها ما جاء في القواعد العامة ووثائق التأمين فقد نصت عليها المواد 25-26.[2]

[1] المادة 117 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمين تنص على« يتعين على المؤمن دفع التعويض الناتج عن الخطر المضمون في الآجال المحددة في الشروط العامة لعقد التأمين».

[2] كمال كهينة، مرجع سابق،، ص70 .

خاتمة

خاتمة:

التأمين البحري ذو طبيعة خاصة هدفه مواجهة الأخطار المرتبطة بالملاحة البحرية منذ القدم أدت إلى التوصل إلى أنظمة قانونية وأنظمة خاصة للتأمين البحري نتيجة لتأثير التكنولوجي والاقتصادي وازدياد الثروة المنقولة بحرا مما أدى إلى ازدياد الأخطار البحرية مما جعل الممارسون يطورون من هذا التأمين الذي يعد الدعامة الأساسية للملاحة البحرية بوجه عام والتجارة بوجه خاص.

وبعد دراسة هذا الموضوع تم الوصول إلى النتائج والتوصيات المستعرضة في النقاط التالية:

النتائج المتوصل إليها:

- إن عقد تأمين البحري برز كنظام مستقل في القرن 14 ميلادي.

- اعتبر المشرع الجزائري عقد تأمين البحري عقد رضائي ولا يحتاج إلى شكل أو إجراء خاص لانعقاده، غير أن الكتابة المشترطة من طرف المشرع هي ركن لإثبات بواسطة وثيقة التأمين البحري، ولا يجوز الاتفاق على مخالفتها في القانون الجزائري.

- جعل التشريع الجزائري على غرار باقي التشريعات عقد تأمين البحري محدد المدة واعتبر ضرورة تحديد المدة في العقد إلزامية على الأطراف لكونه بيانا جوهري في تحديد الإطار الزمني لوقوع الخطر المؤمن لأجله.

- تكفل المشرع بتحديد البيانات الواجب مراعاتها في وثيقة التأمين وتمثل: تاريخ ومكان الاكتتاب، اسم الأطراف المتعاقدة، مقر إقامتها مع إشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتب التأمين يتصرف لحساب مستفيد معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، أو لمنفعة المؤمن عليها، المبلغ المؤمن عليه، مبلغ قسط التأمين، توقيع الأطراف، الشرط الإذني أو لحامله إن اتفق عليه.

- يرتبط عقد تأمين البحري بعقدين مختلفين وهما عقد نقل البحرى وعقد البيع البحري وهذا الارتباط من خلال التجارة الدولية.

- تختلف أنواع التأمين البحري من حيث الشيء المؤمن عليه (السفينة، البضاعة، أجور الشحن) وتتفق من حيث المحل ونوع القسط وكذا المعايير التي يحددها القسط.

– لا يمكن أن تكتمل صورة التأمين البحرى وتبيان نظامه القانوني دون إبراز عنصر الخطر وخصوصيته وهذه العبارة شملت الأخطار التمهيدية، السابقة واللاحقة للرحلة وهو كقاعدة عامة يجب أن يكون محقق الوقوع، وإذا كان عكس ذلك يعتبر عقد تأمين باطلا ولكن هناك حالات أجازها القانون، وهو ما يسمى بالخطر الظني، لكن رغم أهمية هذه النقطة المشرع الجزائري لم يعالج هذه المسألة، وهذا ما جاء في نص م 100 من الأمر 07/95 المتعلقة بالتأمينات، أنه لم يأخذ بالتأمين على الخطر الظني.

– هناك ضمانات قضائية مخولة للمؤمن له كحق يستعمله من المؤمن لجبر الخسارة كدعوى الخسارة البحرية لاسترداد حقه والتعويض عن الضرر الذي لحقه وهذه طريقة العادية بتسوية الوضع بالتعويض شرط ألا يتجاوز مبلغ التأمين وهناك طريقة استثنائية وهي دعوى الترك تستعمل في حالات التي تصاب فيها البضاعة أو السفينة المؤمن عليها بأخطار جسيمة تعقدها طبيعتها كعدم صلاحية السفينة للملاحة، أو التلف الكامل للبضاعة.

– يعتبر الحلول والتقادم من المسائل التي تميز عقد التأمين عن غيره من العقود.

– رغم أهمية عقد تأمين البحري نجد أن المشرع الجزائري لم يفرد له قواعد خاصة في تقنين البحري.

– وينقضي هذا العقد إما بانتهاء المدة المحددة في وثيقة التأمين أو بفسخ العقد لتخلف أحد شروط أو أركان أو بزوال الخطر المؤمن منه أو ينتهي بالتقادم المسقط.

الإقتراحات:

– لا بد من إعادة صيانة م 92 من الأمر 07/95 التي تنص على" **تطبيق أحكام هذا الباب على أن أي عقد تأمين بحري يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري**..." كما أنها تضمنت تعريف عقد تأمين البحري وأغفل فيها المشرع الجزائري كلمة المحل باعتباره كلمة أساسية في العقد لأنه ركن من أركانه.

- يجب إعادة النظر في بنود وثيقة التأمين الجزائرية بنوعيها عن طريق توسيع من الأخطار المضمونة وتمديد مدة التغطية.
- لقد أفرز المشرع على بطلان التأمين على الخطر الضني ولم يعطي هذه المسألة اهتماما رغم خطورتها وهذا سيلحق بالضررا الكبير على المؤمن، وبالتالي من الضروري إجازة التأمين على الخطر الضني وإعادة صياغة م 100 من الأمر95-07 المعدل والمتمم بالأمر 06-04 وذلك لتشجيع التجارة البحرية في الجزائر وتطوير النشاط الاقتصادي بها.

- أجاز المشرع التخلي عن البضائع في حالة انعدام إخبار السفينة لمدة 3 أشهر وهي نفس الحالة التي نص عليها وثيقة التأمين الجزائرية للتأمين البحري على البضائع فالمشرع لم يحدد مدة بدأ سريان المدة المحددة من الأجدر أن يحدد بدأ سريان مهلة 3 أشهر من تاريخ وصول أخر الأخبار عن السفينة لتجنب اللبس في حالة اختفاءه وانقطاع أخبارها.

أقترح أن يقوم المشرع الجزائري بإبراز قواعد التأمين البحري الخاصة في التقنين البحري قصد إظهار قواعد خاصة ومنظمة لهذا العقد ويجب عليه الاهتمام أكثر بهذا المجال نظرا لأهمية وتأثريه المباشر على الاقتصاد الوطني.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

المراجع باللغة العربية:

أولا: النصوص القانونية الرسمية

1- الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية جنيف لعام 1958، لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة في أفريل 1958.
2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الذي انعقد بين 1979 و1983 المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 بجاميكا.

2- النصوص التشريعية:

أ- الأوامر والقوانين

- الأوامر:

1. أمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن **ق م** الصادر في ج ر، ع 78، المؤرخ في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم بالقانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 الصادر في ج ر ، ع 31، المؤرخة في 13 ماي 2007.
2. الأمر 95-07 المؤرخ 25 جانفي 1995 متعلق بالتأمينات، ج ر ج ج ،مؤرخة في 8 مارس 1995، ع 13، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006، صادر في جريدة رسمية مارس2006، ع 15.
3. الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395هـ الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 الجريدة الرسمية 58 لسنة 1975 والمتضمن **ق م** الجريدة الرسمية، ع 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 معدل ومتمم.
4. أمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان الموافق لـ 1395 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن **ق ت** المعدل والمتمم بالأمر رقم 96-27 المؤرخ في 9 ديسمبر 1996، ج ر، ع 77 مؤرخة في 11 ديسمبر 1996.

- **القوانين:**

1. قانون 06-04 بتاريخ 20 فيفري2006 هدفه تغيير وإكمال المرسوم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995، وذلك لتدعيم الاقتصاد الوطني، وانفتاح قطاع التأمين عن المنافسة لخارجية، والانضمام مع الاتحاد الأوربي للتجارة الدولية.

ثانيا: الكتب المتخصصة

1. أحمد أبو السعود، "عقد التأمين بين النظرية والتطبيق"، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.
2. بهاد بهيج شكري، "التأمين البحري في التشريع والتطبيق"، ط1، دار الثقافة والتوزيع، عمان، 2009.
3. جديدي معراج،"مدخل لدراسة قانون التأمين البحري الجزائري"، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2007.
4. جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (الوثيقة العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.
5. جمال الحكيم، "عقود التأمين من الناحيتين التأمينية والقانونية"، الجزء1، دار المعارف، مصر، 1965.
6. جميلة حميدة ، "الوجيز في عقد التامين"، ط1،دار الخلدوية للنشر والتوزيع ،الجزائر 2012.
7. عادل علي المقدادي، "القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط6، عمان الأردن، 2006.
8. عبد الرزاق أحمد السنهوري، "الوسيط في شرح القانون المدني"، الجزء السابع، المجلد الثاني، عقود الغرر عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1964.
9. عبد القادر العطير، "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.

10. عبد القادر العطير، جاسم محمد ملحم، "الوسيط في شرح قانون تجارة البحرية"، ط1، إصدار اول، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
11. عبد الهادي السيد تقي الحاكم، عقد التأمين حقيقة ومشروعة دراسة مقارنة، ط1، منشورات الفكي الحقوقية، 2003..
12. علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والفرنسي الانجليزي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
13. علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني"، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2005.
14. الغنيمي حمدي، "محاضرات في القانون البحري الجزائري"، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، 1982، الجزائر.
15. فاضي إدريس،" الوجيز في نظرية العامة للالتزامات"، د ط، دار الكتاب الحديثة، الجزائر،2003م.
16. لطيف جبر كوماني، "القانون البحري"، المكتبة القانونية، ط2003، عمان.
17. محمد السيد الفقهي، القانون البحري (السفينة أشخاص الملاحة البحرية العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
18. محمد المرسي زهرة ،"أحكام عقد التامين"، ط1 ، النهضة العربية ، القاهرة،2006.
19. محمد بهجت، عبد الله أمين قايد، "الوسيط في شرح ق تجارة البحرية"، الجزء1، (السفينة- أشفاقت الملاحة البحرية- البريون)، ط3 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،2007.
20. محمد حسن المنصور ، "أحكام التامين (مبادئ وأركان التامين عقد التامين ، التامين الإجباري من المسؤولية عن الحوادث المباني)"، دط، دار رهومة الجديدة للنشر الإسكندرية.
21. محمد صبري السعدي، "الواضح في شرح ق م ج ، النظرية العامة للالتزامات،" دار الهدى ، عين ملبلة ،الجزائر 2008.
22. محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، "القانون البحري والجوي"، منشورات الطبي الحقوقية، 2010، ص55.

23. محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري والدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1966.
24. مصطفى كمال طه، "التأمين البحري الجديد"، دار الجامعة للنشر، بيروت، 1990.
25. مصطفى كمال طه، "التأمين البحري الضمان البحري"، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1992.
26. مصطفى كمال طه، وائل نور لبندق، "التأمين البحري"، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2005.
27. نبيل صقر،" القانون البحري نصا وتطبيقا"، دار الهدى، الجزائر، عين مليلة، 2008.
28. نور الصديق الأمين المصراتي، "مبدأ الحلول في التأمين البحري، مجلة الرائد العربي"، العدد60، دار عكرمة للطباعة والنشر، سوريا، 1998.
29. هاني دويدار،" الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.

ثالثا: مذكرات التخرج

أ- رسائل الدكتوراه:

1. علي بن غانم، "التأمين البحري وذاتية نظامه دراسة في التشريع الجزائري"، رسالة لنيل شهادة دكتوراه تخصص قانون أعمال، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2011 .
2. مخالفة كريم، الإعفاء النسبي من الضمان في المسارات الكبرى وأثره في التأمين البحري في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة.
3. هيفاء رشد تيكاري،" نظام قانوني لعقد تأمين دراسة في تشريع الجزائري"، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في علوم تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مورود معمري تيزي وزو، 2012.

ب- مذكرات الماجستير:

1. باهي زواوية، الوثيقة العامة في التأمين البحري على البضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران .2011_2012.
2. بوخميس وناسة،" النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة السانيا، وهران، 2011.
3. سماح محمودي، "التأمين البحري"، بحث مقدم لنيل شهادة الماجستير في العلوم القانونية، فرع ق الأعمال، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2003-2004.
4. مهري محمد أمين، "التأمين البحري على السفينة"، رسالة ماجستير، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون الجزائر، 2001-2002.

ج- مذكرات الماستر:

1. بن سخري حمزة، شعبانة شعبان، "النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماستر في حقوق، تخصص قانون عام للأعمال، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2017-2018، ص20.
2. جوهري سعيد ة ،سلطة القاضي في فسخ العقد مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون جامعة أكلي محمد اولحاج ،بوبرة سنة 2012.
3. ختاوي إكرام تيجانية، "عقد التأمين البحري والمنازعات المتعلقة به"، ذكرة لنيل شهادة ماستر حقوق، قانون خاص، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2021.
4. زوليخة زراري، "نظام قانوني لعقد تأمين البحري في القانون الجزائري"، مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2018-2019.
5. شرين عبد حسن يعقوب، "الطبيعة القانونية للخطر البحري في تأمين البحري"، قدمت هذه الرسالة لاستكمال المتطلبات الحصول على درجة الماستر في قانون الخاص، جامعة شرق الأوسط، 2010.

6. صادفي أمينة، "التأمين البحري والتجارة الخارجية (حالة الجزائر)"، المؤتمر العلمي الدولي للأعمال والتعليم والعلوم الإنسانية، دار الرافد للنشر، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، الجزائر..
7. عدة بن عطية غوثي، "انتهاء عقد التأمين البحري والجيهيات المختصة في فض النزاعات الناشئة عنه"، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص التأمينات والمسؤولية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2016-2017.
8. ليتيم حسين،" نظام قانوني لعقد تأمين"، مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ليسانس أكاديمي، شعبة حقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2013-2014.
9. وليد معزوزي، "التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة ماستر تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014.
10. وليد معزون، "التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري" مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر، شعبة حقوق تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2013-2014..
11. يعقوب صبرينة، "عقد التأمين البحري"، مذكرة لنيل شهادة الماستر، قسم حقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2017.

رابعا: المقالات والمجلات

1. هيئة اللويدز يوسف جناد اللويدز للتأمين، مجلة الرائد العربي، العدد 67
2. صحراوي نور الدين، إلتزامات الأطراف في عقد تأمين البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد08، ص243.
3. دالع سعيد، إلتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة، المجلة الجزائرية للقانون الجزائري والنقل، العدد 4.
4. بن عمار محمد، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ع1، 1993.

5. بوخريس وناسة، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية واقتصادية، ع 1، الجزائر 2012.

المطبوعات الجامعية:

1. جديدي معراج محاضرات في التامين الجزائري، الديوان مطبوعات الجزائر 2005.

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

شكر وتقدير

إهداء

قائمة المختصرات

مقدمة: 8

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد تأمين البحري 14

المبحث الأول: الإطار القانوني لعقد التأمين البحري 15

المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين البحري 15

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين البحري 15

أولا: تعريف الفقهاء لعقد التأمين البحري 15

ثانيا: التعريف تشريعي لعقد التأمين البحري 16

الفرع الثاني: خصائص عقد التأمين البحري 20

أولا: عقد التأمين البحري عقد رضائي وإدعان.....20

ثانيا: عقد التأمين عقد احتمالي وحسن النية.....21

ثالثا: عقد التأمين عقد تعويض وعقد ملزم لجانبين.....23

رابعا: عقد التأمين عقد تجاري ومستمر 24

المطلب الثاني: إبرام عقد التأمين البحري 26

الفرع الأول: كيفية إبرام عقد التأمين البحري.....26

أولا: أطراف عقد التأمين البحري.....26

ثانيا: أركان عقد التأمين البحري.....32

الفرع الثاني: إثبات عقد التأمين البحري 35

أولا: وثيقة التأمين البحري.....35

ثانيا: دور وثيقة التأمين البحري 38

ثالثا: انتقال وثيقة التأمين.....39

المبحث الثاني: موضوع التأمين البحري 40
المطلب الأول: العناصر المؤمن عليها في عقد التأمين البحري 41
الفرع الأول: القيم المادية.....41
أولا: الـ تأم ين السفينة 41
ثانيا: التأمين على البضائع.....49
الفرع الثاني: القيم غير المادية 51
أولا: التأمين على المسؤولية. 51
ثانيا: التأمين على الأقساط. 52
ثالثا: التأمين على تعويض التأمين (إعادة التأمين). 53
المطلب الثاني: المخاطر المؤمن منها في عقد التأمين البحري.....53
الفرع الأول: الأخطار المضمونة في عقد التأمين البحري 54
أولا: تعريف الخطر في التأمين البحري. 54
ثانيا: نطاق ضمان الأخطار البحرية 55
ثالثا: مجال ضمان الخطر محل التأسيس البحري في التشريع الجزائري. 56
الفرع الثاني: الأخطار المستبعدة في عقد تأمين البحري 57
أولا: الأخطار المستبعدة بصفة قطعية مطلقة 57
ثانيا: الأخطار المستبعدة مع ترك الحرية للأطراف. 58

الفصل الثاني: الآثار المترتبة على عقد التأمين البحري 60
المبحث الأول: التزامات الأطراف في عقد التأمين البحري 61
المطلب الأول: التزامات المؤمن له 61
الفرع الأول: الالتزام بتقديم معلومات صحيحة عن الخطر 62
أولا: أساس الالتزام 62
ثانيا: جزاء الإخلال بالالتزام (بطلان التأمين) 63
الفرع الثاني: الالتزام بدفع قسط التأمين 63

أولا: كيفية تحديد القسط 64
ثانيا: الوفاء بقسط التأمين.....66
الفرع الثالث: التزامات المؤمن له بالمحافظة على حقوق المؤمن.....68
أولا: إلتزام المؤمن له بإخطار المؤمن بالحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه.....69
ثانيا: تثبيت الأضرار الناشئة من الحادث.....69
ثالثا: المحافظة على حقوق المؤمن في الرجوع على الغير المسؤول عن الضرر.....70
المطلب الثاني: التزامات المؤمن 71
الفرع الأول: دفع مبلغ التعويض أو التأمين.....71
الفرع الثاني: تكوين احتياطي لصالح المؤمن له 73
الفرع الثالث: تخفيض التأمين.....74
المبحث الثاني: إنتهاء عقد التأمين البحري والدعاوى الناشئة عنه 76
المطلب الأول: انتهاء عقد التأمين البحري.....76
الفرع الأول: إنتهاء عقد التأمين البحري بالطرق العادية.....77
أولا: انتهاء المدة القانونية للعقد. 77
ثانيا: الآثار المترتبة عن انتهاء المدة.....79
ثالثا وقوع الخطر المؤمن لأجله وعدم وقوعه 79
الفرع الثاني: الطرق غير العادية لإنتهاء عقد التأمين البحري.....82
أولا: فسخ العقد أو بطلانه.....83
ثانيا: التقادم 85
المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحري.....87
الفرع الأول: دعوى الخسارة البحرية 87
أولا: تقدير قيمة التعويض 88
ثانيا: إستعمال دعوى الخسارة البحرية 90
الفرع الثاني: دعوى الترك 93
أولا : الحالات التي يجوز فيها دعوى الترك 93

ثانيا : محل دعوى الترك آثاره.....98
خاتمة: 104
قائمة المصادر والمراجع: 108
فهرس الموضوعات.....116
ملخص البحث: 120

ملخص البحث :

الكلمات المفتاحية :

The summary of study :